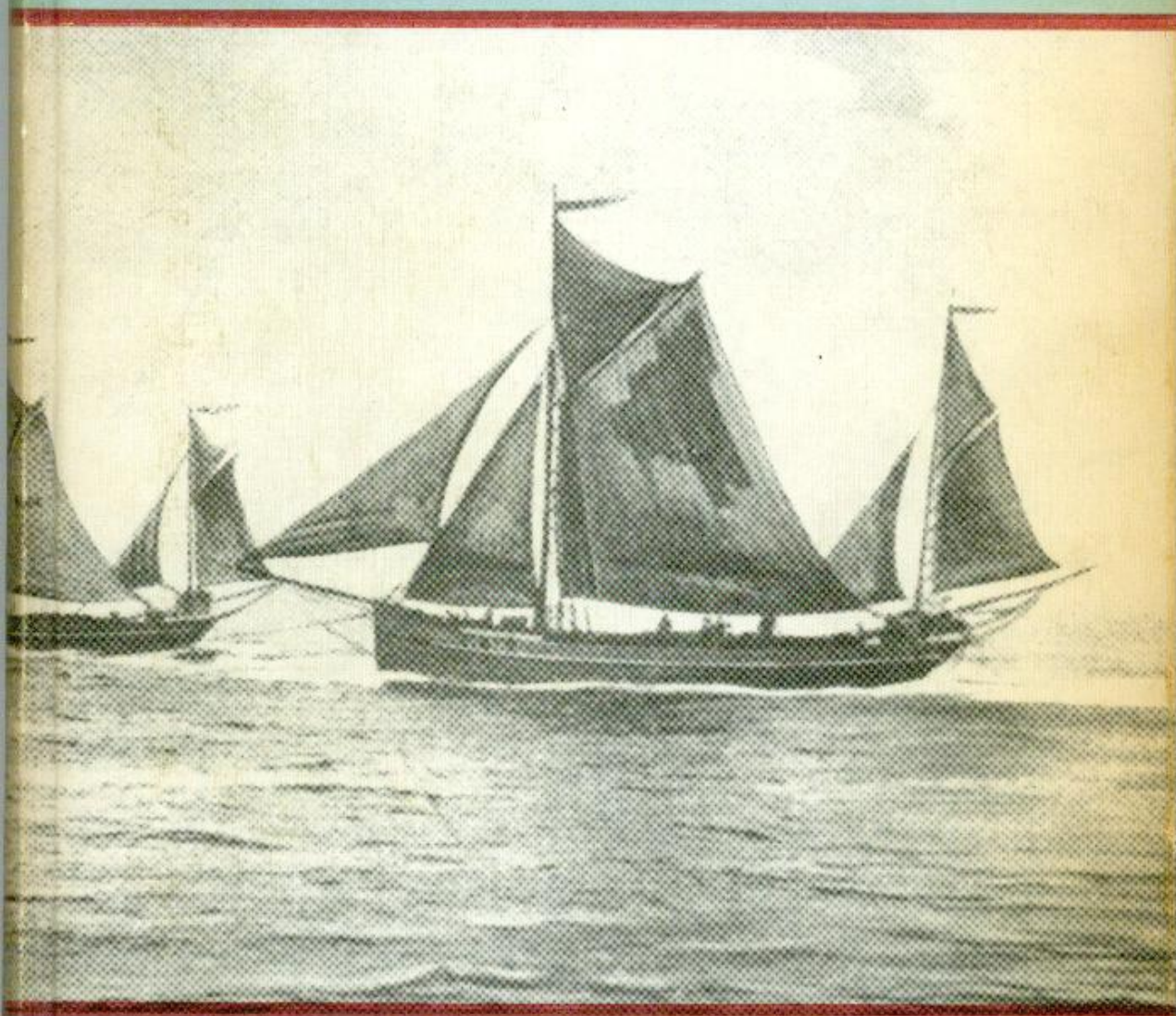


drs. Meindert Schroor

OP DE LOGGERS

Terschelling en de visserij rond de eeuwwisseling



OP DE LOGGERS

door

Meindert Schroor



LYKELE JANSMA/UITGEVER, BUITENPOST

Dit boek verscheen met financiële steun van de Rabobanken te Midsland en West-Terschelling

Druk: Grafisch Bedrijf Gorter bv, Steenwijk
Bindwerk: Boekbinderij v/h P. Abbringh & Zn., Groningen

ISBN 90 62 72 431 0

© 1980 Lykele Jansma Buitenpost

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.

Inhoud

Inleiding	7
Vooraf	8
1. Terschelling aan de vooravond van de opbloei van de visserij	11
2. De Nederlandse Zeevisserij in de tweede helft van de negentiende eeuw ...	15
3. De Duitse Zeevisserij in de tweede helft van de negentiende eeuw	21
4. Arbeidsbehoeften en arbeidsomstandigheden in de haringvisserij in Nederland en Duitsland	23
5. De visserij van de Waddeneilanden en Noord-Friesland	29
6. Opkomst en groei van de Terschellinger visserij	39
7. De besommingen in de kustvisserij	49
8. De grote trek van Terschellingers naar de haringvisserij van de Rijnmond en Duitsland (1886-1914)	53
9. De ondergang van de Terschellinger visserij	67
10. Samenvatting en conclusies	73
De Terschellinger vissersvloot vanaf 1911 (overzicht)	81
Haringvisserijmaatschappijen in Duitsland	91
Terschellingers e.a. in Vlaardingen	95
De Terschellinger vissersvloot	96
Overzicht van aanmonsteringen door Terschellingers (1886-1914)	97
Gespecificeerd overzicht van aanmonsteringen door Terschellingers 1886-1916)	98

Inleiding

Aan de oude Terschellinger visserij (1860-1920) ben ik begonnen als studieopdracht voor een doctoraalscriptie historische geografie op advies van dr. G. Smit, wetenschappelijk hoofdmedewerker aan het Geografisch Instituut van de Rijksuniversiteit te Groningen. Het bleek een vruchtbaar onderwerp te zijn en ook bleek het dat de visserij een betrouwbare graadmeter was voor het wel en wee van de Terschellinger economie in de gekozen periode.

Het onderwerp boeide mij meer en meer en er was weinig aandrang voor nodig om mij mijn scriptie te doen omwerken voor een breder publiek. Van de Terschellinger visserij was weinig bekend, maar nu alle namen van loggervissers en lokale vissers (van 1911 af) uit oude archieven en monsterrollen waren achterhaald, kon aan de wetenschappelijke inhoud een menselijke worden toegevoegd. Een groot aantal eenvoudige, hardwerkende mensen werd zo aan de naamloosheid ontrukkt. Een anonimiteit die niets te vroeg werd opgeheven: de meeste archivariissen bleken reeds lang van plan te zijn de ruimteverslindende monsterrollen en visserijregisters op te ruimen.

Zonder de medewerking van vele personen en instanties* had dit boek niet in deze vorm kunnen verschijnen. De dank voor die bereidwilligheid is groot.

Als geograaf hoop ik dat dit boekje een aanzet mag zijn tot verder onderzoek naar de belangrijke rol die de (haring-)visserij ook voor andere kustdorpen heeft gespeeld, bij voorkeur met als einddoel een integrale studie over het verschijnsel seizoenarbeid in de haring- en trawlvisserij.

Als iemand van Terschellinger afkomst hoop ik dat velen op dit mij zo bekende en vertrouwde eiland het zullen lezen en er iets van hun gading in mogen vinden. Het zullen lezen, als een uitgave die met haar wetenschappelijke achtergrond toch allereerst hen wil eren, die de hoofdpersonen zijn in dit boek en van wie nog enkelen in leven zijn, namelijk de Terschellinger vissers.

Leeuwarden, juli 1980

Meindert Schroor

* Mijn dank gaat uit naar Dr. G. Smit in Groningen, de Gemeente Terschelling en inzonderheid naar mej. I. Bokma die mij wekenlang in het Gemeentearchief liet snuffelen, naar dr. J.P. van de Voort van het Nederlands Visserijmuseum in Vlaardingen, naar de heer P. van Leunen, directeur van de Hogere Zeevaartschool Willem Barendsz op Terschelling, de heer Jo Smit te Formerum en de heren G. Schomaker (Seemannsamt Emden), E. de Porre (Bremisches Staatsarchiv) en W. Peck (Seemannsamt Brake) en vele anderen, onder wie niet het minst degenen die waardevol illustratie materiaal hebben willen afstaan.

Vooraf

'Hij heeft nog op de logger gevaren.' Hoe vaak hebben wij dit op Terschelling niet horen vertellen in gesprekken over personen. Bijzonderheden bleven dan altijd achterwege. De spreker kende die waarschijnlijk ook niet en de aangesprokene werd geacht voldoende te hebben aan die mededeling. Maar het leed geen twijfel dat het betekende dat het over flinke mensen ging, bereid om de handen uit de mouwen te steken voor gezin en toekomst. Een waas van geheimenissen uit het verleden, hing voor mij als jongen van Terschelling om deze ouderen, het was iets waarbij een zeker respect paste dat verhinderde door te vragen naar bijzonderheden.

Dan was er het lot van de JACOB, een logger, vergaan met acht Terschellingers aan boord: een ramp die na jaren nog natrilde en alweer niet noodde tot veel vertoon van nieuwsgierigheid.

Toch laat de belangstelling voor het verleden zich niet onderdrukken. Toen na Wereldoorlog II nog eens een zwakke poging werd gewaagd de visserij voor Terschelling te doen herleven en dat zonder enig gevolg bleef, werd de vraagstelling duidelijker. Hoe kan het, zo ongeveer luidde de formulering, dat het Terschelling dat zo duidelijk de visserij de rug toegekeerd had, in een nog zo kort achter ons liggend verleden, zo intens aan die bedrijvigheid had meegedaan. Vooral toen omstreeks 1960 bleek dat het mogelijk was rechten te verlenen aan speciaal het varen op de Duitse loggers voor de eerste wereldoorlog, in de vorm van een ouderdomspensioen, waarvoor immers in Duitse dienst 'geplakt' was, kwam aan het licht dat er nog veel meer Terschellingers met de visserij gemoeid waren geweest, dan we verondersteld hadden.

Land- en zeelieden bleken er bij betrokken te zijn geweest en binnen de Vereniging van Oudleerlingen van de Terschellinger zeevaartschool en haar orgaan 'Cornelis Douwes' heb ik bij herhaling gepoogd belangstelling te wekken voor het ietwat vergeten hoofdstuk van de visserij. Verder dan wat brokjes kwam het niet. Wat 'prikken' die aanspoelden op het strand, niet een flinke deklust die geborgen kon worden.

Het was daarom bijzonder verheugend dat dr. G. Smit, geograaf aan de Rijksuniversiteit te Groningen, vertelde dat hij een student voor dit onderwerp had, Meindert Schroor, afkomstig uit Leeuwarden, maar van Terschellinger afkomst.

Nog verheugender was het toen de doctoraalscriptie 'Welvaart bij de vleet'* van Meindert Schroor verscheen, in 1979, bij het Geografisch Instituut van de Rijksuniversiteit te Groningen. Nu hadden onze vragen een antwoord gekregen en kwamen we het waarom en hoe veel en hoe te weten, want de studie van Schroor besloeg niet alleen de historisch-geografische en economische achtergronden, maar omvatte door bestudering van de bronnen in de aanmonsteringsplaatsen ook de cijfers die welsprekend de betekenis aangaven van wat hierboven een vergeten hoofdstuk is genoemd.

Nog waren we echter niet tevreden, want hoewel cijfers bijzonder welsprekend zijn, geven ze weinig uitdrukking aan het werkelijke leven. Wij drongen daarom aan op een uitgave die naast cijfers ook *namen* zou bevatten, bijzonderheden en illustraties; een boek kortom dat over mensen zou gaan. Een boek in de eerste plaats voor de Terschellingers – immers in elke familie op Terschelling komen verwanten voor van de mensen over wie dit boek gaat – en voor allen die dit eiland ter harte gaat, maar ook voor wie belangstellen in de visserij en in de reacties van mensen op mogelijkheden om zich een bestaan te verwerven.

Dat boek geeft Meindert Schroor ons hier en we zijn dankbaar voor dit werk. Het is een gedegen grondslag voor alles wat samenhangt met Terschellinger betrekkingen tot de visserij tussen ruwweg 1860 en 1920. Een grondslag, want het is uiteraard niet zo dat met het verschijnen van dit boek het allerlaatste woord gesproken is.

We hebben een voortreffelijk raamwerk om onze verdere vragen in onder te brengen. Om een voorbeeld te noemen, er is in dit boek een lijst opgenomen van alle Terschellingers die op de logger hebben gevaren, alfabetisch en daarbinnen naar geboortjaar gerangschikt. Welnu, die lijst zou vervolmaakt kunnen worden, met toevoeging van de overlijdensdata en – dat vooral – van de gebeurtenissen daartussen. Hoeveel van de personen uit de lijst zijn later in de koopvaardij terecht gekomen, al dan niet na studie aan de zeevaartschool? Hoeveel in de landbouw of in andere beroepen?

Ook houden wij ons overtuigd dat er nog meer illustratie materiaal aan het licht zal komen, nu dit boek verschenen is, foto's, maar ook brieven misschien, eigen verhalen en andere herinneringen.

Mogelijk ook zijn er ondanks alle zorg toch nog vergissingen en weglatingen in de gegevens geslopen, maar ook die zijn pas te herstellen nadat publicatie heeft plaatsgehad. Hoe dan ook, we zijn blij met dit boek en verwachten dat het veel en grondig gelezen zal worden. We weten dat er over gepraat zal worden en die actieve reacties openen de mogelijkheid om verder te gaan, immers onze nieuwsgierigheid kent geen grenzen. 'Hij heeft nog op de logger gevaren', heeft voortaan een nieuwe, een omljnder inhoud.

Jo Smit

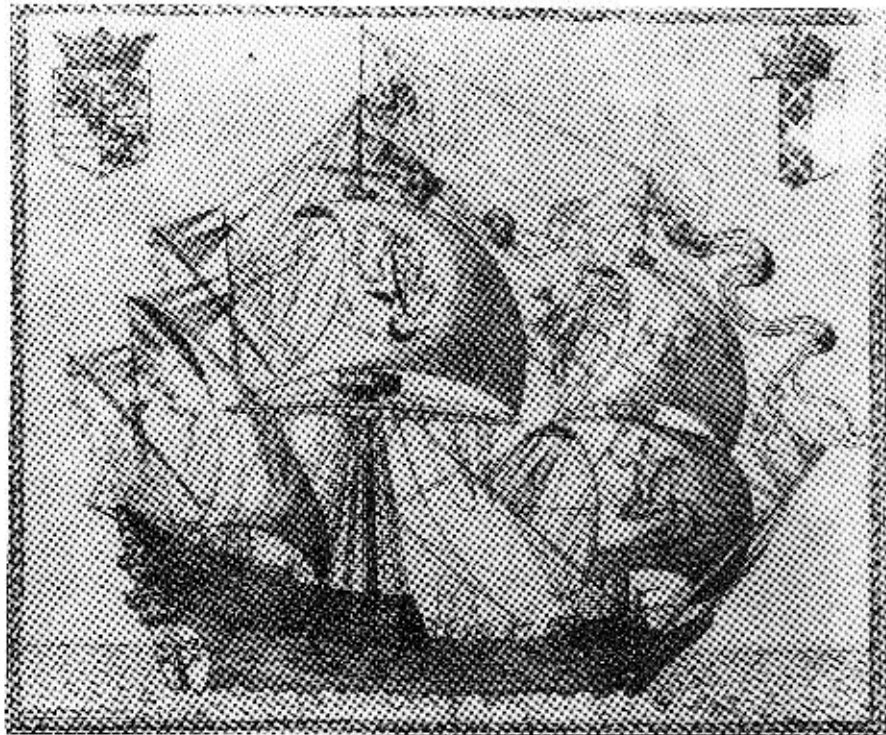
* WELVAART BIJ DE VLEET

Terschelling en haar ruimtelijke relaties met de kust- en haringvisserij der zuidelijke Noordzee 1860-1920, door Meindert Schroor.

Geografisch Instituut, Rijksuniversiteit Groningen, juni 1979



De Terschellinger haven omstreeks 1900. De foto dateert van vóór 1904 toen op de plaats waar de foto genomen werd, de reddingsbootschuur werd gebouwd.



Het schip waarmee Willem Barends zijn eerste tocht naar Nova Zembla (1594/1595) maakte.

1. Terschelling aan de vooravond van de opbloei van de visserij

Tot in de jaren zestig van de vorige eeuw betekende de visserij op Terschelling als bestaansbron vrijwel niets. In die situatie zou echter spoedig een verandering komen die verlichting zou geven in de armoede op het eiland, de bevolkingsdruk en de bedreiging van de drie belangrijke bronnen van inkomsten: de landbouw, de zeilvaart en de strandrijderij.

In de jaren 1800-1860 had de landbouw aan een toenemend aantal Oosterschellingers een sober bestaan geleverd. Het kleine boerenbedrijf, dat – mede dank zij de introductie van de aardappel – de voedselbasis van de grote gezinnen vormde, was in die periode levenskrachtig. Daarbij leverde de strandrijderij in diezelfde periode vaak aanzienlijke neveninkomsten op. Toch zijn er in de jaren 1860-1870 tekenen van oververzadiging in de agrarische sektor: vele boerenzoons slaagden er niet in op korte termijn een boerderijtje te beginnen. Ze waren dan vaak gedwongen vele jaren op zee door te brengen. De koop- en pachtprizen van het land stegen in die tijd, vooral na 1850, tot grote hoogte. Omstreeks 1869 zien we een groot aantal landbouwers emigreren naar de U.S.A., waardoor de druk in de agrarische sektor tijdelijk enigszins verlicht werd.¹

De zeilvaart bood in de periode 1800-1860 belangrijke inkomsten aan de bewoners van West-Terschelling en aan een toenemend aantal tijdelijk varende boerenzoons uit Oost, terwijl Midlands ook veel langdurig varende zeelieden leverde. Maar het einde van de zeilvaart begint omstreeks 1850 al in zicht te komen. Na 1858, het topjaar van de Nederlandse zeilvaart, loopt het aantal zeilschepen snel terug, terwijl het stoomschip terrein wint. Het feit dat het eiland, naast een aantal geschoolde zeelieden, voornamelijk ongeschoolde bemanning leverde, betekende voor velen uit deze laatste groep een steeds moeilijker wordende aansluiting bij die vernieuwing.

Tabel 1: Zeil- en stoomschepen in de periode 1850-1900 (in Nederland)

jaar	aantal zeilschepen	aantal stoomschepen
1850	1781	12
1858	2397	41
1878	1100	79
1900	432	192

Ongetwijfeld heeft de achteruitgang van de zeilvaart de werkgelegenheid op het eiland geschaad. Ook de gages zullen er niet op vooruit zijn gegaan, maar hierover is weinig bekend. Zeker is wel dat er na 1857 slechte jaren in de scheepvaart voorkomen.² Ook is het duidelijk dat de zeelieden in de periode 1850-1870 onvoldoende kapitaalkrachtig waren om land te kopen; oudere boeren konden de voortdurend stijgende koopsommen gemakkelijker opbrengen.

Wat de strandrijderij betreft: in de tweede helft van de 19e eeuw nam met het aantal zeilschepen ook het aantal strandingen geleidelijk af. Om 1900 heen werden ze zeldzaam, terwijl een eerdere generatie op zo'n twaalf strandingen in een winterseizoen rekende.³ Zo ontvielen – vooral na 1880 – aanzienlijke neveninkomsten aan zowel Wester-als Oosterschellingers, aan de boeren en aan velen (Westerschellingers) die 's zomers op de Oostzeehavens voeren en 's winters van de hand in de tand leefden. Men

kan verder wijzen op de geringe activiteiten in de haven van Westerschelling in de negentiende eeuw. De in 1827 aangelegde nieuwe haven trok maar weinig scheepvaartverkeer aan, het Marsdiep nam de grote verkeersstroom op. Volgens Knop was het aantal in- en uitklaringen in de periode 1846-1900 heel beperkt: 62 vaartuigen met in totaal 16.964 ton lading.⁴ Een klein aantal personen was betrokken bij activiteiten als zeilmakerij, touwslagerij, scheepsbouw en scheepsreparatie. Inderdaad: tot ver in de 19e eeuw was de haven niet meer dan een vlucht- en reddingshaven, een basis voor enkele loods- en betonningsvaartuigen. Slechts 's winters was er sprake van enige opleving wanneer vele Volendammer- en Urker vissers daar hun basis hadden. Daarvan profiteerde de middenstand weer.

In onderstaande tabel, die de bevolkingsgroei weergeeft, ziet men de weerslag van de in het voorgaande besproken processen. Terschelling is er omstreeks 1870, vlak voor de opkomst van de visserij slecht aan toe:

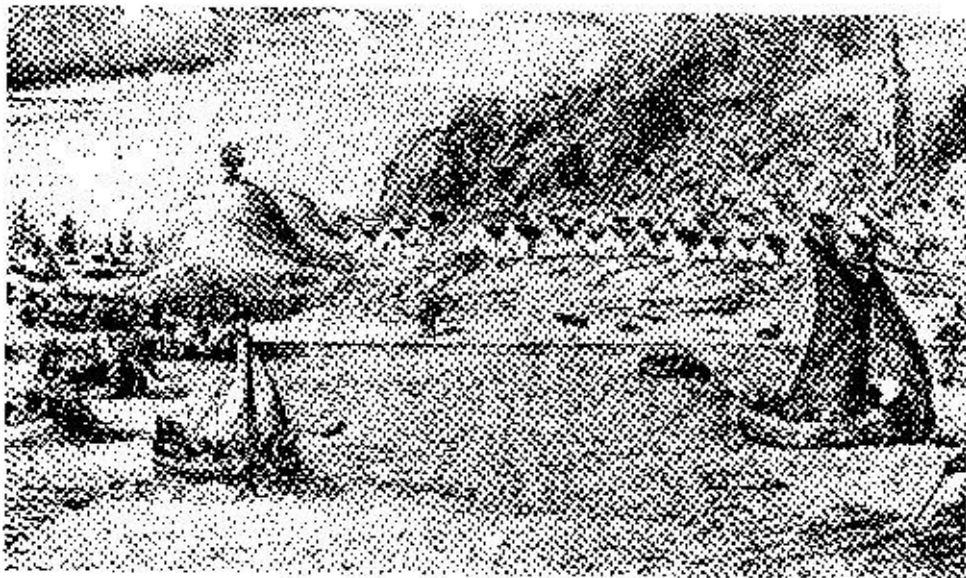
Tabel 2: De bevolkingsgroei van Oost- en Westerschelling (1820 = 100)

jaar	Oosterschelling	Westerschelling	Terschelling
1820	812 inw. (100)	1209 inw. (100)	2021 inw. (100)
1840	1089 inw. (134)	1514 inw. (125)	2603 inw. (128)
1850	1317 inw. (162)	1599 inw. (132)	2916 inw. (144)
1860	1512 inw. (186)	1701 inw. (141)	3213 inw. (159)
1870	1344 inw. (165)	1431 inw. (110)	2775 inw. (137)
1880	1643 inw. (202)	1835 inw. (152)	3488 inw. (173)

Men ziet dat Oosterschelling tot 1860 heel veel bevolkingsgroei kan opnemen, maar omstreeks 1869 kooft het over, om zo te zeggen. Westerschelling daarentegen neemt gedurende het tijdvak 1820-1860 veel minder bevolking op: de trage groei weerspiegelt de geringe economische expansie. Maar in 1869 verliest deze plaats evenveel bevolking als Oost! Dit bewijst dat de teruggang in de zeilvaart, het afnemen van de strandrijderij en de loonsituatie in de zeilvaart minstens zo sterk bijdroegen tot de emigratie, als de moeilijkheden in de landbouw. Op Oosterschelling verloor Midslands met zijn relatief groot aantal zeelieden en 'arbeiders' veel meer bevolking dan de meer agrarisch georiënteerde woonkernen als Lies, Hoorn en Oosterend.⁵

Het voorgaande geeft voldoende steun aan de mening dat Terschelling in de jaren 1860-1870 schreeuwde om nieuwe bronnen van inkomsten. De eerste tekenen van verandering zijn in die jaren al waarneembaar. In 1859 wordt West, dankzij de nieuwe wet op de loodsdienst, een volwaardig beloodsingsstation. De rond 1850 begonnen lijndiensten tussen Harlingen en enkele havens aan de Britse oostkust scheppen mogelijkheden voor de afzet van landbouw- en visserijprodukten op een groeiende en reeds omvangrijke afzetmarkt. Tevens zijn ze een aanduiding van een toenemend zeeverkeer in de directe omgeving van het eiland. Tussen Terschelling en Harlingen ontstaat in 1862 de eerste geregelde bootverbinding en in 1866 wordt het eiland telegrafisch met Harlingen verbonden.⁶ In 1876 is de spoorlijn tussen Harlingen, Leeuwarden, Groningen, Bremen en Hamburg voltooid en daarmee is de aansluiting gegeven van het Noordnederlandse op het Noordduitse spoorweginet. Aldus komt er aan de vooravond van de opbloei van de Terschellinger visserij een uitgestrekt verkeersnet tot stand, dat het eiland, meer dan tevoren, betreft in de nationale en internationale economie.

In 1850 vist Terschelling met maar drie scheepjes en daarbij zijn vier van de zes vissers van elders afkomstig. In 1856 zijn er zeven scheepjes, in 1865 twintig. Het nieuwe be-



Ook ten tijde van de brandschotting van West-Terschelling ten tijde van de tweede Engelse oorlog (1665-1667) was West al een belangrijke vissershaven.

roep tekent zich dan af en begint wat soelaas te geven aan een bevolking die in haar voornaamste bestaansbronnen bedreigd wordt. De krachtigste impulsen komen evenwel niet uit de naaste omgeving, maar uit de kerngebieden van Westeuropa, waar bevolkingsconcentraties en technische ontwikkelingen samengaan met kapitaalaccumulatie en toenemende koopkracht en waarvan de invloed naar de buitenste randen afstraalt. Daarom behandelen we nu eerst de Nederlandse en Duitse zeevissersrijen in de tweede helft van de vorige eeuw. Geografisch vormt Terschelling daarvan een onderdeel, met een geheel eigen plaats.

1 G. Smit, De agrarisch-maritieme structuur van Terschelling omstreeks het midden van de vorige eeuw. Leeuwarden 1971, p. 203 en 204.

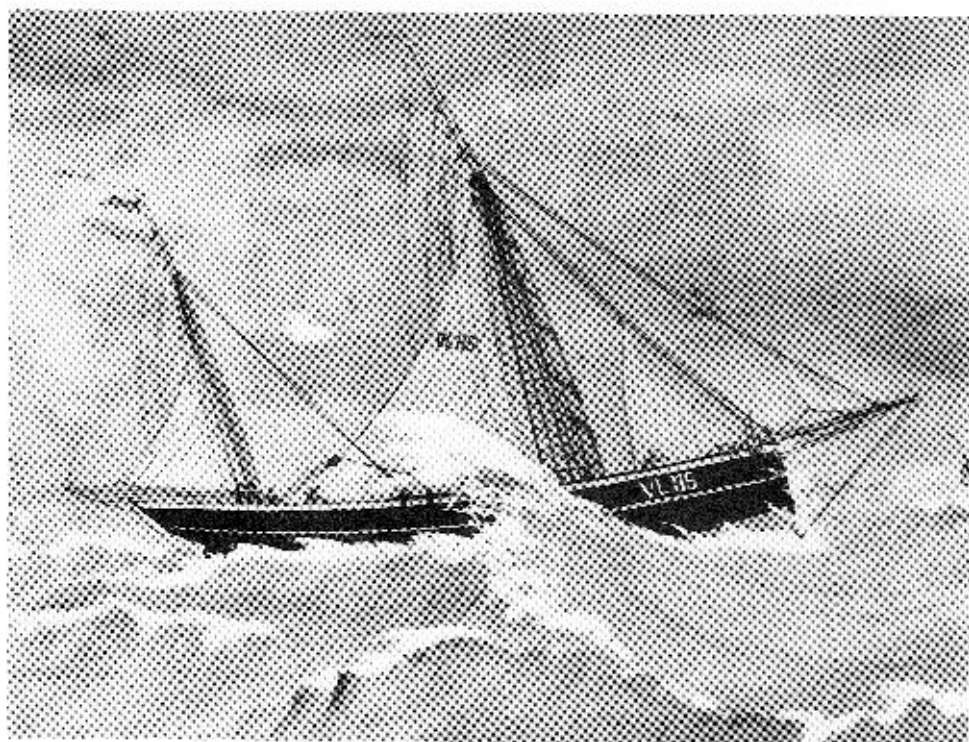
2 C. Smit, De eerste halve eeuw, de zeevaartschool in sociaal en economisch perspectief. 'Cornelis Douwes', no. 42, 1975. Jubileumnummer.

3 G.A. Wunkes, Tussen Fliet en Borne. Terschelling 1900, p. 144. Verg. ook Blauw 1921 'Gids voor het eiland Terschelling', pag. 29.

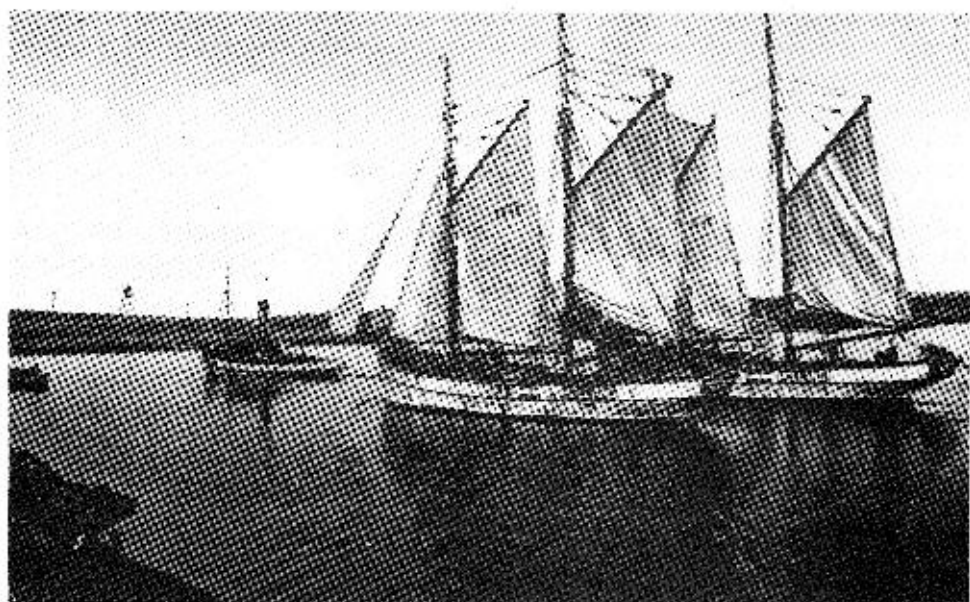
4 G. Kruip, Schylgeralân. Leiden, 1946, p. 189.

5 Zie noot 1.

6 E. van Hinte, Sociale en economische geografie van Harlingen, Harlingen 1936, p. 128 en 201.



De Vl 115 (zeillogger) in volle zee.



Pernisser beugsloepen PR 19 en PR 16 in de haven van IJmuiden. Deze schepen visten met de beug, een lange lijn met dwarslijstjes, waaraan haakjes zijn bevestigd. (J.H. Zuidema, Leeuwarden)

2. De Nederlandse Zeevisserij in de tweede helft van de negentiende eeuw

Omstreeks 1850 was Nederland op het dieptepunt van een neergaande ontwikkeling gekomen die al meer dan een eeuw aanhield. Ons land was, in vergelijking met het omringende buitenland, een achterlijk geheel geworden, dat voor een groot deel van zijn inkomsten op Indië steunde. Het westen van ons land kan men omschrijven als een Hollandse stad uit de Gouden Eeuw, die volkomen in verval is geraakt.¹ In dit sombere beeld past ook het beeld van de visserijen omstreeks 1850, zij het dat er ook vrolijker kleuren in het palet voorkomen.

In 1842 voeren er slechts 92 haringbuizen uit, afkomstig uit Vlaardingen, Maassluis en Scheveningen, de oude befaamde vissershavens. Deze buizen beoefenden de 'grote of zout-haringvisserij' op de Noordzee met behulp van lange drijfnetten, waarmee aanzienlijke afstanden op zee werden bezet. Vergelijk dit kleine aantal eens met de legendarische vloot van 2000 buizen die in 1620 van vele Hollandse havens uit de zee bevisten. Nog minder belangrijk was de visserij met sloepen vanuit Middelharnis, Zwartewaal en Pernis: 46 schepjes.

Een belangrijke visserij werd bedreven vanaf de zo geheten Zijde, het gebied tussen Scheveningen en Den Helder. In 1842 namen ongeveer 200 bomschepen deel aan deze zeevisserij. De bommen waren platboomde schuiten, die na de dagvisserij op het strand werden getrokken. Voor deze visserij gebruikte men veelal schrobnetten: gebalaste kuilnetten die langs de bodem van de zee werden gesleept om tarbot, tong en andere platvis te vangen. Er werd ook gevist met de beug: een lange lijn met dwarslijntjes waaraan haakjes met aas waren vastgemaakt. Hiermede ving men voornamelijk schelvis en kabeljauw. De bomschepen vingden met drijfnetten ook haring; maar de vissers van de Zijde mochten die niet kaken en zetten ze daarom vers of licht gezouten af als groene resp. steurharing. De vissers van Vlaardingen en Maassluis hadden namelijk wat de gekaakte zoute haring (maatjesharing) aangaat het monopolie! In de periode van 1840-1860 heerste er bittere armoede in de dorpen van de Zijde, als gevolg van een onfortuinlijke beugvisserij, de beperkingen op de haringvisserij en het verlies van de grootste afzetmarkt: Amsterdam. Die hadden de Zuiderzeevissers weten te veroveren.² De Zuiderzeevervisserij namelijk was in de jaren 1840-1850 veel belangrijker: er namen zo'n 900 schepen aan deel! Deze vloot gaf in de eerste helft van de negentiende eeuw zelfs een krachtige groei te zien. Panharing, bokking, ansjovis, bot en paling vonden hun weg naar Amsterdam en de provincies rondom de Zuiderzee. Bokking en ansjovis werden zelfs naar Münsterland en het Roergebied uitgevoerd.³

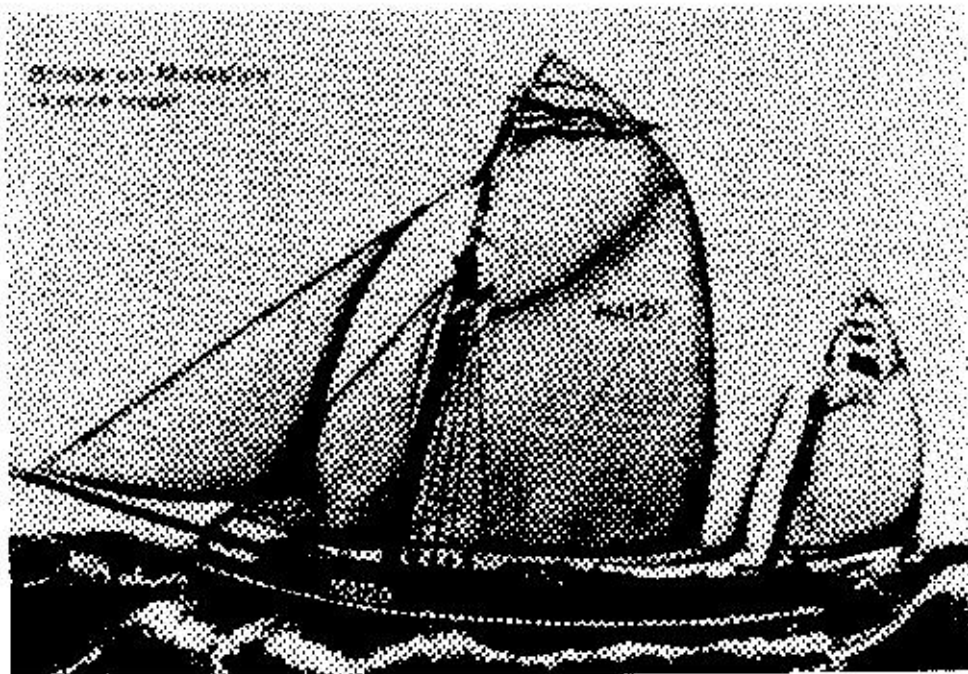
De visserij van de Waddeneilanden en van de Fries-Groningse kust sloot in menig opzicht aan bij de visserij van de Zijde. In de lange periode van neergaande ontwikkeling had ook deze zeer zware klappen opgelopen. De visserij op de eilanden stelde omstreeks 1840-1850 bijna niets meer voor. Langs de Friese noordkust toonde die van de Dongeradelen nog enige tekenen van leven. Westelijker ving men wel haring met fuisen, maar van enige welvaart was nauwelijks sprake.⁴ In het tijdvak tussen 1820 en 1850 verkochten de (weinige) vissers van de Waddeneilanden en de aangrenzende kust de beste kwaliteiten tarbot, heilbot en tong tegen vrij hoge prijzen aan hun Duitse en Engelse collega's. Die trawlden met veel grotere en sterkere schepen in de diepere wateren grenzend aan de visgronden van de noorderlingen. De goedkopere soorten vis werden in Enkhuizen afgezet.⁵ Dit typeert de volstrekt ondergeschikte rol waarin de

Waddencilanden waren terechtgekomen: Harlingen deed bij de afzet niet mee en de Hollandse markt was nauwelijks bereikbaar!

Maar laten we opnieuw kijken naar de haringvisserij en de vernieuwende krachten na 1850 in deze sektor. In 1857 hief de Visserijwet het kaakmonopolie van de Beneden Maas op, zodat de weg vrijkwam voor een gezonder en eerlijker concurrentie. Hiervan zou met name de Zijde profiteren. In 1861 werd er in Amsterdam een vissersrijen-toonstelling gehouden en daar zagen de Nederlandse vissers dat zij een enorme achterstand hadden op hun Engelse en Franse collega's. Die visten met het lichtere en goedkopere katoenen netwant, terwijl de Nederlanders het zware hennepen netwant gebruikten. Bovendien hadden de buitenlandse collega's reeds koelijks aan boord! Deze vernieuwingen vonden spoedig hun weg naar onze vloot. Die onderging zelf ook langzamerhand een gedaanteverwisseling door de introductie van de logger, een wendbaar en snel varend schip, dat in 1865 uit Frankrijk werd geïntroduceerd. In 1856 kwam de Rijn-spoorwegverbinding met het Duitse achterland tot stand, wat van enorm belang was voor de afzet van de Nederlandse vis.

In die jaren heerste er het economisch liberalisme, dat vooral door toedoen van Thorbecke in onze economie doordrong. Het terugtrekken van de beschermende hand van de Overheid schiep ruimte voor vernieuwingen en verbeteringen. Tenslotte was er sprake van een niet onaanzienlijke stijging van de welvaart. Tussen 1860 en 1900 wordt die op 25% geschat.⁵ Het gevolg van dat alles was ook dat de vis voor brede lagen van de bevolking van Westeuropa een betaalbaar voedsel werd.

Na 1850 werd Duitsland een belangrijke klant voor de produkten van de Nederlandse landbouw, veeveelt en visserij. In de periode van 1812 tot 1914 groeide de bevolking



De MA 120 (zeillogger) in volle zee.



Een Scheveningsse bomshuif op het strand. (J.H. Zuidema)

van het Duitse gebied (binnen de grenzen van 1914) van 25 miljoen tot 65 miljoen zielen, welke groei zich in de steden en in hoge mate in het Roergebied concentreerde. Zowel in Duitsland als in ons land stimuleerde de uitbreiding van de afzetmogelijkheden tot de aanleg van havens, kanalen en spoorwegen. In ons land groeide het spoorwegnet van 337 km in 1860 tot 1419 km in 1870 en tot 3339 km in 1914!⁷

Al deze vernieuwingen kregen pas werkelijk effect op de visscrij in de periode 1865-1870. Het aantal loggers nam daarin toe van 1 tot 51, welke uitbreiding ten koste ging van de zwarte, plompe buizen, die na 1881 verdwenen. Ook het aantal bommen nam nog toe onder invloed van de invoering van nieuwe netten, koelrjs en de vernieuwde wetgeving en zo groeide ook (tot 1896) de welvaart van de Zijde. De haringvangst steeg in de jaren 1865-1870 met 55%, de geldswaarde van de vangst met 45%, terwijl de export met 42% toenam.⁸ De totale drijfnetvloot, bestaande uit buizen, loggers en bommen – die nu ook hoofdzakelijk met het drijfnet visten – groeide van 266 schepen in 1860 tot 278 schepen in 1866. Dat betekende een kleine toename, maar van 1866 tot 1870 bedroeg die 31 schepen. Na 1870 zien we een krachtige expansie van de Nederlandse haringvisscrij (tabellen 3 en 5), slechts onderbroken in de jaren negentig en van 1905 tot 1910.

Uiteraard hield deze toecnemng van de vissersvloot een kolossale uitbreiding van de werkgelegenheid in. Hierop komen we later terug. In 1856, het dieptepunt van de grote (zoute-haring)visscrij voeren er slechts 82 buizen uit. In 1896 beschikten de reders van Vlaardingen, Maassluis en Scheveningen over het merendeel van de 269 loggers, kotters en sloepen in deze visscrij. In datzelfde jaar waren er 324 bommen, waarvan er 231 thuishoorden in Scheveningen.⁹ In dat jaar 1896 werd de IJmuider vissershaven geopend, die binnen enkele jaren een centrale plaats ging innemen in de aanvoer, handel, verwerking en transport van de veelal dagverse vis die met trawlers werd aangevoerd. De visscrij van de Zijde, waar bomschepen zowel trawlden als haring visten,

was daarmee opnieuw sterk gebaat. Toch had het bommschip zijn tijd gehad: de stoomtrawlers namen de schrobnetvisserij over, de loggers de drijfnetharingvisserij. Niet alleen de Nederlandse, maar ook de Duitse zeevisserij zou voor de Terschellingse bevolking een belangrijke rol gaan spelen en daarom heeft het zin ook de ontwikkeling van de Duitse visserij na te gaan.

1 Drs. D. de Boer, Dr. B.H. Spaanstra-Polak e.a., Nederland rond 1900, Bussum 1979, p. 18 e.v.

2 Dr. P.H. Ritter (red.), Eene halve eeuw, 1848-1898, Amsterdam 1898, p. 267-280.

Y.N. Ypma, De Geschiedenis van de Zuiderzeevisserij, Amsterdam 1962, p. 130 e.v.

3 Y.N. Ypma, zie noot 3.

4 S.J. van der Molen, Vissers van Wad en Gat, Leeuwarden 1962.

5 Zie Y.N. Ypma, p. 136 en p. 134.

6 Zie noot 1, p. 21.

7 Zie noot 1, p. 19.

8 Dr. J.H. van Stuyvenberg (red.), De economische geschiedenis van Nederland, hierin: Th. van Tijn en W.M. Zappey, De negentiende eeuw, Groningen 1977, p. 233.

9 Zie noot 2.

Tabel 3: Ontwikkelingen van de Nederlandse en Duitse (zeil-, stoom- en motor-)loggervloten in de periode 1866-1920.

Jaar	Nederlandse loggers	Duitse loggers	Totaal	Opmerkingen
1866	1	-	1	
1867	4	-	4	
1868	11	-	11	
1869	28	-	28	
1870	51	-	51	
1871	77	-	77	
1872	78	6	84	Emder Heringsfischerei AG
1873	79	9	88	
1874	94	12	106	
1875	101	11	112	
1876	103	11	114	
1877	105	11	116	
1878	120	11	131	
1879	124	11	135	
1880	130	11	141	
1881	136	10	146	
1882	143	11	154	
1883	152	12	164	
1884	167	13	180	
1885	182	14	196	
1886	189	15	204	
1887	182	16	198	
1888	194	17	211	
1889	194	17	211	1890: -stalen zeillogger bij Figée te Vlaardingen gebouwd.
1890	196	17	213	
1891	216	17	233	
1892	221	19	240	

1893	224	20	244	1895: -'Neptun' AG Emden
1894	227	22	249	BHFG te Vegesack.
1895	233	43	276	
1896	269	58	327	1897: -1e stoomlogger in
1897	283	63	346	Nederland.
1898	295	72	367	-Elsfletcher Herings-
1899	311	92	403	fischerei.
1900	324	104	428	1901: -1e motorlogger in
1901	355	110	465	Nederland.
1902	405	116	521	-1e stoomlogger in
1903	513	130	643	Duitsland.
1904	635	141	776	1904: -Brake
1905	612	162	774	
1906	526	192	718	1906; -Leer
1907	548	210	758	
1908	546	234	780	
1909	548	248	796	1910: -1e motorlogger in
1910	552	250	802	Duitsland
1911	587	262	849	
1912	611	262	873	
1913	650	235	885	
1914	699	252	951	
1915	775	-	-	
1916	901	-	-	
1917	805			
1918	680	Bronnen: Rohdenburg, Hahn, Schippers.		
1919	709			
1920	691			

Tabel 4: Enkele kerngegevens van de Nederlandse haringvisserij op de Noordzee. Groei per tijdseenheid. Indexcijfers tussen () 1865 = 100

Periode	Vangsttoename	Geldswaarde toename	Export naar volume toename
1865-1870	55% (100)	45% (100)	42% (100)
1870-1875	23% (155)	90% (145)	59% (142)
1875-1880	56% (191)	30% (276)	44% (226)
1880-1885	56% (297)	2% (358)	100% (325)
1885-1890	19% (464)	25% (351)	23% (650)
1890-1895	4% (552)	3% (439)	14% (800)
1895-1900	2% (544)	39% (452)	24% (912)
1900-1905	51% (555)	28% (804)	52% (1131)
1905-1910	3% (838)	4% (804)	6% (1719)

Stuyvenberg, p. 233)

Tabel 5: De Nederlandse drijfnetvloot (buizen, bommen en loggers) 1814-1920.

	Buizen & Hoekers	Bommen	Loggers
1814: 98	100%	-	-
1825: 154	72%	28%	-
1840: 223	34.7%	45.3%	-
1850: 204	50%	50%	-
1860: 266	34.6%	65.4%	-
1870: 309	22.5%	61.2%	16.5%
1880: 417	1.7%	68.1%	30.2%
1890: 462	-	57.6%	42.4%
1900: 613	-	47.1%	52.9%
1910: 719	-	23.2%	76.8%
1920: 691	-	-	100%

Naar: Statistiek der Nederlandse haringvloot

Uit: A.C.W. Schippers, De standplaatsfactoren der grote haringvisserij, 1926.

In 1886 voer de laatste buis uit, in 1915 de laatste bom.



Elsfleth in 1906 met op de voorgrond Piet Bakker (geb. 1884-Farmerum) en Kees Spanjer (geb. 1884-Huorn). Beiden monsterden dat jaar aan op 22 juni en visten op de logger 'Elsfleth'. (W. Alla - West-Terschelling)

3. De Duitse Zeevisserij in de tweede helft van de negentiende eeuw

De Duitse zeevisserij verschilde traditioneel maar weinig van de Nederlandse. De haringvisserij was zelfs – in 1553 – door de Hollanders in Emden geïntroduceerd! In Oost-Friesland, waar de Duitse haringvisserij gedurende de 17e, 18e en 19e eeuw bleef geconcentreerd, beleefde deze activiteit een lange periode van bloei. Maar net als in Nederland was de Duitse visserij met haringbuizen in 1850 op sterven na dood.

In 1866 evenwel, toen de Duitse staatkundige en economische eenheid binnen het bereik kwam, ging men er bij onze oosterburen serieus aan denken de haringvisserij opnieuw leven in te blazen. In 1870 werd daartoe in Berlijn opgericht: de 'Deutsche Fischereiverein zur Hebung der See- und Binnenfischerei vornehmlich im Gebiete des Deutschen Bundes'. Het jaar daarop al verscheen van de 'Hochseeenquetekommission' een rapport getiteld 'Der Holländische Herings- und Frischfischfang'.¹ Het rapport signaleerde de volgende ontwikkelingen in ons land:

1. Een scheepstechnische ontwikkeling van hoekers en buizen naar loggers.
2. Een overschakeling van het hennepen netwant naar het katoenen.
3. De Nederlandse reders betaalden de schepelingen uit in delen van de bruto-opbrengst (besomming) in plaats van in dag- en weekloon. Dit beloningssysteem hield voor de reder een geringer risico in, doordat de door hem betaalde gage varieerde met de opbrengst van de verkochte vis!
4. De zomervisserij (op haring) werd gedurende de winter aangevuld met de beug- en trawlvisserij. De laatste gebruikte het sleep- of schrobnet.

In 1872 werd de 'Emder Heringsfischerei AG' in die plaats opgericht. Nog in datzelfde jaar werden de eerste zes loggers van de Nederlander Kruthoffer gekocht en overgevaaren. Van 1872 tot 1894 bleef het aantal schepen van de Emders haringvloot zweven tussen tien en twintig, voor het merendeel bemand door Nederlanders. Misschien was daar een enkele Terschellinger bij, maar gegevens daaromtrent ontbreken.

Tabel 3 toont duidelijk dat het Nederlandse loggerbestand in de periode 1872-1894 veel sneller toenam dan het Duitse; in 1894 had Nederland tien maal zoveel loggers als Duitsland. De kleine Duitse vloot was tot 1908 voornamelijk gestationeerd in het Eems-Dollardgebied. Veel sterker dan in ons land kampte men in Duitsland met de afzet van de gevangen vis. Het eten van haring, maar ook van andere vissoorten, was er veel minder gebruikelijk dan in Nederland; bovendien zat een overmatige staatkundige versnippering een vlotte afzet in de weg. Emden was, net als Holland, al in 1856 met het Rijnland verbonden, maar de Duitsers hadden daarbij te kampen met het nadeel van een groot aantal spoorwegmaatschappijen. Bovendien lag Emden verder af van de grote afzetmarkt in eigen land.

Ook het succes van de Engelse trawlvisserij zette de Duitsers aan het werk. Een groot-scheepse aanpak van deze 'verse vis-visserij' vereiste een omvangrijke kapitaalsinvestering, zodat de N.V.-vorm voor de hand lag. Rohdenburg vermeldt het falen van de eerste Duitse Fischereigesellschaften (dus N.V.'s) in Hamburg en Bremerhaven in de jaren 1866 en 1867.² Deze mislukking werd veroorzaakt door de slechte relaties tussen de trawlmaatschappijen en het Norddeutsche Eisenbahnverband. De spoorwegmaatschappij stelde te hoge koelingsseisen aan de door haar te vervoeren vis. Nu was dit

niet de enige oorzaak: het vinden en opleiden van een deskundige bemanning was een moeilijke zaak, en bovendien bleef het achterland beperkt tot Bremen, Oldenburg en Hamburg. Daar moest de trawlvisserij ook nog zwaar concurreren met de bunsloepvisserij van Norderney en uit het Beneden Elbegebied.

Ondanks de mislukking van de naamloze vennootschappen hadden de Duitsers toch kennis gemaakt met het kapitaalsintensieve grootbedrijf. Volgens Rohdenburg waren de Nederlandse en Britse posities op het gebied van de haringvisserij te sterk, wat een vroege en krachtige opkomst van de Duitse haringvisserij belemmerde.

In 1885 voer de eerste stoomtrawler uit Geestemünde (tegenwoordig een stadsdeel van Bremerhaven) uit, wat een bewijs is van een vroege modernisering van de trawlvisserij. In 1896 was de Geestemünder vissershaven voltooid en deze overvleugelde al gauw die van Bremerhaven. De tegenslagen werden geleidelijk overwonnen.

Pas in 1895 begint de haringvisserij in Duitsland aan een krachtige bloeiperiode! Tabel 3 toont de snelle toename van het aantal loggers sinds dat jaar. In 1895 werd ook de BVFG (= Bremen-Vegesacker Heringsfischerei Gesellschaft) opgericht. Oorzaak van de verbeterde perspectieven voor de haringvisserij waren: de aansluiting van Bremen bij het 'Reichszollgebiet' (1888), de economische hoogconjunctuur (vanaf 1890) en de normalisatie van de loop van de Weser, een werk dat in 1895 gereed kwam.⁴

Een belangrijke factor was ook de sterk stijgende vraag naar haring in Duitsland, als gevolg van de weer toenemende welvaart. In snel tempo werd de ene haringrederij na de andere opgericht, zoals die in Elsfleth in 1896.

In 1900 voeren er al 39 loggers uit het Beneden Wesergebied ter haringvangst. Bij de oprichting van de BVFG waren banken en grootkapitaalverschaffers uit Bremen betrokken geweest, maar in Elsfleth hielpen veelal de kleine kapitaalverschaffers uit de directe omgeving de visserij van de grond komen.

Een groot verschil met de vaderlandse haringrederijen was, naast de grootte van de rederijen, ook de overheidssteun die zowel van rijkswegen als van de 'Länder' Oldenburg, Bremen en Hannover afkomstig was. We komen daar later op terug.

In het zich nu snel ontwikkelende Beneden Wesergebied namen vele Nederlanders deel aan de visserij. Dit was vooral in Vegesack en in Elsfleth het geval. Daar bedroeg in 1910 het aandeel van de Nederlanders 25% van de bemanningen en van de beoefenaars van beroepen die met de visserij verbonden waren. In de periode 1896-1913 vestigden zich 496 Nederlanders in deze visserijhavens, van wie meer dan de helft afkomstig was uit het Rijnmondgebied.⁵ Veel Nederlandse vrouwen werkten in Elsfleth als nettenboetsters, inpaksters of als andere hulpkrachten. Nederlandse mannen, die niet ter haringvangst gingen, werkten er als kuiper, zeilmaker of in andere dienstverlenende bedrijfstakken.

In tegenstelling tot de visserij van de Elbehavens (Blankenese, Altona en Finkenwerder) en van Emden was de visserij van de Beneden Weser een totaal nieuw verschijnsel, zonder wortels in het verleden! Juist daarom zouden vissers van buiten het gebied zo'n grote rol gaan spelen. Ook Terschellinger vissers die gedurende de jaren 1898 tot 1914 gemiddeld 5% van de bemanning vormden (in 1905 zelfs 10%!).

1 O. Hahn, Ostfrieslands Heringsfischereien, Göttingen 1941, p. 93.

2 G. Rohdenburg, Hochseefischerei an der Unterweser, Bremen 1975, p. 38 en 53.

3 Zie noot 2.

4 Idem.

5 M. Hannemann und J. Hannemann-van der Laan, Die Holländer in Elsfleth um die letzte Jahrhundertwende, Oldenburger Jahrbuch 1954, p. 135-146.

4. Arbeidsbehoeften en arbeidsomstandigheden in de haringvisserij in Nederland en Duitsland

We hebben al gezien dat de Nederlandse loggervloot van 1866 af snel groeide en dat de Duitse loggervloot, na een aarzelende aanlooperperiode van 1872-1894, pas daarna een sterke expansie meemaakte. De arbeidsbehoefte van de loggers nam overeenkomstig toe. Wanneer we uitgaan van een gemiddelde loggerbemanning van vijftien koppen in de periode vóór 1900 en van 12,5 koppen voor de jaren daarna, dan ontstaat het volgende beeld:

Tabel 6: Arbeidsbehoeften van de Nederlandse en Duitse loggers.

Jaar	Nederland	Duitsland (Ems- en Wesergebied)
1870	765 mannen	-
1880	2000 mannen	165 mannen
1890	2900 mannen	255 mannen
1900	4900 mannen	1560 mannen
1910	6900 mannen	3125 mannen
1914	8750 mannen	3150 mannen
1916	11260 mannen	- (oorlog!)

Uit de tabel blijkt dat de haringloggerij een krachtig en toenemend beroep deed op de arbeidsmarkt. Het was niet eenvoudig om daarin te voorzien, temeer niet doordat in die jaren ook de veelzijdige kapitalistische economie een sterk toenemend aandeel van de arbeidsmarkt opeiste.

Vanaf 1885 werd het aanmonsteren op de Nederlandse haringloggers een belangrijke bron van inkomsten voor een groeiend aantal bewoners van de kustdorpen langs de Zuiderzee en het Waddengebied. Zij gaven gehoor aan de vraag, omdat de krachtige bevolkingstoename aldaar niet of nauwelijks geplaatst kon worden in de volgroeide agrarische sektor en in de kustvisserij. De bewoners van Vlaardingen, Maassluis en Scheveningen hadden voldoende mogelijkheden werk te vinden in de havens en industrieën in en rondom Rotterdam. Financiëel en maatschappelijk leek het werk in deze branche veel aantrekkelijker dan het werk op de haringloggers: het loon was vaak beter, men was 's avonds thuis, de werktijden waren regelmatig en het werk was minder gevaarlijk.

Van 1895 af steeg ook de arbeidsbehoefte van de Duitse haringvloot sterk. Ongeveer 500 Nederlanders trokken al rond 1900 ter haringvangst naar Duitsland, welk aantal na 1904 snel toenam.¹ De Nederlandse haringreders kwamen vanaf dat tijdstip zelfs in een situatie van een duurzaam tekort aan opvarenden! Dit te meer doordat in 1903 de laatste Westfalers op Nederlandse loggers voeren, wat tekenend is voor de arbeidssituatie in zowel de Nederlandse als de Duitse loggervisserij. De trek van een groot aantal Nederlanders naar de Duitse visserijen was niet in de laatste plaats te danken aan de Fischerei AG 'Neptun', die zich in 1895 uit Holland met elf loggers in Emden vestigde, terwijl de Nederlander Pot in 1905 met vijf loggers naar Elsflth verhuisde en daar de Fischerei AG 'Weser' vestigde.

De arbeidsomstandigheden op de Duitse loggers waren aanmerkelijk gunstiger dan op de Nederlandse. Men had een vast inkomen (basisloon) waarboven een bepaald bedrag per verkochte (gepakte) ton kwam. De kost aan boord was er aanzienlijk beter en tevens waren er sociale voorzieningen in de vorm van ouderdomspensioenen (sommige oud-vissers ontvangen nog steeds pensioengelden uit Duitsland!). Verder waren de zorg voor nabestaanden (in geval van rampen), invaliditeitsverzekeringen e.d. in verhouding tot de situatie in Nederland aanzienlijk beter geregeld. De gunstiger situatie in Duitsland was goeddeels te danken aan de politiek die Bismarck tussen 1878 en 1890 in het kader van zijn z.g. Sozialistengesetze had gevoerd, met als oogmerk het vervreemden van de arbeidersklasse van de sociaal-democratie en het communisme door middel van een, voor die tijd, vooruitstrevende sociale wetgeving.

Zo lagen de verdiensten op de Duitse loggers vrijwel altijd 30-60% hoger dan die op de Nederlandse loggers! Bij dit alles bedenke men dat de Duitse visserij een sterkere financiële basis en een gunstiger concurrentiepositie had. Meermalen werden de aanbouw van loggers en de aanschaf en reparatie van netten fors gesubsidiëerd. Zo kregen de Duitse haringrederijen van 1887 tot 1916 bijna drie miljoen RM subsidie; hiervan ging de helft naar de maatschappijen aan de Beneden Weser.² Tegenover de grote gesubsidiëerde Duitse vissersmaatschappijen stond het Nederlandse kleinbedrijf, waarin de partenrederij een zeer belangrijke rol speelde. In 1900 waren er in Nederland maar vier naamloze vennootschappen, die nog geen tien percent van de haringvloot in handen hadden. Ook in de daarop volgende jaren ging de concentratie maar moeizaam: in 1912 29 n.v.'s met 12% van de schepen, in 1924 33 n.v.'s met 25% van de vloot.³

In ons land waren de handel en het transport van haring in handen van derden. De haringreders hielden zich 'slechts met het kaken en zouten van vis bezig'. Het spreekt voor zichzelf dat de aard van het Nederlandse haringvisserijbedrijf: kleinschalig, weinig kapitaalcrachtig en met een zwakke positie t.o.v. de afzetmarkten, een moordende concurrentie meebracht, zowel onderling als tegenover de buitenlandse visserij. De overheid voerde ten aanzien van de visserij hetzelfde beleid als op het gebied van de landbouw: het liberale kapitalisme liet het vrije spel van krachten zijn gang gaan. Omstreeks 1880 en waarschijnlijk ook later was de Schotse haring de Hollandse de baas op de buitenlandse markten.⁴

Toch waren de verdiensten ook in de Nederlandse haringvisserij, vergeleken bij die in andere bedrijfstakken, niet aan de lage kant. Beseffen we goed dat het loonpeil hier te lande in die jaren overal laag was! De visserslonen waren echter gevoelig voor schommelingen in vangsten en opbrengsten, aangezien deze lonen werden uitgedrukt in percentages van de besommingen (bruto financiële opbrengst). Bovendien was het werk aan boord heel zwaar en onregelmatig. De matrozen verdienden in de haringvisserij van de jaren negentig op zijn hoogst *f* 8.— in de week, ze waren dan wel thuis 'uit de kost'. Dat telde ook mee.

Op de Nederlandse schepen werd, in tegenstelling tot de Duitse, de zondagsrust streng in acht genomen, wat een van de redenen was waarom Katwijkers, Spakenburgers en Urkers aan de Nederlandse loggers de voorkeur gaven boven de Duitse, die 's zondags wel visten.

We merkten reeds op dat de keuze tussen werk in fabrieken en havens òf werk op de

Zoodje.

Wanneer een schip meer dan 100 Tonnen haring aanbrengt, ontvangt de schipper en stuurman elk $\frac{1}{8}$ haring; de overige bemanning ontvangt elk $\frac{1}{16}$ haring.

Wanneer een schip aan het einde van het seizoen meer dan 800 tonnen aangebracht heeft, ontvangt by de laatste reis: de schipper en de stuurman $\frac{1}{4}$, een matroos en oudste $\frac{1}{8}$, de jongste, reepschietser en afhouder elk $\frac{1}{16}$ haring.

Het zoodje kan ook, inplaats van in haring, in geld ontvangen worden en betaalt de Maatschappij dan voor $\frac{1}{16}$ Mk. 2.—, voor $\frac{1}{8}$ Mk. 4.—, voor $\frac{1}{4}$ Mk. 8.—, voor $\frac{1}{2}$ Mk. 16.— en voor $\frac{1}{1}$ Mk. 32.—

Wanneer het zoodje in haring wordt genomen, moet dit dadelyk, zoodra het schip gelost is, in het byzyn en onder toezicht van iemand, hiertoe door de Neptun aangewezen, door de bemanning zelf in de vaatjes worden gepakt.

Het nemen van zoodje in manden is verboden. Ook is verboden vaatjes of losse haring in de stad te verkoopen. Voor de verzending der vaatjes zorgt de Neptun voor rekening der bemanning; deze moeten de duidelyke adressen aan diegene welke daartoe het toezicht houdt opgeven.

Diegene die zyn zoodje tot na de laatste reis wil laten staan, moet ook dit aan boven-genoemde person uitdrukkellyk te kennen geven. Wanneer dit niet geschiedt, vervalt het recht op zyn zoodje.

Sothje.

Wenn ein Schiff mehr als 100 Tonnen Heringe anbringt, erhält der Schiffer und der Steuermann jeder $\frac{1}{8}$ Heringe; von der übrigen Besatzung erhält jeder $\frac{1}{16}$ Heringe ohne Fass.

Wenn ein Schiff am Ende der Saison mehr als 800 Tonnen gelandet hat, erhält für die letzte Reise: der Schiffer und der Steuermann $\frac{1}{4}$, der Matrose und Älteste $\frac{1}{8}$, der Jüngste, Reepschiesser und Abholer je $\frac{1}{16}$ Heringe ohne Fass.

Das Sothje kann auch, statt in Heringen, in Geld genommen werden und zahlt die Gesellschaft alsdann für $\frac{1}{16}$ M. 2.—, für $\frac{1}{8}$ M. 4.—, für $\frac{1}{4}$ M. 8.—, für $\frac{1}{2}$ M. 16.—, und für $\frac{1}{1}$ M. 32.—.

Falls ein Sothje in Heringen genommen wird, muss es sofort, nachdem das Schiff gelöscht ist, im Beisein und unter Aufsicht von jemand, von der „Neptun“ hierzu angewiesen, von der Bemanning selbst in Fässer gepackt werden. Das Nehmen der Sothjes in Körben ist verboten. Auch ist verboten, Heringe in Fässern oder lose Heringe in der Stadt zu verkaufen. Für Versendung der Fässchen sorgt die „Neptun“ für Rechnung der Mannschaften; diese müssen die genauen Adressen dem Aufsichthabenden aufgeben.

Derjenige, welcher sein Sothje bis zur letzten Reise stehen lassen will, muss auch dies dem Aufsichtsbeamten ausdrücklich aufgeben. Geschieht das nicht, so verfällt das Anrecht auf sein Sothje.

a. en b. De haringmaatschappijen betaalden meestal ineens aan het einde van het haringseizoen (de zgn. teelt) een deel van het loon in natura, een bepaalde hoeveelheid haring (zoodje) uit. Meestal waren de voorwaarden waaronder zulks geschiedde aan de monsterrol vastgehecht zoals in dit geval in het Nederlands en in het Duits van de Fischerei Aktiengesellschaft 'Neptun' te Emden.

loggers voor vele bewoners van het Beneden Maasgebied niet moeilijk was. Het werk op de loggers had weinig sociaal aanzien, was zwaar, langdurig en gevaarlijk. Wij zagen ook dat daarom de bemanning voor de Nederlandse loggers voor een groot deel gerecruteerd werd uit de dorpen langs de Zuiderzee en het Waddengebied. Eerst na 1890 werd een groot aantal vakverenigingen voor vissers en kuipers opgericht, waardoor de achterstanden op sociaal gebied wat verminderden.⁵

In Duitsland was vanaf het begin van de opkomst van de haringvisserij het merendeel der vissers afkomstig uit gebieden die ver – en soms heel ver – buiten de vissersplaatsen waren gelegen. Dat gold in het bijzonder voor het Wesergebied, waar gedurende de gehele periode van 1895 tot 1914 tachtig procent van de vissers afkomstig was uit veraf gelegen gebieden: het vorstendom Schaumburg-Lippe, Saksen en Nederland leverden zeer veel bemanningsleden.⁶ Veel dorpen die vissers leverden vertoonden het beeld van een armoedige landbouw. Roldenburg: 'Das saisonale Betrieb der Heringfischerei eignete sich besonders für kleine Bauern, deren Landbesitz zum Lebensunterhalt zu klein war und die deshalb zeitweilig andere Arbeit suchen mussten'.⁷ Waarom vond de vraag naar bemanning minder weerklank in de Duitse kustgebieden?



Monsterboekje van Jacob Smit, geb. 1867 te Lies. Jacob Smit viste tussen 1901 en 1914 gedurende twaalf seizoenen in Duitsland, waarvan negen seizoenen in Brake-Flyfleth.

De bevolking van de Duitse kustgebieden was sterk gebonden aan de kustvisserij, was te weinig bekend met de haringvisserij en had ook, voor zover ze dicht bij de grote steden woonde, voldoende alternatieven in de werkgelegenheid. Vergeten we ook niet dat het bestaan van een trawlvisser geheel anders was dan dat van een loggervisser. De trawlvisserij was vooral een dagvisserij of, dank zij de modernisering, een visserij van enkele dagen. Men viste bovendien in alle seizoenen! Men moest, uit den vreemde komend, zich permanent aan de kust vestigen wilde men er een goede broodwinning van maken. De loggervisserij daarentegen was echt een seizoenbedrijf, de vreemde arbeidskracht genoot kost en inwoning op het schip en kon na het visseizoen op de boerderij terugkeren of thuis gaan vissen.

De loggerrederijen konden zodoende wèl een beroep doen op inwoners uit die kustplaatsen waar de kustvisserij een armoedig bestaan opleverde. Plaatsen waar gebrek aan goede afzetmogelijkheden en kapitaal de kustvissers wel haast dwong tot het omzien naar neveninkomsten. Vooral de agrarisch-maritieme gemeenschappen met een armoedige landbouw en neveninkomsten uit de zeevaart en visserij, waar geringe scholing en geringe neveninkomsten samengingen, sprongen gretig in op de kansen die de kortstondig bloeiende haringvisserij van de zuidelijke Noordzee omstreeks 1900 bood.

De lonen in de haringvisserij maakten ook sommige zeelieden bereid een tijdelijke overstap te wagen. De koopvaardij mocht dan eveneens een hoger aanzien genieten, maar de gages waren in de periode 1875-1900 bepaald niet hoog.⁸

Aldus trok de loggervisserij omstreeks de eeuwwisseling vele mensen aan met beroepen met lage of onvoldoende beloning van de arbeid. Eén zomerseizoen hard werken met vele gevaren, maar met de kost erop toe betekende dat men met een goed gevulde beurs huiswaarts kon keren!

1 A.G. Ligthart, *De Vlaardingers en hun haringvisserij*, Zaltbommel 1966, p. 107.

2 G. Rohdenburg, *Hochseefischerei an der Unterweser*, Bremen 1975, p. 208.

3 C. Visser, *Het conflict tussen de haringvisserij en de industrialisatie aan de Beneden Maas*, Tijdschrift *Economische Geografie* 1925, p. 142-148.

A.W. Schippers, *De standplaatsfactoren der grote haringvisserij*, Vlaardingen, 1927.

4 *Eene halve eeuw 1848-1898*, uitgegeven door het Nieuws van de Dag t.g.v. de troonsbestijging van Koningin Wilhelmina in 1898, Amsterdam 1898, p. 274.

5 *Visserijmuseum Vlaardingen, Een sociale zaak. Vakbondorganisatie in het visserijbedrijf rond 1900*. Vlaardingen 1976.

6 G. Rohdenburg, *Saisonarbeit im Unterweserraum*, in: *Bremisches Jahrbuch* 1977, p. 221-241.

7 *Idem*, p. 224.

8 G. Smit, *de eerste halve eeuw: de zeevaartschool in sociaal en economisch verband*. In: Jubileumnummer *Cornelis Douwes* 1975 (42), p. 843-855.

Bijlage

Beloningssysteem in de Nederlandse en Duitse haringvisserij omstreeks 1895. (Naar Hoogendijk, 1893 en Duitse monsterrollen).

Het Nederlandse systeem ging uit van het principe, dat ieder bemanningslid een bepaald vastgesteld deel van de besomming kreeg na aftrek van drie procent en het tonnegeld.

Het Duitse systeem daarentegen was gebaseerd op een basis(week-)loon plus een bepaald bedrag per bemanningslid per verkochte ton en een vergoeding van de reiskosten afhankelijk van de afstand.

NEDERLAND (Hoogendijk, 1893)

DUITSLAND

Rang	Perc. v/d besomming	Rang	Per gep. ton. Weekloon
Schipper	4 %	Schiffer kreeg	4% van de besomming
Stuurmansmaat	2,25 %	Steuermann	0,20 RMk 13,50 Mk
Matroos	2 %	Matrose	0,20 RMk 12,— Mk
Matroos	2 %	Matrose	0,20 RMk 12,— Mk
Matroos	2 %	Matrose	0,20 RMk 12,— Mk
Matroos-kok	2 %	Matrose	0,20 RMk 12,— Mk
Matroos	2 %	Matrose	0,20 RMk 12,— Mk
Matroos	2 %	Matrose	0,20 RMk 12,— Mk
Matroos	2 %	Matrose	0,20 RMk 12,— Mk
Matroos	2 %	Matrose	0,20 RMk 12,— Mk
Oudste	1,5 %	Oudste	0,15 RMk 9,— Mk
Oudste	1,5 %	Oudste	0,15 RMk 9,— Mk
Jongste	1,125%	Jüngste	0,1125 RMk 6,75 Mk
Reepschieter	0,75 %	Reepschiesser	0,075 RMk 4,50 Mk
Afhouder	0.5 %	Abholer	0,05 RMk 3,— Mk

Bemannig kreeg in totaal 27 5/8% van de bruto-besomming.

Gemiddeld inkomen Nederlandse matroos per teelt van ong. 20 weken:

f 260,— tot f 280,—.

Gemiddeld inkomen Duitse matroos per teelt van ong. 24 weken:

600,— tot 650,— Mk (1 Mk = ± f 0,65).

NEDERLAND 1909 (uit Staat v/d Ned. Visserij, 1909)

Bij een vangst van meer dan 800 gepakte tonnen per teelt krijgen schipper en stuurman ¼ ton haring elk. Matrozen en oudsten 1/8 ton, jongste, reepschieter en afhouder 1/16 ton elk.

Monsterrol, bedragen per week

schipper	f 14,— = 2,5 % v/d netto besom.	
stuurman	- 7,85 = 1,33 %	''
matroos	- 7,— = 1 %	''
oudste	- 5,25 = 0,75 %	''
jongste	- 3,96 = 0,56 %	''
reepschieter	- 2,65 = 0,38 %	''
afhouder	- 1,75 = 0,25 %	''

Bij 27 weken arbeid dus f 189,— per matroos.

5. De visserij van de Waddeneilanden en Noord-Friesland

In oudere tijden sloot de kustvisserij van de Waddeneilanden aan bij de kustvisserij van de Zijde: de duinstrook van Hoek van Holland tot Den Helder. Vormen de duinen van de Waddeneilanden niet de voortzetting van de duinen in Noord- en Zuid-Holland? Bovendien blijken de soorten vis die de eilanders in de middeleeuwen en later vingen, sterk overeen te komen met de vissoorten die de Zijdenaren verschalkten. Omstreeks 1400 leverde Terschelling schelvis, wijting, schol en waarschijnlijk ook kabeljauw aan Harderwijk, dat de stapel van vis op dit eiland had.¹ Nog in 1563 moesten de eilanders voor het gebruik van de 'voorweyden' van de duinen aan de Heer van Aremborg grote hoeveelheden kabeljauw, wijting, scharren, roggen en tong opbrengen.²

Evenals de Zijde-dorpen visten de eilanders indertijd ook op haring. Vissers uit Holland, Zeeland en Friesland visten reeds in de 13e eeuw op de 'diepwaterse' haring in de Noordzee, vaak dicht bij de Engelse kust. Daarbij waren ongetwijfeld ook vissers van de Waddeneilanden.³

Ypma vermoedt sterk dat in de late middeleeuwen de kustvisserij van Terschelling, Vlieland en Texel tesamen niet onderdeel voor die van de Zijde-dorpen. Hij meent echter ook dat de eilandvisserij in de 16e eeuw sterk achteruitging. Dit zou te wijten zijn aan de binnenwaartse verplaatsing van de duinen, die aangetast werden en gingen stuiven.⁴ Maar ook speelden economische en vervoerstechnische factoren een rol. De vissers van Urk en Volendam, die halfweg tussen de zee kust en de voornaamste afzetmarkt (Amsterdam) waren gevestigd, bouwden een te sterke concurrentiepositie op: zij vervoerden hun eigen vis, terwijl de eilanders steeds op 'beroepsvervoer' waren aangewezen.⁵

Uit onderzoek blijkt dat de Terschellinger visserij eerst aan het einde van de 16e eeuw zware klappen opliep. Guicciardini meldt dat nog omstreeks 1555 de eilanddorpen veel vissers telden. We zezen reeds op de vispacht in 1563. Maar omstreeks 1611 blijken de Terschellingers de genoemde vissoorten niet meer te vangen, wat wijst op een duidelijke achteruitgang van de kustvisserij in de Noordzeewateren.

Een verschil met de Zijdevissers was dat de vissers van de Waddeneilanden voor een groot deel in de landbouw geworteld waren: bij slechte prijzen voor de vis konden zij altijd op de boerderij terugvallen. Ypma vermeldt dat de vissers van Egmond en Wijk aan Zee zich niet ophielden met landbouw en veeteelt.⁶ Een ander verschil is dat de vissers van de Waddeneilanden zich ook wel oriënteerden op de aasvisserij, waarover de oudere documenten echter schaars zijn. Maar de behoeften aan sloopjes, die zowel voor de wadvisserij geschikt waren als voor de vrachtvaart over de Wadden en de Zuiderzee, laat zich uit deze schaarse documenten wel opmaken. Mosselen, garnalen en alikruiken werden zo nu en dan druk gevist en verhandeld.

In de loop der tijden ontwikkelden zich daardoor in de gebieden aan de Waddenzee afwijkende sloopstypen, die voor de speciale milieusituatie geschikt waren. Zo blijkt de pink, die tot ± 1600 zowel door de Zijdenaren als door de vissers van de Waddeneilanden en Noord-Friesland gebruikt werd, in de Zijde-dorpen later vervangen te zijn door de bom. In het Waddengebied vindt men in oudere tijden zowel pinken als snikken; de laatste worden evenwel niet opgevolgd door de bom. Daaruit blijkt dat de noordelijke vissers hun aansluiting op de Zijde verloren; ze waren immers meer aangewezen op de

kleine afzetmarkten van de noordelijke provincies. In 1649 brengen snikken uit Schiermonnikoog hun vis naar Dokkum.⁷

Zo werd in de loop der tijden het gehele noordelijke visserijgebied, van Texel tot Rotterdam en langs de Fries-Groningse noordkust, geleidelijk losgemaakt van de Zijdevisserij, maar eveneens van de Zuiderzeevervisserij, die van een veel gunstiger positie profiteerde wat de afzetmarkt betreft. Dit proces begon in de 16e eeuw, waarna de eilandenvisserij op den duur een beperkte rol speelde in een uithoek van ons land. Toch blijkt de noordelijke visserij in de 18e eeuw nog vrij omvangrijk te zijn. Het beeld van de achteruitgang tekent zich het scherpst af na 1812. Van 1812 tot 1850 verdwenen de meeste vissersschepen van de Waddeneilanden; omstreeks 1830 was daar praktisch geen schip meer te vinden. De visserij van Wierum, Paesens en Moddergat in de Dongeradelen handhaafde zich in die periode, hoewel de bevolking vaak bittere armoede leed. Op de Duitse zowel als op de Nederlandse eilanden wendden de vissers zich tot de landbouw.

In de periode 1812-1850 was het met de hele Nederlandse visserij triest gesteld, zoals we al zagen bij de haringvisserij en de visserij van de Zijde. Opmerkelijk is wel de groei van de Zuiderzeevloot. Volgens Ypma heeft deze groei echter in vele plaatsen min of meer het karakter gehad van een 'uitwijkconomie' voor hen, die in het oude beroep geen voldoende bestaan meer konden vinden.⁸

Tabel 7: De ontwikkeling van de vissersvloot in het Zuiderzee- en Waddengebied.

	1812	1850	1888	1904
Zuiderzeedorpen	438	696	1431	1828
Schiermonnikoog	3	-	-	-
Ameland	18	7	5	-
Terschelling	11	7	46	34
Vlieland	2	?	-	-
Wieringen	-	32	188	202
Den Helder- Texel	56	115	?	?
Paesens/Wierum/Moddergat	40	28	31	enkele
Barradeel	?	?	?	60
Het Bildt	-	?	?	42

Wij zien dat de noordelijke visserij in de eerste helft van de negentiende eeuw weinig voorstelt en sterk achterblijft bij de Zuiderzeevervisserij. Na 1850 bloeit de visserij van Terschelling en de Friese noordkust weer op, evenals die van Wieringen. Ook streken waar de visserij na een bloeiperiode in de zeventiende en achttiende eeuw verdwenen was, zien de vissers weer verschijnen: in Het Bildt begint de haringvisserij in 1846, in Barradeel vangt men omstreeks 1850 weer panharing, met welke vangst men zich lang geleden (1736 e.v.) ook bezig had gehouden. De visserij van de Dongeradelen (Wierum, Paesens en Moddergat) vertoont echter maar weinig groei. Ook in Makkum en Surich slaat de visserij aan.⁹

Langs de hele Friese kust van Makkum tot Zwarte Haan trof men een grote verscheidenheid van plaatselijke vissersactiviteiten aan. In Dongeradeel viste men met blazers en aken, zowel op de Noordzee als langs de Waddenkust onder de dijk. De vissers van



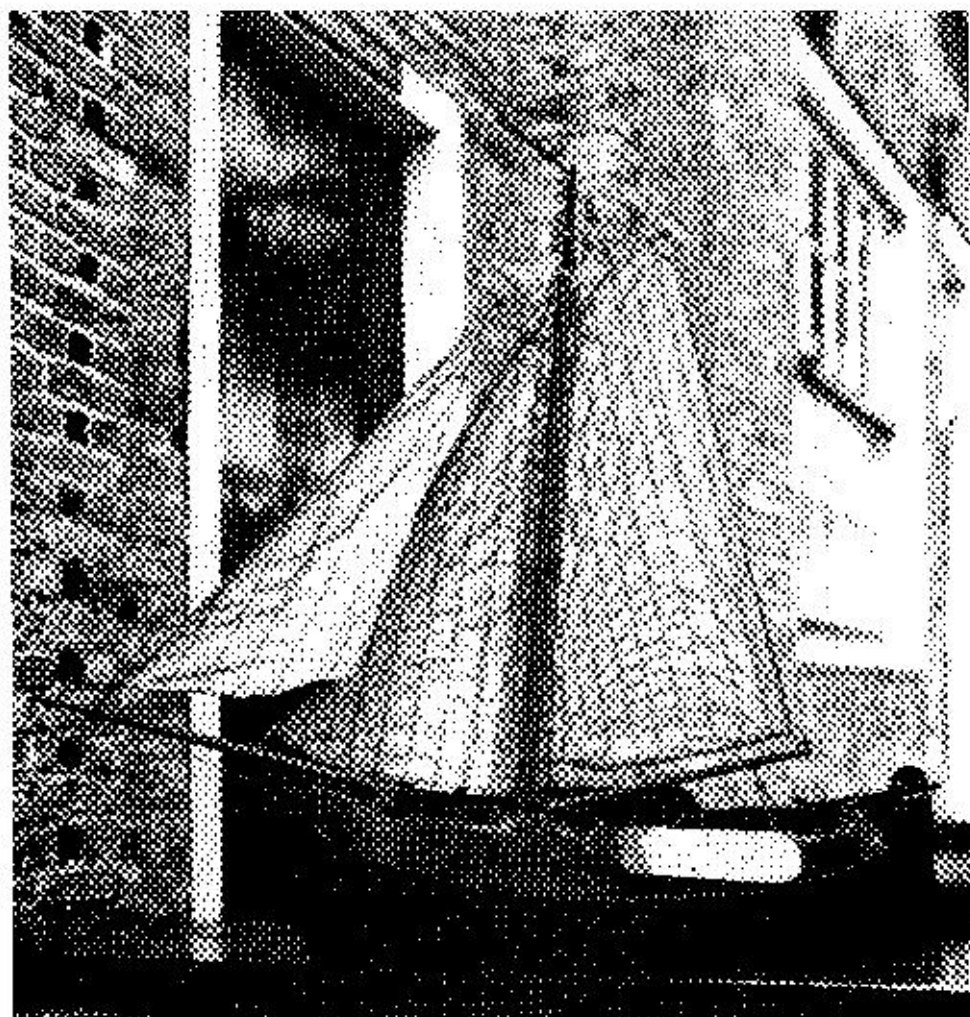
De blazer van 'ome Heert Bloem TS 52 'De jonge Aris' werd gebruikt voor de schelpdiervisserij en in 1941 gesloopt. Op de foto van links naar rechts 'ome' Heert Bloem, Arjen Bloem en uiterst rechts Iemke Bloem. Omstreeks 1900.

Het Bildt en Barradeel bleven op het Wad. Van specialisatie was in het gehele Waddenzee- en Zuiderzeegebied nauwelijks sprake. Men viste ieder seizoen op die vissoort die in voldoende grote hoeveelheden voorhanden was. Ieder jaar leverde zo weer een ander vispatroon op. Hoewel de kustvisserij zich van een groot aantal scheepstypen bediende waren de meeste schepen te herleiden tot een drietal typen: de botter, de blazer en de haringboot.

Uit tabel 7 blijkt dat van de Waddeneilanden vooral Terschelling na 1850 in de vlucht van de noordelijke kustvisserij wordt opgenomen. Voor de Texclaren en Wieringers ging na de opening van het Noordhollands Kanaal (1824) en het Noordzeekanaal (1876) het omvangrijke lichterbedrijf verloren, waarna de kustvisserij nieuw emplot bood.

De oorzaken van de opbloei van de noordelijke kustvisserij zijn de algemeen verbeterde economische omstandigheden in ons land, het volraken van de agrarische sector en, zoals op Texel en Wieringen, de ondergang van andere bestaansmogelijkheden. Daarnaast kan men wijzen op de verbeterde afzetmogelijkheden voor mosselen, kokkels en paling in Engeland en na 1865 ook in België, Duitsland en Frankrijk. Veel mosselen en kokkels gingen naar Engeland als aas voor de beugvisserij. Blijkens Knop moet deze visserij op aas met name in de periode 1876-1895 zo belangrijk zijn geweest, dat er rond 1890 een vaste 'mokselaar' tussen Terschelling en Engeland in de vaart werd gebracht.¹¹

In de tweede helft van de negentiende eeuw visten vele Urkers, Wieringers, Durgdammers, Huizers en Volendamers ook op de Noordzee, in de wateren direct ten



Model van een Terschellinger (sloop) bloazer. (Museum 'Het behouden Huys')

noorden van de eilanden! Dit gebeurde vooral 's winters en hield verband met de invoering van een aantal technieken, zoals het in leven houden van de vis in een zgn. bun (een bak aan boord die door gaten in open verbinding stond met het verse zeewater) en het koelen van vis met behulp van ijs. Daardoor kon men langer op zee blijven. Na 1910 sloeg de motorisering toe in de kustvisserij, waardoor de actieradius van vele kustvissers geleidelijk groter werd. Zo ontwikkelde de kustvisserij zich van een dagvisserij tot een vissersrijt die niet meer scherp van de 'volle' zeevisserij kon worden gescheiden.

Overigens was deze seizoenstrek van de vele Zuiderzeevissers naar de Noordzee slechts een kort leven beschoren. Uiteindelijk waren de kleine scheepjes beter geschikt voor de visserij op de Zuiderzee en de Wadden. Een groot aantal rampen verdreef vele vissers van de Noordzee. Bovendien ondervond men de concurrentie van de talrijke Engelse vissers die eveneens veel aan de noordzijde van onze Waddeneilanden visten. Na 1898

brachten de IJmuider stoomtrawlers een gevoelige klap toe aan deze kustvisserij. De Volendammers, die samen met de Urkers 's winters immer in de Terschellinger haven lagen, kwamen in maart 1896 voor de laatste keer in deze haven (die ze ook wel 't Ras' of 't Bochie' noemden), nadat op 27 maart 1896 twaalf vissers bij een plotseling opkomende storm waren verdronken.¹¹

Enkhuizers, Spakenburgers, Huizers en zo meer verdwenen allen in de periode 1900-1910 van de Noordzee. Na 1905 werd de Zuiderzeevervisserij geleidelijk geconcentreerd in enkele grote vissersplaatsen: Urk, Volendam, Den Oever, Spakenburg, terwijl de overige havens gaandeweg in de vergetelheid raakten.

Het rapport Neeb vermeldt de concurrentie van de stoomtrawlers, maar noemt ook de verminderde vangsten op de Noordzee. Een andere factor is toch zeker de aantrekkingskracht van de Nederlandse industrie geweest. Veel vissersjongens verdienden als knecht slechts een klein deel van de meestal geringe besomming, wat vaak neerkwam op maar *f* 1,— in de week. De loggervisserij van Vlaardingen en Maassluis betaalde aan knechts (lichtmatrozen, reepschietters, afhouders) toendertijd bijna het vijfvoudige.

Hoewel de visserij van de Waddeneilanden en van de er tegenover liggende kust na 1850 opbloeide zien we toch dat deze visserij in economisch opzicht zwak en bijkomstig was. Het ging in Barradeel (Koehool, Roptazijl), Wonseradeel (Makkum, Surich) en Het Bildt voornamelijk om de voorjaarsvisserij op haring (\pm half februari tot 1 juni). Dat gebeurde met fuiken die in rijen (rigels) haaks op de zeedijk stonden. Bij het legen van de haringfuiken werd gebruik gemaakt van haringboten ('herringboten'). In 1905 werd er van Gaast tot Zwarte Haan (Het Bildt) met 144 haringbootjes gevist door 215 vissers.

Daarnaast viste men in de Dongeradelen, in Makkum en op Terschelling in het laatste kwart van de negentiende eeuw met blazers, waarvan de eerste in 1876 in Makkum werd gebouwd. Men viste buitengaats vooral met de beug, een lijn met vijf- à zesduizend haken.

Niettemin was de kustvisserij van de Friese wal, evenals die van Ameland en Schiermonnikoog al voor 1900 gedecimeerd als gevolg van rampen (1883, 1893), slechte vangsten (1891-1896), concurrentie van stoomtrawlers (vanaf 1898) en de zuigkracht van de haringvisserij elders (vooral na 1890). Daarbij wist de combinatie haringvisser (op vreemde schepen!)/regelvisser, zoals deze in Barradeel voorkwam zich beter te handhaven dan de combinatie haringvisser/kustvisser zoals die in Wierum, Paesens/Moddergat en op Terschelling voorkwam. De Barradeelster vissers vonden bovendien na het visseizoen wel werk als landarbeider of als dijkwerker bij het waterschap en dat gold ook voor de Bildtkers. Wierumers en Terschellingers daarentegen gingen in veel groter getale elders ter haringvangst in Holland en Duitsland.

Zo is er sprake van een kortstondige en beperkte opleving van de kustvisserij in het noordelijke visserijgebied. In het Duitse waddengebied waren soortgelijke ontwikkelingen te bespeuren; daar viel het hoogtepunt van de kustvisserij al in 1870. Norderney had in 1868 76 Schaluppen (= sloepen, platboomde schuiten van 12-14 meter lengte) buitengaats. In 1893 waren er slechts 50 sloepen, terwijl de visserij van de andere Oostfriese eilanden al verder was teruggezonken.¹² Maar op deze eilanden was de verzorging van toeristen sinds ongeveer 1885 het nieuwe nevenberoep! Zelfs monsterden de Duitse kustvissers maar heel beperkt aan bij de opkomende loggervisserij: de in-

komsten uit het vreemdelingenverkeer waren hoog genoeg. De opkomende Duitse loggervisserij moest het zonder hen stellen.

Zo blijken in de Noord-Nederlandse en Noord-Duitse kustvisserijen een aantal arbeid-sintensieve en weinig kapitaal vereisende varianten, met name de beug- en sleepnetvisserij, het tegen 1900 te hebben afgelegd tegen de moderne stoomtrawler. Maar de kustvisserij legde het ook af tegen de loggers! Het haringvissen op vreemde schepen bleek een aantrekkelijk alternatief, want men kon 's zomers elders haring vissen en 's winters thuis de kustvisserij beoefenen. Te denken valt bij dat laatste aan de beugvisserij op schelvis en kabeljauw (half oktober-half februari), het korren van alikruik en mosse-len (februari tot mei). Verder was er het winterse palingzeilen.

In de periode 1850-1914 werd de kustvisserij aldus van een bron van primaire, zij het schrale, verdienste tot een secundaire verdienste, die als aanvulling gold op de niet geringe zomerverdiensten in den vreemde. Op de Duitse Waddeneilanden viste men zo als aanvulling op de verdiensten uit het toerisme.

Men mag zelfs aannemen, dat het aantal *full-time* vissers in de kustvisserij al rond 1895 aan het afnemen was, al vindt men voor die mening weinig steun in de statistiek en de bevolkingsregisters. Veelal registreerde de overheid iemand als kustvisser, als hij een geregistreerd vaartuig bezat. Maar dat waren vaak mensen die 's zomers op vreemde (d.w.z. niet-locale) schepen visten en hun eigen vaartuig voor de neveninkomsten gebruikten. Deze combinatie werd in de loop der jaren steeds sterker. De zogenaamde levenskrachtigheid van de kustvisserijen was eerder te danken aan het ontbreken van andere bestaansmogelijkheden dan aan de kans er een goed stuk brood in te verdienen!

De bloeiperiode van de kustvisserij (1880-1903) en de bloeiperiode van de haringvisserijen in Nederland en Duitsland (1895-1916) overlappen elkaar maar voor een klein deel. Voldoende bewijs dat de eerste tak van visserij voor vele noodlijdende kustdorpen een overbruggingsfunctie vervulde, al was deze functie daarom niet minder belangrijk!

1 Y.N. Ypma, *De Geschiedenis van de Zuiderzeevisserij*. Amsterdam, 1962, p. 25.

2 D. Duyst van Voorhout en D. Reynegom, *Rapport aengaende d'Eylanden van der Schellink ende Grindt, 1611*, R.A. Den Haag.

3 Zie noot 1, p. 14.

4 Idem, p. 25.

5 Idem, p. 29.

6 Idem, p. 130.

7 S.J. van der Molen, *Vissers van Wad en Gat*. Leeuwarden, 1962, p. 47.

8 Zie noot 1, stelling 1.

9 Zie noot 8.

10 G. Knop, *Schylgeralân*. Leiden, 1947.

11 Jaap Mol, *De ramp van 1896*. In: *Tagrijn 1975* (1), p. 3-8.

12 R. Bruns, *Von Fischen und Fischern in Ostfriesland*. Leer 1959, p. 20.

Tabel 8

De Terschellinger visserij in cijfers
1860-1971.

<i>Jaar</i>	<i>Aantal vissers- schepen</i>	<i>Aantal vissers</i>	<i>Aantal schepen buitengaats</i>
1861	6	24	?
1866	17	60	?
1871	14	56	?
1872	14	56	?
1873	16	64	?
1874	16	65	?
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

Terschellinger visserij in cijfers (vervolg)

1860-1950.

Jaar	Aantal ingeschreven vissersschepen		Aantal vissers		Aantal vissersschepen buitengaats
			Hiervan in bedrijf	Hiervan full-time	
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			70	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	?		?		?
1925	51		75	47	11
1926	?		?		?
1927	47		70	44	11
1928	51		75	44	10
1929	53		77	44	10
1930	52		77	44	10
1931	?		?		?
1932	51		76	43	9
1933	51	42	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	2
1942	52		52	34	1
1948	30		36	6	

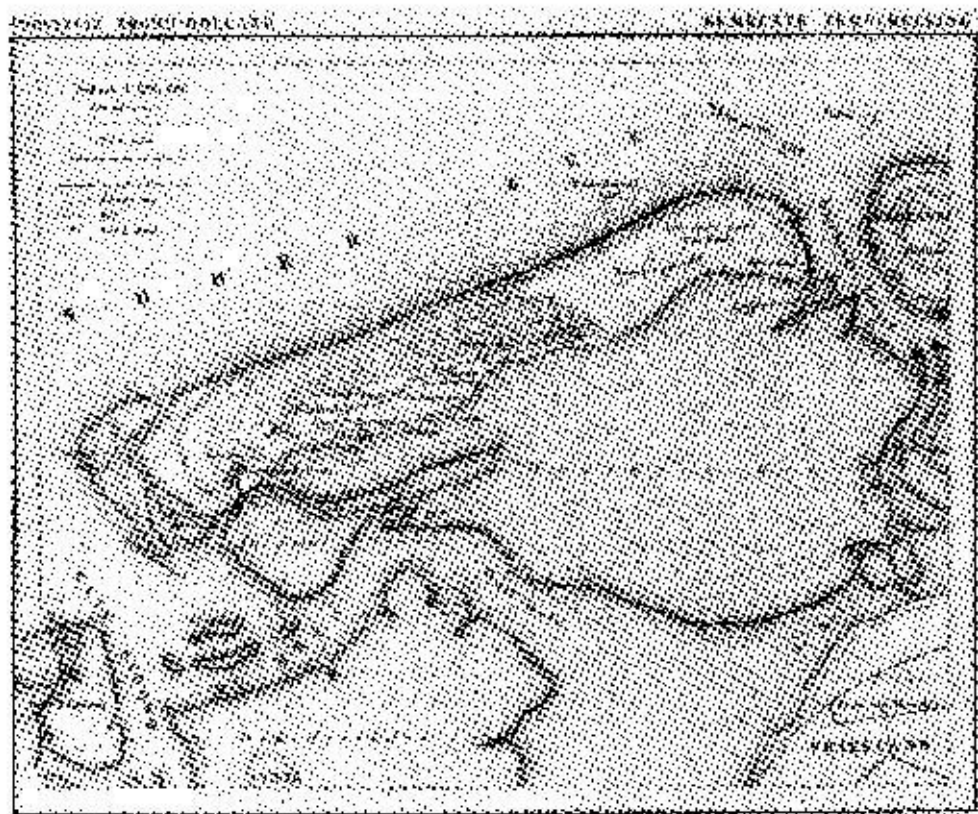
(op 23 oktober 1947 werden de volgende schepen 'doorgehaald':

T.S. 2, 6, 7, 9, 25, 27, 28 (nieuw ingeschreven als motorboot)

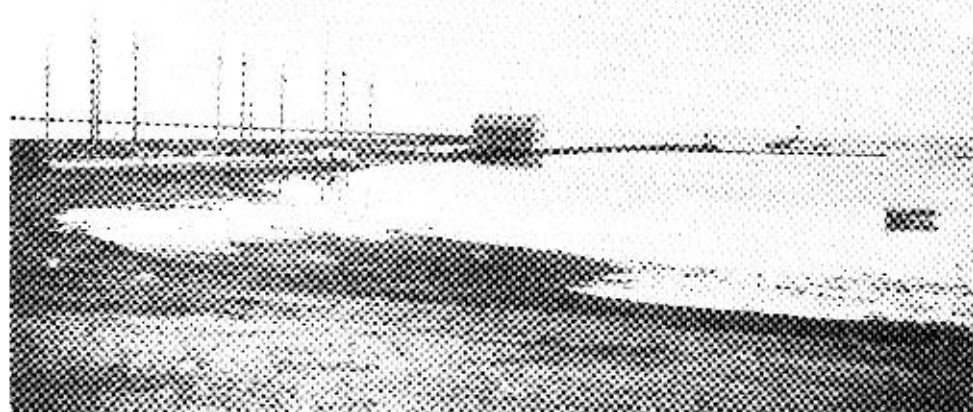
T.S. 31, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 44, 47, 51, 52)

1953	24		24	4	-
1964	1		3	3	-
1971	-		-		-

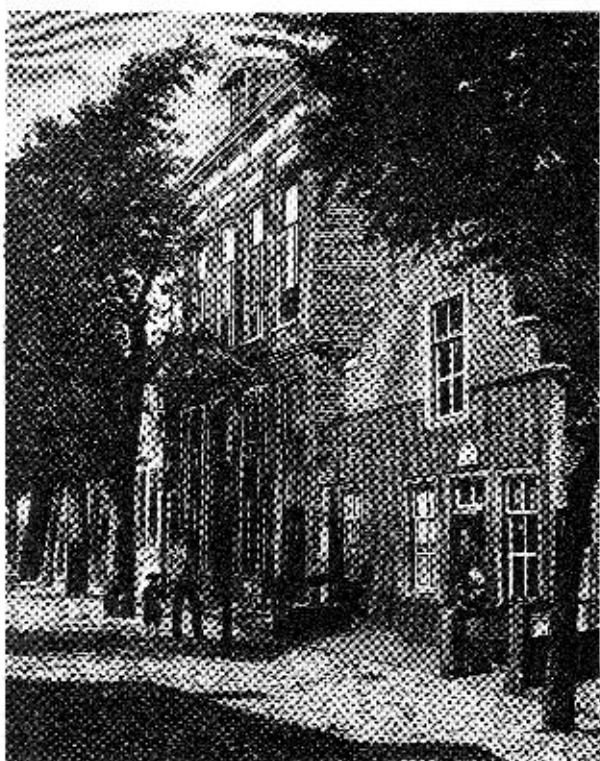
Bronnen:	Gemeenteverslagen	1861-1935
	Verslagen van de Visserij- inspectie.	1911-1920
	Staat der Nederlandse zee- visscrijen.	1837-1910



*Een kaart uit de gemeentetlas van 1866 uitgegeven door H. Suringar te Leeuwarden, waarop de bijna-vergroeiing van de Noorderaarder en Terschelling is te zien en het dichtgeslibte West-
boomsgat.*



Vissersschuiten in de Terschellinger haven met op de achtergrond de uit 1904 daterende reddingsbootschuur en de voorboot 'Minister Kraai' die zojuist de haven verlaat.



De Torenstraat in West-Terschelling in de vorige eeuw. (Uit: Acket 1882)

6. Opkomst en groei van de Terschellinger visserij

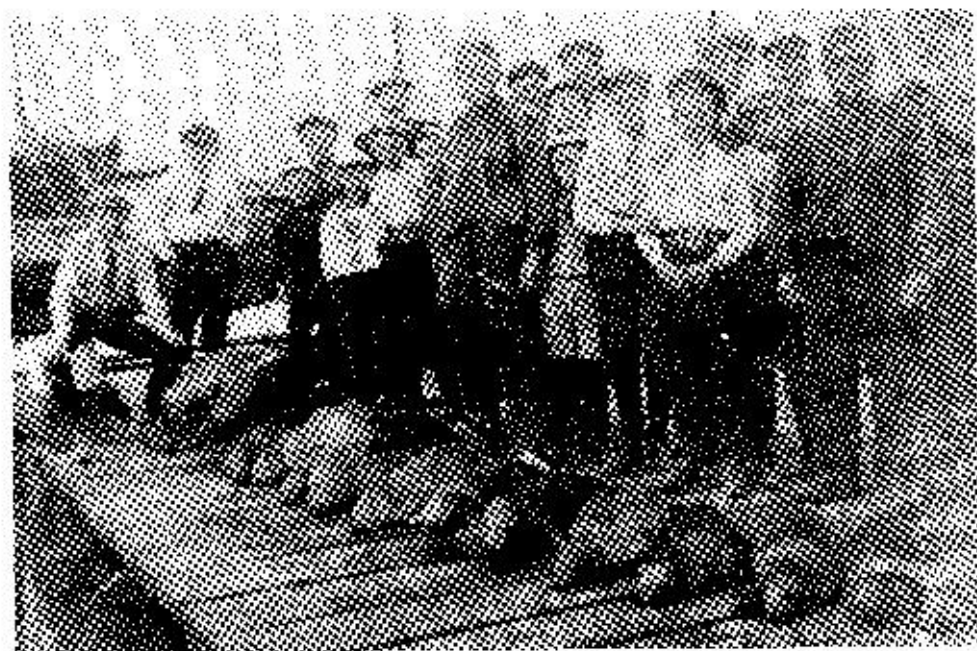
Vrijwel gelijktijdig met de opkomst van de visserij in het overige Waddengebied kwam de plaatselijke Terschellinger visserij van de grond. In 1850 werd er met nog maar drie schepjes gevist; van de zes bemanningsleden waren er vier van buiten het eiland afkomstig. Al spoedig daarna, omstreeks 1866, waren er al zeventien vissersschepen. Tot 1881 schommelt het aantal schepen rond de twintig, maar dan neemt de vissersvloot sterk in omvang toe tot een maximum van zestig schepen in 1893 (tabel 8).

De afzet van vis en schelpdieren werd in de jaren zestig van de vorige eeuw verbeterd door het tot stand komen van een geregelde bootverbinding tussen Terschelling en Harlingen en door de opening van de spoorlijn Harlingen - Leeuwarden (1863), met daarop volgend de aansluiting van Leeuwarden op het landelijke net in 1868. De nieuwe lijndiensten tussen Harlingen en enkele havens aan de Britse oostkust (Londen, Hull, Goole, West Hartlepool, Newcastle en Leith) verzekerden een regelmatige afvoer van alikruiken, mosselen, wulken en kokkels. Evenals de Wieringers en Texelaars begonnen Terschellingers tegen het jaar 1870 actief deel te nemen aan de schelpdiervisserij en de wiermaaijerij.¹ Tot 1877 schetsen de gemeenteverslagen een gunstig beeld van de gehele eilandeconomie, te danken aan een voorspoedige landbouw, de wiermaaijerij (sinds 1872), het korren, het vissen op alikruiken (kreukels) en aan de mossel- en oestervisserij (de laatste met name in 1876).

Knop memoreert het belang van de mossel- en kokkervisserij in de tweede helft van de jaren zeventig.² De vangsten werden via Harlingen naar Hull en Londen verscheept. Aanvankelijk werd met sloepen gevist, na 1876 ook met blazers en bidders. In 1880, het topjaar van de mosselexport, werden 12.765 ton mosselen van Harlingen naar Engeland verscheept. Voor het merendeel werden die mosselen door Texelse en Wieringer vissers gevangen. Volgens een rapport over de Texelse visserij slechts incidenteel.³ Hoewel de export van 'Schylger moksels' via Harlingen relatief onbelangrijk was, is deze export in zijn totaliteit beslist niet onbelangrijk geweest. Integendeel: zij was rond 1890 zo omvangrijk dat er een vaste 'mokselsboot' tussen Terschelling en Engeland voer.⁴ Toen na 1881 de mosselexport via Harlingen naar Engeland terugliep tot minder dan 6.000 ton in 1886 bleven de Terschellingers doorvissen, waarbij ze wat vangsten en opbrengsten aangaat redelijk succes boekten.

Deze kustvisserij werd stellig begunstigd door de moeilijke omstandigheden in de (zeil)koopvaardij. Smit constateerde een achteruitgang in de gages die over de periode 1875-1887 uiteenliep van 6% voor een stuurman tot 50% voor een lichtmatroos. De laagste rangen, waaronder het gros der Terschellingers voer, werden dus het zwaarst getroffen. De zeilschepen, met in 1877 nog 84% van de totale vloottonnage, vormden in 1895 nog maar 35% van deze tonnage. De koopvaardij bood aan mensen zonder machinistenopleiding weinig perspectief meer. Na 1877 vielen de crises in de landbouw en de zeilvaart ongelukkigerwijs samen, waardoor ook Oosterschelling in de zorgen kwam. In de gemeenteverslagen van 1878 en 1879 wordt de toestand in de koopvaardij zorgelijk genoemd en daardoor was een groot aantal zeelieden getroffen. We mogen stellen dat 40% van de beroepsbevolking van Westerschelling (200 van de 500 mannen) ongeschoold zeeman was, terwijl Oosterschelling ongeveer evenveel ongeschoolde zeelieden telde. In die jaren leed Oosterschelling behalve onder de landbouwcrisis ook door misoogsten en sterfte onder het vee.

Wanneer we de kwantiteit, de kwaliteit en de betekenis van de Terschellinger visserij willen beschrijven stuiten we op grote moeilijkheden. De gemeenteverslagen en de verslagen van de Nederlandse zeevisserijen noemen alleen de grotere vissersschepen: blazers, hotters en aken. De veel kleinere sloepen, snikjes en vletten worden pas in 1911 voor het eerst genoemd. Voor de periode 1880-1910 beschikken we dus over de telling van *beroepsvissers* met hun schepen. Daarnaast was er een grotere categorie *gelegenheidsvissers*, die hun hoofdberoep niet in de kustvisserij hadden en die beschikten over de genoemde kleine bootjes. Deze indeling is belangrijk, omdat de bestaanswijze van beide groepen sterk uiteenliep. Helaas weten we niet veel van de omvang en de samenstelling van de groep gelegenheidsvissers, die zoals gezegd pas in 1910 in de statistiek opduiken.



De robbenvangst was een van de minder belangrijke takken van de kustvisserij. In 1905 werd er van rijkswaarde een premie ingesteld om de voor de kustvisserij 'schadelijke' robbenkolonies binnen de perken te houden. Deze foto werd gemaakt in 1912. Op de achtergrond het stoomschip Lyons. De man in het midden is Jelle Spits de grootste robbenvanger van het eiland.

In de eerste fase, van 1878-1885, gaat een aantal zeelieden van Westerschelling over op de plaatselijke kustvisserij. Volgens de gemeenteverslagen waren er in 1881 slechts 20 vissersschepen naast 18 'gewone' schepen. In 1883 waren er 39 vissersschepen en dan zijn er geen gewone schepen meer. Deze waren kennelijk omgebouwd voor de visvangst. Blijkens de gemeenteverslagen kwamen veel zeelui reeds vroeg in de herfst thuis vanwege de lage lonen in de zeevaart. Zoals we weten voeren veel Terschellingers op de zgn. houtslepers, die naar de Oostzeehavens voeren. Een aantal van die zeelieden zal zich gevoegd hebben bij de kustvissers die tot 1885 vrij goed verdienden met het vissen op de Waardgronden.

In de tweede fase, van 1885 tot 1893, breidt deze beroepskustvisserij zich nog uit, maar dan neemt ook het aanmonsteren op de haringloggers van Vlaardingen en Maassluis

zijn aanvang. Er melden zich daar gemiddeld jaarlijks 60-70 Terschellingens, afkomstig van zowel Wester- als Oosterschelling. Deze mensen visten van de lente tot de late herfst; een deel van hen viste in de wintermaanden met hun mini-scheepjes op de Waardgronden.

In de derde fase, van 1893-1914, gaat de beroepsvisserij langzaam achteruit; een toenemend aantal eilanders, uit alle dorpen en gehuchten, vist op de Hollandse en Duitse loggers. Een deel van deze zomervissers zal thuis gedurende de winter gevist hebben om de inkomsten aan te vullen.

We kunnen deze fasen vrij nauwkeurig volgen met behulp van documenten en enige literatuur. In de eerste fase, van 1878 tot 1885, is de kustvisserij er tamelijk goed aan toe, de gemeentelijke verslagen zijn althans niet pessimistisch. De 'professionele' vissersvloot verdubbelt van 20 schepen in 1878 tot 41 schepen in 1885, waardoor de werkgelegenheid met 42 arbeidsplaatsen toeneemt. Ook Acket constateert in 1882 dat de eilandvisserij sterk groeit, maar hij laat ons tevens merken dat deze visserij armoedig en opportunistisch is. Hij kapittelt de armoedige omstandigheden waarin de plaatselijke vissers leven en het zich onvoldoende toeleggen op het vissersbedrijf: '... het ware te wensen dat er nooit iets te juten viel en ook dat het guusje (gúzjen = bergen) afgeschaft werd; de Terschellinger zou er door leren zich meer op het vissen toe te leggen...'⁵ Hij vergelijkt de Terschellinger vissers met de vele Volendamers en Urkers die 's winters in de Terschellinger haven verblijven en die volbloed visser zijn. Acket verwondert zich erover dat de vreemdelingen wel buitengaats vissen en de Terschellinger niet. Hij scheert de beroepsvisseren en de gelegenheidsvisseren van het eiland over één kam, beide groepen houden het oog steeds gericht op de strandrijderij en de berging.

Het is vrij zeker dat in deze periode een toenemend aantal zeelieden, vooral Oostzeevaarders, een aanvullend bestaan vonden in de kustvisserij, waarvan de inkomsten onmisbaar waren als aanvulling op de lage gages. Maar deze aanvullende inkomsten waren uiterst onzeker en daarom leefden deze mensen op de rand van het bestaan. Dit gold te meer voor diegenen die geen kans zagen op de Oostzeevaart aan te monsteren en dus werkloos waren. De armoede waarover de gemeentelijke verslagen in de periode 1878-1914 spreken heeft steeds betrekking op deze categorieën mensen, die hetzij in loondienst, hetzij voor eigen rekening varende, afhankelijk waren van de vangsten en prijzen van vis en schaaldieren.

In de tweede fase, van 1885 tot 1893, gaat het moeilijk met de Terschellinger kustvisserij. In 1885 spreekt het gemeenteverslag over 'grote armoede als gevolg van slechte scheepvaart en visvangst'. Dit korte zinnetje typeert de armoede van talloze zeevarenden die hun te lage gages thuis onvoldoende kunnen aanvullen met vissen (en... natuurlijk gúzjen). Geen wonder dat in 1886 de eerste Terschellingens aanmonsteren op de loggers van Maassluis. Het waren er 28, spoedig aanzwellend tot een gemiddelde van 70 à 80 Terschellingens die zomers de Rijnmondse loggers bevoeren. Uit ons onderzoek blijkt dat de visserij op de Waardgronden het na 1885 gedurig moeilijker krijgt. Er zijn jaren dat er slecht gevangen wordt. De garnalenvangst gaat in de jaren tachtig achteruit en is er in de jaren negentig ronduit slecht aan toe. Het gemeenteverslag van 1894 verzucht: 'Garnalenvisserij van geen betekenis'. De concurrentie bij de mosselvangst en de visserij op platvis en kokkels neemt voortdurend toe. Oorzaken zijn vooral de snel groeiende vissersvloeden van Wieringen en Texel. De Wieringers krijgen bovendien steeds meer greep op de wiermaaijerij en -visserij, zodat deze bron van inkomsten na 1890 geheel wegvalt.

Toch ziet men, dat, tegen wil en dank, de Terschellinger (beroeps-)vissersvloot nog steeds groeit (tabel 8), van 41 schepen in 1885 tot 48 schepen in 1890. Na het zéer

slecht visjaar 1885 volgen er nog meer slechte jaren, maar in 1886, 1889 en 1890 was de gemeente niet ontevreden over vangsten en prijzen. In 1890 was er zelfs sprake van een goede visvangst!



De haven in 1920 met o.m. de blazer T.S. 33 de 'Vrij Gebroeders' van Arie de Boer en de blazer T.S. 40 'De jonge Arie' van Willem Drijver. Geheel links op de foto het zeilbootje T.S. 38 'Vrouw Grietje' van Jan Brouwer dat voor de binnengaatsse bot- en schelpdiervisserij werd gebruikt. (foto Duijl)

Omstreeks 1890 wagen de Terschellingers zich op de Noordzee, waar hun een zware concurrentie wacht. Uit tabel 16 blijkt dat in 1891 9 blazers, 12 botters en 2 kleinere schepen (aken?) het zeegat kiezen. Waarom nu wel en vroeger niet? Terwijl er in de jaren tachtig wel driehonderd vissers uit het Zuiderzeegebied 's winters ten noorden van het eiland vissen mijden de Terschellingers dit avontuur. In 1884 schrijft het gemeentebestuur van Terschelling aan het College voor de Zeevisserijen: 'Er is geen huiten-gaatsse visserij van het eiland, de schepen zijn te klein, er is te veel concurrentie van Engelsen en Volendamers.' Wij zagen al dat de Zuiderzeevissers zelf zich vanaf 1895 geleidelijk terugtrokken van de Noordzeevisserij: rampen, te kleine schepen en de concurrentie van de trawlers uit IJmuiden droegen daartoe bij. Er is evenwel een andere oorzaak voor de opkomst van de Terschellinger Noordzeevisserij. In de gemeentearchieven liggen brieven over het stukvaren van netten van Nederlandse vissers door hun Engelse collega's. Deze moeilijkheden leidden tot het Noordzeeverdrag van 6 mei

1882. Het verdrag verplicht de ondertekenaars tot het voeren van lettertekens en nummers op vissersvaartuigen, alsmede tot de inschrijving van vissersschepen in een register, krachtens Art. 2 van de Wet van 21 juli 1881. In 1889 verbiedt de wet definitief het vissen door vreemde vaartuigen binnen de territoriale wateren van het Rijk. Stellig heeft deze wet de opkomst van de Terschellinger Noordzeevisserij bevorderd, daar de concurrentie van buitenlandse vissers in de kustwateren daarmee uitgeschakeld werd. In 1892 nog werd er een Engels vissersvaartuig naar Terschelling opgebracht (de LO 409 'Sequel' uit Lowestoft). Uiteraard speelde de moeilijke situatie van de kustvisserij op de Waardgronden ook een rol. Tabel 16 toont dat alle botters van de Zuiderzeevisserij in 1891 overgaan naar de Noordzeevisserij, terwijl ook een aantal blazers het ruime sop kiest.

De blazers en botters vangen op de Noordzee schelvis, tong, schol en rog. In 1893, wanneer de Terschellinger vissersvloot zijn grootste omvang bereikt, is meer dan de helft van de schepen op de Noordzee actief. Ondanks de moeilijkheden van de visserij op de Waardgronden en de, haast voorspelbare, concurrentie op de Noordzee zagen de Terschellingers wel wat in deze visserij met zijn grillige vangsten en prijzen. In 1885 zijn er op West twee scheepshellingen, in 1888 al vijf, waaronder die van de Gebr. Krul en van Amels. In 1886 loopt de eerste, op Terschelling gebouwde, blazer van stapel, daarna volgen nog vele andere en de werven bouwen ook voor andere vissersdorpen.

De sprong naar de Noordzeevisserij blijkt al gauw een hachelijk avontuur te zijn. De gemeenteverslagen van 1891 tot 1897 spreken van veel armoede en slechte visserij; vooral op West neemt de armoede steeds toe. Het lijkt ons toe dat deze verslagen wat ongenueanceerd zijn. Bovendien maken ze geen onderscheid tussen de Zuiderzeevisserij en de visserij buitengaats. De verslagen van de Staat der Nederlandse Zeevisserijen tonen dat de moeilijkheden niet zozeer in de prijzen van de vis lagen als wel in de vangsten! Zo wordt er in 1895 op de Noordzee slecht gevangen, maar de prijzen zijn hoog. In 1896 vangt de Terschellinger Zuiderzeevloot maar weinig schaaldieren en vis, terwijl de schelvisvangst op de Noordzee maar korte tijd goed is, de rogvangst is slecht, tong en schol worden tamelijk goed gevangen. De prijzen van deze vissen zijn hoog in dat jaar. Zo krijgen we de indruk dat de Noordzeevisserij tussen 1890 en 1899 alle grilen van vangsten en prijzen meemaakte. Een groot succes was het zeker niet; 1899 was een duidelijk rampjaar. Volgens het gemeenteverslag nam de armoede in dat jaar toe, de visserij ging achteruit, zowel binnen- als buitengaats werd minder vis gevangen, zeven vaartuigen werden verkocht of gesloopt. Tabel 16 laat zien dat één botter terug gaat naar de Zuiderzeevisserij en dat er zes verdwijnen.

Diezelfde tabel toont ook dat de Noordzeevloot zich tot 1910 redelijk handhaaft, in tegenstelling tot de Zuiderzeevloot. Maar de gemeenteverslagen uit de jaren 1900 tot 1914 spreken toch voortdurend van een achteruitgaande visserij op de Noordzee en van een stationaire armoede, maar deze nam in 1910 weer sterk toe: 'het slechte weer trof de visserij en er waren maar weinig strandingen'. Zo ook in 1911. In dat jaar maakte de gemeente plannen om de (beroeps-)vissersstand maar op te heffen, waartoe men overlegde met de Hoofdinspecteur van de Visserijwet. Uit tabel 8 blijkt dat er dan nog 28 vissersschepen zijn: de vloot is ten opzichte van 1893 gehalveerd. Ongetwijfeld heeft het bergem van gestrande schepen verhinderd dat deze vissersvloot nog verder was ingekrompen.

In het voorgaande wezen we er op dat er in de periode 1880-1914 – en ook daarna een omvangrijke *gelegenheidsvisserij* was. In 1911 vindt een hernieuwde inschrijving van de Terschellinger vloot in het centrale visserijregister plaats, waarbij nu ook de kleine

scheepjes geteld) worden. Dan blijken er 64 vissersschepen te zijn, terwijl er volgens tabel 8 in 1910 maar 28 geteld werden. Deze registratie had ook gevolgen voor het tellen van de bemanningsleden: in 1910 telt men 69 (beroeps)vissers, in 1911 zijn er 163 vissers. Vóór 1911 had de statistiek vele kleine bootjes als snikjes, vletten en sloepjes buiten beschouwing gelaten, maar nu komen deze boven water.



Klaas Spits eigenaar van de T.S. 46, een roeiwet waarmee hij op bot viste. In 1943 werd het bootje gestoot, een lot dat de meeste kleine vissersboten beschoren was.

Naar mijn berekening bestond de eilandvloot in 1911 uit 24 blazers, 2 kotters en 2 wat kleinere schepen (aken?), terwijl daarnaast nog eens 36 sloepen, vletten en snikjes voorkwamen. Naast 70 full-time beroepsvissers waren er zo'n 100 gelegheidsvissers! De identiteit van deze laatste categorie is met enige moeite te achterhalen. In 1914 telt men in de gemeenteverslagen 71 personen met als hoofdberoep kustvisserij, daarnaast telt men 90 personen die de kustvisserij als nevenberoep uitoefenen. Hiervan zijn er 30 in het verslag gekwalificeerd als: zeelieden, 'arbeiders' (d.w.z. sjuowers, dagloners, in het algemeen mensen met ongeregeld werk), enkele middenstanders en schippers. Het is duidelijk dat deze dertig mensen eigenaren zijn van de allerkleinste scheepjes waarmee 's winters werd gevist en waarmee ook aan berging van gestrande schepen werd gedaan! De resterende zestig gelegheidsvissers zullen voor een deel op de kleine scheepjes hebben meegevisst. Toch zal het merendeel van deze zestig mensen de losse, tijdelijke bemanning van de blazers en botters - die doorgaans het gehele jaar in bedrijf waren - hebben gevormd. Vooral bij bepaalde vormen van schelpdiervisserij was een vrij grote bezetting per schip vereist, vaak wel vijf man. Op deze wijze was er 's winters vele malen sprake van een verdubbeling van de vraag naar vissersknechts ten opzichte van de zomerse vraag.

Het opstappen op de grotere permanent gebruikte schepen zal voor 1900 vrijwel zeker de enige mogelijkheid tot wintervisserij voor de haringvissers zijn geweest. Maar na

1900 neemt het aantal kleine scheepjes sterk toe; ongetwijfeld als gevolg van de redelijke verdiensten in de vreemde visserij die aanschaf van een eigen vletje mogelijk maakten.

Deze winterse gelegenheidsvissers woonden vrijwel uitsluitend in Westerschelling. We concluderen dan ook dat er voor een 70-90 zeelieden, maar vooral voor haringvissers uit West die in de herfst thuiskwamen, plaats was in de lokale kustvisserij. In eerste instantie op de permanente vloot, maar na 1900 door betere verdiensten elders op eigen, vaak heel kleine scheepjes. Een globale schatting voor het jaar 1911 geeft ongeveer 25 man die 's winters op de grotere schepen gingen vissen; zo'n 55 man zal met een eigen, vaak zuur verdiend, vletje het sop hebben gekozen.

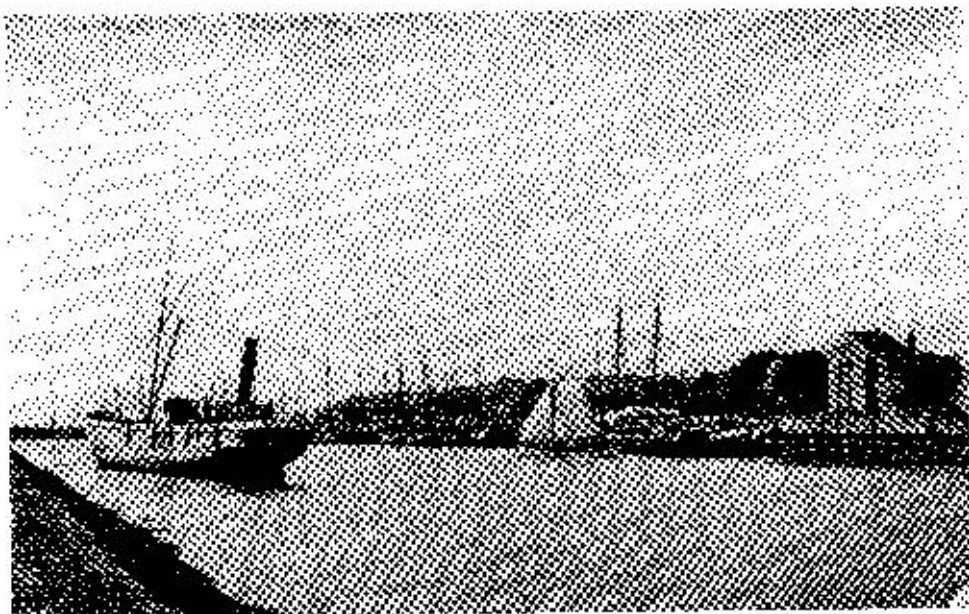
Wanneer we de Terschellinger beroepsvisserij in de periode 1860-1914 nog eens overzien, dan blijkt dat deze wel gedoemd was te mislukken. We zagen de condities waaronder deze visserij begon: de moeilijkheden in de koopvaardij en de achteruitgang van de zeilvloot. De kapitaalsinvesteringen waren van meet af aan gering. Slechts in bescheiden mate was er sprake van specialisatie, de meeste Wieringers specialiseerden zich wel. Hoe zwak en marginaal deze kustvisserij was blijkt ook uit het feit dat de vissers steeds het oog gericht hielden op andere verdiensten. Uit de gemeenteverslagen blijkt dat de strandrijderij in de jaren 1871, 1877, 1904, 1906-1909 en 1911 erg lonend was en deze de armoede, voortvloeiende uit een 'slechte' visserij, verlichtte. Uit een brief van B & W aan het College voor de Zeevisserijen (1908) blijkt dat de vissers ook veel aan vrachtvaart op Harlingen deden. Ook deze brief typeert het opportunistische karakter van de kustvisserij, net zoals Acket dit in 1882 schetste.

De kustvisserij verbreidde zich vanaf 1880 ook over Oosterschelling. Van de vijftig geregistreerde beroepsvissers van dat jaar komen er zes van Oost. Daarna stijgt dit aantal aanzienlijk, waarbij vooral de kleinere woonkernen in het westelijk deel van de polder verschillende vissers gaan tellen. De combinatie visser-boer bevorderde uiteraard ook niet de specialisatie.

Na het voorgaande is het geenszins verwonderlijk en zelfs typerend dat in de jaren dat de eilandvisserij haar kwantitatieve hoogtepunt bereikte (1893-1896) de armoede en de bedeling eveneens een triest record boekten. De gemeenteverslagen van 1895 en 1896 klagen over 'slechte visserij, daardoor meer armoede op Westerschelling' en 'minder voordelige visserij, waardoor de armoede op West is toegenomen'. Deze armoede zal vooral de werkloze zeelieden én de bemanning van de beroepsvissersvaartuigen getroffen hebben, niet de vele Terschellingers die elders op haringloggers visten en 's winters aanvullende inkomsten verwierven.

Tabel 9: Aantal armlastigen op Terschelling in de periode 1885-1909.

jaar	voortdurend bedeed		totaal
	voortdurend	tijdelijk	
1885	8	40	48
1890	20	32	52
1893	12	50	62
1895	13	50	63
1900	14	15	29
1902	11	7	18
1905	14	7	21
1906	21	4	25
1907	17	7	24
1909	16	4	20



Een klein deel van de Terschellinger beroepsbevolking ontleende zijn bestaan aan de schelpenzuigerij. De firma Doeksen startte omstreeks 1910 deze activiteit. Op de foto de schelpenzuiger 'Tijd' of 'Friesland' langs de dam. De zeilsloep is van Hein Bloem.

De tijdelijke bedeling vertoont de meeste schommelingen en was juist in de jaren 1893-1895 op een hoogtepunt. Het staat wel vast dat veel vissers nauwelijks boven een zeker bestaansminimum uitkwamen en dat ze bij teleurstellende vangsten en prijzen direkt in moeilijkheden kwamen.

Tussen 1893 en 1900 leggen de gemeenteverslagen steeds een direkt verband tussen de omvang van de armoede en de resultaten van de lokale visserij. De armoede trof steeds Westerschelling, de Oosterschellinger vissers waren veel minder kwetsbaar. De omvang van de armoede in de gehele periode 1880-1914 stond rechtstreeks in verband met de resultaten van de kustvisserij, maar soms gaf de strandrijderij wel uitkomst. In zachte winters was er minder gebrek aan brandstof, wat de armoede verlichtte. Duidelijk is dat de kleine vissersscheepjes zich uitstekend leenden voor een opportunistische visserij, maar ook voor de berging van gestrande schepen. Omstreeks de eeuwwisseling leefde een groot deel van de bevolking van Westerschelling aldus van de hand in de tand, waarbij winterstormen en winterkoude een groot deel van het leven beheersten.

Direkt na 1895, toen de grote stroom Terschellingers naar de haringvisserijen in het westen en Duitsland op gang was gekomen, zakte het aantal bedeedden van 63 naar 29 in 1900 en niet meer dan 18 in 1902, een niveau waarop het tot 1910 bleef.

We concluderen dan ook, dat de kustvisserij een zeer tijdelijke en beperkte verlichting betekende van de ernstige problemen van een kelderende zeilvaart, een volgelopen agrarische sector en een afnemend aantal strandingen en bergingen als onmisbare nevenbron van inkomsten. De kustvisserij gaf een vrij groot deel van de bevolking, met name van Westerschelling de kans om aan de bitterste armoede te ontkomen en soms boven het bestaansminimum uit te komen. Zo zag het gemeentebestuur het ook, want als de armoede toenam werden de visserijresultaten er onmiddellijk bijgehaald. In

1900 spreekt het gemeenteverslag van: 'Verbeterde perspectieven door de vaart op buitenlandse vissersschepen'. In dat jaar overtreft het aantal haringvissers in den vreemde voor het eerst het aantal lokale vissers.

Eveneens constateren we dat er in de periode 1880-1914 twee werkgelegenheidsmodellen zijn op Terschelling. Op Oosterschelling komt de combinatie landbouwer-strandjutter voor, welke combinatie zich tot ver in de 20e eeuw handhaafde en een flinke bevolkingsgroei kon opvangen. Op Westerschelling ziet men de combinatie seizoen(-zeevaart) (-visserij) - guzje, een zwakkere combinatie, die de armoede veelal niet buiten de deur kon houden. De functie van het *paard* van de Oosterschelling *boer-strandjutter* werd in West vervuld door het *visserschuitje* van de *visser(zeeman) scheepberger*. Uiteraard zijn er varianten op deze modellen: om Oost ziet men boerenvissers-strandjutters, op West is de gelegenheidsvisserij verbonden met uiteenlopende activiteiten.

Wanneer we voor deze periode afzien van een grote groep zeelieden die in de grote handelsvaart een bestaan vinden, dan blijken deze werkgelegenheidsmodellen en hun varianten een groot deel van de bevolking in de periode 1880-1914 een karig bestaan te hebben geboden. De kustvisserij verving tijdelijk de zwakke en afbrokkelende pijlers van de seizoenzeilvaart en de berging van gestrande schepen.

Zo hebben we het beeld geschetst van de Terschellingse kustvisserij in de periode 1865-1914, een beeld van verwachtingen, strijd, armoede en teleurstellingen, met maar enkele (1870-1885, 1900-1910) jaren van betrouwbare welvaart.

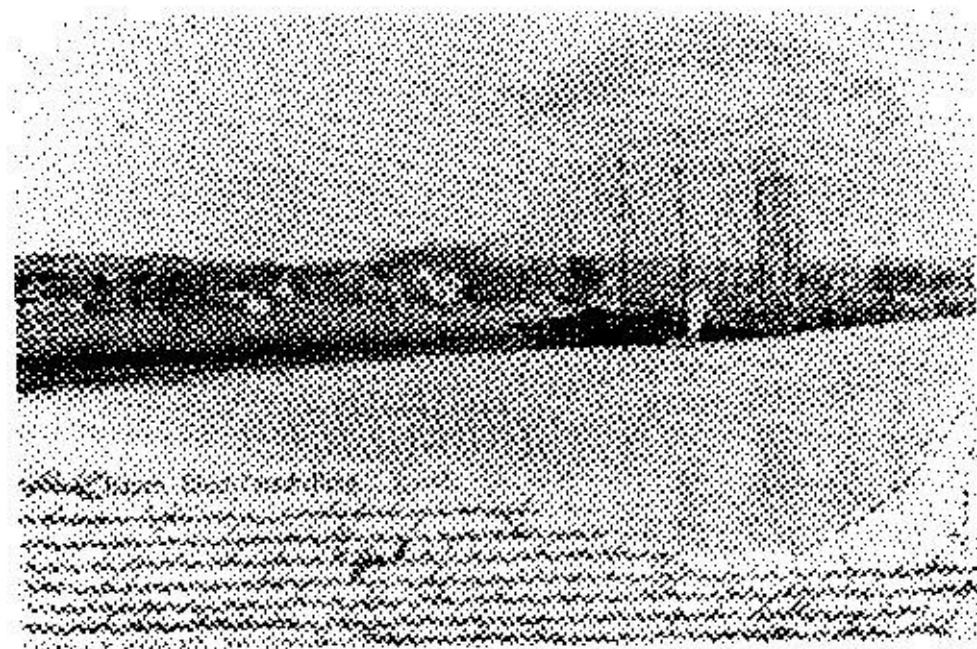
1 Gemeenteverslagen Terschelling 1870-1875.

2 G. Knop, Schylgeratán, Leiden 1947, p. 220.

3 Ervaarsucht-Technologische Dienst voor Noord-Holland. De ontwikkeling van de visserij van Texel, Haarlem, 1953, p. 7 en 8.

4 Zie noot 2.

5 J.A. Aekker. Het eiland Terschelling in zijn eigenaardigheden geschetst. Terschelling, 1882.



De Terschellingse haven in 1901.

Tabel 10. Aantallen Terschellingers betrokken bij de visserij in de periode 1885-1914.

Jaar	Aandeel vissers in % van beroeps- bevolking	gemonsterd in Nederland	gemonsterd in Duitsland	Totaal elders gemonsterd	eigen visserij	Totaal
1886	13,8	28	-	28	124	152
1887	18,3	65	-	65	136	201
1888	18,5	73	-	73	130	203
1889	17,6	68	-	68	126	194
1890	19,-	73	-	73	136	209
1891	16,2	63	1	64	114	178
1892	19,5	76	-	76	138	214
1893	19,6	66	-	66	150	216
1894	23,2	109	-	109	146	255
1895	26,6	112	36	148	145	293
1896	30,6	114	95	209	135	344
1897	29,8	114	82	196	139	335
1898	27,4	71	106	177	131	308
1899	23,6	59	98	157	108	265
1900	22,-	29	111	140	107	247
1901	22,6	63	99	162	92	254
1902	22,8	77	82	159	97	256
1903	30,3	204	49	253	95	348
1904	25,3	123	82	205	86	291
1905	21,6	46	116	162	86	248
1906	23,9	92	101	193	82	275
1907	21,6	93	76	169	79	248
1908	21,6	17	151	168	80	248
1909	18,6	26	117	143	71	214
1910	20,6	38	128	166	71	237
1911	21,6	26	152	178	70	248
1912	17,7	36	97	133	70	203
1913	14,3	27	68	95	70	165
1914	14,-	26	64	90	71	161
1916	14,4	86	-	86	80	166
Totaal		2100	1911	4011		
Gemiddeld	23,2	70	91	134		240

7. De besommingen in de kustvisserij

Zoals reeds werd opgemerkt waren de verdiensten in de kustvisserij op de Waardgronden en kustwateren van de Noordzee zeer sterk aan schommelingen onderhevig. Verdiende men het ene jaar een flink stuk brood, het jaar erop kon, als men weinig vis ving of als er lage prijzen voor de vis werden gemaakt, direkte armoede betekenen. In een brief van B & W van Terschelling aan de Minister van Binnenlandse Zaken in 1905 wordt een overzicht gegeven van de verdiensten in de Noord- en Zuiderzeevisserij. Men vaart in de visserij op de Waardgronden op deel, dat wil zeggen een van tevoren vastgesteld en afgesproken deel van de bruto-besomming. Het schip (dat wil zeggen de eigenaar ervan) krijgt twee delen van de bruto-opbrengst, de schipper, veelal tevens eigenaar, en knechts elk één deel en, indien er een minderjarige jongen meevaart, dan krijgt deze laatste een half deel.¹

'De vissers', zo vervolgt de brief, 'kunnen gelijkgesteld worden met een dagloner; per dag verdienen zij ongeveer *f* 1,50'. Voor een (zesdaagse) werkweek zou dat dus op *f* 9,— neerkomen. Volwassenen verdienen, aldus het schrijven in de Zuiderzeevisserij (inclusief de kost) *f* 250,—. Dit bedrag moet dus m.a.w. in een periode van 28 weken worden verdiend. Anders gezegd: slechts gedurende 28 weken per jaar zou men aan dat gemiddelde bedrag toekomen.

Wanneer we deze inkomsten vergelijken met de Nederlandse haringvisserij dan werd daar, althans gedurende de periode 1895-1914 ogenschijnlijk niet meer verdiend. Van der Voort noemt voor 1893 een bedrag van *f* 8,—, het College voor de Zeevisscherijen voor het jaar 1909 een bedrag van *f* 7,— per week.²

In Duitsland lagen de verdiensten rond 12 Rijksmark per week (= *f* 7,50) waaroverheen echter nog een bedrag aan tonnengeld kwam! Zwaarte en risico van de arbeid buiten beschouwing gelaten betaalde de haringvisserij, met name in Duitsland niet alleen beter, maar was er sprake van een veel geringere fluctuatie van het inkomen, wat geen gering voordeel betekende in die tijd!

Bovendien zat men niet met risico's als afschrijvingen en verloren gaan van netwant. Vele kroostrijke gezinnen stuurden hun 13-, 14-, en 15-jarige zoons tegelijk met vader en oudere broers 'voor de kost' mee ter haringvangst, waardoor er een flink gezinsinkomen tot stand kwam!

Terugkomend op de verdiensten in de Terschellinger kustvisserij lijken de besommingen in die visserij veel minder hoog dan door Knop genoemd. Deze noemt in de beugvisserij op schelvis opbrengsten van 2000 vissen per dag geen uitzondering. Aangezien hij schelvis noemt, moet een en ander slaan op de periode na 1891. Bij een gemiddelde opbrengst van 2½ cent per vis zou er dus *f* 50,— besomd worden.³ Dit dan nog te verdelen bedrag is, mede gezien het aangehaalde schrijven van B & W uit 1905, beslist aan de hoge kant. Per knecht zou dan immers ongeveer *f* 8,— per dag besomd worden. Hoewel bij de visserij buitengaats af en toe goede vangsten en prijzen zullen zijn gemaakt, zal dat wel een hoge uitzondering zijn geweest.

Een vergelijking van de verdiensten in de visserij met die van bijvoorbeeld loodsen, kan dankzij alweer Knop worden gemaakt. Sprekende over 1890 maakt hij een vergelijking van diverse jaarinkomens. Een gemeentesecretaris verdiende destijds *f* 700,— per jaar, een loods *f* 1600,—, een schipper op een loodsvaartuig maar liefst *f* 2500,—.⁴ Het gemiddeld inkomen van *f* 250,— in de kustvisserij steekt daar maar schril bij af. Matrozen op de Duitse loggers konden, indien zomerse verdiensten met wintervisserij werden aangevuld, wel op zo'n *f* 500,— à *f* 700,— per jaar komen.

Arbeidsvoorwaarden aangehecht aan een

Duitse monsterrol uit 1896 (Heringsfischerei AG Neptun, Emden)

An Beköstigung für die Dauer der Fangzeit empfängt die Bemannung Hartbrod, frisches Brod, Grütze, Reis, grüne Erbsen, Bohnen nach Bedarf, 125 Kilo Speck, oder eine dem Werth entsprechende Quantität Pökelfleisch, 100 Kilo Butter, 2000 Liter leichtes Bier, 80 Liter Branntwein, 20 Liter Weinessig, 24 Kilo Kaffeebohnen, 5 Kilo Thee, $6\frac{1}{2}$ Kilo Zucker, 75 Kilo Syrup, 4 Kilo Cichorien, 2 Kilo Pfeffer, 2 Flaschen Elixir, 2 Liter Senf, 20 Liter Rübel, und für jede Reise 4 Hectoliter Kartoffeln, sowie Mk. 10.— zum Ankauf frischer Gemüse; auch soll den Schiffen Sauerkohl und Pflaumen mitgegeben werden.

An Tonnengeld für jede handelsüblich aufgepackte Tonne Heringe und Fisch mit Ausnahme der wracken, schlechten und Stört-Heringe erhalten der Bestmann 20 Pfg., jeder der 8 Vollmatrosen 20 Pfg., jeder ältere Leichtmatrose 15 Pf., der jüngste Leichtmatrose $11\frac{1}{4}$ Pfg., der Reepschiesser $7\frac{1}{2}$ Pfg., der Abholer 5 Pfg.

~~Bleibt der Durchschnittspreis per handelsüblich aufgepackte Tonne Heringe und Fisch unter Mk 24,—, so beträgt das Tonnengeld für den Bestmann 20 Pfg., für jeden Matrosen 16 Pfg., für jeden Oudsten 12 Pfg., für den Jüngsten 9 Pfg., für den Reepschiesser 6 Pfg., für den Abholer 4 Pfg.~~

Für jede Reise, die der Gesellschaft 100 Tonnen und mehr einbringt, erhält die Bemannung einschliesslich des Schiffers „Vierundvierzig Mark 50 Pfg.“ zur verhältnissmässigen Vertheilung vergütet und ferner

der Schiffer und Steuermann	je $\frac{1}{8}$ Tonne Heringe ohne Fass,
jeder der 8 Matrosen und der Oudsten	$\frac{1}{16}$ „ „ „ „
der Jüngste, Reepschiesser und Abholer	$\frac{1}{16}$ „ „ „ „

Wenn von einem Schiffe nach Beendigung der Saison, unabhängig wie gross der Fang der letzten Reise ist, der Gesamtumfang 800 Tonnen und mehr ist, so empfängt die Mannschaft für die letzte Reise Folgendes:

Schiffer und Steuermann	je $\frac{1}{4}$ Tonne Heringe ohne Fass,
jeder Matrose und Oudste	$\frac{1}{8}$ „ „ „ „
der Jüngste, Reepschiesser und Abholer	$\frac{1}{16}$ „ „ „ „

Die Schiffsleute erhalten ausserdem gemäss der Entfernung ihres Wohnortes pro Kopf 3 bis 12 Mk. für Reisekosten von und nach Hause vergütet.

Dagegen verpflichten sich die Mannschaften, ihren Obliegenheiten und Pflichten in allen Beziehungen treu und gewissenhaft nachzukommen, und wird namentlich die volle Verantwortung von den Spilläufern für die sorgfältigste Salzung, Verpackung und Verküperung, von der übrigen Mannschaft für das sorgfältigste Kaaken (Schlachten) und die sorgfältigste Sortirung des Fanges an Bord hiermit ausdrücklich übernommen.

Es wird hierbei speciell bestimmt, dass derjenige Schiffsmann, welcher hiergegen fehlt, insbesondere sich eines der in den Paragraphen 84 bis 92 incl. der Seemannsordnung vom 27. December 1872 bezeichneten Vergehen schuldig macht, abgesehen von der verwirkten Strafe, seines Anspruchs auf den zugesicherten Verdienst vollständig verlustig geht und dieser Anspruch zu Gunsten der Heringsfischerei-Actien-Gesellschaft „Neptun“ verfallen sein soll.

Ausserdem haftet der betreffende Schiffsmann für alle aus seinem ordnungswidrigen Verhalten und der Vernachlässigung seiner Pflichten der Gesellschaft erwachsenen Schäden und Nachtheile.

Die Bemannung verpflichtet sich, auf vorgenanntem Logger und bei vorgenanntem Schiffer oder auch auf jedem anderen Logger und bei jedem anderen Schiffer der Gesellschaft zu dienen. Die Leute sind verpflichtet, das Logis rein und proper, wie solches von ihnen bei dem Dienstantritt vorgefunden ist, bei Entlassung wieder abzuliefern oder aber zusammen 6 Mk. für die zu beschaffende Reinigung im Verhältniss ihres Ranges zu zahlen. Eventuelle Reinigung von Seiten der Leute geschieht natürlich nur in ihrer freien Zeit.

Es ist den Schiffsleuten ausdrücklich verboten, von dem Fange, Inventar oder Proviant sich etwas, wie gering auch, anzuzeigen, zu verkaufen oder zu verschenken oder von dem Schiffer oder Bestmann sich schenken zu lassen. Zuwiderhandelnde verlieren $\frac{2}{3}$ ihres Verdienstes und werden nach § 57 der Seemannsordnung entlassen.

Für Beschädigung der Netze, welche augenscheinlich durch fahrlässige Behandlung an Bord entstanden ist, haftet die Mannschaft solidnrisch nach Verhältniss ihres Ranges und Verdienstes.

Mit ausdrücklichem Hinweis auf Artikel 534 des Handelsgesetzbuches und § 76 der Seemannsordnung ist das mit an Bord nehmen von Taback, mehr als eigenem Bedarf, sodann jedes Mitnehmen von geistigen Getränken verboten. Auch ist es den Leuten bei Verlust ihrer Stelle und ihres Guthabens untersagt, während der Abwesenheit des Schiffes im Hafen nach Hause zu reisen.

Helaas namen de verdiensten in de kustvisserij, vooral na 1895, nog verder af. Zo werd er in 1920 door negentien Terschellinger vissersvaartuigen nog maar *f* 4843,— besomd, wat *f* 255,— per vaartuig per seizoen betekende, ofwel *f* 105,— per visser.⁵ Het gevolg was dat men direkt afhankelijk werd van ondersteuning in de vorm van werkverschaffing. De visserij stelde in 1920 al zo goed als niets meer voor. Na goede vangsten in 1918 en 1919 voer dan ook slechts 28% van de Terschellinger vloot uit in 1920. In de jaren twintig zouden de 'full-time' vissers ongeveer de helft (57%) van het totaal aantal vissers uitmaken. In de jaren dertig zou dat aandeel tot één-derde terugzakken. De eigen visserij was zo in 1920 met recht een bijverdienste geworden; een sector met zo'n groot kapitaalsgebrek, dat iedere concurrentie tegen de met voortvarendheid moderniserende Urkers en tegen de IJmuider stoomtrawlers bij voorbaat gedoemd was te mislukken.

Men had de grootste moeite het hoofd boven water te houden. Door enkele vissers werd er ook bijverdiend aan de robbenvangst. Sinds er bij Koninklijk Besluit van 21 mei 1900 een premiestelsel voor iedere gedode zeehond werd uitgelooft betekende de robbenvangst voor enkele vissers een aardig extraatje.

De mannetjes brachten *f* 2,50, de vrouwtjes *f* 3,— op. Enkele Terschellingers kwamen in de jaren na 1900 aan een gemiddelde van vijftig zeehonden per jaar. Het aantal aangebrachte zeehonden nam snel in aantal toe, toen Terschelling in 1905 door het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland werd aangewezen als plaats waar zeehonden voor de premie (aan de veldwachter) konden worden getoond. Het eiland werd al gauw de belangrijkste aanbrenghaak in ons land. De eilanders leverden tussen 1905 en 1919 gemiddeld 15 tot 20% van alle in ons land gedode zeehonden in. Gemiddeld kwam dat neer op tweehonderd jaarlijks! In 1916 brachten drie Terschellingers elk meer dan vijftig zeehonden aan. (J.K. Spits - 134, R de Beer - 64, H.J. Schroor - 56).⁶ Op de totale inkomsten uit de visserij echter had de robbenvangst vrijwel geen betekenis.

Wij concluderen, dat de besommingen in de kustvisserij over de periode 1880-1920 laag waren en tevens sterk onderhevig aan schommelingen. Dit laatste aspect maakte de bestaanonzekerheid van kustvissers juist zo groot. Op allerlei manieren werd er dan ook getracht bij te verdienen, waardoor het mogelijk bleef het hoofd langer boven water te houden. Een van de bijverdiensten was de strandrijderij, waaraan na 1910 echter vrijwel een einde kwam, maar die in werkelijkheid al veel eerder op haar retour was.

De robbenvangst was een tweede bijverdienste, die echter over het geheel bekeken weinig zoden aan de dijk zette en voornamelijk een zaak van enkele Westerschellingers was. Het enige alternatief dat, naast de voor de Terschellingers voorshands (d.w.z. tot 1900) onbereikbare stoomvaart, restte en waarvoor men het eiland niet permanent behoefde te verlaten was de haringvisserij. Daarover handelt het volgende hoofdstuk.

1 Brief B & W van Terschelling aan de Minister van Binnenlandse Zaken dd. 1 september 1905.

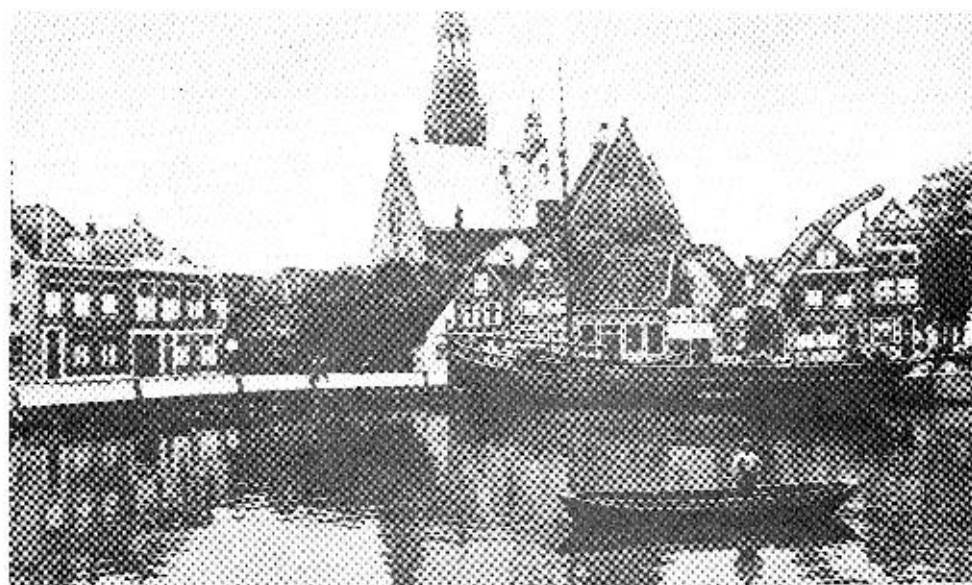
2 Van der Voort, J.P. - Een sociale zaak. Visserijmuseum Vlaardingen 1976. Verslag van de Staat der Nederlandse zeevisserij over 1909.

3 Knop, G. - Schylgeralân. Leiden, 1947. pp. 122-123.

4 Zie noot 3, p. 142.

5 Jaarverslag over 1920 van de Visserij inspectie, deel III, kustvisserij. Den Haag. 1921. p. 132.

6 Jaarverslag over 1916 van de Visserij inspectie.



Maassluis -- Koin van de Haven

De haven van Maassluis waar het Terschellinger 'haringavontuur' in 1886 een aanvang nam.



De logger 'V.L. 197' 'Sindoro' in 1916 met op de foto o.m. Gerrit de Bear (geb. 1863), Jacob Klijn (geb. 1866), Jacob Spits (geb. 1880), Klaas Bakker (geb. 1865), Marcus de Haan (geb. 1878), Pieter Kuyper (geb. 1884), P.N. de Klek (geb. 1888) en Oepke Starrenburg (geb. 1897).

8. De grote trek van Terschellingers naar de haringvisserij van de Rijnmond en Duitsland (1886-1914)

In de hoofdstukken 2 en 3 is een overzicht gegeven van de opkomst van de Nederlandse en Duitse haringvisserijen in de tweede helft van de negentiende eeuw. Hoofdstuk 6 ging in op de snelle groei van de Terschellinger vissersvloot, vooral in de periode 1881-1893 en op de fundamentele zwakte van deze kustvisserij. Juist in de jaren van krachtige expansie van de eigen vissersvloot trekken de Terschellingers in grote getale naar den vreemde om daar aan te monstereen op de haringvisserij! Smit benadrukt de ongemeen gretige en felle reactie van het eiland op de nieuwe mogelijkheden, die de haringvisserij elders bood.¹ Wanneer we echter de sociaal-economische situatie in de periode 1875-1914 in het geding brengen is deze gretige reactie geenszins verwonderlijk:

1 De mogelijkheden om in de landbouw werk te vinden, laat staan daarin een volledig bestaan op te bouwen, waren zeer beperkt. In die periode bracht de splitsing van een aantal grote boerenbedrijven nog enig soelaas. Na 1890 werd de zuivelteelt belangrijker, waardoor de werkgelegenheid in de agrarische sector zich wat uitbreidde.

Maar een van de belangrijkste pijlers van het boerenbestaan, de strandrijderij, verloor in die periode steeds meer aan betekenis; een zeer belangrijke bron van inkomsten van de vele kleine pachtboeren droogde langzamerhand op. Bovendien namen de kansen van de boerenzoons uit de grote gezinnen om boer te worden steeds af, temeer doordat de mensen steeds ouder werden. De hoge koop- en pachtsummen schrikten vele aspirant-boeren af; een toenemend aantal boerenzoons moest langdurig blijven varen; een groeiend aantal kleine pachters was wel gedwongen nevenberoepen uit te oefenen.

2 De zeilvaart, vanouds een activiteit waaraan vele Wester- en Oosterschellingers deelnamen, bood omstreeks 1890 ook al weinig perspectief meer. Ik wees reeds op de sterk opkomende stoomvaart, de snelle afneming van de zeilvloot en de lage gages in de koopvaardij. Volgens Brugmans floreerde de koopvaardij van 1873 tot 1881 redelijk, zij het dat er schommelingen waren in de vrachtprijzen en gages. Van 1881 tot 1885 waren de vrachtprijzen echter laag en dit drukte uiteraard de gages. Na 1885 ging het daarmee weer wat beter, hoewel er sterke fluctuaties in de vrachtprijzen bleven: zo vielen deze in 1891 tot een heel laag niveau. Pas na 1900 kan men spreken van een langduriger opgang van de situatie in de koopvaardij en werden de vrachtprijzen en gages gestaag beter.²

Terschelling had echter, naast de grote vaart, te maken met de Oostzeevaart, die gedurende de zomermaanden veel eilanders trok. Uit de gemeenteverslagen blijkt dat de slechte jaren van de zeevaart maar voor een deel samenvallen met de jaren die Brugmans opgeeft. Zo waren volgens de verslagen de jaren 1878, 1879, 1885 en 1887 slecht: 'een slechte zeilvaart... waardoor velen genoodzaakt waren thuis te blijven'. Dit betekent, dat in die jaren vele zeelui geen werk konden vinden. In andere jaren monstreden ze vroeg af in de hoop thuis beter aan de kost te komen. Ongetwijfeld waren er meer slechte jaren. De gemeenteverslagen herhaalden de slechte situatie vaak niet, omdat deze bekend werd verondersteld. Pas vanaf 1900 konden de eilanders op West een op de stoomvaart gerichte opleiding volgen, wat toegang gaf tot hogere gages en meer werk.

3 Het lokale vissersbedrijf had in de periode 1860-1885 enige voorspoed gekend; daarna was het vaak bar slecht met deze bedrijfstak gesteld. Van het begin af leed het lokale

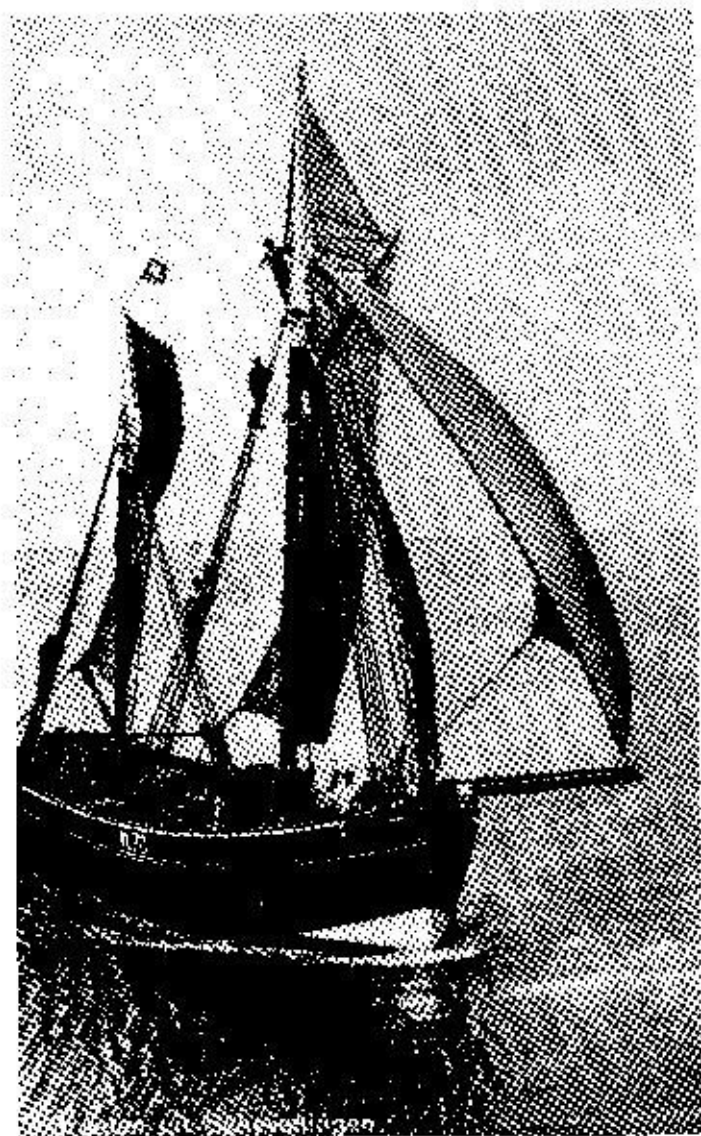
vissersbedrijf aan kapitaalsgebrek, gebrek aan specialisatie en ondervond het zware concurrentie van zéér vele, eveneens gebrekkig uitgeruste, collega's. Bij de Noordzeevisserij waren de Terschellingers rond 1900 kansloos tegen de Urkers en vooral tegen de stoomtrawlers van IJmuiden, Grimsby en Geestermünde. In dat jaar was de Noordzeevisserij van de Volondammers, Enkhuizeners en IJhuizeners al gedeclineerd, dan wel ten ondergegaan. Voor de Terschellinger vissers gold in sterkere mate dan voor hun Wieringer, Harlinger en Helderse collega's de afhankelijkheid van ver buiten het eiland gelegen afzetgebieden, visafslagen en vreemde handelaren.

Om nog beter inzicht te krijgen in de grote trek naar de haringvisserij in den vreemde hebben we getracht de beroepsstructuur van de bevolking in kaart te brengen. In 1870 telde Westerschelling ongeveer 180 zeelieden (zowel ter grote vaart als ter Oostzeevaart), 20 koopvaardijkapiteins (veelal op de grote vaart) 17 schippers en ongeveer 40 vissers; daarnaast telde deze plaats een 35-tal loodsen. Er was een kleine middenstand bestaande uit enkele smederijen, een scheepshelling, een groot aantal kleine winkeltjes ('weduwenwinkeltjes') en ook heel wat tapperijtjes. Tenslotte was daar een tiental boeren, getrankeerd door een vrij grote groep mensen die voor eigen consumptie wat voedsel verbouwden.

Op Oosterschelling telt men in 1870 omstreeks 200 'agrarische exploitaties', maar in werkelijkheid is slechts een deel hiervan, ongeveer 160, als boerenbedrijf te bestemmen. Hiervan is een groot deel, vooral de kleine pachtbedrijven, zeer sterk op nevenverdiensten aangewezen. Ongeveer veertig bedrijfjes zijn in handen van 'arbeiders' en zeelieden die bezig zijn een vaste voet te krijgen in de landbouw. Het is opvallend, dat in alle dorpen en gehuchten van Oosterschelling een groot aantal zeelieden woont, die er niet in geslaagd zijn om in de landbouw binnen te dringen. In 1870 telt Oost een



De Westerhavenkade Vlaardingen in 1904. Zogenaamde 'natte kuispers' zijn bezig beslagringen om de haringonnen te leggen. (foto W. Alto)



De Vlaardinger logger V.L. 70. (foto verz. Zuidema)

130-tal zeelieden, die voor een groot deel op de Oostzee varen. Slechts in Midslands is de agrarische sector zwak; het is de plaats van zeelieden, arbeiders en enkele middenstanders. Oosterschelling telt vooral ongeschoolde zeelieden; slechts enkele gezagvoerders ter koopvaardij kiezen hier hun domicilie.

Van 1886 af monsterden vele Terschellingens op de loggers van Maassluis en Vlaardingen aan. In het jaar ervoor waren, volgens het gemeenteverslag, de gages ter koopvaardij slecht geweest. In 1885 beginnen dan ook de echt slechte jaren van de zeilkoopvaardij en eveneens de slechte jaren van de Terschellinger kustvisserij, terwijl daarentegen de loggervisserij van de Rijnmond zeer goede jaren tegemoet ging. Maakte de

haring in de jaren 1880-1885 slechte prijzen, van 1885-1890 wordt deze vissoort tegen goede prijzen verkocht! (tabel 4)

In de periode 1886-1893 voeren jaarlijks zo'n 70 Terschellingers op loggers uit het Rijnmondgebied. Wij menen, dat deze groep mensen voor het overgrote deel werd gevormd door zeelieden ter koopvaardij, die het in die branche, althans tijdelijk, niet meer zagen zitten, dan wel werkloos waren! Daarnaast weten we van Wichers, dat in die jaren ook een aantal Oosterschellinger boeren ter haringvangst ging om de hoge pachtsom te verdienen. Uit de gemeenteverslagen blijkt dat het met de landbouw in de jaren 1885-1890 slecht gesteld was: de graanprijzen, zowel als de vee prijzen waren laag. Aangezien meer dan de helft van het cultuurland werd gepacht en de pachtsommen hoog bleven is de deelneming van de Oosterschellinger boeren aan de haringvisserij alleszins begrijpelijk. Tenslotte waren ook zij ex-zeelieden, vertrouwd met de zeilvaart.

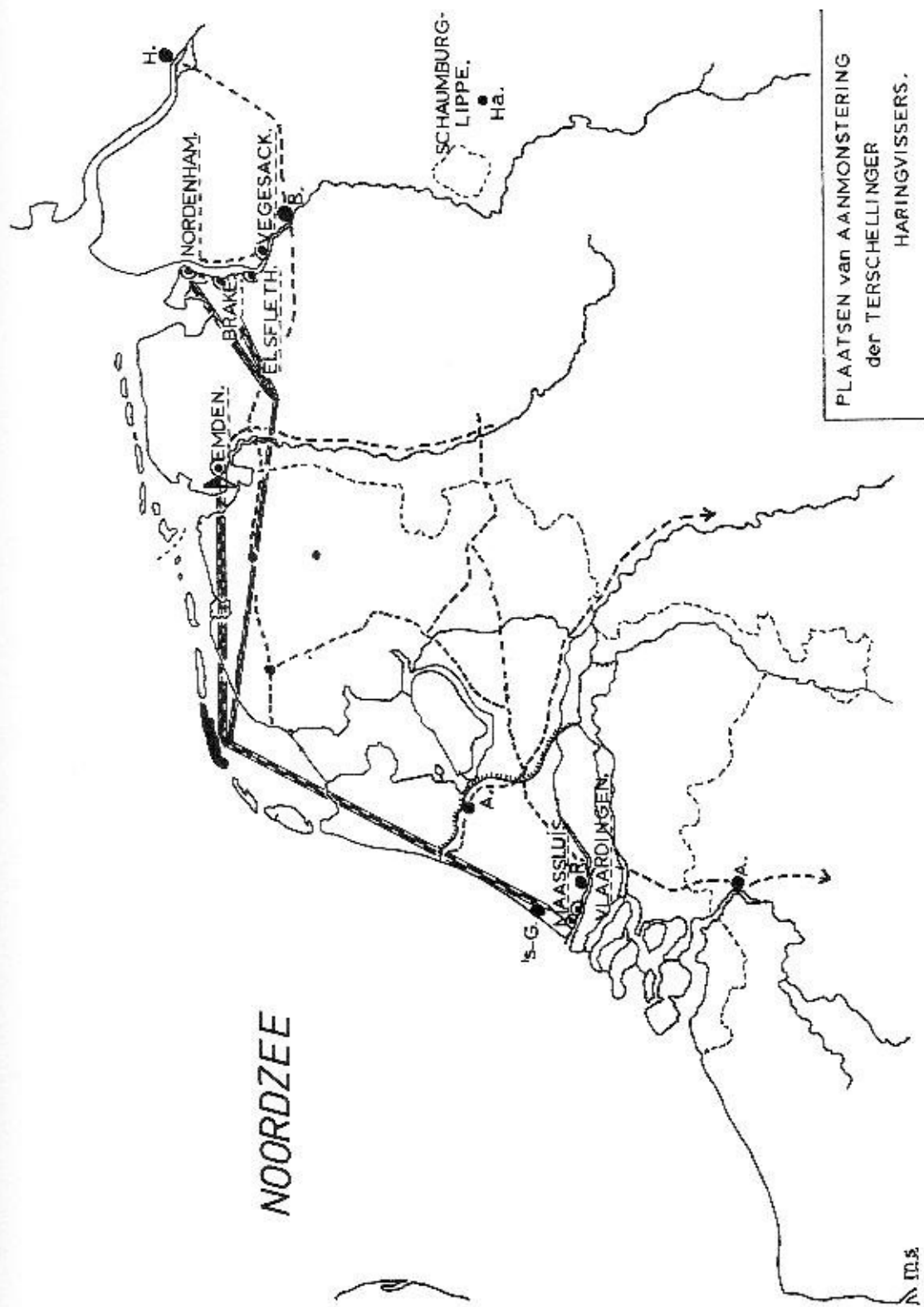
Bovendien is het opvallend, dat onder degenen die op de Nederlandse haringloggers aanmonsterden maar enkele Terschellinger beroepsvissers waren. Uit het rapport Neeb (1904) blijkt dat toen ook algemeen gezien weinig beroepsvissers uit het Waddengebied in Maassluis en Vlaardingen op loggers stapten, in tegenstelling tot vissers uit de dorpen van het zuidelijke Zuiderzeegebied. Vergeten we echter niet dat op Terschelling veel part-time vissers voorkwamen met een ander hoofdberoep. Hierop komen we spoedig terug.

In 1895 melden zich 36 Terschellingers voor de haringvisserij in Emden. Ongetwijfeld zijn er in dat jaar veel eilanders met de haringvisserijmaatschappij 'Neptun(us)' uit Holland naar Emden vertrokken. In 1897 kunnen de eilanders ook aanmonsteren in de nieuwe vissershaven Elsfleth. Figuur 1 toont aan, dat van 1893 - 1896 de voorjaarsuittocht aanzwelt tot een hoogtepunt van 209 mannen en jongens, waarvan er 95 in Duitsland vissen en 114 op de loggers van Rijnmond.

Uit de gemeenteverslagen kan men begrip krijgen voor deze exodus. Uit het bij de gemeente ingediende verslag van de Zeevaartschool blijkt dat er 'een gedrukte toestand in de zeevaart en vooral de grote zeilvaart heerste'. Dit bemoeilijkt het aan de vaart komen en blijven. 'De stuurman moet betere scholing hebben'. Dat typeert de ondergaande zeilvaart en de lage gages, maar ook de niet bij de tijd aangepaste scholing van de Terschellinger zeelieden. Er was werkloosheid bij de zeelieden van de grote vaart alsook bij degenen die 's zomers op de Oostzee voeren. De toestand in de landbouw van het eiland is ook slecht, de agrarische crisis bij lange na nog niet voorbij. Doch met de lokale visserij is het in de jaren 1893-5 helemaal slecht gesteld: de beroepsvissers én de gelegenheidsvissers verdienden het zout in de pap niet. Van 1895 tot 1900 gaven een veertigtal beroepsvissers hun bestaan op. Zowel de Nederlandse als de Duitse loggers trokken als een magneet. Van 1895-1900 neemt het aantal Duitse loggers toe van 43 tot 104 en daar werden goede lonen betaald. Maar in diezelfde jaren verdienden de Nederlandse rederijen ook goed, waardoor de bemanning een goed loon kon wegslepen (tabel 4). Bovendien kwamen er in Nederland ook zo'n negentig nieuwe loggers in de vaart!

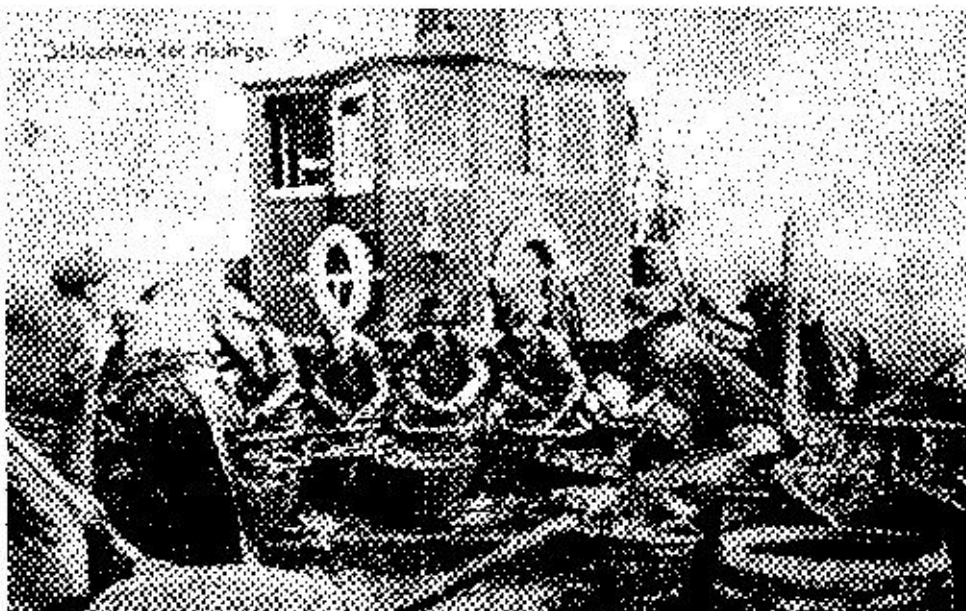
In 1899 vermeldt het gemeenteverslag dat de visserij opnieuw achteruit gaat. 'Velen zijn genooddaakt naar de buitenlandse haringvisserijen te gaan'. Tabel 8 toont dat in dat jaar vele beroepsvissers er de brui aan geven en elders gaan vissen.

Uit figuur 1 blijkt dat gedurende de periode 1895-1914 nu eens de Nederlandse dan weer de Duitse loggers de meeste Terschellingers trokken. Van 1895 tot 1905 groeide



PLAATSSEN van AANMONSTERING
der TERSCHELLINGER
HARINGVISSERS.

NOORDZEE



Ansichtkaart uit 1908 met daarop vissers aan het haringkaken. (verz. Alta)

de Nederlandse loggervloot met bijna vierhonderd schepen, terwijl de geldswaarde van de vangst per eenheid toenam. Maar we zien op tabel 4 dat vooral de jaren 1895-1900 gunstig waren voor de Terschellingers; de vangst nam niet sterk toe, maar de geldswaarde steeg aanzienlijk. Van 1895 tot 1898 monsteren de meeste Terschellingers in Vlaardingen en Maassluis aan, van 1898 tot 1902 trokken de eilanders meer naar Duitsland. In beide landen bloeit de visserij, hoewel de Duitsers dan waarschijnlijk al iets beter betalen. In 1903 meldden zich zeer velen in de Hollandse havens, terwijl slechts weinigen de tocht naar Duitsland ondernamen. Het is mogelijk dat in de jaren 1902, 3, 4 zeer goed verdiend kon worden in de vaderlandse visserij: juist in die jaren breidt de loggervloot zich kolossaal uit (1901: 355 schepen, 1904: 635 schepen, 1905: 612 schepen). Een belangrijke oorzaak van de trek naar de Nederlandse loggerhavens is te vinden in het feit dat de Westfalers, die met honderden in ons land plachten te vissen, na 1903 niet meer in Nederland kwamen; zij verkozen de Duitse loggers.

Er kwamen dus veel plaatsen voor de Terschellingers vrij. In de jaren 1900-1905 neemt de Duitse loggervloot relatief weinig toe, daar zullen de Westfalers de Terschellingers wat vordrongen hebben. Van 1905 tot 1910 heerst er een depressie in de Nederlandse haringvisserij; de vloot gaat in omvang wat achteruit, de vangsten nemen maar weinig toe, terwijl de geldswaarde van de vangst daalt. (tabel 4) We zien dan dat de Terschellingers in grote getale naar Duitsland trekken, waar de loggervloot in die jaren juist krachtig groeit (met 88 schepen!). Van 1905 tot 1914 vist de overgrote meerderheid van de Terschellinger haringvissers in Duitsland.

Aan de grote uittocht van de jaren 1895-1914 werd dus deelgenomen door werkloze zeelieden, zeelieden die thuis bleven wegens te lage verdiensten, zeelieden die gewoon waren 's zomers te varen en 's winters te vissen en te gûzjen en die in beide seizoenen onvoldoende inkomsten verwierven. Ook door beroepsvissers, die hun boot verkoch-

ten en de kustvisserij verlieten als gevolg van de permanente armoede. Daarnaast nog door een grote groep kleine boeren en boerenzoons die van de boerderij niet konden leven en voor wie de strandrijderij als aanvullende bron van inkomsten aan betekenis inboette. Toch zien we dat het aantal aanmonsteringen na het topjaar 1903 geleidelijk terugloopt tot bijna de helft in 1909, waarna er sprake is van een tijdelijke toename. In 1912, 1913 en 1914 verloopt de uittocht; in het laatste jaar vissen er 64 Terschellingens in Duitsland en 26 in Nederland. Hoe belangrijk en omvangrijk de trek naar de haringvisserij na 1900 ook is, het hoogtepunt van 1903 wordt daarna op geen stukken na meer bereikt!

Waarom niet?

Allereerst werden de gages in de koopvaardij na 1900 geleidelijk aan beter. Zo spreken de gemeenteverslagen van 1906, 1907, 1908 en 1912 van goede gages in de koopvaardij. Een aantal haringvissers keert weer terug naar het oude beroep.

In de tweede plaats zien we dat vanaf 1900, in tegenstelling tot de ervoor gelegen periode, het bezoek aan de zeevaartschool sterk toeneemt: dankzij de nieuwe machinistenopleiding krijgen vele jongeren uit Ooster- en Westerschelling toegang tot de stoomvaart en dus tot de betere gages!¹²

In de derde plaats valt te wijzen op de invloed van strandingen in deze periode. In de jaren 1904, 1906-9 en 1911 staan de gemeenteverslagen bol van de strandingen. Het verslag over 1910 typeert de situatie goed: 'In het voorjaar en in de winter bleven vele haringvissers thuis met het oog op strandingen, in plaats van bij de koopvaardij te werken'. Het verslag vervolgt: 'De vissers zijn regelmatige arbeid ontwend'. De schrijver van het verslag merkt, we merken het reeds eerder op, dat de koopvaardijvaart het normale bestaan is en indien men daarvoor niet aanmonstert, dan is het normaal dat men ter haringvisserij in de vreemde gaat. Maar in dat jaar ging het bergem en strandjuten nog vóór het haringvissen. Blijkbaar beheersten gúzjen en strandjuten het dagelijks leven van veel Terschellinger zeelieden in die jaren.

In de vierde plaats wijzen we op de ramp met de AE 40 'Jacob' uit Emden, waarbij acht Terschellingens het leven lieten. (In de bijlage zit de monsterrol van dit rampschip, 1911) Volgens het gemeenteverslag trekken nu weer velen ter koopvaardij in plaats van ter haringvangst.

In de vijfde plaats biedt het eiland zelf in de jaren 1900-1910 ook nogal wat werkgelegenheid. Er worden veel woningen gebouwd, onder andere door de woningstichting 'Pierre Louis', terwijl de aanleg van de eilandweg in de jaren 1908 en 1909 veel handen werk verschaffen. In 1909 draagt de gemeente de duinen over aan het Rijk, dat voor duinonderhoud, enige ontginningen en de in 1911 begonnen bebossing nogal wat personeel nodig heeft. De gemeente zag het werk in de haringvisserij als een tijdelijk

Rijkszegel vastgehecht aan iedere monsterrol (Königliche Musterungsbehörde).



verschijnsel, een tijdelijke vervanging van het eigenlijke beroep: de grote handelsvaart en de kustvaart langs de Europese havens. Begrijpelijk is deze gedachtengang wel, als men bedenkt dat er bij de koopvaardij, en dan met name bij de lente- en zomerzeilvaart op de Oostzeelanden, in dezelfde periode werd aangemonsterd als bij de haringloggerij. Uit de monsterrollen blijkt dat vrijwel geen Terschellinger meedeed aan de beugvisserij, die 's winters met de haringloggers bedreven werd, hoewel de eilanders deze techniek van dichtbij kenden en thuis ook beoefenden!

Men kan zelfs vermoeden dat de Terschellingers daardoor op den duur hun kansen in de loggervvaart verspeelden. Bedenken we dat de stoomlogger na 1900 allerwegen werd ingevoerd en dat de Hollandse en Duitse reders veel meer interesse hadden voor een permanente bemanning, die vertrouwd was met de stoomvaart en de steeds moderner wordende vangstmethoden.

Inderdaad: de Terschellinger haringvissers waren geen regelmatige arbeid gewend. Uit de bestudering van de monsterrollen blijkt dat de eilanders een onderdeel vormden van een groot groep mensen afkomstig uit armelijke en geïsoleerde boerenstreken, uit overbevolkte vissersplaatsen waar de kustvisserij achterlijk was en lage prijzen maakte. Deze gebieden leverden ook vaak de winterbemanning van de loggers die ter beugvaart uitvoeren. Zo niet de Terschellingers met hun verleden van zeilvaart in de zomermaanden en hun winterse beroepen: gúzjen en wadvissen!

Bij dit alles moeten we niet vergeten dat deze groep zeelieden/haringvissers/wadvissers slechts een deel was van de categorie zeelieden op het eiland. Een groot aantal Terschellingers was volbloed zeeman, die niets te maken wilde hebben met deze visserij. Zij voeren bij de verre koopvaart naar Zuid-Amerika, Indië en China. Als men de bevolkingsregisters bestudeert ziet men dat uit een groot zeemansgezin een aantal jongens zeeman is en blijft, terwijl anderen ook als beroep zeeman opgeven maar wel naar de haringvisserij overswitchen: soms voor één of enkele jaren, soms langdurig, maar meestal niet langer dan vijf jaren aaneen. Aldus mogen we spreken van een tijdelijke expansie van de vreemde visserij na 1895. De zeevaart en zeker de moderne stoomvaart herwonnen na 1900 veel tijdelijk verloren terrein.

Duidelijk werd ook dat de gehele visserij, zowel de lokale kustvisserij met kleine scheepjes als de haringvisserij elders, geen solide en blijvende bestaansbasis bood. Dat gold vooral voor de groep die zich geheel toelagde op de plaatselijke beroepsvisserij. Deze groep kon en wilde zich niet heroriënteren op de koopvaardij toen daar de kansen voor waren. Zij zouden later een, in sociaal en economisch opzicht, zwakke categorie worden, steeds meer aangewezen op steunverlening.

Hoe weinig solide de bestaansbasis in de visserij was blijkt ook uit de demografische gegevens uit de periode 1880-1920. De visserij was niet in staat de bevolking vast te houden.

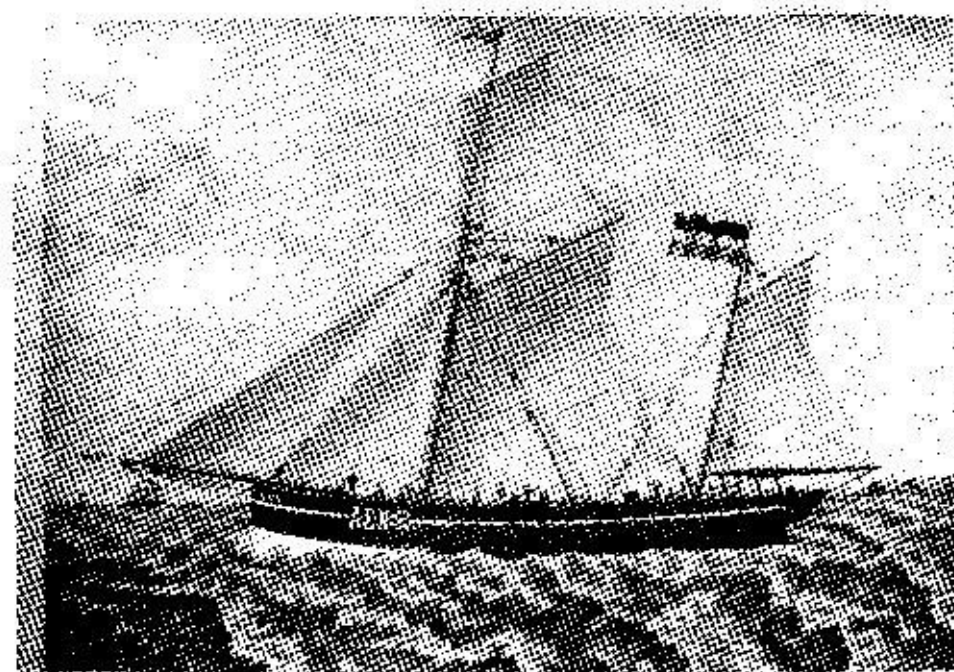
Tabel 11: Immigratie en emigratie op Terschelling in de periode 1880-1920

Periode	Aantal vestigingen	Aantal vertrokken	Migratiesaldo
1881-1890	565	893	- 328
1890-1900	615	1165	- 550
1900-1910	873	1371	- 498
1910-1920	1374	1852	- 478

Deze getallen leiden tot de conclusie dat de traditionele bestaansbronnen: de zeevaart, de visserij en de landbouw de bevolkingsname afstootten. Een diepgaande studie van het demografische proces in deze periode ontbreekt, maar dit verandert deze conclusie niet. In de bevolkingsregisters ziet men veel vertrek naar de vaste wal. Zo ging in de periode 1895-1905 een groot aantal mannen naar Ljuidica, de nieuwe vissershaven. Anderen vestigden zich in Amsterdam en de Rijnmond. Hierbij waren verschillende vissers. Deze grote migratiesaldo's contrasteren met de kleine vertrekoverschotten uit de periode 1870-1880. Op den duur benaderden ze het geboortenuverschot.

Tabel 12: Geboorten en sterftecijfers van Terschelling en Nederland.

Periode	geb. Tersch.	geb. Ned.	sterfte per 1000 Terschellingers	sterfte per 1000 Nederlanders
1881-1885	34.6	34.8	13.9	21.4
1886-1890	31.6	33.7	18.1	20.6
1891-1895	31.6	32.9	12.8	19.6
1896-1900	27.5	32.2	10.9	17.3
1901-1905	27.-	31.5	11.6	16.-
1906-1910	21.7	29.6	9.1	14.3
1911-1915	18.9	27.6	11.-	12.8



DEUR BILLENDEIJDE AN NEMEN COEMANNENJAREN 1899.

De Emder seillogger A. E. 53 'Ida' waarop in de jaren 1899-1902 en 1906-1912 zo'n vijftig Terschellingers hebben gevist.

Men ziet dat de bevolkingsgroei van Terschelling sterk gebaseerd was op een bijzonder laag sterftecijfer, ook dat het geboortecijfer dat het sterftecijfer ver overtreft, vanaf 1886 steeds meer onder het nationale komt te liggen. In de periode 1900-1910 is het geboortenoverschot van het eiland niet meer in staat het vertrekoverschot geheel op te vangen. Ook hieruit blijkt dat de visserij uit die periode aan de toekomstverwachtingen van de eilanders niet voldeed.

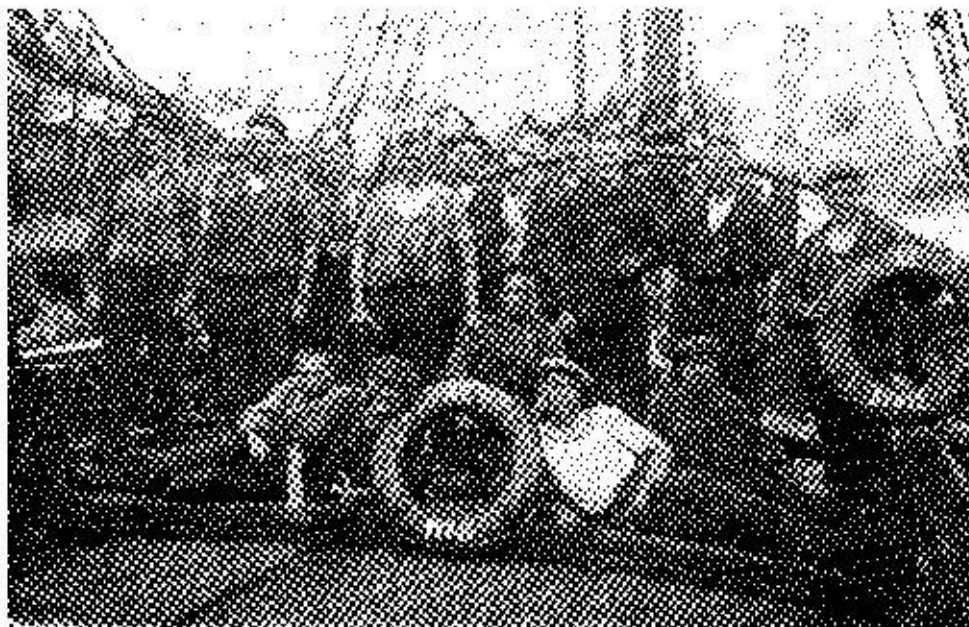
Observatie van de bevolkingsregisters leerde dat vele haringvisserij niet trouwden of laat trouwden. Het is mogelijk dat velen na vertrek van het eiland een levenspartner vonden. Maar de indruk is heel sterk dat de haringvisserij onvoldoende economische basis voor een huwelijk vormde, althans dat dit zo werd gezien. Opvallend is ook dat in die tijd de periode tussen twee geboorten in een gezin langer was dan in de periode voor 1880. Opmerkelijk was tevens dat na 1880 meisjes en vrouwen in grote aantallen het eiland verlieten. Zij maakten elders kennis met het moderne leven. Mogelijk ook zagen zij een huwelijk met een visser niet zitten.

Verder merken we op dat de haringvisserij in den vreemde in wezen verbonden was met een ondergaande zeilvaart. De haringvisserij was niet verankerd in een beroepsbevolking van eigentijdse signatuur, met een ambachtelijke en industriële scholing, maar... in een uitstervende bestaanswijze. Het betreffende isolement van Terschelling (zeker vóór 1905) en de aanwezigheid van allerhande vervangende vormen van werkgelegenheid als strandrijderij, berging, bessencultuur en schelpenzuigerij waren er oorzaak van dat velen met enig gescharrel het nog lang op het eiland konden uitzingen. Een verschijnsel dat van 1886 af nog vergemakkelijkt werd door de trek naar de haringvisserij elders. Gemeenten als Ameland en Barradeel kregen al veel eerder met een groot bevolkingsverlies te kampen, te weten rond 1870.^{5, 6} Vanwege een veelzijdiger oriëntatie op de landbouw had de agrarische crisis in de periode 1877-1895 vooral in Barradeel veel ernstiger gevolgen. Deze gemeente werd rond 1885, na Andijk, Nederlands grootste emigratiegemeente.

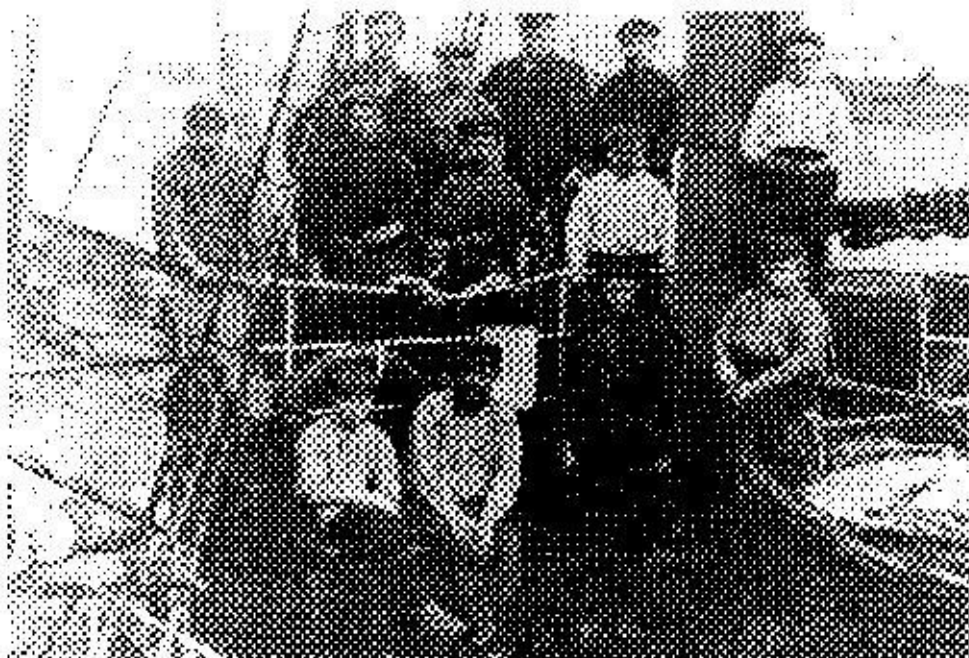
We moeten voor Terschelling ook niet de grote categorie overheidsambtenaren uit het oog verliezen, werkzaam in loodswezen, kustwacht en betonning, die allen een voor die tijd hoog inkomen genoten en een onmisbare klantenkern vormden voor een toenemend aantal middenstanders. De na 1900 sterk groeiende zeevaartschool, met een steeds uitbreidend lerarencorps, gaf eveneens injecties aan de middenstand en de werkgelegenheid.

Zo werden in de periode 1886-1914 de vloeten van de verre vissershavens bemand door lieden uit achterlijke agrarische gebieden en uit verouderde, veelal vergrijzende kustvissersplaatsen. Westfalers, Schaumburg-Lippers, Amelanders, Markers en Terschellingelingen waren te beschouwen als de gastarbeiders van hun tijd. Zij namen functies aan die de lokale bevolking steeds minder ambiëerde. Ook dit stempelde de haringvangst als een gebrekkige oplossing van de problemen van het eiland.

De visserij in den vreemde was het sterkst verankerd in de grote groep zeelieden die georiënteerd waren op de ondergaande zeilvaart. Smit constateerde dat na 1850 de agrarische woonkernen van Oost steeds meer zeelieden kregen, die er niet in slaagden de landbouw binnen te dringen.⁷ Door de jaren heen vormden deze zeelieden een zeer omvangrijke groep om Oost. Zij en hun zoons leverden vele vissers. Ook talrijke boe-



Emder logger met Terschellinger bemanning. Waarschijnlijk is dit de 'Altair' A.E. 100 gekocht in 1911.



De Elsfl ether logger 'Condor' werd in de jaren 1910-1913 bemand door Terschellingers. Schipper was Kanne Swart (1863) verder werd het schip bemand door Douwe Hek (1880), Feike Tot (1885), Albert Roos (1886), Cornelis Hek (1881), Relje Mier (1887), Albert Tot (1888), Gerrit Bakker (1892), Dirk Lys (1892), Gossen Bos (1895).

renzoons die op hun boerderijtje wachtten gingen vaak naar de haringloggers. Een duidelijk voorbeeld is Stryp dat in 1890 zeventig inwoners telt, terwijl van de 35 mannen er maar vijf bij de visserij zijn betrokken. In 1909 tellen we 54 inwoners en van de 21 mannen ouder dan 12 jaar vissen er dan twaalf!

Figuur 3.

De woonplaatsen der Terschellinger haringvissers over de periode 1886-1916.

	Aandeel v/d dorpen in de bevolking van het eiland in 1909	Aandeel v/d haring- vissers uit die dor- pen i/h totaal	Concentratiegetal Terschelling = 100
West.	50,9%	48,3%	94,9
Hee/Kaart			
Stortum/Kooy	1,4%	2,4%	171,4
Kinum	4,4%	5,1%	115,9
Suryp	1,3%	4,2%	323
Midslands	14,1%	9,5%	67,4
Landerum	3,2%	3,7%	116
Formerum	6,7%	10,0%	149
Lies	6,7%	6,7%	100
Hoorn	5,2%	4,7%	90
Oosterend	5,0%	5,3%	106

Figuur 3 zegt ons iets over de woonplaatsen van de Terschellinger haringvissers. Op basis van 623 mannen (het totaal over de gehele periode was 705, maar van enkele vissers was de woonplaats niet meer te achterhalen) krijgen we een verdeling waarin 322 vissers van Oosterschelling afkomstig waren waarbij Stryp en Kinum verhoudingsgewijs de meeste tellen. De concentratie van vissers ten opzichte van de bevolking is op Stryp drie maal zo hoog als het gemiddelde voor Terschelling, maar ook Hee/Kaard en Formerum scoren heel hoog. Daarentegen ligt West iets, maar Midslands zeer ver beneden het gemiddelde. Oosterschelling zag dus zowel absoluut als verhoudingsgewijs meer van zijn mannelijke inwoners ter haringvangst trekken. Het is duidelijk dat de haringvisserij voor het gehele eiland van belang was en een groeiende bevolking redding gaf voor haar bedreigde bestaansbronnen én bestaanswijze. Zowel de seizoenmattrozen als de kleine pachtboeren en hun zonen vonden verlichting in de nood van deze bedreiging.

Tijdgenoten als Wichers (1892) en Wumkes (1900) gaan vrijwel niet in op het verschijnsel haringvisserij, waaruit valt af te leiden dat het toen een betrekkelijk nieuw verschijnsel was. Wel merkt Wichers op: 'dat de meeste mannelijke bewoners van het eiland buiten varen (koopvaardij), of als vissers, zowel op eenvoudige bidders, als op de loggers van Vlaardingen en Maassluis'.⁸ Wumkes ziet de haringvisserij in de plaats treden van de vroegere walvisvaart.⁹ Van een rechtstreekse vervanging kan overigens geen sprake zijn, immers de walvisvangst had voor Terschelling sinds honderd jaar zo goed als niets meer te betekenen gehad.

- 1 G. Smit, De eerste halve eeuw, de zeevaartschool in sociaal en economisch verband. In: *Carrelis Dourwes*, juni 1975, nr. 42 (jubileumnummer), p. 813-835.
- 2 I.J. Brugmans, *Paardekracht en menschenmacht, sociaal-economische geschiedenis van Nederland*, Den Haag 1960, p. 353 e.v. Eveneens: I.J. Brugmans, *Tachtig jaar varen met de Nederland*, Den Helder 1950.
- 3 *Verslagen zeevaartschool*.
- 4 Zie noten 1 en 3.
- 5 D.A. Bruiniers, *Ameland, een sociaal-geografische studie*, diss. Utrecht, 1936, p. 130 e.v.
- 6 'Peperhuis' (orgave Zuidereemuseum, Enkhuizen) - *Wonen en werken te Koehool, Enkhuizen* 1979.
- 7 Zie noot 1.
- 8 P.J. Wichers, *Gedenkbok van Terschelling, Terschelling 1892*.
- 9 G.A. Winkes, *Tussen Flic en Bome, Terschelling 1900*.



De Terschellingse haven in 1914 met op de voorgrond de blazer T.S. 6 'Vertrouwen' van Jurriaan Kuijper. (verz. Duijf)

Tabel 13a: Aandeel der Terschellingens aan het totaal der haringvissersrijen van Nederland en Duitsland in de periode 1886-1914. (per vijfjarige periode)

	NEDERLAND		DUITSLAND (EMS & WESER)	
	(totaal der gemont- sterden bij benade- ring)	<i>Aandeel Terschell.</i>	(totaal der gemont- sterden bij benade- ring)	<i>Aandeel Terschell.</i>
1886-1890	14.200	2,2%	1230	-
1891-1895	16.800	2,5%	1820	2 %
1896-1900	22.200	1,7%	5830	8,4%
1901-1905	31.500	1,6%	8200	5,2%
1906-1910	34.000	0,8%	14.100	4,0%
1911-1914	31.800	0,4%	12.600	9,0%

Noot:

Over de gehele periode 1886-1914 was het aandeel der Terschellingers op het totaal der gemonsterden voor de haringvisserijen in Nederland & Duitsland: 2,04%.

Idem aandeel van de Terschellingers aan de Nederlandse haringvisserijen
(1 8 8 6 - 1 9 1 4) = 1,34%

Idem aandeel van de Terschellingers aan de Duitse haringvisserijen
(1 8 9 1 - 1 9 1 4) = 4,5 %

N.B.: Gemonsterden zijn hier gelijkgesteld aan de totale bemanning der loggersche-
pen.

Tabel 13b: Gemiddeld aantal Terschellinger haringvissers (jaarlijks) per vijfjarige pe-
riode.

1886-1890	61
1891-1895	93
1896-1900	176
1901-1905	188
1906-1910	168
1911-1914	124
1916-1920	19
1921-1925	minder dan 5

9. De ondergang van de Terschellinger visserij

Zoals we zagen leidde de plaatselijke kustvisserij in de periode 1865-1914 een kommer-
val bestaan. Na een voorspoedig begin brak in de jaren tachtig een periode van tegen-
vallende vangsten en prijzen aan. Slechts in enkele jaren, zo omstreeks 1890, fleurde
de visserij wat op om daarna weer weg te zinken in ontmoediging en misère. Het ge-
meentelijke verslag van 1911 gewaagt van plannen om de visserstand op te heffen en
om overleg daaromtrent met de Hoofdinspecteur der Visserijwet.

In de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) konden de Terschellingers niet aanmonsteren
op de Duitse vissersvloot. Het direkte gevolg was het wegvallen van 80-100 ar-
beidsplaatsen. In 1915 bleven zelfs alle loggervissers thuis. In 1916 monsterden even-
wel 86 Terschellingers aan op Nederlandse vissersschepen. In dat jaar vestigde de Ne-
derlandse zeevisserij een record met 12.501 aanmonsteringen.¹ Het varen was riskant,
de vis werd goed betaald en de lonen waren dientengevolge hoog. Na 1916 ging het
echter snel bergafwaarts met de Nederlandse zeevisserij en nam ook de vraag naar be-
manning snel af. Menige logger verongelukte in de mijnevelden, of werd opgebracht.
Op Terschelling nam in de jaren 1917, 1918 en 1919 een aantal eilanders het oude
kustvissersberoep weer op. Het aantal grotere schepen (blazers, bidders en aken) nam
toe van 22 in 1916 tot 30 in 1920. De goede prijzen van vis en schaaldieren trok de ei-
landers in deze oorlogsjaren aan. De gemeentelijke verslagen over deze periode ver-
melden gunstige resultaten in de Noordzee- en mosselvisserij. De mosselen werden via
Lichtendahl (in Harlingen) en via de Deutsche Einkauf Gesellschaft naar het oorlog-
voerende Duitsland geëxporteerd.

Tegenover de goede prijzen die men voor de Noordzeevis kon maken stonden de enor-
me risico's bij het vissen. Soms leden de vissers zware schade aan hun netten, wanneer
daar mijnen in terecht kwamen. In 1916 was er aldus een schade van f 500,—. Wij
vermoeden dat de visserij van schaaldieren in die moeilijke jaren veel belangrijker was
dan de Noordzeevisserij. De buitengaats visserij lag in 1915 dan ook voor een groot
deel stil; in 1916 viste niemand buitengaats. Ook blijkt dat verscheidene vissers hun
schepen verkochten, wat dan staat tegenover de totale groei van de Schellinger vissers-
vloot.

Wanneer we de Noordzeeharingvissersbond, die omstreeks 1911 werd opgericht en
tachtig leden telde, buiten beschouwing laten, wordt er in de oorlog voor het eerst ernst
gemaakt met de onderlinge samenwerking der Terschellinger kustvissers. Op 29 no-
vember 1916 wordt de 'Coöperatieve Visserij Vereniging Terschelling' opgericht voor
een periode van 29 jaar. Doel was: 'het kopen en verkopen van voornamelijk schelp-
dieren, het exploiteren van mossel- en oesterpercelen en het vissen op bovengenoemde
produkten; het bevorderen van de belangen der vissers in het algemeen en het aankop-
pen van visserijbenodigdheden'. Een succes is deze vereniging nooit geweest. Wel kan
men constateren dat de visserij op de Waardgronden veel gunstiger beoordeeld werd
dan de buitengaats visserij. De gemeenteverslagen wijzen onophoudelijk op de moei-
lijke situatie in deze branche.

Na 1918 stagneerde de plaatselijke visserij; de vrede bracht geen herstel, zoals velen
gehoopt hadden. Slechte vangsten en lage prijzen waren hiervan de oorzaak. Uit tabel
8 blijkt dat van 1912 tot 1923 het aantal in bedrijf zijnde vissersschepen afneemt van 67
tot 50, het aantal kustvissers van 67 tot 50, terwijl het aantal zuivere beroepsvissers te-
ruggaat van 707 tot 47. Na 1923 neemt de gelegenheidsvisserij sterk toe. In 1936 zijn
er van de 57 vissers 33 gelegenheidsvisser; slechts 24 beroepsvissers zijn er overgeble-

ven. Terwijl de beroepsvisserij voor de eerste wereldoorlog nog aan zo'n 70 gezinnen brood verschafte, zijn daar in 1939 nog maar 21 van over. Een dertigtal gelegenheidsvisseren, voornamelijk gevormd door zeelieden, arbeiders en enkele winkeliers handhaaft zich in de periode 1922-1940.

Ook met de haringvisserij in den vreemde is het na 1914 afgelopen. In 1920 monsterten er nog zes Terschellingers aan in Vlaardingen, maar in 1924 is er geen Terschelling meer te vinden op Nederlandse of Duitse loggers. De tijd van expansie van de haringvloot was voorbij, evenals de tijd van de grote vraag naar in de zeilkunst bedreven vissers uit het verre achterland van de havens. De Nederlandse drijfnetvloot liep terug van 900 schepen in 1916 tot 500 in 1926, waarbij het aantal zeilloggers met de helft verminderde. Eén oorzaak is dat de haringexport naar Duitsland stil kwam te liggen, wat de Nederlandse visserij veel schade toebracht. Ook verdreef de stoomlogger de zeillogger, terwijl deze moderne schepen steeds meer het haringtrawlen beoefenden, een efficiënte en goedkope vangstmethode. Hiermee was in Duitsland in 1908 al geëxperimenteerd, voornamelijk langs de Elbe. In ons land werd er pas laat, te weten in 1924 mee begonnen.² Zo schakelden de na-oorlogse economie en de modernisering van de vissersvloot de Terschellingers uit.

Wat er tenslotte aan eigen visserij op het eiland overbleef was voornamelijk gericht op de verkoop aan de Terschelling burgerij. Al voor de Tweede Wereldoorlog werd er echter praktisch niet meer buitengaats gevist. De opkomst, bloei en ondergang van de visserij, zowel van de eigen als van de haringvisserij, komen in onderstaande tabel goed tot uitdrukking.

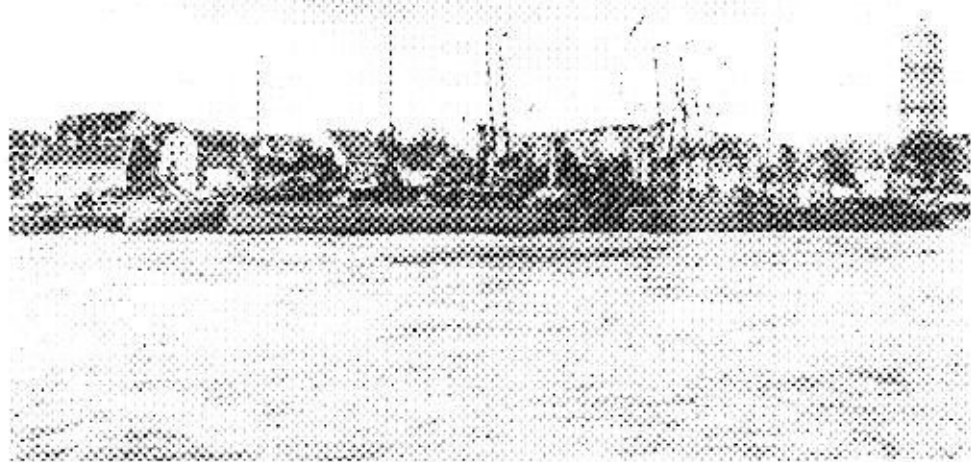
Tabel 14: De beroepsbevolking in de zeevaart en visserij op Terschelling.

jaar	beroepsbevolking in de zeevaart (excl. loodswezen en berging)	beroepsbevolking in de visserij	totaal	Percentage van dit totaal van de gehele beroepsbevolking
1870	330	40	370	36%
1909	223	238	461	31%
1930	259	25	285	28%
1947	103	6	109	11%

We zien dat van 1870 tot 1909 het aantal zeevarenden achteruitgaat en dat de visserij de leidende positie overneemt. Een groot deel van de zeevarenden gaat in die tijd naar de visserij over, terwijl ook een groot deel van de groei van de mannelijke beroepsbevolking in de visserij wordt opgevangen. Toch neemt het percentage zeelieden en vissers in die periode wat af: dit wijst op het omvangrijke vertrek van beide groepen.

Van 1909 tot 1930 gaat de vissersbevolking hard achteruit, terwijl het aantal zeevarenden wat toeneemt. Vele vissers zijn teruggekeerd in de koopvaardij en het grote vertrek van de zeelieden naar de havensteden is nog niet begonnen. Van 1930 tot 1947 verdwijnt de visserij praktisch, terwijl ook het aantal zeevarenden van de koopvaardij heel sterk achteruitgaat.

Zo zien we dat de visserij een zeer belangrijke overbruggingsfunctie heeft vervuld tijdens de overgang van de zeilvaart naar de stoomvaart. Die overgang heeft zich in de visserij later en ook beperkter voltrokken dan in de koopvaardij. Aldus werd door de zeilvisserij het grote vertrek van vele mannen die als geschoolde zeelieden, machinisten, monteurs enz. in de moderne samenleving konden functioneren uitgesteld.



De haven van West in de Eerste Wereldoorlog met drie torpedoboten van de Koninklijke Marine, waaronder de 'Gempong'.



De Terschellinger haven in de jaren '30. De visserij was in deze periode nauwelijks meer van belang.

Tenslotte leert de tabel ons dat de werkgelegenheid na 1910 een steeds ernstiger probleem werd. De meest kwetsbare groep werd gevormd door de plaatselijke vissers, vooral de beroepsvissers. Al in de jaren voor de Eerste Wereldoorlog werd een bescheiden begin gemaakt met de werkverschaffing aan vooral seizoenwerklozen. In 1915, toen er erg veel werkloosheid heerste, werd de Longway van Westerschelling naar Paal 8 aangelegd. Van 1911 af werden de duinen door Staatsbosbeheer bebost, wat tijdelijk ook nogal wat werk opleverde. In 1923 werd het thema werkverschaffing door de gemeenteraad behandeld en in 1927 werd een krachtig begin gemaakt met de gemeentelijke werkverschaffing. Zo begonnen in dat jaar de werkzaamheden aan de Badweg. Het werkloosheidscijfer vertoont na 1920 een voortdurende stijging. In 1926 zijn er 68 geregistreerde werklozen, in 1927/28: 82. Regelmatig worden er petitie's aangeboden, waarin aan het gemeentebestuur om werk wordt gevraagd. In 1927 bijvoorbeeld vragen 75 Westerschellingers om werk. In de jaren dertig schommelt het aantal ingeschreven werkzoekenden tussen de 125 en 140 per jaar: 13% van de beroepsbevolking! Omstreeks 1935 werken er gemiddeld vijftig personen in de werkverschaffing. Meestal wordt daarbij volgens een rouleersysteem gewerkt. Arbeiders met grote gezinnen (meer dan vier kinderen) mogen één op de twee weken werken, anderen één op de drie weken. Meestal duurde een periode van werkverschaffing 26 weken.

De verdiensten uit de werkverschaffing zijn gering. In 1932/33 verdient een werkloze f 4,— in de week. Er werd bijverdiend in de botvisserij, wat een van de redenen is dat het aantal ingeschreven vissersvaartuigen in de jaren 1920-1940 nauwelijks terugloopt! Enige bijverdienste vindt men in de oogst van cranberries en – zo nu en dan – in de strandrijderij.

Vele vissers van Oosterschelling vindt men later terug als kleine boeren die het hoofd nauwelijks boven water kunnen houden. Ook zij zijn sterk aangewezen op nevenverdiensten. Zij werden in de periode 1920-1940 zelden als werkzoekend ingeschreven, maar men ontkomt niet aan de indruk dat velen in uiterst behoeftige omstandigheden leefden. Uit onderzoek bleek dat hun economische basis te zwak was voor het stichten van een gezin.

Omstreeks 1930 begint het toerisme op gang te komen. In dat jaar leverde deze activiteit 34 arbeidsplaatsen op. In 1947 is dit aantal toegenomen tot 253. Een late – en voor velen te late – redding van de werkgelegenheid, als we bedenken dat op de Duitse wadeneilanden al tachtig jaar eerder zeelieden, vissers en boeren zich gingen toeleggen op de verzorging van toeristen!

Na de tweede Wereldoorlog zijn enkele pogingen gedaan om de visserij weer nieuw leven in te blazen. Een briefwisseling tussen de Stichting voor de Nederlandse Visserij en het gemeentebestuur van Terschelling gaat in op een eventuele wederopbouw van de Noordzevisserij op Terschelling. Het bestuur probeerde door een krachtige impuls in de plaatselijke visserij vooral de precaire werkgelegenheidssituatie te verbeteren. Er moest dan, wilde de visserij levensvatbaar zijn, een geheel nieuwe vloot worden gebouwd. Men zag echter al spoedig in dat het eiland, evenals in het verleden, ook nu te kampen zou hebben met de problemen van aan- en afvoer van vis. Ook het Landbouw Economisch Instituut zag in 1948 weinig heil in een nieuw begin.³ Een in 1951 opgericht 'Fonds ter behartiging van de visserijbelangen op Terschelling' boekte weinig succes. Hetzelfde gold voor een plaatselijk initiatief om met behulp van gemeentelijke subsidies de visserij te doen herleven. Men stelde voor de visvangst te combineren met een directe verkoop aan de consument! Kapitaalgebrek en de zuigkracht van de weer opbloeiende koopvaardij waren onder meer de oorzaken van het mislukken van deze poging. Maar ook de concurrentie van (vooral) Urkers en het ontbreken van voldoende

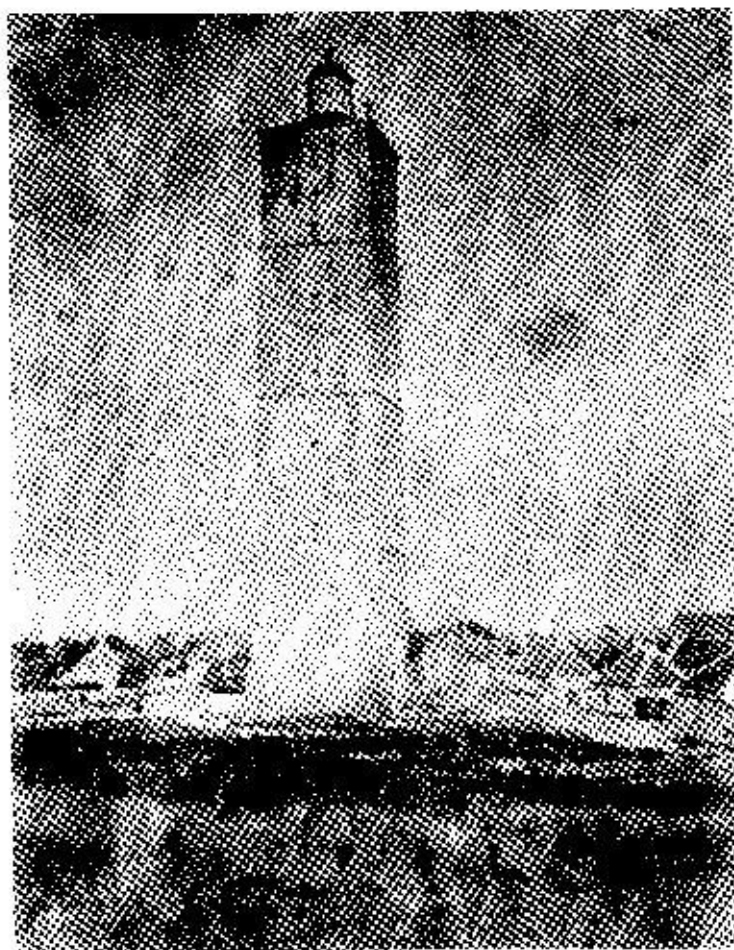
de plaatselijk initiatief deden alle pogingen om de eigen visserij te doen herleven in onverschilligheid en apathie verzanden. De opkomst van het massatoerisme vanaf 1958 tenslotte gaf de genadestoot aan het laatste restje belangstelling voor dit bedrijf. Men sprak er niet meer over, een heropleving van de visserij leek op Terschelling achterhaald.

In de jaren rond 1970 toen quotering en vangstbeperking hun intrede deden was het begrip Terschellinger visserij, een halve eeuw daarvoor nog een essentieel element in de eilander economie, vergeten en als anachronisme door de nieuwe economische ontwikkelingen van na de oorlog achterhaald en ondergesneeuwd.

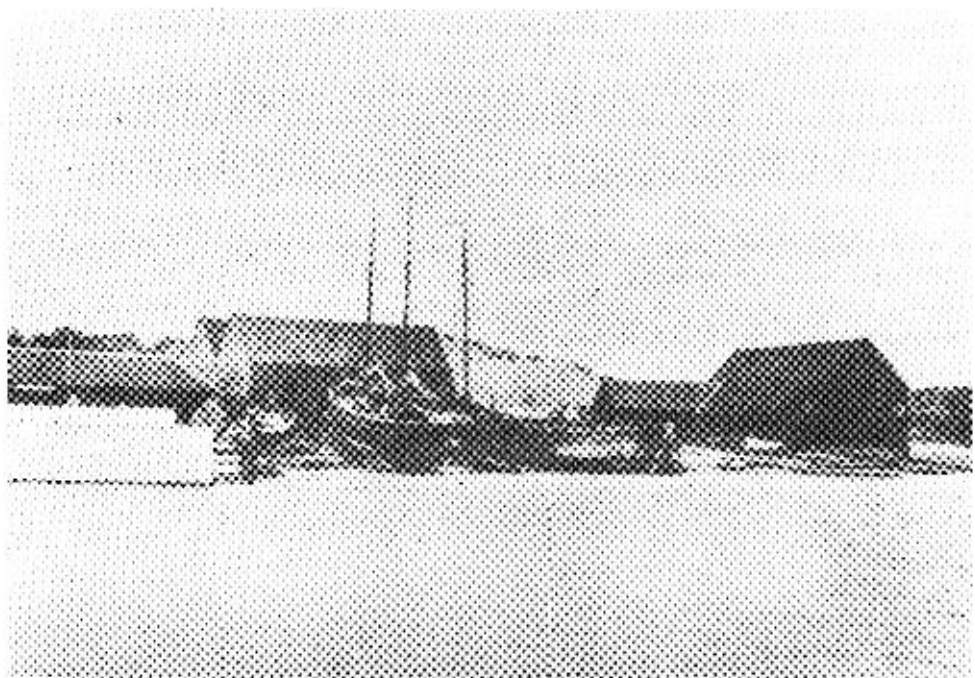
1 Verslag over 1916 van de Visserij-inspectie.

2 A.W. Schippers - De standplaatsfactoren der grote haringvisserij. Vlaardingen 1927.

3 L.E.I. - Een sociaal-economisch onderzoek naar de landbouw op Terschelling, Den Haag, 1937.



De Brandaris in 1895. Op het terrein in de voorgrond bouwde de woningbouwvereniging 'Pierre Louis' vanaf 14 juli 1908 twintig arbeiderswoningen, het eerste uitbreidingsplan van West van enige omvang. (foto Duij)



De scheepshellingen van de gebroeders Krol en die van Amels in het oostelijke havengebied van West-Ferschelling in het begin van deze eeuw.

De blazer T.S. 9 'Riepel' gefotografeerd tijdens het binnenvaren van de haven van West-Ferschelling. (foto Duijf)



10. Samenvatting en conclusies

De opkomst, bloei en langzame ondergang van de Terschellinger visserij – in de voren van eigen kustvisserij en visserij voor vreemde reders – zijn sterk verbonden met de grote economische processen die plaatsvonden in de kerngebieden van Westeuropa. Deze processen, verbonden met de Industriële Revolutie (1850-1870) en met de opkomst van het moderne kapitalisme (1870-1914) hadden verstrekkende gevolgen voor de Nederlandse samenleving en ook voor Terschelling, dat als een barometer deze processen registreerde. De grote economische processen bedreigden de bestaansbronnen van het eiland: de (zeil-)koopvaart, de landbouw en de strandrijderij. Een sterke bevolingsgroei begeleidde én versterkte deze processen, zowel in de kerngebieden als in de andere gebieden van ons land; in vele streken leidde deze groei tot een zware druk op de cultuurgrond.

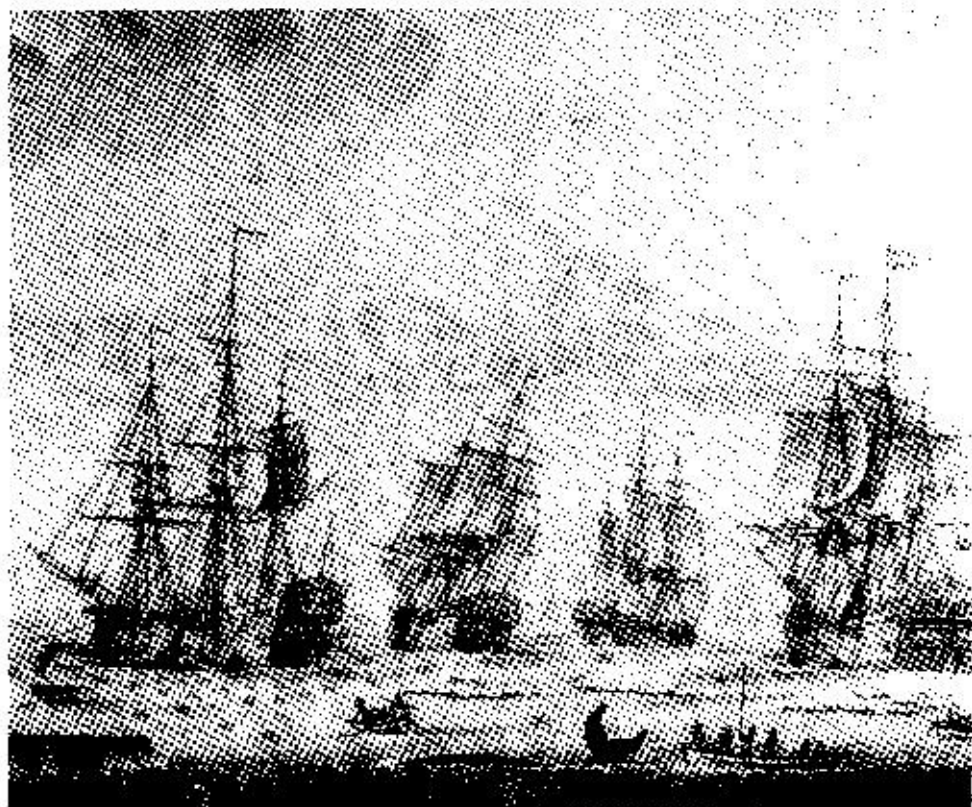
Dok op Terschelling treden na 1850 toenemende spanningen op in de agrarische sector, die steeds minder mensen kan opnemen. Na 1850 wordt de zeevaart voor steeds meer mensen de belangrijkste bestaansbron. Op Westerschelling en in Midlands, waar het zeeliedenelement vanouds zeer sterk is vertegenwoordigd, neemt het aantal zeelieden sterk toe, maar ook in de andere dorpen en gehuchten worden de boeren gemiddeld overtroffen door zeelieden en hun gezinnen. Een groot aantal zeelieden laag er niet in boer te worden.

De zeelieden varen voor een groot deel in de grote vaart in dienst van rederijen in Amsterdam en Rotterdam. Vele anderen varen echter tijdelijk, gedurende de zomervakanties, op de houtslippers naar de Oostzee en de Bothnische Golf. Juist deze categorie ongeschoolde zeelieden was, evenals de boerenbevolking, in hoge mate aangewezen op neveninkomsten in de winter! Zij vonden deze in de strandrijderij, berging van schepen en scheepsladingen. Dit bond hen aan Terschelling!

Al dus leverde een groot deel van de Terschellinger bevolking diensten aan de maritieme ondernemingen in het kerngebied van de Nederlandse economie. Maar de overgang van de zeilvaart naar de stoomvaart, die zich voltrok in het tijdperk van de industriële revolutie en nog sterker in de periode van het moderne kapitalisme – trof het eiland zwaar. Deze overgang ging gepaard met lage gages, waarvan vooral de lagere bemanningsleden van de koopvaardij het slachtoffer waren. Een groot deel van de Terschellinger zeelieden, vooral de seizoenvarenden – was ongeschoold. Daarom zagen vele zeelieden uit naar andere bestaansbronnen. In die periode werd ook de strandrijderij aangetast: de stoomschepen strandden minder frequent dan de zeilschepen.

In dit kader moeten we ook de opkomst van de kustvisserij zien, doch evenzeer tegen de achtergrond van de nationale opleving van de visserij, die zich vooral na 1865 krachtig doorzette. De visserij van Holland profiteerde van het kort tevoren aangelegde netwerk van de sterk verbeterde verbindingen met buitenlandse bevolkingscentra. De grote vraag naar een eiwitrijk produkt, dat goedkoper was dan vlees en de sterk verbeterde afzetmogelijkheden begunstigden de enorme expansie en modernisering van de visserij. Deze vond plaats in de oude visserijhavens, in gebieden met een kwijpende visserij en ook in perifeer gelegen gebieden waar deze bedrijfstak allang was ondergegaan na een bloeiperiode in vroeger tijden. Zo ook op Terschelling dat in vroeger eeuwen een belangrijke visserij had gekend.

In 1869 vertrekken vele mensen van Terschelling naar Noord-Amerika ten gevolge van de zware druk in de agrarische sector, de laagconjunctuur in de scheepvaart en het gebrek aan vertrouwen in nieuwe bestaansbronnen. Maar in dat jaar is de kustvisserij



Zeventiende eeuwse walvisvaarders (I. Mooij, 1833).

al in opkomst als bestaansbron voor vele zeelieden die steeds minder verdienen in de seizoen vaart op de Oostzee en de strandrijderij in de wintermaanden. Deze eigen visserij profiteert van de aanmerkelijk verbeterde verbindingen met Harlingen en, via deze plaats, met Holland en het buitenland. Schaaldieren en vis vinden hun weg naar verre afzetmarkten.

In de eerste fase, van ongeveer 1860 tot 1885, verschatte de kustvisserij redelijke welvaart, maar daarna doemden slechte vangsten, lage prijzen en zware concurrentie de deelnemers aan deze onderneming tot een karig bestaan. Een belangrijke handicap was voorts de grote afstand tot de visafslagen en afzetmarkten in het algemeen, waardoor de bedrijfskosten aanzienlijk verhoogd werden. Ook omdat de vissers de strandrijderij in hoge ere hielden werden geen investeringen gedaan in moderne, goed uitgeruste schepen die grotere tochten konden maken. Men viste op het Wad en aan de Noordzeekust.

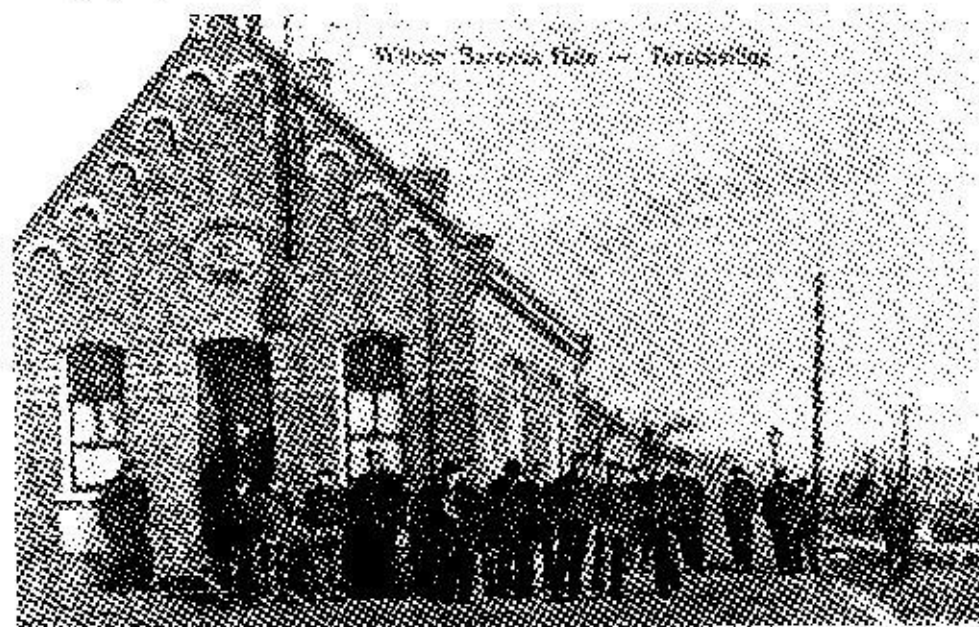
Van 1885 tot 1914 leidde de kustvisserij een kwijnend bestaan. Omstreeks 1911 overwoog de gemeente Terschelling zelfs de 'ophoffing van de vissersstand'. Van aanvankelijk primaire bestaansbron verviel ze in de periode 1885-1914 tot een secundaire bestaansbron van onder meer zeelieden en van de grote massa's mannen die 's zomers op de Duitse en Hollandse loggers voeren. Daarmede volgde de eigen kustvisserij het vanouds bestaande patroon van beroepcombinaties: boer-zeeman, boer-visser, boer-ambachtsman, zeeman-visser, zeeman-strandrijder, boer-strandrijder. Dit patroon verhinderde investeringen in de vissersschepen en specialisatie. Slechts kort en

beperkt legde men zich toe op de bouw van wat grotere schepen. De kleine groep beroepsvissers die in deze periode leefde en die hun hoofdinkomsten uit de visseryj verwierven kwam niet tot verdere specialisatie en vormde in de jaren 1885-1914 een categorie mensen die in zeer bekoefte omstandigheden leefden.

De haringvisseryj in den vreemde, die van 1885 tot 1914 heel vele eilanders werk en brood verschafte was geworteld in de ongunstige situatie in de koopvaardij, in de armoedige kustvisseryj en eveneens in de oververzadigde landbouwsector, die in de periode 1877-1895 bovendien een crisis moest doorstaan. Maar tevens trokken de haringvissers af op de goede lonen die in die jaren elders betaald werden als gevolg van goede prijzen voor de gevangen vis. Daarbij had de bevolking een sterke voorkeur voor de snel opkomende visseryj in het Unterwesergebied, waar de lonen hoger lagen dan in Nederland. Ook deze haringvisseryj, die in de lente, zomer en vroeger herfst plaatsvond, leidde niet tot het ontstaan van een eigen Terschellinger visseryj, hoewel men volop gelegenheid had kennis te maken met nieuwe schepen en vangstechnieken. De vissers vielen 's winters terug op de strandrijderij, de boerderij of de kustvisseryj op schamele vlotjes. Als zodanig sloot de haringvisseryj goed aan bij de houtsleepvaart: 's zomers varen voor vreemde rederijen, 's winters thuis.

Kenmerkend is dat maar weinig Terschellingers het tot loggerschipper brachten en dat de speciale cursussen die de Zeevaartschool sinds 1900 aan vissers gaf geen succes boekten. Uit de gemeenteverslagen blijkt dat men de haringvissers altijd zag als koopvaardijmatrozen die tijdelijk ander werk deden. Uit onze studie bleek dat vele Oosterschellinger haringvissers zonen waren van zeelieden die er ook niet in geslaagd waren een boerderij te vinden. Op Westerschelling schakelden vele ongeschoolde seizoenzeelieden en hun zonen over naar de haringvisseryj. Na 1900 gingen vele haringvissers terug naar het oude beroep, toen de koopvaardijgagen beter werden.

Hoe weinig perspectief de beroepscombinaties en tijdelijke beroepen boden blijkt wel in vergelijking tot de geschiedenis van de Urker vissers. Terwijl alle Zuidzeevissers,



Het Wachthuiske (Wakend Oog) in het begin van onze eeuw.

waaronder vele Markers, in de periode 1898-1910 de Noordzeevervisserij in de steek lieten, bleef een aantal Urkers doorvissen. In de hausseperiode 1912-1916 verdienden zij daardoor veel geld en daarmee legden zij de basis voor een goede toekomst met moderne en grote schepen. Deze Urkers waren ook sterk aan hun eiland gebonden en kenden daar eveneens geen alternatieve werkgelegenheid. Op Terschelling liet men deze kansen liggen en koos steeds voor de beroepencombinatie.

Na 1918 wordt de kustvisserij steeds meer een gelegenheidsvisserij, terwijl de beroepsvisserij langzaam ten ondergaat. Voordat dit zich voltrokken heeft kondigen de problemen van verpaupering en werkloosheid zich al aan.

Uit mijn studie kwam sterk naar voren dat de visserij – zowel de plaatselijke als de visserij in den vreemde – een overbruggingsfunctie had in het proces van de overgang van de zeilvaart naar de stoomvaart. Vele Terschellingers bleven in de periode 1865-1910 hangen in de seizoenzeilvaart en de strandrijderij en accepteerden de vernieuwingen van de industriële revolutie en de kapitalistische periode daarmee in wezen niet. De bestudering van de monsterrollen wijst uit dat de Terschellinger vissers in den vreemde deel waren van een grote schare mensen uit gebieden met een armoedige landbouw dan wel een zeer gebrekkige kustvisserij. In wezen waren de vele honderden Terschellingers die de Duitse en Nederlandse reders dienden gastarbeiders die, tezamen met Westfalers, inwoners van armoedige Zijde dorpen, van overbevolkte Zuiderzeeplaatsen enz., de plaatsen innamen van de autochtone bevolking die in de opkomende havens en industrieën ‘moderner’ werk vonden. Naar veler overtuiging verrijkt de gastarbeider noch het land waarvan hij afkomstig is, noch dat waarin hij zijn werk doet. Ook de haringvissers in Duitsland en de Rijnmond werden, althans thuis, geen beroepsvissers met een hoogwaardige uitrusting.

De geringe soliditeit van de kustvisserij en de visserij in den vreemde blijkt ook uit de sterk stijgende vertrekcijfers in de periode 1880-1910. Het is waarschijnlijk dat vele vertrokken vissers en gelegenheidsvissers elders wel een solide bestaan opgebouwd hebben. Wijst Knops studie niet uit dat vele eilanders, die geen toekomst op het eiland zagen, elders, ver van huis een welvarend maatschappelijk bestaan opbouwden? Men denke aan de zeelieden die naar de havensteden en Indonesië vertrokken! Dit alles verhindert ons deze primitieve vissers te vonnissen. Denkend aan het eenzame avontuur van een maandenlang verblijf in de kleine ruimten van de loggers en aan het zware slecht lonend werk in de kustvisserij, kan men slechts bewondering hebben voor honderden mannen die, overal gewaardeerd als bekwame zeilers, op deze wijze hun brood verdienden. Maar zij bleven mensen van de kentering van de tijden, geworteld op het eiland en in de tijdelijke zeilvaart en slechts in de laagste rangen dienstbaar aan de nieuwe tijd.

Het toerisme, dat zoveel werkgelegenheid en welvaart bracht kwam voor deze groep mensen te laat en bracht ze in de vergetelheid. Daarom willen we met dit boekje een laat erbetoon brengen aan de ouders, grootouders en overgrootouders van de huidige generaties, die thans op wel veel gemakkelijker wijze het brood verdienen.



*Schipper Schuap van de in
1911 verzane Ender logger
Jacob.*

*Acht Verschellingers lieten bij
deze ramp het leven.*



*Kapt. A. Dekker, gezag-
voerder van het S.S.
'Nicolaas'.*

Reeds maakte men zich geruimen tijd ongerust over het lot van den Duitschen logger Æ 40, thuis behoorende te Emden, aan boord waarvan een 8 tal ingezetenen ter visscherij voeren. De storm van 5 en 6 November deed het ergste vreezen; de kansen van het behoud werden gewikt en gewogen. De hoop steeg weer, dan daalde zij weer als teruggekeerde visschers vertelden van den vreeselijken orkaan, dien zij hadden moeten doormaken. Berichten bleven uit, totdat heden de verpletterende tijding van de reederij kwam, dat het schip met man en muis verongelukt is.

Gezagvoerder was de heer I. Schaap, van Midsland, een jonge man in de kracht van zijn leven; zoowel deze als de andere mannen, waaronder trouwe oppassende huisvaders, laten hunne betrekkingen in diepe droefheid achter.

Met diepe deernis, én voor de jonge levens, die vernietigd werden, én voor het mateloos verdriet, dat deze ramp wederom over het eiland Terschelling uitstort, zal ieder, die een hart in zijn boezem draagt, deze regelen lezen; bij de gedachte aan het wee dat de weduwen en kinderen, oude vaders en moeders treft, van wie velen hun verzorgers moesten missen, zal een zucht van medelijden geslaakt worden.

De namen der verongelukten zijn: Iemke Schaap, schipper, gehuwd, van Midsland. Jan Bonne, stuurman, gehuwd. Ariën Bonne, ongehuwd. Jan Spits, weduwnaar. Jacob Spits, Tijs Schaap, Hessel Klijn, allen gehuwd. Jetze de Beer, ongehuwd; allen te West-Terschelling.

Het krantebericht, waarin vermeld de ramp met de logger A. E. 40 'Jacob', in november 1911, waarbij acht Terschellingens het leven lieten.

MINISTERIE VAN LANDBOUW, NIJVERHEID EN HANDEL.

N^o. 78 *Afdeling* NIJVERHEID.

Bericht op schrijven van

i. *Copenhage*, 14 JANUARI 1915.

betreffende hulp, verleend aan
Nederlandsche visschers.

*Men gelieve hi te overnemen waarbetreffig het
onderwerp, de desbetreffende, het minister en
de afdeling van dit schrijven te versenden.*

Met waardeering werd door de Nederlandsche Regering kennis genomen van Uwe bemoeiingen voor de invrijheidstelling en de verzorging van de Nederlandsche visschers, afkomstig van Duitsche loggers, welke in de maand Augustus 1914 door Britsche oorlogsschepen in den grond zijn geboort.

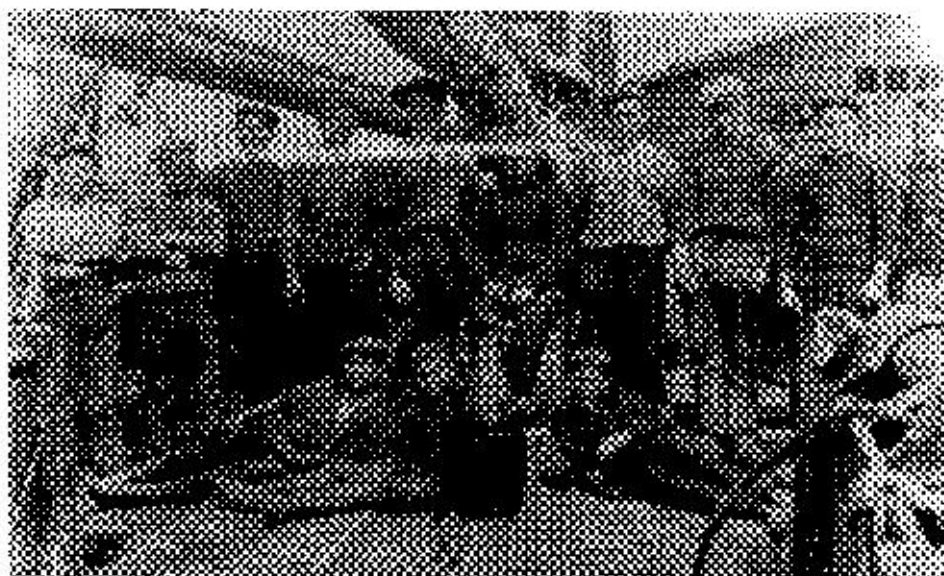
Voor de daarbij door U verleende hulp en betoonde menschlievendheid betuig ik U gaarne mijn bijzonderen dank.

DE MINISTER VAN LANDBOUW,
NIJVERHEID EN HANDEL,



A A N
den heer A. DEKKER,
bezagvoerder van het S.S. "NICOLAAS"
te AMSTERDAM.

Kapt. A. Dekker van de kolenschuit 'Nicolaas' wordt bedankt voor zijn bemoeienissen voor de invrijheidstelling van tien Terschellinger opvarenden van de Braker logger 'Louise'.



De Braker logger 'Louise' in 1914 met op de foto (bovenste rij) Rinse Spits (geb. 1886), Hendrik Tot (geb. 1883), Jan Wisgman (geb. 1874), Eelke de Beer (geb. 1894), Andries Zorgdrager (geb. 1878, schipper), Jacob Kuiper (geb. 1874, stuurman), Tjaard Wortel (geb. 1874), Volkeri Kijpe (geb. 1872), Lucas Kuiper (geb. 1896) en Marcus de Haan (geb. 1878). Onderaan de foto: Drie onbekende Duitse reepschusters/afhouders. In aug. 1914 werd deze logger in de grond geboord door een Engelse kruiser, de bemanning werd aan land gebracht in Edinburgh en vervolgens per trein naar een krijgsgevangenkamp. Na zes weken weer vrijgekomen en per S/S 'Nicolaas' via Harlingen weer thuisgebracht.

Albert Cupido (geb. 1892) een van de laatste nog in leven zijnde vissers die aanmonsuerden voor de haringvisserij. 1909-logger 'Hammelwarden'.



De Terschellinger vissersvloot vanaf 1911.

(Bron: Centraal Visserij Register v/h Min. van Landbouw & Visserij)

T.S. 1. kustvisserij. *De 4 Gebroeders* twee bemanningsleden. Halfgedekte zeilboot. 13 m³ (= 4,58 BRT) Opm.: Een blazer om schelpdieren, rog en bot te vissen op de Waardgronden en tussenliggende vaarwaters. (de Zuiderzee) ingeschreven op 28-9-1911: 14-12-1924 verkocht aan Pieter Lettinga onder de naam *Nelly*. 17-7-1931 naar Harlingen vertrokken. Bemanning: twee koppen, in 1924/25: drie koppen.

Opnieuw ingeschreven op 3-6-1933, de open zeil- of roeiboort *Frisa*. Inhoud: 1 m³ (= 0,35 BRT). Drie koppen. Eig.: M. Sparling. Bot- en schelpdiervisserij. Doorgehaald 9-2-1934, bijboot van TS 68.

Nieuw ingeschreven 10-1-1934. Open zeil- en roeiboort *Plaat*. Inh.: 1 m³ (= 0,35 BRT). Eig.: Chr. Kuyper. Verkocht op 1-3-1935 aan Klaas Reedeker. Op 24-8-1940 doorgehaald en gesloopt.

- **12-4-1941.** Open roeiboort *Daniël*. Inh.: 3 m³ (= 1,05 BRT) van Steven Stobbe, op 23-11-1947 in het nieuwe register ingeschreven. Gesloopt op 16-5-1955, daarna nog tot 8-3-1965 als nieuwe sloep ingeschreven.

T.S. 2. zee- en kustvisserij. *De Jonge Simon* drie bemanningsleden. Halfgedekte platbodem (blazer). Brutoinhoud 37/17 m³ (= 13,04 BRT) Eig.: J.S. Drijver. Een blazer voor de Noordzeervisserij en om garnalen en schelpdieren mee te vissen binnengaats. Ingeschreven 27-9-1911.

- **10-2-1916:** kustvisserij. *Vrouw Neeltje*, open zeil- of roeiboort. Inh.: 2 m³ (= 0,70 BRT) Bemanning: een. Eigenaar: Hendrik Schroor. (Hinke Doedel) Bot-, schol- en schaaldierervisserij.

- **14-5-1923:** open zeil- of roeiboort *De Twee Gebroeders*. Inh.: 1 m³ (= 0,35 BRT) Eigenaar: Albertus Wiegman. Bot- en schelpdiervisserij. Doorgehaald en gesloopt op 24-8-1940.

- **10-4-1941:** open roeiboort *Martha*. Inh.: 3 m³ (= 1,05 BRT). Bemanning: twee koppen. Eigenaar: A. Zeeders. Kustvisser. 23-10-1947 doorgehaald, verkocht naar Rotterdam.

T.S. 3.: Ingeschreven 27-9-1911 als halfgedekte platbodem (blazer) *De Twee Gebroeders*. Bemanning: drie koppen. Inhoud 25/11 m³ (= 8,81 BRT). Eig.: P. Kuyper. Een blazer om schelpdieren mee te vangen op de waarden van Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog. 7-4-1921 naar Oudorp verkocht.

- **4-10-1922:** Kustvisserij. *De Twee Gezusters*, 2 m³ (= 0,70 BRT), open roeiboort voor één man. Eig.: Pieter Kuyper. Visserij op bot en schar. 5-7-1927 verkocht.

- **29-3-1938 - 15-4-1941:** Open zeil- en roeiboort *IJstroom*, inh.: 2 m³ (= 0,70 BRT). Eigenaar: P. de Vries. Bot- en schelpdiervisserij.

- **7-4-1941:** open zeil- of roeiboort *Jacobus Sijbrand*, 1 m³, Sijbrand Stobbe. kustvisserij; doorgehaald 23-5-1944 en op naam van dezelfde eigenaar een nieuwe zeilboot ingeschreven onder dezelfde naam. Bemanning: drie koppen. Inh.: 6½ m³ (2,29 BRT) 'Vist op van alles en nog wat'. 1965 doorgehaald.

T.S. 4.: zee- en kustvisserij. Halfgedekte platbodem *De Negen Gebroeders*. Bemanning: drie koppen. Ingeschreven 16-11-1911 37/17 m³ (= 13,04 BRT) Eig.: Wed. Sijbrand-Dijker. Noord- en Waddenzeevisserij. 3-2-1933 doorgehaald.

- **23-3-1933 - 3-1-1940:** open zeil- of roeiboort *Annie*, 3 m³ (= 1,05 BRT). Eigenaar P. Doeksen. Visserij op de waarden. Stukgeslagen.

- **16-7-1940 - 25-2-1942:** zeilboot met hulpmotor. *Griend*, 5 m³ (= 1,8 BRT) 13 pk. 'Kromhout'-diesel. Bemanning: twee koppen. Eig.: A.C. Meyer. Botvisserij. Ver-

kocht naar Groningen.

- 25-2-1942: zeilvlet *Griend* (tevorens bijboot van TS 4) eigenaar: idem. Bemanning: twee koppen. Vissen met haakjes, stootjes en beugelvisserij in en nabij de haven.

T.S. 5.: Ingeschreven op 27-9-1911 voor de kustvisserij, de halfgedekte zeilboot, bemanning: twee koppen. Inh.: 10 m³ (= 3,52 BRT). Een aak om bot en schelpdieren binnengaats te vissen. Juni 1918 doorgehaald.

- 13-11-1920 - 24-8-1940: nieuw ingeschreven de bijboot van de TS 19, de open zeil- en roeiboort *Nooitgedacht*. 1 bemanningslid. Inh.: 1 m³. Arie Furen. Botvisserij.

- 3-4-1941: open roeiboort *Neeltje*, 1 m³, 1 bemanningslid. Eig.: Eelke de Beer. Bot- en schelpdiervisserij.

T.S. 6.: zee- en kustvisserij. De halfgedekte platbodem *Vertrouwen*, 37/17 m³ (= 13.0 BRT) Drie à vijf koppige bemanning. Eig.: Jurriaan Kuiper. Blazer. Voor de Noordzeevisserij: drie man, voor de kokkelvisserij: vijf man.

- 6-12-1929: nieuwe eigenaar Klaas Visser. Bemanning: 1 man. 15-12-1932. Vanaf 1924-1929 vrijwel gehele winterperiode drie man aan boord.

- 15-12-1932 - 30-10-1934: Oepke Starrenburg/G. Kuiper - halfgedekte zeilboot *Zwagertrouw*, 6 m³, twee bemanningsleden. Botvisserij.

- 30-10-1934 - 24-8-1940: Oepke Starrenburg - open roeiboort *Maria*, 1 man, inhoud: 1 m³. Bot- en schelpdiervisserij.

- 17-4-1941 - 23-10-1947: halfgedekt zeilvaartuig *Bries*, inh.: 27/12 m³ (= 9,52 BRT) eig.: P.H. Doeksen. Bemanning: drie koppen. Bot- en schelpdieren.

T.S. 7.: ingeschreven 29-11-1911 halfgedekte platbodem (botter) *De Jonge Albert* voor de zee- en kustvisserij. Botter. Eig.: Klaas van Urk. Inh.: 53/24 m³ (= 18,7 BRT). Bemanning: drie koppen. Noord- en Zuiderzeevisserij. 4-9-1916 doorgehaald.

- 20-11-1916 - 28-5-1923: halfgedekte platbodem (blazer) 32/15 m³ (= 11,27 BRT) *Maria*. Eigenaar: A. Schaap, later N.V. Maatschappij voor Schelpdierenteelt 'De Waddensee'. Schelpdierenvangst.

- 29-1-1924 - 13-11-1936: open roeiboort *Aaltje*, 1 m³, bot- en schelpdiervisserij. Eig.: D. Bos, later D. Kooyman.

14-11-1936 - 22-4-1938: nieuwe roeiboort met dezelfde naam.

22-4-1936 - 23-10-1947: *Aaltje* opnieuw ingeschreven.

T.S. 8.: open zeilboot *Wiemkje* (kielboot om kokkels en mosselen mee te vissen). Eig.: W. Kaale. Inh. 5 m³ (= 1,8 BRT). Bemanning: drie à zes koppen, meestal vier, 4-2-1933 verkocht naar Alkmaar.

4-2-1933 - 10-5-1933: nieuw ingeschreven, *Wiemkje*.

13-9-1933: open roeiboort *Antje*, 1 m³, Eig.: Heert Schroor, bot- en schelpdiervisserij.

T.S. 9.: halfgedekte platbodem (blazer) *Zwaluw*, bemanning: drie à vier man. Eig.: Jan de Beer. Schelpdiervisserij (3 man), kokkelvisserij (4 man) 25/11 m³ (= 8,81 BRT) doorgehaald op 12-8-1924.

- 24-5-1928 - 8-3-1934: halfgedekte platbodem *Riepel*, 33/15 m³ (= 11,6 BRT) Eig.: A.C. Meyer. Mosselvaartuig bemand door twee man.

- 1-3-1934 - 9-1-1939: open roeiboort *Vertrouwen*, 1 man, 1 m³, Lucas Kuiper, bot- en schelpdiervisserij. Stukgeslagen.

- 21-4-1941 - 23-10-1947: open roeiboort *Antje*, 2 m³ (= 0,70 BRT) Eigenaar: Jetze de Beer, bot- en schelpdiervisserij, tevorens bijboot van TS 33.

T.S. 10.: Ingeschreven 20-10-1911. Halfgedekte platbodem *de Duif*, 1 man 27/12 m³ eigenaar: Roelof Veldhuizen. 1913 naar Wonseradeel.

- 13-11-1913 - 23-8-1940: open roeiboort *Aaltje*, 1 man, 1 m³ (= 0,35 BRT) Eig.: C. Kuiper. Schelpdier- en botvisserij.

- 21-4-1941 ingeschreven *Rob*, 2 m³ (= 0,70 BRT), bemanning: twee man. Eig.: Jelle Spi.
- T.S. 11.: Ingeschreven 26-9-1911 open roeiboort *Neeltje*, 1 man, 2 m³ (= 0,70 BRT) Eig.: Cornelis van Rees. Schouw- of vletje voor palingfuiken. Jan. 1917 gesloopt.
- 29-12-1916 - 10-2-1921: open roeiboort *Christina*, 1 man, 1 m³, eig.: Willem Stobbe. Bot- en schelpdiervisserij.
- 6-6-1928 - 3-2-1933: open zeil- of roeiboort *Jan*, 1 m³, 1 man. Pieter Kat.
- 28-5-1934 - 24-8-1940: open zeil- of roeiboort *Winie*, 1 m³, twee koppen. Eig.: J. de Beer. Bot- en schelpdiervisserij.
- 5-5-1941 open roeiboort *Noordster*, 1 m³, twee koppen, Eig.: Hendrik Spits.
- T.S. 12.: Halfgedekte platbodem *Vrouw Antje*, drie koppen 37/17 m³ (= 13,0 BRT). Eig.: W. van Keulen. 1913 verkocht.
- 7-6-1920 - 23-8-1940: open roeiboort *de Jonge Jan*, twee koppen, 1 m³, Eig.: Jan van Keulen, heette later *Wilhelmina* en op 9-11-1931 doorverkocht aan W. de Beer.
- 8-5-1941: open zeilsloep *Cornelia*, 2 m³, twee koppen. Eig.: C. Bloem. Vis- en schelpdierenvangst nabij de haven.
- T.S. 13.: halfgedekte platbodem (blazer) *Werklust* met drie man, die in 1920 een motor kreeg 79/36 m³ (= 27,8 BRT). Eigenaar: R. de Beer. Noordzeevervisserij en binnengaatsse visserij op rog en schelpdieren. 24-1-1941 doorgehaald, doch opnieuw ingeschreven, met 40 pk Ford motor tot 1-9-1961.
- T.S. 14.: halfgedekte platbodem *Twee gezusters*, blazer voor de palingvisserij. Eig.: Albert Wiegman. 25/11 m³ (= 8,8 BRT), 1 man. Op 19-3-1919 verkocht (Wieringen).
- 13-11-1920 - 10-2-1921: open zeil- of roeiboort *Annie*, 1 man, 2 m³, eig.: Jan de Beer, van 1923-1928 bij IJbrand Lettinga.
- 30-5-1928 - 26-8-1940: open zeil- of roeiboort *Zwerfer*, 2 m³, 1 man, bot- en schelpdiervisserij. Eig.: A. Wiegman.
- 1941/1942: open houten roeiboort *Rob*, 1 m³, 1 man, I. Bloem.
- 20-8-1942: houten zeilaakje *Rob*, zelfde eigenaar.
- T.S. 15.: open zeilboot *De Vier Gebroeders*, twee koppen, Inh.: 5 m³ (= 1,7 BRT) voor 1911 de *Sophia* van C. Gorter. Na 1918 eigendom van J. Klijn. Kielboot voor kokkel- en mosselenvangst. Vanaf 1926 heette dit bootje *de Jonge Steven* van D. Kind. 6-2-1933 gesloopt.
- 7-12-1933 - 24-8-1940: halfgedekte zeilboot met motor, 4 m³ (= 1,40 BRT) twee koppen van Klaas Tot. Viste op garnalen en schelpdieren.
- 27-6-1941: houten zeilboot *Vertrouwen* van Lucas Kuyper, twee koppen, 1 m³.
- T.S. 16.: open zeilboot *Grietje*, twee koppen, 2 m³, was aanvankelijk eigendom van Arie Drijver, later van C. Ree. Schouw- of vletje voor de palingvisserij. Gesloopt op 23-5-1934.
- 17-9-1934: motorvlet *Vrouw Maria*, 3 m³, twee koppen, Jan Rijkeboer. Bot- en schelpdiervisserij tot 21-10-1940, toen zonder motor en na 9-5-1942 de T.S. 30.
- 6-4-1944: motor- en zeilvaartuig *Maria*, 20 pk motor, 5 m³ (= 1,8 BRT) twee koppen. R. en C. Rijkeboer, visserij met hoeken en netten. 23-10-1947 naar Amsterdam verkocht. De T.S. 16 was de laatste bedrijfsmatige vissersboot, die bij de laatste registerherziening op Terschelling was overgebleven.
- T.S. 17.: open zeilboot *de Jonge Andries*, 1 man, 2 m³ (= 0,70 BRT) Eigenaar: Andries Roos; vissersvletje in 1917 verkocht.
- 24-3-1917: halfgedekte platbodem (blazer) *Aphina*, twee koppen. Eigenaar: P. Krul na 1932. G. de Beer 21/10 m³ (= 7,4 BRT) schelpdieren-, bot en garnalen. Uitgeschreven in 1932.

- 16-5-1922 – 23-8-1940: snak *De Zes Gebroeders*, 1 man, 1 m³. G. de Beer, visserij in en nabij de haven.
- 30-8-1941: open zeil- of roeiboot. Eigenaar: A. Furen. Tevoren de T.S. 5.
- T.S. 18.: blazer 17/8 m³ (= 5,99 BRT) *de Vier Gebroeders*, twee koppen, A. Drijver, daarvoor C. Ree, schelpdierenvisserij. Na 7-2-1924 zee- en kustvisserij onder de naam *Vrouw Neeltje*, twee koppen, Jan de Beer, schelpdieren- en rogvisserij, doorgehaald 1936.
- 18-5-1936: open roeiboot *Vrouw Neeltje*, 1 m³, 1 man, Jan de Beer, botvisserij.
- T.S. 19.: tot 1917 blazer voor de zee- en kustvisserij van M. Knop daarvoor eig. van P. Lettinga. 35/14 m³ (= 12,3 BRT). Drie koppen.
1917/1918 aakje van 28/13 m³ (= 9,87 BRT) twee koppen, Heert Schroor, een aakje voor de schelpdiervisserij. Doorgehaald 6-8-1930.
- 27-9-1930: halfgedekte platbodembboot (blazer) *De vrouw Jetske* 35/14 m³ (= 112,3 BRT), twee koppen, Simon Wiegman, rogvisserij, na 1942 motorblazer en gemiddeld twee-vier koppen, ook andere vis- en schelpdieren. Doorgehaald 1946.
- T.S. 20.: kustvisserij *de Zeemeeuw*, halfgedekte zeilboot, twee koppen, 6 m³ (= 2.11 BRT). Berend de Haan, schelpdiervisserij. 1917 verkocht.
- 7-12-1916: halfgedekte zeilboot *Zwaluw*, twee koppen, 2,5 m³ (= 0,88 BRT) J. Klijn, sloep voor schelpdieren-, bot-, scholvisserij op de waardgronden.
- 25-3-1924 – 4-2-1933: open vletje *Perge*, 0,5 m³, twee koppen. Bot- en schelpdiervisserij. G. Doeksen. Verkocht naar Harlingen.
- 10-12-1934 – 6-10-1941: open zeil- of roeiboot *Zuidwal*, 1 m³, 1 man. C. Kuyper. Schelpdieren in en nabij de haven.
- 12-3-1942: open zeil- of roeiboot *Jettie*, 1 m³, twee koppen. Jetze de Beer. Hoekjes- en stootjesvisserij.
- T.S. 21.: open roeiboot *Marie I*, twee koppen, 2 m³, Ariën Starrenburg, vlet voor bot- en schelpdierenvisserij. 19-4-1934 doorgehaald en gesloopt.
- 25-2-1935 – 16-7-1938: zeilboot *Klaas* van C. Kuyper, 2 m³, 1 man, bot.
- 16-7-1938 – 27-8-1940: roeiboot *Fita*, 1 man, botvisserij, 2 m³.
- 24-12-1941: stalen motorkotter (bouwj. ± 1910) *De Goede Verwachting* met 12 pk Deutz-Brons motor, drie koppen, 50 m³. Oepke Starrenburg, komvisserij, garnalenvisserij, hoekwant, raamkuil. Verkocht op 18-1-1946. Op dezelfde datum van dezelfde eigenaar werd een open roeiboot ingeschreven met twee koppen, dezelfde naam, 2,5 m³, hoeken, nettvisserij etc. Bouwj. 1942.
- T.S. 22.: open roeiboot *Maria II* – A. Starrenburg, 2 m³, twee koppen, vletje voor schelpdierenvisserij.
- 28-4-1922 – 27-4-1923: halfgedekte platbodem *Grietje*, twee koppen, 16 m³, schelpdiervisserij.
- 19-5-1928 – 19-4-1934: open zeil- of roeiboot *Maria*, 1 m³, twee koppen, Ariën Starrenburg, bot- en schelpdierenvisserij.
- 7-3-1935: open zeil- of roeiboot *de Jonge Jan*, 1 m³, 1 man, Jan van Keulen, bot- en schelpdiervisserij.
- T.S. 23.: halfgedekte platbodem *de Twee Gebroeders*, gesloopt 1915. 37 m³, (= 13,0 BRT) (blazer) vervolgens verschillende roeiboten tot 3-2-1942, allen voor de bot- en schelpdiervisserij, o.m. Hendrik van Rees met de *Wega*.
- T.S. 24.: zee- en kustvisserij, halfgedekte platbodem *De vier Gebroeders*, 37/17 m³ (= 13,04 BRT) drie koppen, G. Bakker. Een blazer voor de Noordzee- en Zuiderzeevisserij.
- 4-4-1914 – 3-11-1920: open zeil- of roeiboot *Zeemeeuw*, twee koppen, 4 m³. Zorg-

drager en Cupido. Bot- en scharvisserij.

– 16-5-1929: open zeil- of roeiboort *Japke*, 2 m³, 1 man, Pieter de Boer. Bot- en schelpdiervisserij in de haven van Terschelling en op de Waardgronden.

T.S. 25.: open zeilboot *Jan*, 1 man, 3 m³, Casper Spits. Vletje voor de botvisserij. 3-11-1920 gesloopt.

– 4-9-1929 – eind 1947: open zeil- of roeiboort *de Jonge Willem*, 2 m³, 1 man. Willem Bloem.

T.S. 26.: open zeilboot *Trijntje*, een tot vijf koppen. 3 m³. Klaas Knop. Bot, kokkel (1-5 man) en mosselvisserij (3 man). 3-1-1921 stukgeslagen. Nieuw ingeschreven tot maart 1924, daarna van 26-11-1930 – 16-7-1946 de halfgedekte kielboot (Stavense jol) *Dina* 21 m³ van H.J. de Feyfer.

– 16-7-1946: motorvaartuig *Willem Barentsz*, 35 pk, 108/10 m³ (= 38,1 BRT). Drie koppen. H.J. de Feyfer. Hoeken en netten.

T.S. 27.: halfgedekte platbodem *Nooit Volmaakt*, twee koppen, 25/11 m³ (= 8,81 BRT). Willem Bloem, blazer om rog en schelpdieren mee te vangen. Heette na 9-4-1929 *de Jonge Jan*, was van G. Bakker; 1947 vervallen.

T.S. 28.: open zeilboot *De Zes Gebroeders*, twee tot vijf koppen, 2 m³, Gerrit de Beer, zeilschip om schelpdieren mee te vissen. Bij kokkelvisserij vijf man bezetting; 3-2-1933 gesloopt.

– 3-4-1935 – 23-10-1947: zeilboot *Albert*, 1 m³, 1 man. A. Wiegman. Botvisserij in en rond de haven. Na 1947 motorboot; doorgehaald 1953.

T.S. 29.: halfgedekte platbodem (blazer) *Vier Gebroeders*, 25/11 m³ (= 8,81 BRT) Ariën Lettinga (okt. 1911) bot, garnalen, rog en schelpdieren. 1918 naar Vlieland.

– 6-6-1918 – 9-9-1924: aak *Zeehond*, twee koppen, 25/11 m³ (= 8,81 BRT) C. Haan.

22-5-1931 – 28-8-1940: open zeil- of roeiboort *De Ster*, 1 m³, 1 man. C. Zeeders.

18-4-1942 – 29-5-1946: open zeil- of roeiboort *Jacob*, 1 m³, twee koppen, na 6 april 1944, motorboot 15/10 m³ (= 5,3 BRT), beide van Theunis Spits. 20 pk Ford T. na 7-5-1946 van Jan Kooyman met de naam *De Loofer*.

T.S. 30.: halfgedekte zeilboot *De Vier Gezusters*, 2,5 m³, twee of vijf koppen. Gerrit de Beer, bot- en schelpdiervisserij, bij kokkels vijf man.

– 18-2-1913 – 10-2-1921: open roeiboort *Onrust* (snakje), 1 man, 1 m³ tot 1916 van Volkert Kuyper, daarna A. Stobbe, bot en schelpdiervisserij.

– 3-11-1924 – 4-6-1928: stoomtrawler *Texel* 533,63/164,56 m³ (= 188,10 BRT) zes koppen, Stoomvaartmij. 'Texel', treilvisserij op de Noordzee; na 1928 sleepboot.

– 1931: motorsloep *Zeehond*, 1 m³, 1 man, F. Bottema.

– 4-4-1935 – 27-8-1940: zeilboot *Alida*, 1 m³, 1 man, Willem Kaale. Visserij op vis en schelpdieren in en nabij de haven.

Vanaf 9-5-1942: zeilvaartuig *Zuidwal*, 3 m³, drie koppen. Visserij met hoeken en stootjes. C. Kuyper.

T.S. 31 tot 3-9-1915 open zeilboot *De Hoop*, twee tot vijf koppen, bij kokkelvisserij vijf koppen, 4 m³, Klaas Reedeker; botvisserij en kokkelvisserij.

– 12-5-1919 – 17-9-1934: stoomtrawler *Stortemelk II*, zeven koppen 125/30 m³ (= 44,06 BRT) N.V. Sleepdienst Stortemelk II. Treilvisserij Noordzee.

– 24-4-1935 – 12-9-1938: zeilboot *Geus*, 1 m³, 1 man, G. Doeksen. Visserij op vis en schelpdieren.

– 22-5-1942 – 23-10-1947: open houten roeiboort *Martha*, 1,5 m³, twee koppen, J. Lieman. Visserij met haakjes en stootjes.

T.S. 32.: open zeilboot *De Meeuw*, twee tot vier koppen, 2 m³, Jan de Beer, schelpdiervisserij tot 1920.

– 18-2-1924 – 6-10-1953: open zeil- of roeiboort *West Aleta*, 1 m³, twee koppen. Arie de Beer. Bot- en schelpdiervisserij.

T.S. 33.: halfgedekte platbodem (blazer) *Vijf Gebroeders*, drie koppen. 79/36 m³ (= 27,85 BRT) Arie de Beer. Noordzee- en kustvisserij. 4-3-1941 doorgehaald. Op 10-5-1941 een blazer van diezelfde naam voor zee- en kustvisserij met drie koppen, 20 m³ (= 7,1 BRT).

T.S. 34.: halfgedekte platbodem (hoogars) *De Onderneming*, twee koppen, 25/11 m³ (= 8,81 BRT) van J. Bakker; 5-1-1915 gesloopt.

7-1-1915 – 5-7-1918: *Zeehond* aak van Jan Haan, 9 m³, twee koppen. Bot, paling en mosselvisserij.

21-5-1918 – 3-11-1920: open zeil- of roeiboort *Alphine*, 2 m³, Pieter Krul, botvisserij in haven en op de waarden.

– 1-5-1935 – 31-8-1940: zeilvlet *Rob*, 1 m³, twee koppen. Jelle Spits, botvisserij.

27-5-1942 – 23-10-1947: open roeiboort *Nelly*, 1 m³, twee koppen. Leendert Zeeders.

T.S. 35.: tot 10-2-1921 open sloep *Zeehond*, 2 m³, twee koppen. A. Wiegman, botvisserij, daarvoor J & C Kuyper.

– 5-6-1935 – 23-8-1940: zeilvlet *Zwerper*, 1 m³, 1 man. C. Kuyper. Botvisserij.

– 5-6-1942 – 23-10-1947: open zeilboot *Jan*, 1 m³, twee koppen. Douwe Tot.

T.S. 36.: open sloep *Maria Cornelia*, twee tot vijf koppen, 5 m³. G. Brouwer. Bot- en schelpdierenvisserij. (bij kokkelvisserij vijf koppen). 3-5-1924 verkocht naar Amsterdam.

– 3-3-1936: motorsloep *Fiat*, 1 man, 2 m³, Gerrit Smit. 23-10-1947 doorgehaald.

T.S. 37.: blazer *de Twee Gezusters*, twee tot drie koppen. 79/36 m³ (= 27,85 BRT) rog-, schelpdieren- en garnalenvisserij. Eigendom van C. Wortel, na 1918 van A. Lettinga, tot 11-11-1936, daarna van IJsbrand Lettinga, deze noemt het schip *de Vijf Gebroeders*. 8-8-1945 eigendom van Bernhardus Jans die er een motor in plaatste. In 1947 verkocht naar Amsterdam.

T.S. 38.: blazer *de Twee Gebroeders* 37/17 m³ (= 13,04 BRT), drie koppen, Simon Wiegman, zee- en kustvisserij, in 1913 als vrachtvaarder gebezigd. Vanaf 1914 tot 2-1-1934 de open zeilvaartuig *Vrouw Grietje*, 4 m³ (= 1,40 BRT) met twee koppen. eig.: Jan Brouwer. Bot- en schelpdiervisserij.

– 24-5-1934 – 23-10-1938: open zeil- of roeivaartuig *de Zes Gebroeders*, 1 m³, 1 man, Jan Brouwer, bot- en schelpdiervisserij.

– 22-6-1942 – 23-10-1947: open roeiboort *Westwal*, 1 m³, twee koppen, E. de Beer, botwantvisserij etc.

T.S. 39.: aak *de Drie Gezusters*, na 1920 *de Drie Gebroeders*, twee man, H. van Leunen, 17/8 m³ (= 5,99 BRT). Na 1920 van Steven Wiegman, rog- en schelpdiervisserij, doorgehaald in 1924. Daarna van Pieter Lettinga (vanaf 3-5-1927) vier koppen, rog- en schelpdiervisserij.

T.S. 40.: blazer *De Jonge Arie*, twee tot drie koppen, 37/17 m³ (= 13,04 BRT). Eig.: W. Drijver, rog- garnalen-, benevens Noordzeevisserij.

Van 26-9-1938 – 3-4-1941: van Eelke de Beer onder de naam *Kater*.

Van 25-6-1942 – 23-10-1947: stalen motorkotter *Dirk*, 65 pk Mercedes motor. P. Leyenaar, visserij met sleepkui? en kor op de Wadden.

T.S. 41.: gesloopt 6-2-1913 het vletje *Nootgedacht*, 4 m³, 1 man. P. Starrenburg. botvisser.

– 22-4-1914 – 24-8-1940: open zeil- of roeivaartuig, *Jonge Arie*, 2 m³, twee koppen, Hendrik Duyf. Bot- en scholvisserij.

– 13-7-1942 – 7-4-1948: open roeiboort *Noordwal*, 1,5 m³, twee koppen, D. Rijke-

boer, haakjes, botnettenvisserij.

T.S. 42.: open zeilvaartuig *Piet*, vijf koppen voor de kokkelvisserij, P. Starrenburg; gesloopt op 7-12-1916.

– 7-6-1916 – 3-11-1920: *Vier Gebroeders*, open zeilvaartuig, twee koppen, 3 m³, A. Stobbe. Zeewier-, schelpdieren, bot- en scholvisserij.

– 14-10-1922 – 24-8-1940: vlet *De Drie Gebroeders* van J. Starrenburg, twee koppen, 2 m³, bot- en schelpdierenvisserij.

– '42-'44: zeilboot *Grietje*, 2 m³, twee koppen. J. Wiegman.

T.S. 43.: Van 12-9-1918 – 5-4-1919: open zeil- of roeivaartuig *Vrouw Antje*, 1 man, 1 m³, vanaf 8-11-1922 van Hendrik van Rees.

7-4-1936 e.v.: open roeiboort *De Proef* van P. Jansen, 1 m³, 1 man, P. Jansen, bot- en schelpdiervisserij.

T.S. 44.: blazer *Voorzorg*, 37/17 m³ (= 13,04 BRT), twee koppen. Eig.: J. Daalder voor de kustvisserij van 1-3-1933 tot 3-5-1937 van J. Lettinga, gesloopt.

– 26-9-1942 – 23-10-1947: open roeiboort *Antje*, 1 m³, twee koppen. Jetze de Beer.

T.S. 45.: open zeilvaartuig *Jan*, drie koppen, 2 m³, J.I. Pals. Botvisserij, 3-11-1920 gesloopt.

– 6-5-1936 – 23-10-1947: zeilboot *Wie Weet*, 1 m³, 1 man. D. Bakker. Visserij op bot- en schelpdieren.

T.S. 46: open roeiboort *Johanna Frederika*, twee koppen, 2 m³. K. Spits, botvisserij; 8-11-1922 gesloopt.

– 30-10-1922 – 24-4-1943: open vletje van dezelfde naam, dezelfde eigenaar, twee koppen, 0,5 m³.

– 18-5-1936 – 24-8-1940: roeiboort *Maria*, 1 m³, 1 man. A. Starrenburg.

– 7-12-1942 e.v.: halfgedekte motorvaartuig *Liberty*, met 20 pk 'Albin' motor, twee koppen, 3 m³. Hein Spits; doorgehaald op 6-10-1953.

T.S. 47.: okt. 1911 – 3-9-1915: vletje *Elisabeth*, 1 man, 2 m³, J.J. Spits, botvisserij.

– 20-3-1916 – 20-10-1922: stoomtrawler *Noordvaarder*, zeven tot tien koppen, 183,99/34,54 m³ (= 64,85 BRT) G. Doeksen. Noordzeetrawler.

– 12-6-1936 – 21-10-1940: motorboot *Liga*, 1 m³, 1 man. Kustvisserij.

– 28-7-1943 – 23-10-1947: open roeiboort *Jonge Henderikus*, 1 m³, twee koppen. C. Kuyper. Visserij met hoeken en stootjes.

T.S. 48.: open roeiboort *Catharina* na 1915 de *Jacoba*, eerst eigendom van Feye Pronker, vervolgens van Jan Wiegman, 2 m³, drie koppen, later een man. Schelpdiervisserij; 3-2-1953 uitgeschreven.

– 3-12-1936 – 15-11-1937: motorbotter *Niets zonder Gods zegen*, 146/66 m³ (= 51,5 BRT) vier koppen. L. Kramer. Noordzevisserij.

– 9-7-1938 – febr. 1943: halfgedekte zeilvaartuig met motor, *Zeehond*, 25 pk. Chevrolet motor, 7 m³ (= 2,46 BRT), twee koppen, bot- en schelpdiervisserij.

T.S. 49.: open sloep *de Vooruitzicht*, twee tot vier koppen. W. de Beer en H. Schroor, schelpdiervisserij w.o. kokkels.

– 14-2-1923 – 9-11-1931: open zeil- of roeivaartuig, 2 m³, 1 man, Willem de Beer.

– 1 maart 1944 – vier tons motorsloep *Maria*, 30 pk Chevrolet motor, 4 ton, vier koppen.

T.S. 50.: open zeilsloep *de Jonge Trijntje*, drie koppen, 2 m³, Piet Bakker, schelpdiervisserij; 7-12-1916 verkocht.

– 16-12-1916 – 5-4-1919: stoomkorboot *Terschelling*, 61 m³ (= 21,5 BRT), zes koppen. N.V. Neptunus te Amsterdam, visserij op schelpdieren.

– 25-7-1921 e.v.: open zeil- of roeiboort *Vier Gebroeders*, 2 m³, twee koppen, Cornelis

van Rees. Schelpdier- en botvisserij.

T.S. 51.: open sloep *de Schrik der Zee*, twee koppen, 2 m³, V. Kuyper, schelpdiervisserij, was T.S. 8, 9-12-1917 vervallen.

– 9-7-1917 – 9-2-1933: open roeiboort *Jantje*, 2,5/1,5 m³ (= 0,88 BRT) Jacob de Jong. Botvisserij.

– 28-2-1944 – 23-10-1947: motorvaartuig *Boutine*, 6 ton, H.J. Weever.

T.S. 52.: blazer *de Jonge Arie*, 17/8 m³ (= 5,99 BRT), drie koppen. H. Bloem, schelpdierenvisserij, 4-4-1941 doorgehaald, vervolgens tot 12-5-1942 de zeilblazer *de Jonge Cornelis*, 12 m³, twee koppen, schelpdieren en vis op de Friese Wadden.

– 12-5-1942 – 3-4-1952: open zeilboot *de Jonge Cornelis*, 1 m³, 1 man, Jan Kuyper al in 1947 verkocht.

T.S. 53. 18-11-1911 – 4-10-1918: open zeilsloep *Vrijheid*, 1 man, 2 m³. Dirk Wortel, visserij op schelpdieren.

– 13-8-1918 – 24-8-1940: kielvaartuig *Zuster*, drie koppen, 70 m³ (= 24,67 BRT) van P. Smit en I. Kooyman, schelpdiervisserij op Noord- en Waddenzee werd op 17-6-1926 de *Vrouw Jetske* van S. Wiegman.

T.S. 54. 18-10-1921 – 12-4-1926: open zeil- of roeiboort *Hendrik*, 5 m³, twee koppen, D. de Jong, bot- en schelpdiervisserij.

T.S. 55.: 20-11-1911 – 1920 was dit de T.S. 54. *De Twee Gezusters*, open roeiboort van J.A. Vuurer, 2 m³, twee koppen. Bot- en schelpdiervisserij vanaf 6-11-1939 van P. Kooyman, heette toen *Douwe* en vanaf 10-4-1941 naar H. Helfrich, heette toen *Thijs*.

T.S. 56.: open zeilboot *Jantje* van H. van Rees, 5 m³, drie koppen. Was van 24-12-1916 tot 3-7-1920 *de Vrouw Teuntje* van A. de Beer.

T.S. 57.: open zeilboot *Neeltje*, twee koppen, 4 m³, Jan Haringa, bot- en schelpdierenvisserij. 5-1-1915 gesloopt.

– 9-6-1916 – 10-2-1921: open zeil- of roeivaartuig *de Meeuw*, 2 m³, 1 man, Klaas de Breed na 18-12-1920, van P. Vuuren. Bot- en scholvisserij.

– 9-7-1925 – 23-5-1934: open zeil- of roeiboort *Trouwe Liefde*, 1,5 m³, 1 man, van Steven Groendijk, Visserij op bot en schelpdieren.

T.S. 58.: halfgedekte platbodern (aak) *de Jonge Cornelis*, 72/37 m³ (= 25,4 BRT), drie koppen, van C. Kuyper tot 1916, daarna van Jan en Cornelis Kuyper. Noordzee- en Waddenvisserij; doorgehaald op 4-3-1941.

T.S. 59.: open roeiboort (vletje) *Hoop op Zegen*, 1 man, 2 m³, C.P. Kuyper. Bot- en schelpdieren. Doorgehaald 5-7-1927.

T.S. 60.: aak *Vooruitzicht*, drie koppen, 76/34 m³ (= 26,79 BRT). P. Kooyman. Noordzeevisserij, garnalen en schelpdieren. 3-9-1915 doorgehaald.

T.S. (77) 60.: ex-*Johanna*, nu *De Jonge Jacob*, halfgedekte platbodern 63/27 m³ (= 22,2 BRT). Bakker en Kooyman, mosselvangst 28-9-1925.

T.S. 61.: open zeilboot *Christina*, twee koppen, 1 m³, Willem Stobbe. van 2-2-1912 tot 6-10-1916.

– 23-11-1916 – 6-12-1920: blazer *Bruinvisch*, drie koppen, 70/30 m³ (= 24,7 BRT) C.E. Zurmühlen. Schelpdierenvisserij.

T.S. 62.: snakje *Pieter*, 1 man, 1 m³ van P. Starrenburg, van 18-4-1912 tot 3-11-1920.

T.S. 63.: vletje *de Jonge Jacob*, 0,5 m³, 1 man. J.C. Jansen, botvisserij in de haven. 19-4-1912 tot 16-7-1934 toen overgenomen door G. Wortel.

T.S. 64.: open roeiboort *Velox*, 1 man, 2 m³, G. Mindertsma. Botvisserij van 20-4-1912 – 4-8-1918.

T.S. 65.: vanaf 1912 tot 1916 de blazer *Vrouw Jetske*, die na 20-11-1916 de *Walrus* werd genoemd. Eerst eigendom van S. Wiegman, vervolgens van Zurmühlen. 72/36 m³ (= 25 BRT).

- **29-12-1916**: halfgedekte platbodem met dezelfde naam, na 1919 *Jantje* geheten was tot 1919 eigendom van Simon Wiegman, daarna tot 7-7-1921 van H. van Rees die het schip doorverkocht naar Schiermonnikoog.

- **30-5-1922 - 5-12-1922**: open zeil- of roeiboort *Vrouw Jetske*, 1 man, 2 m³ van S. Wiegman, visserij op schelpdieren en bot.

T.S. 66. 11-7-1912 - 2-7-1918: halfgedekte zeilsloep *de Jager*, 2 m³, 1 man, Jan Haan, bot- en aalvisserij.

- **17-6-1918 - 27-8-1940**: halfgedekte platbodem *Courier* 75/15 m³ (= 26,44 BRT) drie koppen. J. Kooyman, P. Smit, mosselvisserij.

T.S. 67. 1912-1918: open roeiboort *De Jonge Jan*, 1 man, 2 m³, K. Wortel.

T.S. 68. 26-4-1914 - 6-8-1917: open zeil- of roeiboort *Muzelino*, 1 man, 4 m³. Jan de Jong. Bottervisserij in de haven. Op 22-3-1918 van dezelfde eigenaar een halfgedekte platbodem zonder naam, twee koppen voor de mosselvisserij, 70 m³ (= 24,67 BRT), na 5-1-1934 *Lenie*, twee koppen, tot 26-8-1940 van M. Sparling.

T.S. 69. 31-8-1914 - 5-12-1922: open zeilvaartuig *Orrust*, 1 man, Volkert Kuyper na 1920 van G. Bloem. Kustvisserij.

T.S. 70. 21-7-1916 - 9-6-1922: open zeilvaartuig *de Zeemeeuw*, 1 man, 2,5 m³, G. Bloem, doorverkocht naar Leek. Bot-, schol-, paling- en scharvisserij.

T.S. 71. 23-11-1916 - 3-11-1920: blazer *de Looper*. N.V. texel 'Dros' 68/28 m³ (= 23,97 BRT), drie koppen, schelpdiervisserij.

T.S. 72.: blazer *De Vier Gebroeders*, drie koppen. 37/17 m³ (= 13,0 BRT) van 4-12-1916 - 5-10-1918 eigendom van J. Roos, schelpdieren-, bot-, schol- en scharvisserij.

21-6-1918 - 12-3-1921: geheel gedekt kielvaartuig *Vertrouwen* 75/45 m³ (= 26,44 BRT), drie koppen, zee- en kustvisserij.

T.S. 73.: motor-korboot *Skillinge*, 58/26 m³ (= 20,44 BRT), drie koppen, R. Schaap, later van schelpdierenteelt 'de Waddenzee'. 17-11-1921 doorgehaald.

T.S. 74. 22-9-1917 - 11-1-1921: vrachtvaarder als vissersvaartuig fungerende *Zee-meeuw*, 50/39 m³ (= 17,6 BRT), drie koppen, A.J. Duyf. Mosselen.

T.S. 75.: halfgedekt zeilvaartuig *De Vrouw Eegje*, drie koppen 9/7,5 m³ (= 3,17 BRT) van Heertje Meindert Schroor t.b.v. schelpdiervisserij. 14-2-1933 gesloopt.

T.S. 76.: halfgedekte zeilboot *De Jonge Jelly*, twee man, 9/7,5 m³ (= 3,17 BRT) van C. Gorter, schelpdiervisserij. van 17-11-1917 - 12-5-1925.

T.S. 78.: open zeilvaartuig *Vrouw Grietje*, 1911-1915 van S. Wiegman.

Vrouw Jantje, 1916-1917 van H. van Rees.

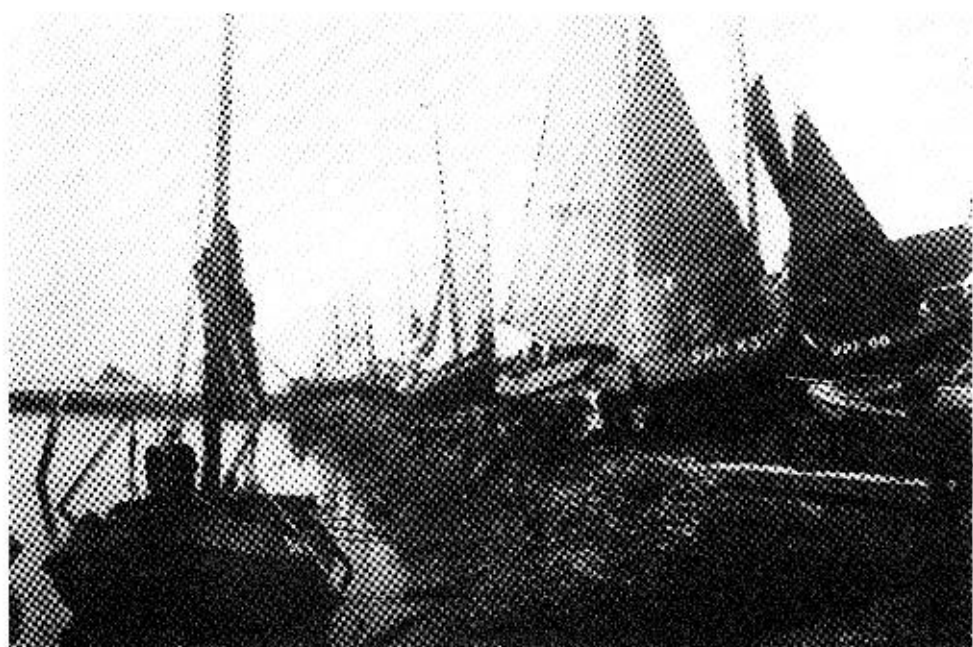
Jonge Jan, 1918-14-6-1939 van J. Brouwer.

5 m³ (= 1,76 BRT) voor de bot- en schelpdiervisserij.

Na 1964:

T.S. 1.: motortrawler *Marleen* - bouwjaar 1938 - 125 BRT zeevisserij van D. Verhagen. Vijf koppen.

T.S. 2.: motorvaartuig *Neeke* - bouwjaar 1917 - 16,5 BRT garnalenkotter, twee koppen.



Diverse aken en een hoogaars (BRU 90) in de haven van Bruinisse.

Haringvisserijmaatschappijen in Duitsland

AE	Emder Heringsfischerei Gesellschaft	Emden	1872-1914
AE	Fischerei Aktiengesellschaft 'Neptun'	Emden	1895-
AE	Heringsfischerei 'Dollart' AG	Emden	1900-
AE	'Grosser Kurfurst' Heringsfischerei AG	Emden	1905-
AL	Leerer Heringsfischerei AG	Leer	1906-
BV	Bremen und Vegesacker Heringsfischerei Gesellschaft AG	Vegesack	1895-1914
OE	Elsflether Heringsfischerei Gesellschaft	Elsfeth	1896-
PG	Geestemünder Herings- und Hochseefischerei AG	Geestemünde	1898-1914
OB	Braker Heringsfischerei Gesellschaft	Brake	1904-1914
OE	Fischerei AG 'Weser'	Elsfeth	1905-1912
ON	Heringsfischerei Gesellschaft 'Visurgis'	Nordenham	1907-1914
BX	Hochseefischerei AG 'Bremerhafen'	Bremerhaven	1908-1914

Gebruikte maten in de haringvisserij:

1 kantje = 800 haringen = ± 94 kg (Hoogendijk), van Haersolte geeft 1000 haringen)

1 gepakte ton = ong. 930 haringen = ± 109 kg

1 last = 17 kantjes (bij Hoogendijk 1893 is dat 13.600 haringen)

(bij v. Haersolte 1924 is dat 17.000 haringen)

Van Haersolde noemt de laadcapaciteit ergens tussen 40 en 60 last.

Van Haersolte:

Duur der haringteelt 3 \times zes à zeven weken.

Duur der haringteelt rond 1900: vanaf 25 juni tot medio november; ongeveer 20 weken, ook wel 24). Naarmate de haring zuidelijker trok konden de reizen ook korter zijn, dus: juni/juli op de breedte van Lerwick (Shetland), augustus op de breedte van Edinburg/Dundee (Forties/Fisherbank), september Doggersbank, oktober/november op de breedte van Holland en East Anglia.

Scheepstypen:

Logger:

een zeegaand vissersvaartuig met een lengte tussen de loodlijnen van 30-37 meter, dat door zijn *bouw* en inrichting geschikt is om *doelmatig* met drijfnetten (later ook haring- en zeevistrrawl) de haringvisserij te kunnen uitoefenen. Meestal met twee masten, waarvan de voorste kan worden gestreken.

Trawler:

een zeegaand gemotoriseerd vissersvaartuig met een lengte tussen de loodlijnen van tenminste 27 meter, dat door zijn *bouw* en inrichting geschikt is om *doelmatig* de visserij met haringtrawl (sleepnet) en de zeevistrawl te kunnen uitoefenen.

Blazer: Lengte 56 voet, 11 voet over steven. Grote mast 39 voet, 13 BRT. Terschellinger blazer zonder bezaan. Dit houten schip is vooral geschikt voor het vissen in de zeegaten en benoorden de eilanden. (Naar: Van der Molcn, 1962).

Aak: 53 voet lang, 20 voet over steven. Lengte van de grote mast 50 voet.

Zowel blazer en aak werden hoofdzakelijk voor de beugvisserij gebruikt en waren de meest voorkomende schepen langs de Friese Waddenkusten. Aken vooral in de periode 1810-1880.

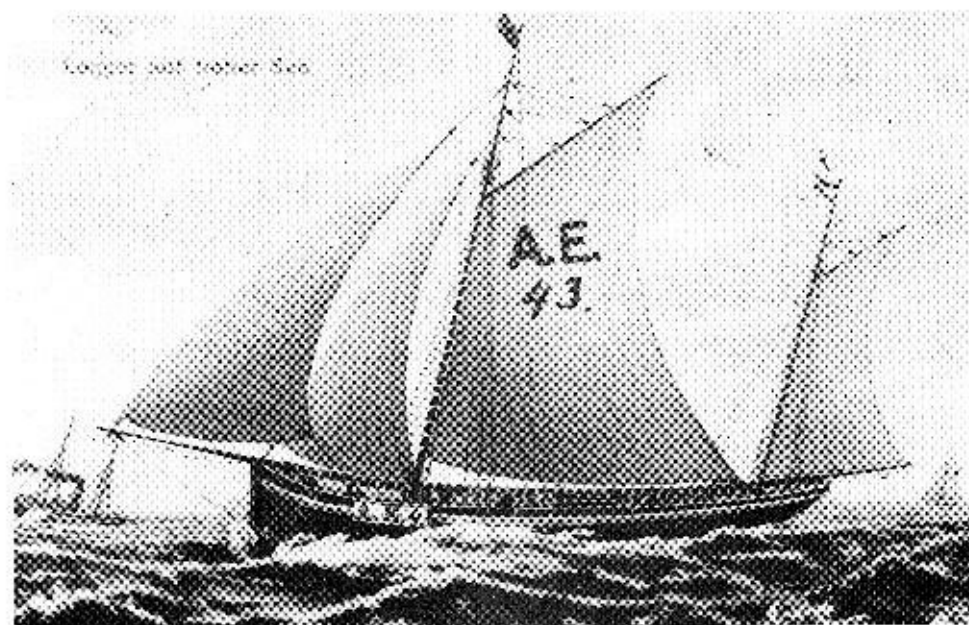
Blazers met name na 1880.



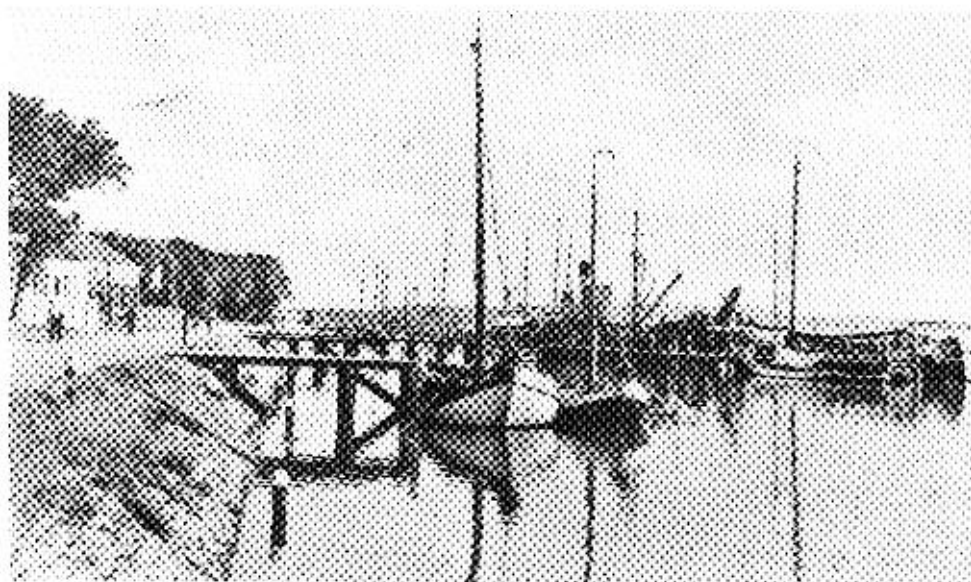
Stoomtrawler, die de vissershaven van IJmuiden verlaat, met rechts op de foto de Rijkswisselslag die uit 1899 dateert. De foto is in de jaren dertig gemaakt. (Archief J. II. Zuidema, Leeuwarden.)



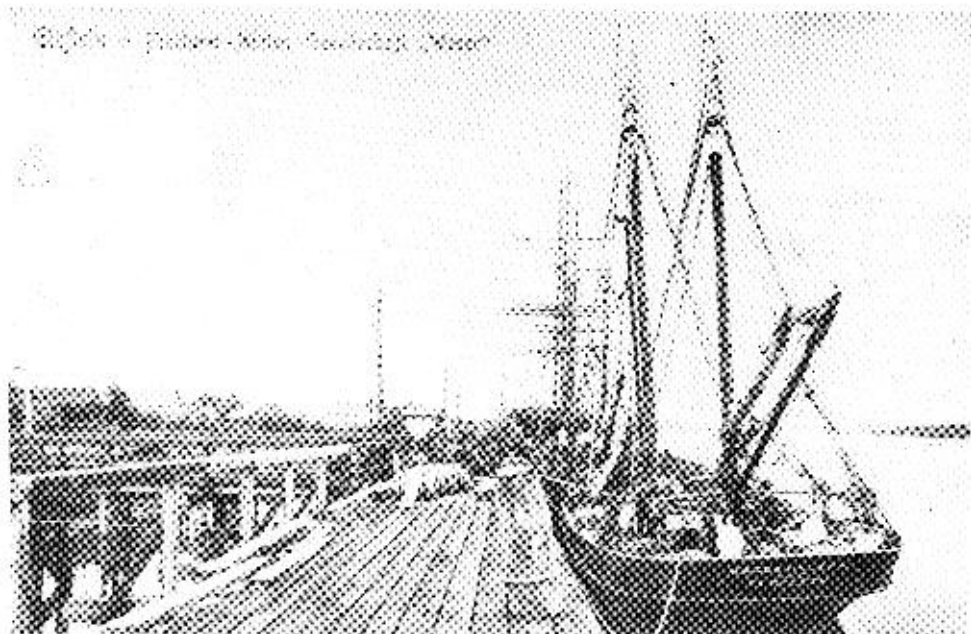
Op Scheveningse loggers hebben nauwelijks Terschellingens gevist. (Archief J.H. Zuidema)



De Ender logger A.E. 43 'Dortmund', waarop in 1909 negen Terschellingens visten.



De Terschellinger haven rond 1910, met het aakje T.S. 19 van Heert Schuur en de blazer T.S. 66 'Courier' van J. Kooyman.



De haven van Elsfleth omstreeks 1906, met de aanlegsteiger van de haringmaatschappij 'Weser' van de Nederlander A. Pot, die van 1905 tot 1912 in Elsfleth gevestigd was. Bij deze firma visten veel Terschellingens.

Tabel 15: Terschellingers, Wierumers & Amelanders in Vlaardingen 1894-1916

	Terschellingers		Amelanders		Wierumers		Overig. Friesland	
	%		%		%		%	
1894	65 (4,2)	bij overig		Fr.	62 (4)			
1895	102 (6,6)	66 (4,3)		zie ov.	41 (2,6)			
1896	104 (6,1)	84 (4,9)		"	80 (4,7)			
1897	66 (4,0)	102 (6,2)		"	42 (2,6)			
1898	39 (2,4)	116 (7,1)		11 (0,7)	?			
1899	32 (1,9)	?		?	?			
1900	23 (?)	111 (?)		24 (?)	66 (?)			
1901	51 (2,8)	102 (5,6)		zie ov.	83 (4,6)			
1902	63 (3,0)	111 (5,3)		zie ov.	69 (3,3)			
1903	165 (7,9)	133 (6,3)		"	139 (6,7)			
1904	92 (3,5)	67 (2,6)		"	178 (6,8)			
1905	9 (0,4)	72 (3,1)		"	84 (3,6)			
1906	30 (1,4)	63 (2,9)		"	89 (4,1)			
1907	42 (1,9)	55 (2,5)		"	118 (5,4)			
1908	11 (0,6)	40 (2,0)		"	58 (2,9)			
1909	5 (0,3)	27 (1,5)		"	42 (2,4)			
1910	13 (?)	29 (?)		"	50 (?)			
1911	21 (1,1)	44 (2,3)		5 (0,3)	38 (2,0)			
1912	12 (0,6)	35 (1,9)		3 (0,2)	19 (1,0)			
1913	27 (1,1)	23 (0,9)		5 (0,2)	43 (1,7)			
1914	19 (0,7)	30 (1,2)		2 (0,1)	37 (1,4)			
1916	16 (0,6)	21 (0,8)		-	62 (2,3)			

Naar: Verslagen van de Staat der Nederlandsche Zeevisserijen
 Verslagen van de Visserij-inspectie.

Tabel 17: Overzicht van alle door Terschellingens gedane aanmonsteringen over de periode 1886-1914
(per haven en per jaar)

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914			
Maassluis	28	65	73	38	58	52	65	41	44	10	10	48	32	27	6	10	14	39	27	33	58	48	6	20	23	2	24	-	-			
%	100	100	100	55,9	79,5	81,3	85,5	62,1	40,4	6,8	4,8	24,5	18,1	17,2	4,3	6,2	8,8	15,4	13,2	20,5	30,1	28,4	3,6	14,-	13,9	1,1	18,2	-	-			
Vlaar- dingen	-	-	-	30	15	11	11	25	65	102	104	66	39	32	23	53	63	165	92	12	34	45	11	6	15	22	12	27	19			
%	-	-	-	44,1	20,5	17,2	14,5	37,9	59,6	68,9	49,8	33,7	22,-	20,4	16,4	32,7	39,6	65,2	44,9	7,5	17,6	26,6	6,5	4,2	9,-	12,4	9,1	28,7	21,1			
Scheve- ningen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	-	2 1916: 27)			
%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,-	0,6	-	-	-	-	-	-	-	1,1			
IJmuiden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 1916: 11)		
%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Enkhui- zen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	
%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,8	
Emden	-	-	-	-	-	1	-	-	-	36	95	82	88	76	79	55	37	19	49	20	41	24	55	56	45	48	20	13	8	-	-	
%	-	-	-	-	-	1,6	-	-	-	24,3	45,5	41,8	49,7	48,4	56,4	34,-	23,3	7,5	23,9	12,4	21,2	14,2	32,7	39,2	27,1	27,1	15,2	13,8	8,9	-	-	
Elsfleth	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	22	32	44	45	30	33	96	60	52	64	39	41	66	57	39	40	-	-	-
%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,2	14,-	22,9	27,2	28,3	11,9	16,1	59,6	31,1	30,8	38,1	27,3	24,7	36,7	42,4	40,4	44,4	-	-	
Vege sack	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	22	42	34	20	16	16	-	-	
%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,-	15,4	25,3	19,2	15,2	17,-	17,8	-	-	
Norden- ham	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,3
Totaal	28	65	73	68	73	64	76	66	109	148	209	196	177	157	140	162	159	253	205	162	193	169	168	143	166	178	133	95	90	-	-	
Aandeel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DI.in %	-	-	-	-	-	1,6	-	-	-	24,3	45,5	41,8	59,9	62,4	79,3	61,1	51,6	19,4	40,-	72,-	52,3	45,-	89,9	81,9	77,1	85,3	72,8	71,2	71,1	-	-	

naam	ged. woon- da- taal	10	11	12	13	14	15	16	To-																									
199 Pieter Cupido	1880 Suryp	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	taal	
200 Douwe Cupido	1881 Forme- rum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	B	B	B	E	E	B	B	B	-	-	-	8
201 Jan Cupido	1883 Forme- rum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	E	E	E	-	-	-	-	-	-	B	B	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
202 Gerrit Cupido	1884 Kin- num	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	E	E	E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
203 Corn.S.Cupido	1886 Suryp	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	B	-	B	-	-	E	B	B	-	E	E	E	E	-	Vk	-	M	10
204 Piet Cupido	1888 -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	B	-	-	-	M	-	B	E	-	-	-	-	-	-	-	4
205 Albert Cupido	1892 Hoorn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	B	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
206 Dirk Cupido	1895 Kin- num	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
207 Sipke Cupido	1898 Suryp	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
208 Klaas Dekker	1879 Kin- num	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
209 C.G.Doeksen	1854 Kin- num	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
210 Gerrit Doeksen	1876 Kaart/ Kin- num	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
211 Volkert Doeksen	1876 Hoorn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
212 Volkert Doeksen	1883 Kaart	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	M	V	V	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	B	V	-	-	-	-	-	-	6
213 Doeke Doeksen	1885 Kin- num	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
214 Pieter Doeksen	1888 Kin- num	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
215 Jacob S.Douma	1881 Mids- land	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
216 Trijnus S.Dou- ma	1883 Mids- land	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
217 Cornelis S.Dou- ma	1885 Mids- land	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2

Naam	Geb. Woon- 18	da- plaats	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	To- taal	
218 Simon Drijver	1868 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
219 Gerrit Drijver	1877 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	
220 H. Drijver	1873 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
221 W. Drijver	1878 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	
222 Dirk Drijver	1881 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
223 Willem Drijver	1882 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
224 Jacob Drijver	1884 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
226 Sijbrand Dijker	1864 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	
227 Sijbrand Dijker	1885 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	
228 Douwe Dijker	1889 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	
229 John Dijker	1891 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	
230 Willem Dijker	1893 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	
231 Taeke Ewouds	1871 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	
232 Philippus Ewouds	1874 Forme- rum		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
233 Roelof Ewouds	1876 Forme- rum		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
234 Cornelis Ewouds	1880 Lande- rum		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
235 Wietse Ewouds	1884 Forme- rum		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
236 Cornelis Ewouds	1894 Forme- rum		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
237 Jort Eys	1864 Kin- num/		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
238 Dirk Eys	1894 Kin- num		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
239 Hendr. Former	1858 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
240 Gerrit Fries	1896 Ooster- end		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3

da- tum	plaats	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	taal		
284	Corn. Haringa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
285	J.A. Hazelhorst	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
286	Jan Hek	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
287	Douwe Hek	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
288	Cornelis Hek	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
289	Pieter Hek	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
290	Pieter Hek	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
291	C.P. Horjus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
292	Willem C. Hutjes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
293	Johannes Huijjes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
294	Johannes Huijjes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
295	Roelof India	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
296	Jan India	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
297	Cornelis India	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
298	Jacobus India	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
299	Hendrik India	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
300	Pieter Jansen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
301	C. Jobben	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
302	Oene Jobben	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

da- plaats tum	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	To- taal	
330 Anne Klijn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
331 Jan Knop	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
332 Steven Knop	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
333 Klaas Knop	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
334 Jan Koen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
335 Cornelis Koen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
336 Dirk Koen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
337 Mattheus Koen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
338 Corn. Kootstra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
339 Jan Kootstra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
340 G.E. Kooyman	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
341 Jort Kooyman	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
342 Albert Kooyman	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
343 Pieter Kooyman	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16
344 Jan D. Kooyman	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
345 Jan J. Kooyman	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
346 Frans R. Kooy- man	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
347 Cornelis C. Kooyman	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
348 Will. Kooyman	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
349 Simon Kooyman	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
350 Gerrit Kooyman later num	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
351 Nicol. Kooyman	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
352 Iemke Kooy- man	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2

Naam	Geb. Woon- 18	da- plaats	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	To- taal	
353 Will. Kooyman	1889 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
354 Iemke Kooyman	1889 -		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
355 D. Kooyman	1892 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
356 Simon Kooyman	1892 -		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
357 Albert Kooyman	1895 Ooster- end		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
358 Albert Kramer	1868 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
359 T. Krul	1861 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
360 Pieter Kuyper	1853 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
361 Eeltje Kuyper	1856 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
362 Roelof Kuiper	1862 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
363 Hendrik Kuyper	1865 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
364 Willem Kuyper	1866 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
365 Volkert Kuyper	1872 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
366 Jacob Kuyper	1876 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
367 Corn. Kuyper	1876 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
368 Albert Kuyper	1878 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
369 Chriaan Kuyper	1881 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
370 Pieter Kuyper	1884 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
371 Christiaan Kuyper	1883 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
372 Gerrit Kuyper	1891 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
373 Hendrik Kuyper	1891 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
374 Christiaan Kuyper	1894 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
375 Jurriaan Kuyper	1894 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
376 Lucas Kuyper	1896 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
377 Ariën Lettinga	1854 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
378 Piter Lettinga	1879 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
379 Eelke Lettinga	1886 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
380 Ijsbrand Lettinga	1890 West		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	To- taal			
381 Rijn Lettinga																									B	B	B					3			
382 Herm.v. Leunen		M																														1			
383 Karel Lieman				M	M	M	M																										8		
384 Klaas Lieman				M																														9	
385 Pieter Lieman																																		1	
386 Piter Lieman																																		5	
387 Willem Lieman																																		2	
388 Gerrit C. Lieuwen		M	M																															2	
389 Jan Lieuwen		M																																1	
390 Sipke Lieuwen																																			6
391 Cornelis Lieuwen																																			1
392 Corn. Lieuwen																																			2
393 Wijbrand Lieuwen																																			6
394 Jan Lieuwen																																			1
395 Pieter Lieuwen																																			6
396 Andries Lieuwen																																			1
397 Pieter v/d Meulen																																			2
398 N. van Minnen?																																			1
399 Jarig v/d Molen																																			4
400 Dirk Dz. Muyskens																																			2
401 Hendrik Muyskens																																			2

Naam	Geboorteda- tuum	voornam- plaats	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	To- taal
517 Cornelis Schaap	1852	Mids-land	-	-	M	M	M	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	B	B	B	B	B	B	-	-	8	
518 Oene Schaap	1853	-	-	-	-	-	M	M	M	M	M	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	
519 Age A. Schaap	1853	Suryp	-	-	M	M	V	V	E	M	M	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	
520 Tijs Schaap	1870	Mids-land	-	-	M	M	M	M	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	
521 Cornelis Schaap	1873	Mids-land	-	-	M	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
522 Jacob Schaap	1873	Mids-lands	-	-	-	-	-	M	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
523 Iemke Schaap	1877	Suryp	-	-	-	-	-	-	M	M	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	12	
524 P. Schaap	1879	Mids-land?	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
525 Cornelis Schaap	1882	Suryp	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	
526 Jan Schaap	1884	West Suryp	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
527 H. Schaap	1887	Mids-land?	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
528 Pieter Schroor	1836	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
529 Heert Schroor	1848	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
530 Johan Schroor	1852	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	
531 Hendr. Schroor	1854	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
532 Heertje P. Schroor	1871	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	
533 Heertje M. Schroor	1874	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	
534 Albert Schroor	1878	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	
535 Pieter Schroor	1878	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	
536 Cornel. Schroor	1880	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
537 Hendr. Schroor	1881	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	
538 Heert Schroor	1887	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	

Naam	Geb. Woon- 18 da- plaats tum	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	To- taal	
565 Pieter Smit	1881 Hoorn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
566 Oene Smit	1882 Hoorn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16
567 Jan Smit	1882 Ooster- end	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
568 Klaas Smit	1884 West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
569 Joost Smit	1884 Mids- land	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
570 David Smit	1882 Mids- land	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
571 Jacob Smit	1887 Lies	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
572 Piet Smit	1888 Mids- land	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
573 Gerrit Smit	1889 -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
574 David Smit	1889 Lande- rum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
575 Volkert? Smit	1890 -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
576 Willem F.Smit	1891 Ooster- end	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
577 Pieter Smit	1892 Forme- rum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
578 Gerrit Smit	1895 Forme- rum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
579 Jacob Smit	1895 Forme- rum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
580 Hendrik Smit	1898 West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
581 Rijnder Smit	1896 Lande- rum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
582 Pieter Smit	1897 Forme- rum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
583 Cornelis Smit	1897 Lies	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
584 Pieter Smit	1902 West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

da- plaats tum	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	To- taal				
611 Rinse Spits																				V	B	-	B	-	B	-	E	-	Vk	Vk	B	B	B	-	9	
612 Klaas Spits																						B	V	-												5
613 Fedde Spits																																				5
614 Hendrikus Spits																																				7
615 Andries Stada																																				3
616 Cornelis Stada																																				15
617 Age Stada																																				19
618 Iemke Stada																																				13
619 Ariën Stada																																				1
620 Jacob Starren- burg																																				9
622 Jan Starrenburg																																				9
623 Jacob Starren- burg																																				1
624 J. Starrenburg																																				1
625 Pieter Starren- burg																																				5
626 Jan Starrenburg																																				3
627 Oepke Starren- burg																																				4
628 Jacob Stobbe																																				1
629 Anne Stobbe																																				3
630 Sijbrand Stobbe																																				1
631 Klaas Stobbe																																				4
632 Jacob Stobbe																																				1
633 Dirk Stobbe																																				13
634 Leendert Stobbe																																				9
635 Daniel Stobbe																																				4

Naam	Geb. Woon- da- plaats	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	To- taal
636 Volkert Swart	1850 Kin- num	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
637 Cornelis Swart	1862 Lande- rum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
638 Koenraad Swart	1863 Ooster- end	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15 (schipper)
639 Klaas Swart	1863 -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
640 Jord Swart	1866 Forme- rum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
641 Wijbrand Swart	1868 Mids- land	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
642 Wigle Swart	1870 Kin- num	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
643 Klaas Swart	1874 Kin- num	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
644 Tsjebbe Swart	1879 Kaart	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
645 Ane Swart	1885 Ooster- end	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
646 Pieter Swart	1887 Lies	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
647 Klaas Tot	1846 West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
648 Klaas Tot	1861 West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
649 Lub Tot	1881 West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
650 Hessel Tot	1865 West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
651 Hendrik Tot	1883 West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
652 Feijke Tot	1885 West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
653 T. Tot	1886 -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
654 Douwe Tot	1886 West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
655 Albert Tot	1888 West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
656 Klaas Tot	1889 West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
657 Tjerk Tot	1890 West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
658 Feyke Tot	1892 West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3

da- plaats tum	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	To- taal	
659 Albertus Tot	1894	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
660 Jan Tot	1894	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
661 Albert Tot	1896	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
662 K. Tool? (Tot?)	1878	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
663 Cornelis Tijmons	1885	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
664 Luitzen v/d Veen	1867	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	
665 C.J. Visser	1865	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
666 J. Visser	1877	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
667 Douwe Visser	1882	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
668 C.C.de Vries	1857	Lande- rum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
669 Thijs de Vries	1860	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
670 Jacob de Vries	1887	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
671 J. Vroombout?	1886	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
672 Johannes A. Vuurten	1867	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
673 Arie Vuuren	1891	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
674 Pieter Vuuren	1897	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	
675 Pieter Wever	1848	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	
676 Cornelis Wever	1873	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
677 Willem Wever	1877	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	
678 Rijnder Wever	1879	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
679 Gerrit Wever	1885	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	
680 Steven Wieg- man	1874	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	
681 Jan Wiegman	1874	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	
682 Klaas Wiegman	1876	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	
683 Simon Wieg- man	1877	West	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	

Deutsches Reich.



Musterrolle

der Mannschaft des deutschen

Schiffes

Jacob 40

Heimathafen:

Registerhafen:

Emden.

Unterzeichnungssignal:

A. H. R. & S.

Sür die Reise / Zeit

Hafen der Anreise:

Vor dem unterzeichneten Seemannsamt sind erschienen die nachbenannte Schiffer auf Fahrt als Kapitän einerseits, und die unter Nr. 1 bis 13 nachbenannten Schiffsoffiziere und Schiffsleute andererseits und haben erklärt, daß diese sich zum Schiffsdienste nach Maßgabe der deutschen Seemannsordnung auf dem obengenannten Schiffe und, soweit nicht nachstehend anderes vermerkt, für die vorbezeichnete Reise gegen die bei ihrem Namen angegebene Heuer sowie nach Empfang des unter der Heuer angegebenen Vorschusses und unter den amstehend aufgeführten weiteren Bedingungen verbunden haben.

Die Heuer ist, soweit dabei nichts anderes vermerkt steht, in Mark und für den Monat angegeben; die Zahlung beginnt mit dem Tage der Anmusterung, soweit ein früherer Tag des Dienstantritts vermerkt ist, mit diesem.

Emden den 9. April 1911.

Das Seemannsamt.

11

Verhandelt

Emden, am 24^{ten} Juli 1911

Vor der Königl. Preuß. Musterungsbehörde erschienen heute: *Ganz Günther*
 der Kapitän *J. Schapp* aus *Terdelling*
 Führer des deutschen ^{Dampf-} ~~Segel-~~ Schiffes *Jacob (40)*
 Heimatshafen *Emden* Unterscheidungs-signal *H. H. R. P.*

und die nachbenannten Schiffsleute:

1. *Johann Maxim Richter* aus *Emden 28/3 94 Geländer*
2. "
3. "
4. "
5. "
6. "

Nachdem die Seefahrtsbücher dieser Schiffsleute und die von dem Seemannsamte zu *Emden* unter dem 9. Juni 1911 ausgefertigte Musterrolle übergeben waren, verlautbarten die Erschienenen, daß das zufolge jener Musterrolle bisher zwischen ihnen bestandene Dienstverhältnis beendigt sei.

Den erschienenen Schiffsleuten wurde von dem Kapitän ~~ihre~~ ^{ihre} Heuerguthaben ~~bar~~ ^{aus} gezahlt und zwar:

- | | |
|--|-----|
| dem <i>folgenden</i> selben ^{selben} aber ^{un} eröffnet ^{eröffnet} , daß ^{daß} ihnen ^{ihnen} kein ^{kein} | Mk. |
| " <i>Guthaben</i> früher ^{früher} ausgezahlt ^{ausgezahlt} würde ^{würde} | " |
| " | " |
| " | " |
| " | " |
| " | " |

Laufende Nr.	Name und Stellung. Wohnort. Unterschrift des Angemusterten.	Geburtsort und Geburtsdatum. Erste Versicherungsanstalt und Unterscheidungsnummer des letzten Schiffes. Sonstige Angaben zur Invalidenversicherung. ^o)	Bezeitigung. Vorkauf. Tag des Dienst- antritts.	Ende des Dienstes. Abmusterendes Seemannsamt.
1.	2.	3.	4.	5.
	Jan Bonne ^{Wasserspeiser} Terschelling geg. Jan Bonne	Terschelling 20/82 Hannover	12 30 8/6 1911	
2.	Jan Spitz ^{Wasserspeiser} Terschelling geg. Spitz	Terschelling 15/52 Hannover	12 30 8/6 1911	
3.	Jacob Spitz ^{Wasserspeiser} Terschelling geg. Jb. Spitz	Terschelling 23/91 Hannover	12 30 8/6 1911	
4.	Jacob Brand Vos ^{Wasserspeiser} Leer geg. J. Vos	Ulrum 14/2 81 Seckafu	12 30 8/6 1911	
5.	Jette de Beer ^{Wasserspeiser} Terschelling geg. J. de Beer	Terschelling 1/2 89 Seckafu	12 30 8/6 1911	
6.	Kjepl Klyn ^{Wasserspeiser} Terschelling geg. H. Klyn	Terschelling 1/4 72 Seck	12 30 8/6 1911	
7.	Wilk. Goldbach ^{Wasserspeiser} Emden geg. W. Goldbach	Elberfeld 3/10 92 Seckano	12 30 8/6 1911	
8.	Tys Schaap ^{Wasserspeiser} Terschelling	Terschelling 5/2 70 Hannover	12 30 8/6 1911	

Lan- fende Nr.	Name und Stellung. Wohnort. Unterschrift des Angemerkten.	Geburtsort und Geburtsdatum. Erste Versicherungsanstalt und Unter- scheidungsdatum des letzten Schiffes. Sonstige Angaben zur Invalidenversicherung.*)	Heuer. Vorjahr. Tag des Dienst- antritts.	Ende des Dienstes. Abmusterndes Seemannsamt.
	1.	2.	3.	4.
9	Arien Bouwe Jüngster Terschelling geg. A. Bouwe	Terschelling 9. 96	6.75 15 8.16 19.11	
10	Johann Wlatzik Ältester Emden geg. Wlatzik	Braubauerschaft 28. 94 Seele	9 25 8.16 19.11	5/8 ab

*) Siehe die Anmerkung auf Seite 3.

Vermerre über Schiffsmeldungen usw.

11	Gulaw Bachor Jüngster Emden geg. Bachor	Herken 'w 7/8 93 Seele	6.75 15 8.16 19.11	25/ ab
	Friedr. Simon Rangjüngling Emden geg. Friedr. Simon	Braubauerschaft 13. 94 Seele	5. 12 8.16 19.11	
13	Friedr. Jung Abfaher Emden geg. Frits Jung	Oberberge 'w 1/2 93 Seele	4.50 12 8.16 19.11	

Für richtige Abfuhr
Emden den 9. Juni 1911.

Das Seemannsamt
begl. für Vollführung d. Befehl





WATERSCHOUTS-AMBT TE MAASSLUIS.

MONSTER-ROL.

N^o. 37

Ten overstaan van mij JOHANNES DIRK BLOEMEN
WATERSCHOUT te MAASSLUIS, verklaart de ondergeteekende *Pieter*

Paalvast Schipper ter *haring* visscherij, ter eenre zijde, als zoodanig
gehuurd te hebben de mede-ondergeteekenden, wier betrekking, namen, ouderdom, geboorte of woon-
plaats, zoo mede het bedrag der ieder logekende gage of belooning, in deze Monsterrol worden ver-
meld ter andere zijde, die allen verklaren, ieder in hunne vermelde betrekking, zich verhuurd te hebben
aan den ondergeteekende ter eenre zijde, of diens opvolger, om met het Nederlandsche schip, genaamd
Industrie groot — gemeten lasten, thans liggende te
MAASSLUIS, zoovele reizen ter *haring* visscherij in de Noordzee te zullen doen als door gemeld
schip in dit *loopen* jaar zullen worden ondernomen, en zulks op de volgende voorwaarden:

ARTIKEL 1.

Een ieder zal op den tijd door den Schipper bepaald aan boord moeten komen, voorzien van al
hetgeen hij voor de reis noodig heeft.

Niemand zal zonder diens verlof van boord mogen gaan, noch buiten boord vernachten.

Niemand zal zijn goed weder van boord mogen brengen zonder voorkennis van den Schipper, en
hij voorkennis, alleen na visitatie van den Schipper of diens plaatsvervanger.

ART. 2.

Het verblijf der schepelingen zal zijn in het volkslogies, zooals dat thans aan boord is ingericht, en
hunne ligging in de daar bestaande vaste kooijen.

Eene betamelijke behandeling wordt aan de schepelingen door den Schipper verzekerd.

ART. 3.

Een ieder zal zich tevreden moeten houden met het gewone rantsoen, zoo als op de schepen ter
Vischvaart uitgerust wordende gebruikelijk is, zonder meer te vorderen.

ART. 4.

Elke schepeling is verplicht de bevelen van den Schipper, stuurmansmaat of die na hen het bewind
op het schip zullen voeren, in alles gehoorzaam te zijn, geene samenspanningen of oneenigheid te beramen,
geene vechterijen, dronkenschap of andere buitensporigheden te plegen, en in alles zich te gedragen gelijk
aan getrouw scheepsvolk betaamt.

ART. 5.

Niemand zal contrabande, noch koopmansgoederen, aan boord mogen nemen, op verbeurte van het
goed, terwijl alle schade hieruit of uit sluikhandel voortspruitende op hem zal worden verhaald en, in elk
geval al de verdiende gage verbeurd zijn.

De Schipper heeft ten allen tijde het recht om inspectie te houden over de goederen van de equipage,
en verboden of schadelijke goederen onder zijne bewaring te nemen.

ART. 6.

Wanneer in zee zijnde mocht worden ontdekt dat eenig schepeling niet bekwaam is voor de betrek-
king waarvoor hij zich als bekwaam heeft verhuurd, zal de Schipper hem zoodanige kwaliteit en gage
kunnen toekennen als hij voegzaam zal oordeelen, en wijders na iedere volbrachte reis gerechtigd zijn
denzelven af te danken.

Alle schepelingen, die zich als bevaren aangeven, zijn uit dien hoofde aansprakelijk voor alle schade
door hunne onkunde ontstaen.

Onverminderd het bepaalde op de artt 23 en 24 der Wet van den 7 Mei 1856 (Staatsblad no. 32), vermogen geene schepelingen, onder cenig voorwendsel hoegenaamd, den Schipper of het schip voor den afloop der laatste haringreis, met procedures, van welken aard ook, aanvallen of belemmeren, op verbeurte van hunne volle gage.

ART. 8.

Een deserateur verbeurt, onverminderd de straf bij de wet bepaald, al zijne verdiende gage of wordt ingevolge het Wetboek van Koophandel bij inroeping van de sterke hand tot zijnen verhuurden dienst genoodzaakt.

ART. 9.

Bij de Haringvischerij zal de bedongen gage of loon, zoals die achter hunne handteekening is gesteld, een aanvang nemen.

Voor voering zal aan de bemanning f _____ worden uitgekeerd.

ART. 10.

Behalve het bij deze acte bepaalde, verbinden de onderteekenaars zich tot nakoming van al hetgeen bij het Wetboek van Koophandel vermeld staat, afstand doende van het bepaalde bij artt. 423 en 440, 4 en 5, en verder alles te zullen in acht nemen wat bij andere wetten is voorgeschreven.

Wijders verklaren de ondergeteekenden ter andere zijde zich te verbinden, om geschonden Haring en gevangen Makreel aan de Reederij uit te leveren en om zoolang de ~~Beug~~ en Haringvischerij te zullen uitoefenen, als door den Reeder zal worden bepaald.

Bij de Beugvischerij bedraagt de gage voor de matrozen _____ pCt., voor de lageren in rang naar evenredigheid, terwijl voor voering aan de bemanning _____ ongehoogde ton visch, na aftrek der waarde van de ton zal worden uitbetaald.

De zoovisschen naar den prijs der kabeljauw _____ Voor schotengeld zal f _____ per reis berekend worden.

ART. 11.

Onderteekenaars verklaren de reederij te machtigen tot inhouding van Elm ten honderd van hunne verdiensten ten behoeve van het Visschers Weduwen en Weezenfonds alhier.

Schipper en thuishouders van een garantieb, uitblinde deel, de thuishouders met f 50. verhooging bouen de matrozen. De equipage zal ontvangen, na aftrek dergewone onkosten 2 1/2 % van de netto opbrengst der gevangen haringen en van 3 % senwisch 50 % na aftrek van f 10. voor loon en reud. -
De reederij garandeert (bij wanvangst) het navolgende: voor een matroos f 6. - andite f 6. - jongste f 4. - reepshieder f 2. 50. - afhonder f 2. - bij ontbrek van het schip der 1^{ste} reis gaande (uit de haven) eindigende bij aankomst der laatste reis.
De reederij geeft een gratificatie als volgt: voor een matroos f 15. - andite f 12. 50. - jongste f 7. 50. - reepshieder f 5. - afhonder f 3. - echter onder dien verstande, de gratificatie wordt denigge men (by afscheking) voor hen die de volle teelt niet hebben omtegenwoordig gemaakt of ook niet op den aangegeven tijd aanbaord zijn geweest, ook voor hen die uit den dienst moeten ontlaasden worden, hontom alles wat leiden kan dat de volle teelt niet wordt medegemaakt, zelfs ziekte niet uitgesloten. -
Ontslaggen worden tegen wechgeld al bouen uitbetaald

Aldus overeengekomen te MAASSLUIS, den 17^{de} Februari 1897.

REEDERIJ

Directeur

DEN HEER

D 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1

N. 13. De wechgeld. garantie gewijzigd als volgt: matroos f 9. - andite f 6. 15. - jongste f 4. 50. - reepshieder f 3. - afhonder f 2. 50. -

J. P. 1897.

SCHEEPSRANGEN.	HANDTEKENINGEN.	OU- DER- DOM.	WOONPLAATS.	WEEK GAGES.
SCHIPPER.	Piet Paalvast	17.10.40	Haarfluit.	
STUURMANSMAAT.	N. Kunniger	12.11.90	"	
MATROOS.	X (Heendert ^{van Breda} / ^{alt. 10.01.1891.})	13.10.13	Brielle	
IDEM.	Johs v d Water	9.11.18	Horster	
IDEM.	C. v. der Water	12.11.90	"	
IDEM.	J. Schroor	9.11.18	Persehelling	
IDEM.	J. Brouwer	9.11.18	"	
IDEM.	H. Schroor	9.11.18	"	
IDEM.	Subbeet Ree	9.11.18	"	
OUDSTE.	G. de Wst.	9.10.20	"	
JONGSTE.	X (Heendert. Hol)	17.10.40	Budenhoorn	
IDEM.	Piet Schroor	9.11.18	Persehelling	
REEPSCHIETER.	C. van leeuwem	13.10.13	Brielle	
AFHOUDER.	M. Paalvast	12.11.90	Haarfluit	
Reepschieter	J. v d Endt	13.10.13	"	

In kennis van mij,

De Waterschout voornoemd,

J. J. J. J. J. J.