



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Terschelling en de visserij 1860-1920

Schroor, M.

Citation

Schroor, M. (1981). Terschelling en de visserij 1860-1920. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zee-geschiedenis*, 42, 41-52. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305608>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305608>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Fehrmann, C.N., Onze vloot in de Franse tijd. De admiralen De Winter en Ver Huell. Den Haag, 1969.

Gaastra, F.S., 'De Verenigde Oost-Indische Compagnie in de zeventiende en achttiende eeuw: de groei van een bedrijf. Geld tegen goederen. Een structurele verandering in het Nederlands Aziatisch handelsverkeer'. BMGN, 91 (1976), pp. 249-272. Gedenkschriften betrekkelijk tot het Kweekschool voor de Zeevaart. Amsterdam, 1791.

Haan, F. de., 'De 'Académie de Marine' te Batavia 1743-1755'. Tijdschrift voor Indische taal-, land- en volkenkunde, 38 (1895), pp. 551-621.

Heek, F. van., Stijging en daling op de maatschappelijke ladder. Een onderzoek naar de verticale sociale mobiliteit. Leiden, 1945.

Heuven, D.B., van., 'Nautisch onderwijs op Java in vervlogen dagen'. Marineblad, 63 (1953), pp. 544-552.

Jonge, J.C. de., Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen, 4. 2e dr. Haarlem, 1861.

Marieteme Geschiedenis der Nederlanden (MGN), 2 en 3. Bussum, 1977.

Merens, M.M., 'Nog enige bijzonderheden over het nautisch onderwijs op Java in vervlogen dagen'.

Marineblad, 63 (1953), pp. 1256-1265.

Slicher van Bath, B.H., Een samenleving onder spanning. Geschiedenis van het platteland in Overijssel. Assen, 1957.

Titsingh, G., Bedenkingen over de schaarsheid van zeevarend volk in het gemeen, en het verval onzer nationale zeevaart in 't bijzonder. Amsterdam, 1780. (Pamflet Knuttel 19465).

Voort, J.P. van de., De Westindische plantages van 1720 tot 1795. Financiën en handel. Eindhoven, 1973.

Vries, Joh. de., De economische achteruitgang der Republiek in de achttiende eeuw. 2e dr. Leiden, 1968.

Warnsinck, J.C.M., De Kweekschool voor de Zeevaart en de stuurmanskunst 1785- 1935. Haarlem, 1935.

Woude, A.M. van der., Het Noorderkwartier; een regionaal historisch onderzoek in de demografische en economische geschiedenis van westelijk Nederland van de late middeleeuwen tot het begin van de negentiende eeuw. 3 dln. Wageningen, Afdeling agrarische geschiedenis Landbouwhogeschool, 1972.

Terschelling en de visserij 1860-1920

Drs.M. Schroor

Na een bijna tweehonderdjarige periode van stagnatie kreeg de Nederlandse economie rond 1870 nieuwe impulsen door de overgang van de pre-industriële samenleving met een mercantilistisch karakter naar de stedelijk-industriële met een open karakter. Een en ander resulteerde onder meer in een, hoewel aanvankelijk zeer ongelijkmatig gespreide welvaartsverhoging. Dit laatste verschijnsel tezamen met een snelgroeiende stedelijke bevolking zou uiteindelijk uitmonden in de moderne twintigste-eeuwse samenleving, zoals wij die heden ten dage kennen.

De kracht die van deze sociaal-economische ontwikkeling uitging, liet vanzelfsprekend ook de verschillende vormen van visserij zoals die in deze streken werd bedreven, niet ongemoeid. Was er, in vergelijking met vroeger tijden, zo rond 1850 nauwelijks meer sprake van een krachtige, laat staan bloeiende vissersstand, vanaf dat tijdstip werden zowel kust- als zeevisserij opgenomen in een gestaag groeiproces. Bevrijd van een verstarrende wetgeving, gestuwd door een groeiende vraag naar vis als (volks) voedsel en vergemakkelijkt door een reeks van technische vernieuwingen zouden aanvankelijk de kust- en haringvisserijen, vervolgens de trawlvisserij tot grote bloei komen. Een bloei die met name van belang zou zijn voor de bewoners van kleine kustgemeenschappen, die als gastarbeiders van hun tijd voor een belangrijk deel de bemanning van de haringloggers zouden gaan vormen. De wisselwerking tussen kust- en haringvisserijen onderling en met andere vormen van werkgelegenheid vormen, tegen de achtergrond van een zich snel industrialiserend Noord-West Europa (i.c. Nederland en Noord-West Duitsland), het onderwerp van dit artikel. De Terschellingers en hun relaties met die diverse vormen van visserij staan daarbij centraal. Als eenvoudig te omgrenzen ruimtelijke categorie in een perifeer deel van ons land trachten we na te gaan hoe hun relaties met het visserijbedrijf zich ontwikkelden in een periode, dat verschillende vormen van werkgelegenheid (strandrijderij, zeilvaart en landbouw) tengevolge van grootschalige economische ontwikkelingen aan hun agrarische-maritieme samenleving ontvielen.

Oververzadiging

Het beeld dat Terschelling ons omstreeks het jaar 1860 biedt wordt nog gekenmerkt door een redelijk niveau van welvaart. De landbouw had aan een toenemend aantal Oosterschellingers een, zij het sober, bestaan geleverd. De strandrijderij bood vooral 's winters aanzienlijke neveninkomsten, maar toch zien we een groeiend aantal boerenzoons, daartoe gedwongen door de hoge koop- en pachtsommen, ter zeilvaart trekken. Terwijl daarnaast omstreeks 1870 een groot aantal landbouwers naar de Verenigde Staten vertrekken¹⁾. Het is duidelijk: door de sterk gestegen bevolkingsdruk toont de agrarische sector in de periode 1860- 1870 tekenen van oververzadiging. Jonge aspirantboeren zijn, ondanks jarenlange verdiensten in de zeilvaart nauwelijks in staat met een eigen bedrijf die sector binnen te treden. Daar staat tegenover dat de Nederlandse zeilvaart, die in 1858 op haar hoogtepunt is, sedertdien een terugloop in het aantal schepen geeft te zien, waardoor met name ook de grote categorie Terschellinger zeelieden zonder specifieke maritieme opleiding wordt getroffen.

Het sterkst geldt dit voor het vanouds op de zee gerichte Westterschelling, dat ondanks de in 1827 aangelegde nieuwe haven geen graantje van de grote verkeersstroom weet mee te pikken. Het grote scheepvaartverkeer op Amsterdam verkoos het Marsdiep, zeker na de opening van het Noordhollands Kanaal in 1826. Het scheepvaartverkeer op Harlingen daarentegen was ondanks de start van een aantal lijndiensten op de Britse oostkust (1845-1850) te gering om werkelijk van belang te zijn voor Terschelling. Daarmee was Terschelling feitelijk gereduceerd tot vlucht- en reddingshaven en fungeerde het tevens als winterse thuishaven voor Urker en Volendammer Noordzeevissers. Westterschelling wordt dan ook in tegenstelling tot Oostterschelling gekenmerkt door een geringe bevolkingsgroei. De kentering in de zeilvaart is tevens te merken aan het afnemend aantal strandingen, die vooral in de jaren na 1880 deze vorm van nevenverdienste praktisch doet verdwijnen.

Zo blijken de malaise in zeilvaart en landbouw ongeveer samen te vallen en Oost- en Westterschelling in gelijke mate te treffen. Tegen het einde van de jaren 1860 schreeuwt Terschelling als het ware om nieuwe bronnen van inkomsten, nieuwe vormen van werkgelegenheid. Dit alles in een tijd waarin de eerste regelmatige verbindingen met de

vaste wal (cq. Harlingen) tot stand komen (vaste bootverbinding 1862/telegraafverbinding 1866/spoorwegverbinding Harlingen- Leeuwarden 1863). In 1876 is de laatste schakel in de spoorwegverbinding Harlingen-Hamburg gereed, waaromtrent men hoge verwachtingen koestert. Acht jaar ervoor is Leeuwarden reeds met de rest van ons land verbonden. Zo raakt het eiland voorgoed en nauw betrokken bij het nationale en internationale economische gebeuren.

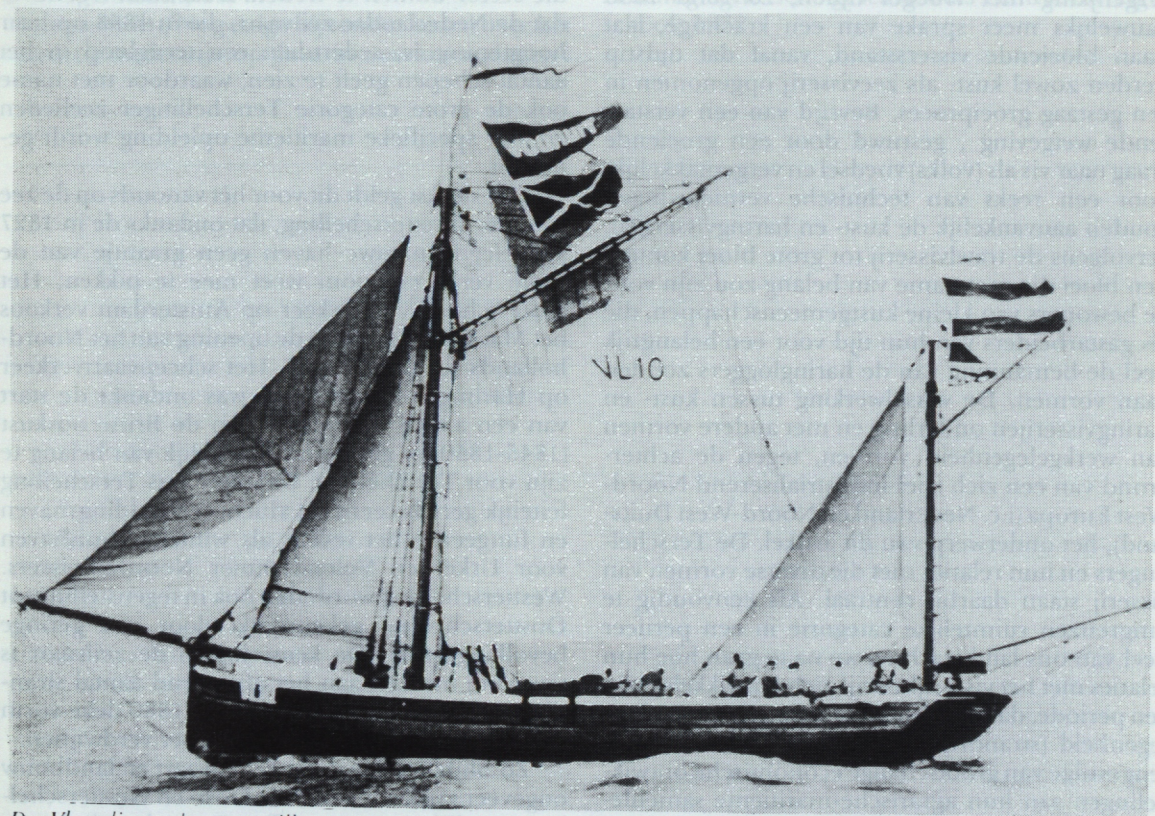
En de visserij? Welnu, daarin zien we vanaf 1856 een geringe toename van het aantal schepjes. In 1856 zijn er zeven, in 1865 zijn het er twintig. Een nieuw beroep tekent zich af voor de eilandbevolking op het moment dat de oude agrarische-maritieme samenleving begint af te brokkelen.

Logger.

Ook op nationale schaal was er trouwens sprake van een opleving van de visserij, die vanaf het eind van de zeventiende eeuw danig in het slop was

visserij ontwaakte uit een lange winterslaap, onder invloed van een reeks van factoren. Zo werd in 1857 de toen vigerende Visserijwet, die het de vissers van Scheveningen tot Den Helder (de zgn. Zijde-vissers) verbood geëete en/of gezouten haring aan te voeren ten gunste van de op groter afstand van de visgronden gezeten haringvissers uit Vlaardingen en Maassluis, op non-actief gezet. Een eerlijker concurrentiepositie voor de Zijdevissers was er het gevolg van. Daarnaast begonnen de vier grote Hollandse steden na 1870 zeer snel in bevolking te groeien. Zo was er tussen 1869 en 1895 sprake van een bevolkingsgroei van 107 % voor de steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Bijna de helft van de groei van de Nederlandse bevolking over genoemde periode kwam voor rekening van deze plaatsen!

Op technisch gebied maakten de vissers kennis met nieuwe vistechnieken (katoenen netwant, koel-ijs) én een nieuw scheepstype: de logger, het snelle en wendbare schip dat in 1865 vanuit Frankrijk



De Vlaardingse houten zeillogger VL 10 'Vooruit' op de Noordzee, ca. 1895 (Foto-archief Visserijmuseum, Vlaardingen).

geraakt. De opleving gold zowel de Noordzeevisserij als de Zuiderzeevisserij. De grote of haring-

werd geïntroduceerd en dat veel geschikter bleek voor de drijfnetvisserij dan de plumpe buizen en

bommen. Vis daarenboven was voor brede lagen van de Westeuropese bevolking niet alleen een eiwitrijk voedsel, doch ook een betaalbaar voedingsmiddel. Een gegeven dat met name ook in het verre achterland van de vissershavens bekend was. Het spoorwegnet, dat zich na de spoorwegwet van 1860 sterk uitbreidde, verzekerde een snelle afvoer van vis naar een snelgroeiend en volkrijk Ruhrgebied. Onder invloed van gunstige prijzen, met als uitzondering de jaren 1880-1885 en 1905-1910, breidt de vissersvloot zich kolossaal uit, terwijl daarbij vanaf 1899 het aantal loggers het aantal bommen overtreft.

Ems-Weser.

In de ons omringende landen was er al eerder sprake van een opbloei van de visserij, hetgeen niet zo verwonderlijk is indien we het vrij late begin van de industrialisatie in ons land in de beschouwing betrekken. Die voorsprong gold echter niet voor de Duitsers, die na 1866 druk bezig zijn aansluiting te krijgen bij de buurlanden. In dat jaar, toen na de oorlogen met Denemarken en Oostenrijk de Duitse eenheid (Bismarck) binnen bereik was, richtten Duitse ondernemers de eerste trawlvisserij-N.V.'s op. Deze waren echter een kort leven beschoren: de relaties met de spoorwegmaatschappijen die de vis in koelwagens vervoerden, waren vanaf het begin slecht, een deskundige bemanning was moeilijk te vinden, terwijl de kleine bunsloepvissers van de Oost-Friese eilanden danige concurrenten bleken. Een hernieuwde poging vanuit Geestemünde met stoomtrawlers (1885) had meer succes²⁾.

In 1871 verscheen er van overheidswege een rapport getiteld 'Der Holländische Herings- und Frischfischfang', dat een signalement gaf van recente ontwikkelingen in de Hollandse zeevisserijen. Al in het jaar daarna startte in Emden de 'Emder Heringsfischerei AG', die met zes Nederlandse loggers en een vrijwel volledig Nederlandse bemanning viste. Die situatie handhaafde zich tot 1894; het aantal Emder haringloggers bleef tussen tien en twintig schepen zeven. Daar waren destijds nog geen Terschellinger vissers bij. Ongetwijfeld zal de afstand tot de afzetgebieden en het versnipperde spoorwegnet de groei van de Emder vloot hebben benadeeld. Bij de eerder genoemde experimenten met de trawlvisserij, waarbij met name de Engelsen een grote rol speelden, hadden de Duitsers kennis gemaakt met de voor- en nadelen van het kapitaalsintensieve grootbedrijf. Vanaf het begin zochten zij het dan ook in kapitaalsintensieve maatschappijen met een forse overheidssteun achter de hand om de concurrentie met Engelsen, Schotten en Hollanders aan te kunnen.

Pas in 1895 begint de haringvisserij in Duits-

land aan een krachtige bloeiperiode, in hoofdzaak langs Eems en Wezer. Deels gesteund door kapitaalverschaffers uit Bremen, deels doorm de overheden (Oldenburg, Hannover, Pruisen), geruggesteund eveneens door een economische hoogconjunctuur. Na 1895 worden in Elsfleth, Brake, Vegesack en Nordenham haringrederijen opgericht, terwijl ook het aantal Emder loggers sterk toeneemt. Vele Nederlanders namen deel aan de haringvisserijen van Eems en Wezer: bijna 500 vestigden zich langs de Wezer in de periode 1896-1913; meer dan de helft van hen afkomstig uit de Rijnmond³⁾. Terschellingers vestigden zich daarentegen nauwelijks in Duitsland, maar hadden verhoudingsgewijs een groot aandeel in de bemanning van de loggers: van 1898 tot 1914 gemiddeld 5 %!

Arbeidsbehoefte.

Zo werd na 1885 het aanmonsteren op de Nederlandse haringloggers een belangrijke bron van inkomsten voor een groeiend aantal bewoners van de kustdorpen van de Zuiderzee en het Waddengebied. Zij gaven gehoor aan de vraag naar arbeidskrachten, omdat de krachtige bevolkingstoename in hun eigen woongebied niet of nauwelijks em-plooi kon vinden in de volgroeiende en in moeilijkheden verkerende agrarische sector, noch in de kustvisserij.

De bewoners van Vlaardingen, Maassluis en Scheveningen hadden mogelijkheden te over om werk te vinden in andere bedrijvigheden. Financiële en maatschappelijk was het werk in de havens en industrieën van Rotterdam veel aantrekkelijker, met veelal hogere lonen en regelmatiger en minder gevaarlijke werkzaamheden. Bovendien was men 's avonds thuis en behoefde men niet weken op zee te verkeren. Vanaf 1895 steeg ook de arbeidsbehoefte van de Duitse haringvloot sterk. Zo trokken rond de eeuwwisseling jaarlijks 500 Nederlanders ter haringvangst naar de Duitse visserhavens; het merendeel was afkomstig van Marken en Terschelling en uit enkele dorpen in Noord-Oost Friesland. Die trek van zowel Nederlanders als Westfalers naar de loggervisserij langs Eems en Wezer was niet zo verwonderlijk. De arbeidsomstandigheden op de Duitse loggers waren aanmerkelijk gunstiger. Men werd er niet in delen van de besomming uitbetaald, maar men had er een vast basisloon, waarover een bepaald bedrag per verpakte ton kwam. De kost aan boord was er beduidend beter en bovendien kende Duitsland door toedoen van Bismarck een, zeker voor die tijd, vooruitstrevende sociale wetgeving.

De verdiensten op de Duitse logger, die door de hogere kapitaalsinvestering en de gunstiger concurrentiepositie (overheids subsidie!) een beter ren-

dement bereiken, lagen dus steeds vrijwel 30 - 60 % hoger dan op de Nederlandse loggers. Het kleinschalige, weinig kapitaalkrachtige Nederlandse haringvisserijbedrijf leed daarentegen onder een moordende onderlinge concurrentie. Ondanks de gedurig weerkerende fluctuaties in de opbrengsten én dus in de lonen waren de verdiensten, ook in de Nederlandse haringvisserij beslist niet gering. Zeker voor de bewoners uit de kustdorpen van de Zuiderzee en het Waddengebied die, gebonden aan hun geboortegrond, 's zomers goed konden verdienen. In Duitsland gold een en ander vooral voor kleine boeren uit het verre achterland (Schaumburg-Lippe, Oost-Pruisen, Saksen, Silezië⁴), die 's zomers op de loggers een groot deel van hun jaarlijks inkomen aanvulden. Aldus trok de loggervisserij omstreeks de eeuwwisseling vele mensen aan met beroepen met een lage, onvoldoende beloning van de arbeid.

Wadvisserij.

In vroeger tijden sloot de vissrij van de Waddeneilanden aan op die van de Zijde. Zo visten eilanders in de late Middeleeuwen evenals de Zijdenaren op schelvis, kabeljauw en 'diepwaterse' haring⁵. In de zestiende eeuw ging de visserij van de Waddeneilanden echter sterk achteruit, volgens Ypma te wijten aan een binnenwaartse verplaatsing van de duinen⁶. Waarschijnlijk, zo vervolgt hij, was de verbeterde concurrentiepositie van Urkers, Enkhuizers en Volendamers, die vlak bij de voornaamste afzetmarkt (Amsterdam) zaten, niet minder belangrijk. Eilanders waren voor het vervoer van hun vis naar het diepere achterland vrijwel steeds op 'beroepsvervoer' aangewezen⁷. De zoëven genoemde vissoorten, die Guicciardini nog meldt in 1555, werden blijkens een rapport over Terschelling en Griend in 1611 al niet meer gevangen. Het blijkt echter dat de vissers van de Waddeneilanden zich naast de visserij ook bezighielden met de landbouw. De visserij werd een aanvulling op inkomsten zowel als op het menu. Daar bleek de wadvisserij op garnalen, mosselen en bepaalde soorten platvis geschikter voor te zijn, zodat de visserij van de Waddeneilanden zich sedert het begin van de zeventiende eeuw langzaam van de Zijdevisserij en de Zuiderzeevisserij losmaakte en een eigen bestaan ging leiden als Wad- of Waardvisserij.

Van 1812 tot 1850 verdwenen de meeste schepen van de Waddeneilanden, terwijl de visserij van de Friese noorkust (Wierum en Paesens/Moddergat) een armoedig bestaan leed. Toch zien we rond 1850 ook hier een hernieuwde opbloei van de visserij, zowel op Terschelling en Wieringen als langs de Friese kust tussen Surich en Zwarte Haan,

alwaar men met fuiken op voorjaarssharing viste. Niettemin was er van specialisatie nauwelijks sprake. De gehele Wadvisserij leverde een beeld van per seizoen en vissersplaats afwijkende vispatronen, specialisaties en scheepstypen. Het waren vooral Texelaars en Terschellingers die bij de hernieuwde bloei van de visserij betrokken waren. De oorzaken van deze opbloei waren ten dele negatief (uitstoot van arbeidskrachten uit de zeilvaart en uit de landbouw), ten dele positief (verbeterende afzetmogelijkheden voor schelpdieren en paling in Engeland, Frankrijk en België na 1865). Kwamen aanvankelijk nog vele Zuiderzeevissers 's winters op de Noordzee, na 1895 zien we tengevolge van de concurrentie van stoomtrawlers en een aantal scheepsrampen (bv. 1896- Volendammer vissersvloot) een geleidelijk concentratie van deze vorm van visserij in enkele plaatsen t.w. Urk, Spakenburg en Den Oever. Ook de opkomende Nederlandse industrie en de bloei van de haringvisserij, die beide veel personeel vroegen en die beide veel gunstiger betaalden, zal daaraan debet zijn geweest. Datzelfde gold voor de kustvissers van de Friese wal. De opleving van de visserij in het noordelijke visserijgebied blijkt dus zeer beperkt en kortstondig te zijn geweest. Wat overigens ook gold voor de visserij van het Duitse Waddengebied, waar met name op de Oost-Friese eilanden al zeer vroeg (1885) sprake was van een omvangrijk vreemdelingenverkeer.

Zo blijkt in de Noord-Nederlandse en Noord-West-Duitse kustvisserij een aantal arbeidsintensieve en weinig kapitaalvergende varianten, met name de beug- en sleepnetvisserij met kleine zeilschepen het tegen 1900 te hebben afgelegd tegen de moderne stoomtrawler. Doch eveneens tegen de loggers, waarop 's zomers door kustvissers uit het noorden werd aangemonsterd, waarna 's winters met de beug op schelvis of kabeljauw werd gevestigd en in het voorjaar op alikruiken en mosselen. Daardoor werd de Noord-Nederlandse kustvisserij al snel gedegradeerd tot een bron van nevenverdiensten, die de primaire verdiensten in de zomerse haringvisserij konden aanvullen. Het gevolg was dat na 1895 het aantal full-time kustvissers gestaag afneemt, hetgeen overigens niet wegneemt dat de kustvisserij, waarvan de bloeijaren (1880 - 1903) maar zeer ten dele samenvallen met die van de haringvisserijen (1895 - 1916), voor vele noodlijdende kustdorpen een onmisbare overbruggingsfunctie vervulde.

Terschelling.

Zoals elders in het Waddengebied kwam ook op Terschelling rond 1850 beweging in de stagnerende visserij. Werd er in 1850 nog met slechts drie

scheepjes gevestigd, omstreeks 1866 waren er al zeventien visservaartuigen. Tot 1881 schommelt het aantal rond de twintig, waarvan de vissersvloot sterk in omvang toeneemt tot een maximum van zestig schepen in 1893 (tabel). Reeds eerder werd opgemerkt hoezeer de verbindingen van Terschelling met het verdere achterland waren verbeterd in de jaren zestig. Alikruiken, mossels, wulken en kokkels konden zo betrekkelijk eenvoudig via spoor of schip in het buitenland worden afgezet. Evenals de Wieringers en Texelaars begonnen de Terschellingers ook actief deel te nemen aan wiermaaijerij en -visserij, hoewel de eersten daar van meet af aan een veel vastere greep op hadden. De export van de door Terschellingers gevangen mosselen was, echter blijkbaar belangrijk genoeg om een vaste 'mokselboat' op Engeland in de vaart te hebben rond 1890⁸.

De recessie in de koopvaardij resulteerde in een achteruitgang van de gages, die met name over de periode 1875 - 1887 de lagere rangen, waaronder het gros der Terschellingers voer, trof. Het aandeel van de zeilvloot in het totaaltonnage van onze koopvaardijvloot zakte van 84 % in 1877 tot 35 % in 1895. Zo werden aan het eind der zeventiger jaren veel eilanders getroffen, vooral ook omdat de landbouwcrises vanaf 1877 Oosterschelling in volle hevigheid raakte.

De betrekkelijke bloeifase der Terschellinger visserij valt in drie fasen uiteen:

- In de eerste fase, van 1778 - 1885, gaat een aantal zeelieden van Westerschelling over op de plaatselijke kustvisserij. Volgens de gemeenteverslagen waren er in 1881 slechts twintig vissersschepen naast achttien 'gewone' schepen. In 1883 waren er 39 vissersschepen en dan zijn er geen gewone schepen meer. Deze waren kennelijk omgebouwd voor de visvangst. Getuige de gemeenteverslagen kwamen veel zeelui reeds vroeg in de herfst thuis vanwege de lage lonen in de zeilvaart. Een aantal van hen zal zich bij de kustvissers hebben gevoegd, die in 1885 goed verdienden met het vissen op de Waardgronden. Mogelijk hadden enkelen onder hen zelf een klein niet geregistreerd vletje achter de hand.
- In de tweede fase, van 1885 tot 1893, breidt deze beroepskustvisserij zich nog verder uit, maar dan beginnen ook de aanmonsteringen van Terschellingers op de loggers van Maassluis en Vlaardingen.
- In de derde fase, van 1893 tot 1914, gaat de beroepskustvisserij langzaam achteruit; een groot aantal eilanders uit alle dorpen en gehuchten vist op de Hollandse en Duitse loggers.

Een deel van deze zomervissers zal 's winters thuis hebben gevestigd ter aanvulling van hun inkomen.

De hier geschetste fasen zijn tamelijk nauwkeurig terug te vinden in documenten en verslagen betrekking hebbende op de Terschellinger visserij. Feit blijft dat vele Terschellinger matrozen 's winters aanvullende verdiensten vinden in de lokale kustvisserij. Zo gaat het met de kustvisserij, volgens de gemeenteverslagen, goed in de eerste fase. Doch vanaf het jaar 1885 spreken de verslagen van 'grote armoede als gevolg van slechte scheepvaart en visvangst'. Talloze zeevarende waren aldus steeds minder in staat hun lage gages thuis aan te vullen door te vissen.

Scheepshellingen.

Geen wonder dat in 1886 en 1888 de eerste Terschellingers aanmonsteren op de loggers van resp. Maassluis en Vlaardingen. Het eerste jaar waren het er 28, spoedig aanzwellend tot een gemiddelde van 70 à 80 Terschellingers, die 's zomers de Rijnmondse loggers bevoeren. Ondanks de ronduit slechte resultaten blijft de lokale beroepsvloot tegen wil en dank door groeien tot 1893, waaruit blijkt hoe groot de financiële nood was en hoe beperkt de marges waren, hoewel er af en toe (1889 en 1890) goed gevestigd werd tegen redelijke prijzen.

Omstreeks 1890 wagen Terschellinger vissers zich voor het eerst met eigen blazers en bidders op de Noordzee, alwaar hun een zware concurrentie wacht. De oorzaak van deze verlegging van hun werkterrein moet in eerste instantie worden gezocht in de zeer slechte resultaten van de kustvisserij op de Waardgronden. De wet van 1889 betreffende de visvangst in 's rijks territoriale wateren zal echter eveneens van belang zijn geweest. Voordien was er namelijk sprake van een zware, veelal fysieke, concurrentie van Engelse vissers die tot vlak onder onze kusten visten.

In 1893, wanneer de Terschellinger vissersvloot haar grootste omvang bereikt, is meer dan de helft van de schepen op de Noordzee actief, alwaar op schelvis, tong, schol en rog wordt gevestigd. Een luttel aantal jaren daarvoor (1885 - 1888) was het aantal scheepshellingen op Terschelling toegenomen van twee tot vijf en er werden nogal wat blazers en bidders gebouwd. Toch blijft, én vooral op Westerschelling, de armoede toenemen. Wanneer we de Verslagen van de Staat der Nederlandse Zeevisserijen erop na slaan, blijkt dat de slechte resultaten van de visserij veeleer te wijten waren aan slechte vangsten dan aan lage prijzen, iets wat met name in de jaren 1895 - 1900 het geval was. Tot 1910 blijft de Noordzeevisserij zich rede-

lijk handhaven, vooral ook omdat vele scheepjes tevens worden ingezet bij het bergen van gestrande schepen. Toch blijkt er dan al, naast de beroepskust- en noordzeevervisserij een omvangrijke gelegenheidsvisserij te zijn. Dat blijkt bij de hernieuwde inschrijving in het visserijregister in 1911, wanneer alle voor de visserij gebruikte schepen moeten worden ingeschreven. Dan zijn er 64 vissersbootjes, terwijl er in 1910 slechts 28 geteld worden. Zo ook het aantal vissers: in 1910 69 (beroeps) vissers, in 1911 163 vissers. Vóór 1911 had de statistiek vele kleine bootjes als snikjes, vletten en sloepen buiten beschouwing gelaten; deze komen in 1911 weer boven water. Zo waren er in 1911 24 blazers, 2 botters en 2 wat kleinere schepen (aken?), terwijl daarnaast nog eens 36 sloepen, vletten en snikjes voorkwamen. Naast 70 full-time vissers waren er dus zo'n 100 gelegenheidsvissers!

Uit nader onderzoek kwam naar voren, dat de meeste klein scheepjes het eigendom waren van plaatselijke middenstanders, zeelieden en 'arbeiders' (in de praktijk mensen met ongeregeld werk)⁹⁾. De resterende 60 à 70 gelegenheidsvissers zullen voor het merendeel de tijdelijke winterse bemanning hebben gevormd van de blazers en botters die dan op schelpdieren visten, waarvoor een grotere bemanning nodig was. Deze opstappers bij de locale wintervisserij zijn voor het merendeel zij die 's zomers op de haringloggers werkten.

Armoede.

Zo komen we tot de conclusie dat de Terschellinger beroepsvisserij in de periode 1860 - 1914 wel gedoemd was te mislukken. Zij was ontsproten aan een kelderende zeilkoopvaardij, leed onder geringe kapitaalsinvesteringen en er was in tegenstelling tot de Wieringer vloot nauwelijks sprake van specialisatie. De vissers van Terschelling hielden steeds het oog gericht op andere verdiensten, zoals de strandrijderij, die in de jaren zeventig en in de periode 1900 - 1910 vaak zeer lucratief was.

De eilandvisserij was verankerd in een opportunistische sfeer, zoals blijkt uit zowel Acket (1882)¹⁰⁾, als een brief van B & W van Terschelling aan het College voor de Zeevisscherijen (1908). Het voorgaande nog eens onder de loupe nemend is het geenszins verwonderlijk dat in de jaren dat de eilandvisserij haar kwantitatieve hoogtepunt bereikt (1893-1896), de armoede en de bedeling als graadmeter daarvan eveneens een triest record boekte. Het verband locale visserij - armoede wordt overigens ook bij herhaling gelegd en benadrukt door diverse gemeenteverslagen. Slechts in zachte winters was er enige verlichting; de visresultaten waren dan doorgaans beter en er was minder gebrek aan brandstof. In strenge winters

brachten enkel strandingen nog wel eens uitkomst.

Zo leefde omstreeks de eeuwwisseling de bevolking van vooral Westerschelling van de hand in de tand. Toen in 1895 dan ook de grote trek naar de haringvisserijen op gang kwam, zakte het aantal bedeeden van 63 naar 29 in 1900 en slechts 18 in 1902, een niveau waarop het tot 1910 bleef. Zo was de kustvisserij een zeer tijdelijke uitkomst voor een groot percentage Terschellingers, die zo aan de bitterste armoede kon ontkomen, die op haar beurt weer het gevolg was van de agrarische crisis, de recessie in de koopvaardij en een afnemend aantal strandingen en bergingen als neveninkomsten.

Uittocht.

Is het verwonderlijk dat de Terschellinger bevolking de nieuwe kansen in de vreemde haringvisserij gretig aangreep, gegeven het voorgaande? Geenszins; vrijwel alle perspectief op vervangende vormen van werkgelegenheid was verdwenen. Pas in 1899 wordt er aan de in 1875 opgerichte zeevaartschool een opleiding voor machinisten verbonden, waardoor vele eilanders toegang kregen tot de stoomvaart. Als in 1886 de eerste Terschellingers voor de haringvisserij aanmonsteren in Maassluis, zijn de slechte jaren voor de zeilkoopvaardij en de kustvisserij al begonnen. Daarentegen ging de loggervisserij van de Rijnmond zeer goede jaren tegemoet. Want, maakte de haring in de jaren 1880 - 1885 slechte prijzen, van 1885 - 1890 wordt deze vissoort tegen goede prijzen verkocht.

De 70 Terschellinger haringvissers uit de beginperiode 1886 - 1893 werden voor het overgrote deel gevormd door zeelieden ter koopvaardij, die het in die branche, althans tijdelijk, 'niet meer zagen zitten', dan wel reeds werkloos waren. Tevens weten we van Wichers, dat in die jaren ook een aantal Oosterschellinger boeren ter haringvangst gingen om de hoge pachtsom te kunnen betalen¹¹⁾. Graan- en veeprijzen waren in de jaren 1885 - 1890 laag en vele boeren waren als ex-matrozen vertrouwd met de zeevaart. Slechts weinig beroepsvissers monsterden aan, zoals überhaupt weinig vissers uit het Waddengebied dat deden, in tegenstelling tot hun collegae uit het zuidelijke Zuiderzeegebied, die dat volgens het rapport Neeb (1904) in veel grotere getale deden.

In 1895 meldden zich 36 Terschellingers voor de haringvisserij in Emden. Ongetwijfeld zijn er dat jaar veel eilanders met de maatschappij 'Neptunus' vanuit Holland naar Emden vertrokken. In 1897 kunnen de eilanders ook in de nieuwe haven Elsfleth aan de Wezer aanmonsteren. Van 1893 - 1896 loopt de voorjaarsuittocht op tot een hoogte-

punt van 209 mannen en jongens, waarvan er 95 in Duitsland vissen en 114 op de Rijnmonds loggers. Nu waren het ook uitsluitend ex-matrozen ter koopvaardij die meevoeren, doch ook beroepsvissers, waarvan tussen 1895 en 1900 er een veertigtal de brui aan geven. Nu eens trekken de Terschellingers in hoofdzaak naar de Nederlandse haringvisserijen, dan weer naar de Duitse (zie fig.). In beide landen bloeit de visserij, hoewel de Duitsers van meet af aan beter betalen. Van 1898 tot 1901 trekken de meesten naar Duitsland. Maar in de jaren 1902 - 1904 trekt het merendeel naar Vlaardingen en Maassluis, want in die jaren breidt de Nederlandse loggervloot zich kolossaal uit (1901: 355 schepen, 1904: 635 schepen!!). Ook visten er in 1903 voor het laatst Westfalers op Nederlandse loggers; zij verkozen de Duitse schepen en zij

Ook echter door boerenzoons en klein boeren en in de loop der jaren door beroepsvissers die hun boot verkochten. Toch zien we na 1903 een geleidelijke afname van het aantal aanmonsteringen tot bijna de helft in 1909. In 1912, 1913 en 1914 verloopt de uittocht. Vanwaar deze teruggang? Daarvoor zijn vijf oorzaken aan te wijzen.

- A) De gages in de koopvaardij worden vanaf 1900 geleidelijk aan beter. Zo spreken de gemeenteverslagen over 1906, 1907, 1908 en 1912 over goede gages in de koopvaardij.
- B) Dankzij vooral de nieuwe machinistenopleiding, die toegang geeft tot de stoomvaart, neemt het bezoek aan de zeevaartschool sterk toe.



De stalen zeillogger AE 89 "Oranien" van de rederij "Grosser Kurfürst Heringsfischerei AG" te Emden, ca. 1912 (Foto-archief Visserijmuseum, Vlaardingen).

zullen in die jaren de Terschellingers op de Duitse loggers allicht wat verdrongen hebben.

Kentering.

Van 1905 tot 1910 heerst er een depressie in de Nederlandse haringvisserij, waarop vele Terschellingers weer naar Duitsland trekken. Zo vist, in het decennium voorafgaande aan de Eerste Wereldoorlog gemiddeld 72 % van de Terschellinger haringvissers op Duitse schepen. Aan de grote uittocht werd deelgenomen door werkloze zeelieden, zeelieden die thuis bleven wegens te geringe verdiensten en zeelieden die gewoon waren 's winters te varen en 's zomers te vissen en te gúzjen (= berging van gestrande schepen) en die in beide seizoenen onvoldoende inkomsten verwierven.

- C) Vele vissers blijven volgens de gemeenteverslagen in de tweede helft van de jaren 1900 - 1910 thuis met het oog op strandingen.

- D) In 1911 vergaat de Emdener logger AE 40 'Jacob', waarbij acht Terschellinger opvarenden het leven lieten. Vele kiezen het jaar daarna weer voor de koopvaardij.

- E) In de jaren voor de Eerste Wereldoorlog biedt het eiland zelf ook nogal wat werk. Er worden verschillende woningen gebouwd, de eilandweg verschaft in de jaren 1908 en 1909 velen werk. Staatsbosbeheer, die in 1909 de duinen van de gemeente heeft overgenomen, begint

daat twee jaar later met de bebossing, waarvoor nogal wat tijdelijk personeel nodig is.

Isolement.

In het algemeen zag de gemeente Terschelling de haringvisserij dan ook als tijdelijke vervanging voor het eigenlijke beroep: zeeman ter koopvaardij. Uit de monsterrollen valt eveneens op te maken dat vrijwel geen Terschellinger meedeed aan de beugvisserij die 's winters met de loggers werd bedreven, hoewel zij deze vorm van visserij thuis wel beoefenden. De eilanders waren regelmatige arbeid ontwend en maakten feitelijk deel uit een grote categorie mensen afkomstig uit armelijke en geïsoleerde agrarische gebieden en uit overbevolkte vissersplaatsen, waar de visserij achterlijk was en er lage prijzen voor de vis werden gemaakt. Deze gebieden leverden veelal ook de winterbemanning voor de loggers die dan ter beugvaart voeren. Terschellingers met hun verleden van zeilvaart in de zomermaanden en hun winterse beroepen, zoals gúzje en wadvissen, deden daar niet of nauwelijks aan mee.

Uiteindelijk vormden beide vormen van visserij, zowel de lokale kustvisserij als de haringvisserij, een weinig solide bestaansbasis. Een groot aantal eilanders, vooral ook jongere vrouwen, verliet na 1880 het eiland. De haringvisserij in den vreemde was op Terschelling verankerd in de ondergaande zeilvaart en in de in moeilijkheden verkerende landbouw; zij was niet verankerd in een beroepsbevolking van eigentijdse signatuur met een ambachtelijke of industriële scholing, maar in een uitstervende bestaanswijze! Dat het massale vertrek van mensen uit agrarische gemeenten voor Terschelling zo laat begon, is voor een groot deel te wijten aan het betrekkelijke isolement (zeker tot 1905) van Terschelling én de aanwezigheid van allerhande vervangende vormen van tijdelijke werkgelegenheid: strandrijderij, berging, bessen-cultuur, schelpzuigerij etc. Gemeenten die eenzijdiger op de primaire sector waren gericht, zoals Barradeel, Ameland, Oost- en Westdongeradeel, kregen reeds met een belangrijk bevolkingsverlies te kampen. Daar komt bij dat zeevaartschool, loodswezen, kustwacht, betonning e.d. op Terschelling vrij veel werkgelegenheid boden. Op deze wijze bevolkten lieden uit noodlijdende agrarische gebieden en uit vergrijsde kustvissersplaatsen de vloten van de verre vissershavens. Westfalers, Amelanders, Markers, Wierumers en Terschellingers waren te beschouwen als gastarbeiders van hun tijd daar waar zij functies aannamen die de lokale bevolking steeds minder ambiëerde.

Verval.

Na de Eerste Wereldoorlog was het in feite gedaan met de rol van de visserij van en voor Terschelling. Ten eerste verdween met de oorlog de mogelijkheid tot aanmonsteren in Duitsland, waardoor er 80 - 100 arbeidsplaatsen wegvielen. Echter, na 1916, toen er nog 86 Terschellingers op de Nederlandse loggers wisten aan te monsteren, zakte ook het aanmonsteren in Nederland ineen. Tegen het einde van de oorlog kon er nauwelijks meer op de Noordzee worden gevestigd en zo nam een aantal eilanders van lieverlee het oude kustvissersberoep maar weer op, waardoor het aantal (grottere) blazers en aken een lichte groei vertoont. Vis en schaaldieren maakten toen goede prijzen.

Doch vanaf 1920 loopt het aantal schepen en het aantal beroepsvissers terug, terwijl de categorie gelegenheidsvissers haar aandeel in het totaal vanaf 1923 gestaag ziet toenemen tot 65% in 1939. Dan leven nog slechts 21 gezinnen van de visserij. Ook met de haringvisserij is het voor de Terschellingers afgelopen. In absolute zin expandeert de vloot niet meer na 1916, terwijl de zeillogger snel door stoomloggers en vervolgens door motorloggers wordt vervangen. Tussen 1916 en 1930 krimpt de drijfnetvloot met de helft in; er wordt steeds meer haring getrawld. Al in 1924 is er geen enkele Terschellinger meet te vinden op de loggers. De visserij die tussen 1870 en 1909 de teruggang in de koopvaardij op Terschelling ruimschoots compenseerde en in dat laatste jaar aan 238 mensen werk bood, deed dat in 1930 aan nog slechts 25 man. Deels wordt die teruggang opgevangen door de koopvaardij, want ook het aantal Terschellingers dat in die branche werkzaam is, loopt na 1930 met 60% terug (1947). Dan springt echter het toerisme, vóór 1930 nog volstrekt onbelangrijk, in, uiteindelijk het totale verlies aan arbeidsplaatsen in visserij en koopvaardij compenserend. Een niet gering verlies, wanneer we bedenken dat het aantal arbeidsplaatsen in deze bedrijvigheden van 461 in 1909 terugloopt tot 109 in 1947!!

De conclusie is dan ook dat de visserij het vertrek van een groot aantal overtollige arbeidskrachten van het eiland heeft uitgesteld. De bevolking neemt zodoende eerst na 1909 in absolute omvang af, hoewel het migratiesaldo vanaf 1881 al duidelijk negatief is. Met het wegvallen van de mogelijkheid tot aanmonsteren op de haringvloot begint de werkgelegenheidssituatie op Terschelling pas echt penibel te worden. Het aantal werklozen, dat in de jaren twintig rond de 75 zweeft, stijgt tot 140 in de jaren dertig. De gemeente is zodoende vanaf 1923 constant bezig met werkverschaffing. De verdiensten uit de werkverschaffing waren als

vanzelf gering; een van de redenen waarom het aantal ingeschreven vissersvaartuigen tussen 1920 en 1940 nauwelijks terugloopt. Naoorlogse pogingen (in 1948 en 1951) de visserij nieuw leven in te blazen mislukten alle. Het toerisme en de koopvaardij boden vanaf 1950 weer voldoende werk en de scholingsgraad van de Terschellinger zeelieden is dan aanmerkelijk hoger. De concurrentiepositie van Urker en IJmuider vissers is boven-

Noten:

- 1 G. Smit - De agrarische-maritieme structuur van het eiland Terschelling omstreeks het midden van de negentiende eeuw. Groningen, 1971, p. 203 en 204
- 2 G. Rohdenburg - Hochseefischerei an der Unterweser, Bremen 1975, p. 38.
- 3 M. Hannemann und J. Hannemann - van der Laan. - Die Holländer in Elsfluth um die letzte Jahrhundertwende. In: Oldenburger Jahrbuch 1954, p. 135-146.
- 4 G. Rohdenburg - Saisonarbeit im Unterweserraum, in: Bremisches Jahrbuch 177, p. 221-241.
- 5 Y.N. Ypma - De Geschiedenis van de Zuider-

dien te sterk, vonden de meeste eilanders. De opkomst van het massatoerisme tegen het eind van de jaren vijftig tenslotte gaf de genadestoot aan het laatste restje belangstelling voor dit oude bedrijf. Zo lijkt een weer van de grond komen van de Terschellinger visserij heden ten dage met quoteringen en constant dreigende overbevissing meer dan ooit tot de onmogelijkheden te behoren.

zeevisserij, Amsterdam, 1962, p. 14.

6 idem noot 5, p. 25.

7 idem noot 5, p. 29.

8 G. Knop - Schylgeralân, beschrijving van land en volk van Terschelling, Leiden, 1947, p. 128.

9 M. Schroor - Welvaart bij de Vleet, Terschelling en haar ruimtelijke relaties met de kust en haringvisserijen der Zuidelijke Noordzee, 1860 - 1920 (nog te publiceren onderzoek).

10 J.A. Acket - Het eiland Terschelling in zijne eigenaardigheden geschets, Terschelling, 1882.

11 P.J. Wichers, - Gedenkboek van Terschelling, Terschelling, 1892.

Tabel

De Terschellinger visserij in cijfers 1860 - 1971.

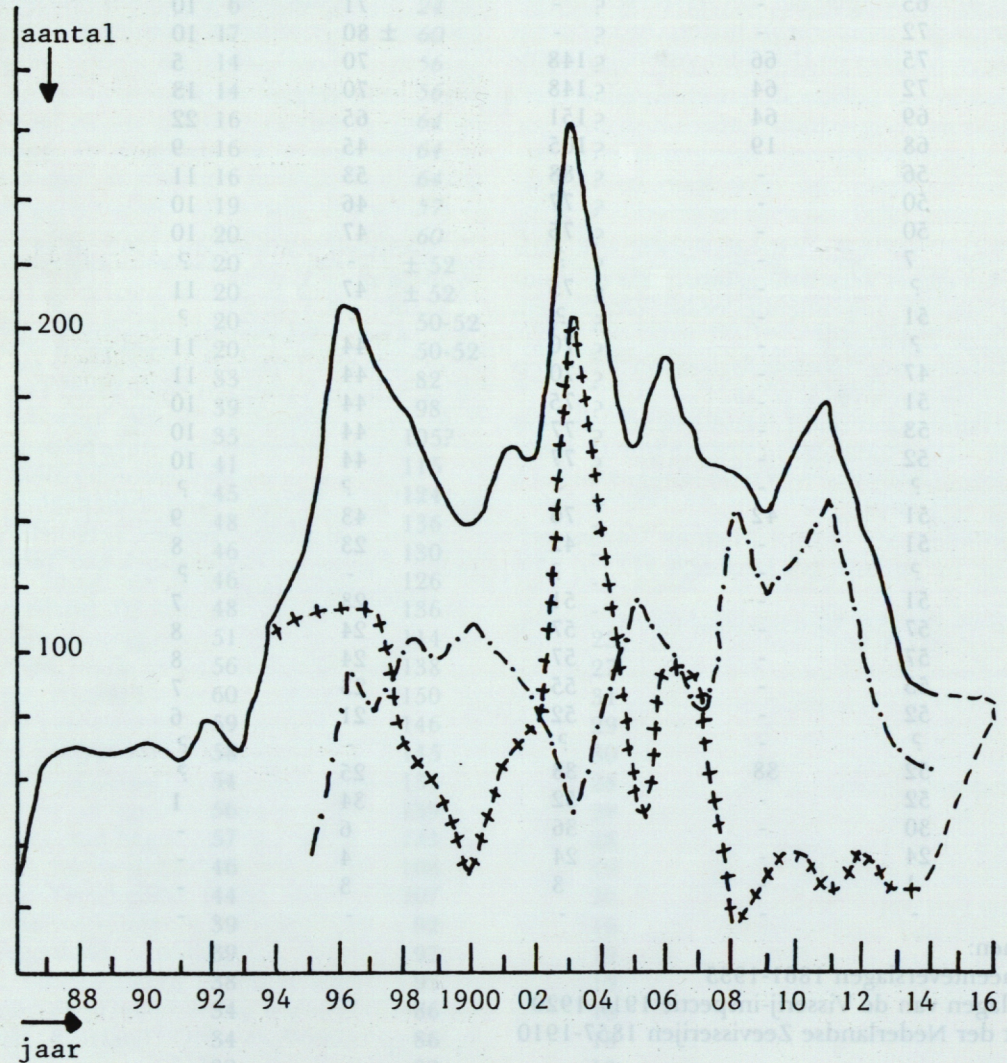
jaar.	aantal vissersschepen	aantal vissers	aantal schepen buitengaats
1861	6	24	?
1866	17	60	?
1871	14	56	?
1872	14	56	?
1873	16	64	?
1874	16	64	?
1875	16	64	?
1876	19	57	?
1877	20	60	?
1878	20	± 52	?
1879	20	± 52	?
1880	20	50-52	?
1881	20	50-52	?
1882	33	82	?
1883	39	98	?
1884	35	105?	?
1885	41	115	?
1886	45	124	-
1887	48	136	-
1888	46	130	-
1889	46	126	-
1890	48	136	-
1891	51	114	23
1892	56	138	27
1893	60	150	31
1894	59	146	29
1895	58	145	30
1896	54	135	28
1897	56	139	28
1898	57	131	28
1899	46	108	19
1900	44	107	20
1901	39	92	16
1902	39	97	19
1903	38	95	19
1904	34	86	18
1905	34	86	18
1906	32	82	18
1907	31	79	17
1908	31	80	15
1909	28	71	15
1910	28	71	13

jaar	aantal vissersschepen	hiervan in bedrijf	aantal vissers	hiervan full-time	aantal schepen buitengaats
1911	64	61	163	± 70	13
1912	67	67	177	± 70	14
1913	67	66	164	± 70	11
1914	67	67	162	71	11
1915	65	-	-	71	10
1916	72	-	-	± 80	10
1917	75	66	148	70	5
1918	72	64	148	70	13
1919	69	64	151	65	22
1920	68	19	105	45	9
1921	56	-	88	53	11
1922	50	-	77	46	10
1923	50	-	75	47	10
1924	7	-	?	-	?
1924	?	-	75	47	11
1925	51	-	?	-	?
1926	?	-	70	44	11
1927	47	-	70	44	11
1928	51	-	75	44	10
1929	53	-	77	44	10
1930	52	-	77	44	10
1931	?	-	-	?	?
1932	51	42	76	43	9
1933	51	-	42	23	8
1934	?	-	?	-	?
1935	51	-	51	23	7
1936	57	-	57	24	8
1937	57	-	57	24	8
1938	55	-	55	23	7
1939	52	-	52	21	6
1940	?	-	?	-	?
1941	52	38	38	25	?
1942	52	-	52	34	1
1948	30	-	36	6	-
1953	24	-	24	4	-
1964	1	-	3	3	-
1971	-	-	-	-	-

Bronnen:

- Gemeenteverslagen 1861-1935
- Verslagen van de Visserij-inspectie 1911-1920
- Staat der Nederlandse Zeevisserijen 1857-1910

Jaar	Totaal	Nederland	Duitsland
1886	101	11	90
1887	11	11	0
1888	11	11	0
1889	11	11	0
1890	11	11	0
1891	11	11	0
1892	11	11	0
1893	11	11	0
1894	11	11	0
1895	11	11	0
1896	11	11	0
1897	11	11	0
1898	11	11	0
1899	11	11	0
1900	11	11	0
1901	11	11	0
1902	11	11	0
1903	11	11	0
1904	11	11	0
1905	11	11	0
1906	11	11	0
1907	11	11	0
1908	11	11	0
1909	11	11	0
1910	11	11	0
1911	11	11	0
1912	11	11	0
1913	11	11	0
1914	11	11	0
1915	11	11	0
1916	11	11	0



— : totaal der Terschellinger gemonsterden
 +++ : gemonsterden in Nederland
 - . - : gemonsterden in Duitsland

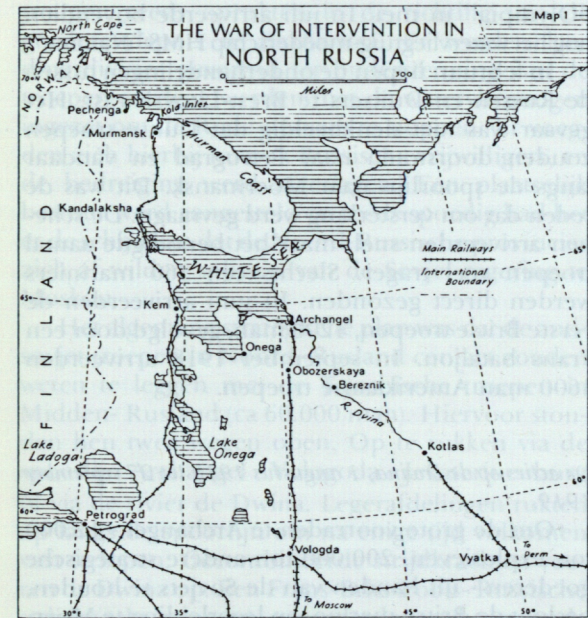
Jaarlijkse aanmonsterring van Terschellingers in absolute aantallen over de periode 1886 - 1916.

Het optreden van de Britse marine op de Dwina, 1918-1920.

Dr. S.J. de Groot

Inleiding

Het ingrijpen van de geallieerden in 1918 te Archangel, Rusland, vormt een onderdeel van de zogenaamde Interventie Oorlog, die duurde van 1918 - 1920. Deze oorlog werd gevoerd op verschil-

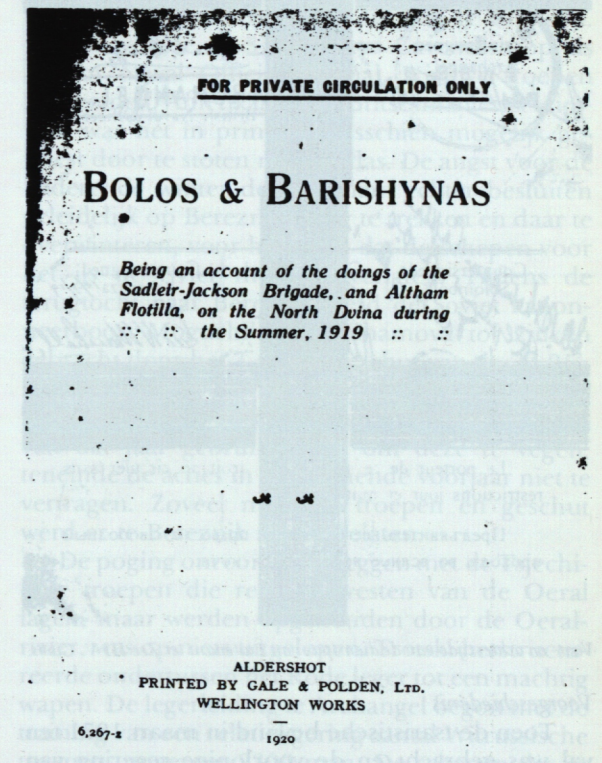


Uit: S. Roskill, Navalpolicy between the wars. London, 1968

lende fronten: Oostzee, Noord-Rusland, Zwarte-en Kaspische Zee, het Verre Oosten en Siberië. Dit artikel beoogt de aandacht te vestigen op het gebeuren te Archangel en op de Dwina in de periode van 1 augustus 1918 tot 27 september 1919 en dan voornamelijk over het aandeel, dat de Britse marine hierbij had.

Het is mogelijk gebleken een duidelijk beeld te vormen over deze periode, die slechts gedeeltelijk beschreven is door Newbolt 1) zover het betrekking had op het gebeuren in de eerste Wereldoorlog, door het vinden van een onbekend gebleven gedrukt verslag van de acties op de Dwina in de zomer van 1919. In het vrij uitvoerige literatuur-overzicht door Roskill gegeven ontbreekt deze

bron 2). Het is het boek "Bolos and Barishynas, being an account of the doings of the Sadleir-Jackson Brigade, and Altham Flotilla, on the North



Titelpagina van 'Bolos & Barishynas'.

Dwina during the summer, 1919" door G.R. Singleton-Gates, uitgegeven in 1920 voor de deelnemers aan deze expeditie 3).

Als bijzonderheid bezit het door mij gevonden exemplaar van dit boek de dienstpas SNO 117 uitgegeven door de "Senior Naval Officer Archangel", A.C. Bruce, aan "Paymaster", Luitenant ter Zee III V. Gibbs, voor het gebied Archangel, Solombola, Smolny en Bakharitsa. Gibbs, gezien de handtekening in het boek, was er ook de bezitter van. Het boek werd te Wells, Zuid Engeland verworven.