

## Een bijzondere reis van kapitein B. Schaap met de schoenergaljoot 'JACOBUS DAVID' in de periode oktober-november van 1876.

Een aanvaring op zee kan je gehele dag bederven  
Seneca (3 v.Chr. – 65 n.Chr.)

### 1. Inleiding

Op woensdag 23 mei 2001 bezocht ik mijn neef Bernard Schaap in Veendam. Hij liet mij bij die gelegenheid een gouden horloge met inscriptie zien die zijn betovergrootvader, kapitein Bernardus Schaap Jzn, in 1877 van assuradeuren had gekregen. Kapitein Schaap had namelijk in november 1876 zijn schoenergaljoot 'JACOBUS DAVID' na een aanvaring op zee eigenhandig behouden en ten anker gebracht onder de Deense kust. Dit artikel zet een aantal zaken rond deze bijzondere gebeurtenis in een wat breder perspectief. Een uitgebreide versie van deze rapportage werd op 31 oktober 2001 te Veendam in de vorm van een boekje aan het echtpaar B. Schaap en P. Schaap-Dijkstra aangeboden. Het voorliggende artikel is van die rapportage een beknopte samenvatting, waarin evenwel na 2001 beschikbaar gekomen informatie alsnog is verwerkt.



Het horloge van kapitein B. Schaap

### 2. Kapitein B. Schaap

Bernardus Schaap Jzn werd op 2 september 1835 geboren als zoon van de scheepskapitein Jan Luurts Schaap en Annegjen Luidolphi. Aangezien zijn moeder op 22 augustus 1849 in Memel (het huidige Klaipeda) overleed lijkt het redelijk te veronderstellen dat zijn vader, kapitein J.L. Schaap, vrouw en kind(eren) bij zich aan boord had. Zoon Bernardus had al vroeg 'zeebenen'. Wij vinden hem in 1848 en 1849 als kajuitswachter aan boord van de smak 'ALIDA ELZELINA', en in 1853 als kok op de galjoot 'JAN JACOB'. Al die keren vaart hij bij vader aan boord en zal daarbij ongetwijfeld veel van het varensberoep van zijn ouders hebben opgestoken.

Op 26 november 1857 werd te Groningen het huwelijk voltrokken tussen kapitein Bernardus Schaap en Mijna Rasker. De bruid was op 5 oktober 1838 te Groningen geboren als telg uit een zeer bekend Groninger varensgezicht. In 1858 werd Bernardus, kort na zijn huwelijk, al op 22-jarige leeftijd (!) kapitein/eigenaar van het in Hoogkerk gebouwde, 87 ton grote galjootschip 'TITIA MARGARETHA' <sup>2)5)</sup>. Dat schip deed hij in 1871 over aan het cargadoorsbedrijf Bulsing & Ter Spill in Groningen, dat de galjoot herdoopte in 'BAREND BULSING' en in de vaart bracht onder de zetkapitein L.P. Jager.

Op 10 april 1871 werd door de Groninger scheepsbouwer Kater de volgende bijlbrief opgemaakt <sup>2)</sup>:

*Bijlbrief*

*Ik ondergeteekende, Klaas Kater, van beroep scheepsbouwmeester wonende te Groningen, verklaar bij dezen in den Jare achttienhonderdeenzeventig te hebben volbouwd en nieuw van den Bijl te water gebracht Het Galjootschip JACOBUS DAVID in eigendom toekomende aan B. Schaap en bevaren wordende door hem zelven groot ingeolge meetbrief afgegeven door den scheepsmeter H. Dekkers in dato 3 April 1871 No. 9, 49 Lasten of 93 zeetonnen, lang drieentwintig Meter en tweentachtig centimetre, wijd vier Meter en elf centimetre en hol twee Metre en veertien centimetre.*  
*Groningen den 10 April 1871*

*[geteekend: K, Kater]*

Kater's werf was de voormalige 'Noorderwerf' of 'Grote werf' die vroeger binnen de stadsmuren was gelegen en waarop schepen voor de West-Indische Compagnie werden gebouwd <sup>3)</sup>. De oude werflocatie bevond zich tussen de huidige Werfstraat en Zoutstraat aan de Noorderhaven Nz. De stadsplattegrond van Groningen, in 1637 gereed gekomen en door Egbert Haubois vervaardigd, geeft de situering in de 17<sup>e</sup> eeuw weer.

Met de bijlbrief als bewijs van eigendom liet kapitein Schaap zijn schip op 19 april 1871 in het Kadaster te Groningen teboekstellen. Schaap bevoer van 1871 tot 1882 met de schoenergaljoot overwegend de Noordzee en de Oostzee; in 1880 voer zetkapitein B. Datema op het schip <sup>6)7)</sup>. We treffen deze vroege Groninger kustvaarder met name in de wintermaanden in zuidelijker wateren aan. Reizen zoals die van Antwerpen naar Genua (vertrek in januari 1872) en een zeer onstuimige reis van Napels naar Amsterdam (vertrek in november 1873), waarin schip en tuig veel te lijden hadden, waren voor die seizoenen eerder regel dan uitzondering. Op de uitreis naar Genua kwam men op 20 januari 1872 dertig mijl beWesten Vlissingen nog in aanvaring met een Engelse brik. Weymouth moest worden aangelopen voor reparaties aan onder andere de verschansing.

In 1882 verkocht kapitein Schaap zijn schip voor fl. 4.200,- uit de hand aan kapitein Tönno Egtberts uit Emden, gelegen in het toenmalige koninkrijk Pruisen <sup>8)</sup>. Deze voer er een drietal jaren mee. Op 25 februari 1885 werd de eikenhouten, ijzervaste galjoot, liggende in het Mexico-dok te Antwerpen, door Egtberts via de scheepsmakelaars Giani & Muller voor fl. 2.650,- verkocht aan de Groninger kapitein Martinus Fredriks Rasker. Op 25 januari 1889 werd het schip van kapitein/eigenaar Rasker op een reis van Rochester naar Leith onder de Engelse kust vermist. Aangenomen moet worden dat het man en muis is vergaan <sup>7)</sup>.

Schipper Schaap kocht, waarschijnlijk tegen het eind van zijn actieve zeemansloopbaan, op 25 juni 1881 voor de somma van fl. 6.376,- van de rustend Groninger schipper Johannes Coenraad Elzer de in de Griffie te Groningen liggende pramen 'DE HILLECHIEN' (28 ton), 'DE VROUW WILLEMPIE' (39 ton) en 'DE TRIENTJE DRIESSEN' (39 ton). De eerste bracht de scheepjes onder de namen 'ZELDENRUST 1', 'ZELDENRUST 2' en 'ZELDENRUST 3' in de vaart en vond mede in de verhuur van deze lichters als binnenvaarder een nieuwe bron van inkomsten <sup>2)</sup>. Hij zou de pramen in september

1900 voor de totaalprijs van fl. 8.000,- verkopen aan zijn zoon Albert Bernardus Schaap, destijds stoombootkapitein te Groningen. Deze zou in latere jaren een grote vloot lichters exploiteren, zich tot een uiterst succesvol reder ontpoppen en het tot Inspecteur der Scheepvaart te Groningen (en later te Assen) brengen. Te oordelen naar het bovenstaande genoot Schaap vanaf zijn 65e levensjaar van zijn pensioen. Rustend schipper Bernardus Schaap verloor op 6 juni 1903 zijn eerste echtgenote. Op 14 april 1904 huwde kapitein Schaap op ruim 68-jarige leeftijd voor de tweede maal, thans met mevrouw Jantje Fegter. Dit huwelijk werd beëindigd toen kapitein Schaap op 1 december 1908 op ruim 73-jarige leeftijd kwam te overlijden <sup>19)</sup>. Maar laat ons thans terugkeren naar de 'JACOBUS DAVID'.

### 3. De schoenergaljoot 'JACOBUS DAVID' iets nader beschouwd

Het sloopstypetype galjoot was in de 18<sup>e</sup> en 19<sup>e</sup> eeuw als kustvaarder in gebruik bij de Scandinaviërs, Duitsers, Nederlanders en Belgen. Aanvankelijk was dit type schip in de 17<sup>e</sup> eeuw in Nederland een klein rondgebouwd vaartuig met zijzwaarden. Het tuig was een anderhalfmasttuig, waarvan de grote (voor-)mast een gaffelzeil en fok voerde, terwijl op de boegspriet een kluiver stond. De bezaansmast achterop droeg een latijnzeil. In de loop der jaren ontwikkelde men dit sloopstypetype tot een efficiënte kustvaarder. De Groninger sloopbouwers wijzigden in de 19<sup>e</sup> eeuw geleidelijk de romp van deze galjoot. Het voorschip kreeg uiteindelijk de vorm van een schoener, terwijl het achterschip slanker en met meer geveegde lijnen werd gebouwd. Hierdoor kreeg het schip een grotere koersstabiliteit en verlijerde het minder snel. Daardoor konden de zwaarden verdwijnen. De op deze wijze aangepaste romp werd van een (topzeil-)schoenertuig voorzien. Het draagvermogen van de Groninger galjoten bewoog zich in het midden van de 19<sup>e</sup> eeuw tussen de 110 en 125 ton. Voor meer informatie over de galjoot in het algemeen zij verwezen naar de Maritieme Encyclopedie <sup>1)</sup>.



Schilderij van de schoenergaljoot 'Jacobus David' in het Noordelijk Scheepvaartmuseum te Groningen

Van de schoenergaljoot 'JACOBUS DAVID' is in het Noordelijk Scheepvaartmuseum te Groningen een olieverf-schilderij op doek uit 1880 aanwezig, dat in opdracht van kapitein B. Schaap werd geschilderd door de Duitse zeeschilder E.C. Larkke. Het toont de galjoot onder vol zeil over bakboord bij de wind varende ter hoogte van de Ditmarscher Gründe in de mond van de Eider. Aan de kim loopt een grote bark de Elbe uit, terwijl aan stuurboord de witte duinen van het voorland van Eiderstedt te zien zijn. Daarboven rijst de vuurtoren van Garding op. Van de top van de grote mast van de 'JACOBUS DAVID' waait de vlag van het Collegie 'De Groninger Eendragt' uit Groningen met daarin het nummer 'Gr 30' van kapitein Schaap<sup>4) 6)</sup>, terwijl van de top van de bezaanmast □ die door het dekhuis loopt □ de natiewimpel wappert waar in de witte baan de naam 'JACOBUS DAVID' met gouden letters is aangebracht. Aan de nok van de gaffel is de Nederlandse driekleur voorgehesen. Het schip is voorzien van een helmstok die nog net over het verhoogde dek van de kajuit en de verschansing heen draait (draai-over-boord). Van de 'JACOBUS DAVID' is zodoende nog een goede indruk te verkrijgen. Voorts treffen we van het schilderij een afbeelding aan in het boek 'Nieuw van de bijl etc'<sup>10)</sup>. Tenslotte zijn het schip en de kapitein nog vermeld in het boek 'Veenkoloniale Zeevaart'<sup>9)</sup>.

#### 4. De reis van Amsterdam naar Ahuus en Calmar

In het boek 'De Groninger Zeevaart in de tweede helft der 19e eeuw'<sup>11)</sup> komt het verhaal voor van de bijzondere reis van de 'JACOBUS DAVID' die hier nader wordt belicht. Aangezien het aldaar omschrevene nauwkeurig vastligt in de tijd kon enig aanvullend onderzoek worden gepleegd in de Groninger Archieven. In de Provinciale Groninger Courant van Zaterdag 2 December 1876<sup>12)</sup> verschijnt in de rubriek 'Zeetijdingen' het volgende bericht:

**“AMSTERDAM 30 Nov. Kapit. B.J. Schaap**, voerende het Groninger galjoetschip **JACOBUS DAVID**, van hier naar Ahuus en Calmar, met zware schade door aanvaring te Lemvig binnengebragt, meldt bij brief d.d. 26 dezer het volgende: *“Na het vertrek uit het Vlie op den 29sten Oct. hadden wij voortdurend met zwaren stormen te kampen; den 15den Nov. waren wij voor de derde maal bij Hantsholmen, toen ik 's morgens te 3 uur door den stuurman aan dek geroepen werd, daar een voor den wind loopend schip op ons inkwam; wij lagen over bakboord bij den wind en sprongen allen op het aanzeilend schip over, doch ik sprong dadelijk op de 'Jacobus David' terug, waarna eene zee de schepen van elkander verwijderde en ik niets meer van het volk zag of hoorde. Ik bevond het schip zo goed als digt, ontdekte dat boord, verschansing, rusten en het want van voren tot achteren, alles stuk was. Ik trachtte, daar de masten hevig slingerden, het schip rond te halzen, 't welk mij gelukte, bragt het bij den wind over stuurboord en 's morgens digt onder den wal bij Bovenbergen ten anker, zette vlaggen op om hulp, die dan ook spoedig opdaagde, en kwam den 18den hier in den haven.”*

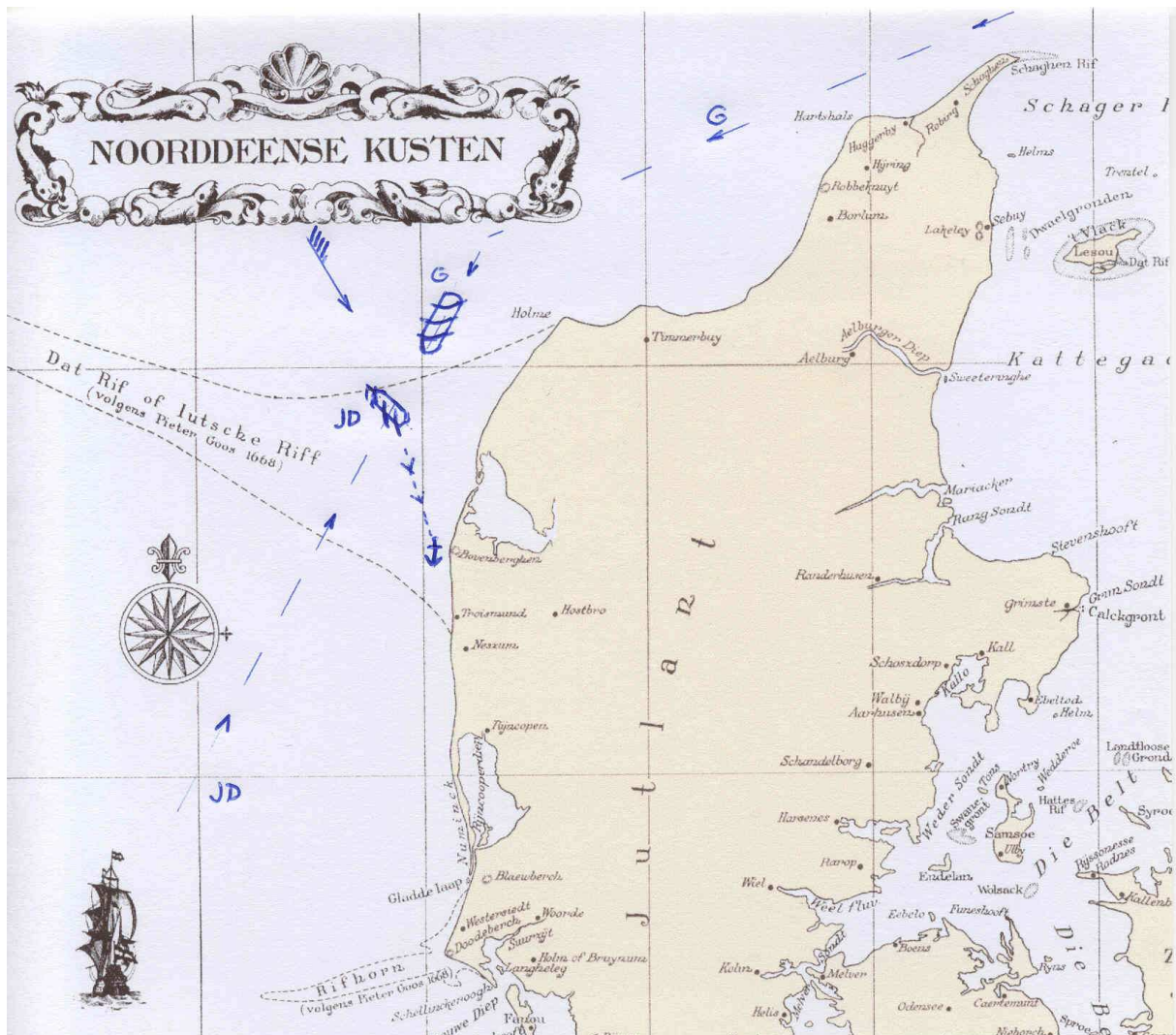
Op Vrijdag 8 December 1876 verschijnt in deze courant<sup>11)</sup> in de rubriek 'Zeetijdingen' nog de volgende aanvullende informatie:

**“AMSTERDAM 6 Dec.** Het schip **JACOBUS DAVID**, kapit. **B.J. Schaap**, van hier naar Ahuus en Calmar, te Lemvig binnengebragt, is in aanvaring geweest met het schip **GELIE**, kapit. **Kucke**, van Kotka te Brake gearriveerd. De equipage van eerstgenoemden bodem is op de **GELIE** overgesprongen en daarmee te Brake aangebragt.”

Afgaande op het bovenstaande is het volgende nu te reconstrueren. Kapitein Schaap had in oktober 1876 te Amsterdam nog een late reis naar de Zweedse Oostzeehavens Ahuus en Calmar aangenomen. Hij zeilde op 23 oktober van Amsterdam via het IJ en de Zuiderzee langs Harlingen naar Vlieree, het zeeget tussen Vlieland en Terschelling. De loods werd op 29 oktober op de aldaar kruisende loodskotter afgezet. Vervolgens stak men in zee.

De maanden oktober en november van 1876 gaven veel stormweer te zien. Bij de passages van depressies was de bijbehorende stormwind overwegend uit het westelijk kwadrant. Aangezien kapitein Schaap via de Sont naar Ahuus wilde moest hij om Kaap Skagen. De west- en noordkust van Denemarken was voor de gekozen vaarroute echter lagerwal. Het wachten was daarom op een wat afnemende wind. Het was in de zeilvaart uit veiligheidsoverwegingen goed gebruik 's nachts uit het land te sturen. Daarom lag men waarschijnlijk op 15 november 1876 des 's nachts om drie uur, bij het gaande houden ter hoogte van Hanstholm, over bakboord aan de wind.

Uit de Zuid-Finse haven Kotka was kapitein Kück met de 'GELIE' onderweg naar Brake aan de Wezer. Hij had Kaap Skagen gerond, was de Jammerbocht al voorbij en was voor de wind lopend ter hoogte van Hanstholm gekomen.



Kaartje westkust van Denemarken met situatieschets ten tijde van de aanzeiling

Bij het schrijven van de eerste versie van dit relaas kon in Nederland slechts de Bouma worden geraadpleegd. Volgens dit naslagwerk was de 'SUZANNA MARIA CATHARINA', de latere 'GELIE', een bark met waarschijnlijk een brede kop en een rond hek, in 1839 in

opdracht van J.J. Beerekamp & Co. te Amsterdam voor de vaart op Nederlandsch-Indië gebouwd door scheepswerf Gebr. Kater te Monnikendam <sup>7)</sup>. Recentelijk kwam door onderzoek van de Stichting Marhisdata een bijlbrief van scheepsbouwmeester Jan Kater, die in Monnikendam de werf 'De Vigilantie' bezat, tevoorschijn. In deze bijlbrief wordt het schip aangeduid als de galjoot 'SUSANNA MARIA CATHARINA', groot 175 lasten, hebbende drie masten en één dek, met afmetingen L x B x H = 30,90 x 5,95 x 3,94 meter. Uit het bovenstaande kan in elk geval worden afgeleid dat de 'GELIE' volbeladen drie en een half maal ( $175 : 49 = 3,5$ ) de waterverplaatsing bezat van de 'JACOBUS DAVID'.

De kiel blijkt te zijn gelegd op 5 augustus 1838, de tewaterlating volgde op 13 juni 1839, waarna het schip op 6 september 1839 wordt overgedragen. Door haar rompvorm was zij beslist geen snelle zeiler, de nadruk had bij het ontwerp op een groot laadvermogen gelegen. Aandeelhouders in de partenrederij zijn Jan Jacob Beerekamp, koopman te Amsterdam (3/12<sup>e</sup> part), Cornelis Schultz, winkelier in tabak te Amsterdam (3/12<sup>e</sup> part), Jan Wouterus Benten, juwelier te Amsterdam (2/12<sup>e</sup> part), Matthias Schultz, heelmeeester te Nederhorst den Berg (2/12<sup>e</sup> part, en Gerrit Schottelink, fabrikant te Nederhorst den Berg (2/12<sup>e</sup> part) <sup>21)</sup>. Het schip voer tot 1854 voor de eerste eigenaars en rondde onder kapitein Bruno Jansen Dirksen vele malen Kaap de Goede Hoop <sup>7)</sup>.

In 1854 werd het schip naar Duitsland verkocht. De galjoot voer aanvankelijk voor rederij Garrelt, Buismann & W. Remmers in Emden. Zij ging later over naar rederij J.D. Bischoff in Vegesack, werd herdoopt in 'GELIE' en voerde als thuishaven de naam Geestemünde op het hek <sup>14)</sup>. Het schip werd door de laatste rederij hoofdzakelijk ingelegd voor het vervoer van hout van Noorwegen, Finland en Rusland naar Bremerhaven. Op 3 maart 1874 was de 'GELIE' op haar uitreis naar Frederikshall tijdens een storm op de Wezer gestrand ter hoogte van Wremen. Met behulp van de sleepboten 'TELL' en 'BIENE' kwam zij weer vlot. Het vlak van het inmiddels 35-jarige (!) schip had door de stranding echter niet geleden en de 3-mast galjoot kwam op 21 maart 1874 behouden in Noorwegen aan <sup>13)</sup>. In 1876 voerde kapitein Kück ook het commando <sup>15)</sup>.

Op de bewuste noodlottige novemberdag voer hij met zijn schip in het nachtelijk donker waarschijnlijk met grote kracht langs de stuurboordzij van de 'JACOBUS DAVID' en was daarbij uiteindelijk gestopt komen te liggen. Door de aanzeiling met het veel grotere Duitse schip werd aan het Nederlandse schip een formidabele klap toegediend. De verschansing, alsmede het scheepsboord en al het staand en lopend want aan stuurboordszijde werd vernield. Als gevolg daarvan misten de masten hun stuurboordsverstaging, en daarmee hun zijwaartse sterkte aan die kant. Er was in deze situatie weinig kracht nodig om de masten overboord te zeilen. Blijkbaar kwam de 'GELIE' onder invloed van wind en zeegang vrij van haar slachtoffer en maakte zij weer vaart. De gehele bemanning van de 'JACOBUS DAVID' was aanvankelijk op de 'GELIE' overgesprongen, doch kapitein Schaap was in een reflex teruggesprongen. Hij stond er vervolgens in die donkere stormnacht helemaal alleen voor. Kapitein Schaap verrichtte daarna bijna het onmogelijke door het schip eigenhandig af te laten vallen en het voor de wind te brengen. Het moment waarop de galjoot pal voor de wind liep en het (reeds gereefde) schoenerzeil en de bezaan over stuurboordzijde moesten worden gebracht was natuurlijk bijzonder spannend en beslissend voor het verdere verloop. Eenmaal door de wind loefde kapitein Schaap op en lag vervolgens een de wal insturende koers voor. Nu werden de masten echter door de nog intact zijnde langsscheepse- en bakboordsverstaging gesteund.

Waarschijnlijk kon en wilde kapitein Schaap de Limfjord niet inlopen. Op de voor deze fjord liggende baar of ondiepte kon het lelijk spoken, en vaak raakten de tijdens zware zeegang stampende schepen aldaar de grond. Bovendien was zijn schip zwaar beschadigd en

nauwelijks in staat om enige zeilmanoeuvre uit te voeren. Deze condities waren te slecht voor één man om een schip als de ‘JACOBUS DAVID’ veilig binnen te brengen. Kapitein Schaap bracht haar daarom in de loop van 15 november 1876 ten zuiden van Thyborøn, ter hoogte van Bovenbergen (Bovbjerg)<sup>16) 17)</sup>, voor de Deense Noordzeekust ten anker. Met seinvlaggen werd om hulp gevraagd (vlaggesein ‘NC’ en/of de natievlag in sjouw). Pas drie dagen later meerde de ‘JACOBUS DAVID’, waarschijnlijk met runners bemand en door een stoomsleepboot ‘geadsisteerd’, via de Limfjord in de haven van Lemvig af.

Ruim veertien dagen later, op 6 december 1876, bereikte kapitein Kück met de ‘GELIE’ zijn eindbestemming. Hij had, te oordelen naar de tijd die sinds de aanzeiling met de ‘JACOBUS DAVID’ was verstreken, nog lang buitengaats van de Wezer gaande moeten houden. In Brake verlieten de onfortuinlijke schipbreukelingen van de ‘JACOBUS DAVID’ het schip. Het is niet waarschijnlijk dat zij direct naar Lemvig afreisden. De galjoot moest immers eerst nog worden hersteld. Na voltooiing der reparaties was op de Oostzee natuurlijk de winter al ingevallen, en diende opnieuw een goede gelegenheid te worden afgewacht. Waarschijnlijk ging het schip in Lemvig in de winterlaag. Blijkens het relaas uit het boekje van Dr. Van Herwerden<sup>11)</sup> vertrok de ‘JACOBUS DAVID’ eerst medio maart 1877 naar Ahuus in Zweden.

De ‘GELIE’ zou nog drie jaren in de vaart blijven als houtsleper en in die periode worden gevoerd door de kapiteins Kück en Dewers. In 1879 werd zij verkocht aan Der Königlichen Fortifikation in Geestemünde, onttakeld en vervolgens aldaar als lichter in gebruik genomen. De inventaris en het tuig werden op 14 juli 1879 tijdens een publieke verkoop verkocht. Een roemloos einde voor deze eens zo trotse Oost-Indië-vaarder!<sup>13)</sup>.

## 5. Enige verzekeringstechnische aspecten

In de 19<sup>e</sup> eeuw was in Noord-Nederland de wijze van financieren van een schip veelal een familie-aangelegenheid. Het was niet ongebruikelijk dat vijf tot tien familieleden met geld participeerden in het door de kapitein/eigenaar gewenste vaartuig. Bij de inschrijving in het Kadaster is geen hypotheek of lening op de ‘JACOBUS DAVID’ vermeld. Uit een acte tegenover notaris H. van Giffen verleden<sup>20)</sup> komt echter een aantal namen naar voren die in het geval van kapitein Schaap iets anders doet vermoeden. Het lijkt er op dat het echtpaar Titia Margaretha ten Cate, zonder beroep, en Jacobus David Vissering, rentenier, wonende aan de Westzijde van de Oude Boteringestraat te Groningen, in twee zeeschepen van kapitein Bernardus Schaap Jzn. als stille vennoot heeft geparticipeerd. Het eerste zeeschip kreeg in 1858 de voornamen van mevrouw Vissering, n.l. ‘TITIA MARGARETHA’. Toen het tweede schip in 1871 in de vaart kwam was zij reeds overleden en werd de galjoot van de voornamen van de heer Vissering voorzien, t.w. ‘JACOBUS DAVID’. Helaas zijn de (ondershandse) aktes van deze vennootschap niet meer te traceren. In beide gevallen kon kapitein Schaap echter rechtstreeks met scheepsbouwer Klaas Kater afrekenen.

Eenmaal in het bezit van zijn schip bestond bij kapitein Schaap natuurlijk de noodzaak de ‘*schoenergaljoot met deszelfs opgoederen*’ tegen schade te verzekeren. Hij deed dat waarschijnlijk bij een zogenaamd ‘compact’. Dit was een onderlinge vereniging van scheepseigenaren met het doel hun schepen tegen de gevolgen van totaal verlies te verzekeren onder het motto ‘*Eén voor allen en allen voor één*’<sup>18)</sup>. De verzekeringsvorm en -omvang was bij een compact meestal zo opgezet, dat alleen bij totaal verlies werd uitgekeerd, en ook dan meestal nog alleen maar voor 50% of 75%, aangezien anders de premies exorbitant hoog zouden uitvallen. Door het onverzekerde deel van het eigen schip bleef ook de best verzekerde kapitein/eigenaar nog bij de les, terwijl daarnaast het ‘wegbrengen’ van een scheepje nooit loonde. Bij welk compact kapitein Schaap was verzekerd valt helaas niet meer

te achterhalen. De lading werd veelal apart verzekerd. Daarbij was nimmer het eigen compact betrokken. Afhankelijk van de verkoop- en transportcondities zorgde de ladingafscheper of de -ontvanger daarvoor. Op de beschouwde reis van Amsterdam naar de Zweedse havens was de assurantiemaatschappij 'Agir' te Stockholm als ladingassurateur betrokken. De lading was dus waarschijnlijk 'cost and freight' verkocht.

Ten tijde van de aanzeiling tussen de 'GELIE' en de 'JACOBUS DAVID' won bij kapitein Schaap de drang tot lijfsbehoud het aanvankelijk van alles en sprong hij over op het andere schip. Hij heeft zich waarschijnlijk echter meteen gerealiseerd dat 25% of 50% van het vermogen van de vennootschap verloren dreigde te gaan als de galjoot onbemand op de Deense kust zou verdagen. Hij sprong dus net op tijd terug! Zoals al eerder werd gememoreerd verrichtte kapitein Schaap daarna bijna het onmogelijke. Dankzij zijn koelbloedige optreden en zijn grote zeemansschap werden het schip en haar lading behouden. Hoe stond kapitein Schaap er na binnenkomst in Lemvig echter financieel-technisch voor? Ten tijde van de aanzeiling golden internationaal nog geen eenduidige bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee. Deze werden pas in 1905 te Brussel overeengekomen, terwijl het Aanvaringsverdrag uiteindelijk aldaar op 23 september 1910 werd geratificeerd <sup>1)</sup>. Ten tijde van het ongeval gold de gebruikelijke regel dat bij aanvaring ieder der betrokkenen de helft van de gezamenlijke schade droeg. Aangezien er geen sprake was van een totaal verlies van het schip keerde het compact niet uit. Voor kapitein Schaap was het dus 'averij particulier', hetgeen betekende dat de vennootschap zelf de helft van de gezamenlijke kosten moest dragen. Voor de korte termijn diende Schaap echter eerst zijn schip te laten repareren om de lading te bestemder plaatse te krijgen.

Hij bediende zich in dit geval waarschijnlijk van een zogenaamde 'bodemerijbrief'. Bodemerij is een overeenkomst van geldlening tegen premie door een scheepseigenaar of kapitein onder verband van schip en lading met het beding, dat ingeval het schip zou vergaan het geleende bedrag niet behoefde te worden terugbetaald. Bij behouden aankomst van het schip moest het kapitaal echter vermeerderd met een □ hoge □ rente worden terugbetaald. De geldschieter liep dus het risico van de zeegevaren. Een bodemerij-contract is een kanscontract <sup>18)</sup>. Met de aldus verkregen contanten kon de galjoot worden gerepareerd. Na aflevering van de goederen kon de vracht worden geïncasseerd en de lening met hoge rente geheel of gedeeltelijk worden afgelost. Al met al was de aanzeiling een lelijke tegenvaller. Het citaat van de Romeinse wijsgeer en staatsman Seneca: 'Een aanvaring op zee kan je gehele dag bederven' is dus niet geheel van waarheid ontbloot !

## 6. Het horloge van de assuradeuren

In de Provinciale Groninger Courant van Donderdag 22 Maart 1877 <sup>12)</sup> staat onder de rubriek 'Zeetijdingen' het volgende bericht vermeld:

**“GRONINGEN 21 Maart.** In het begin der maand December des vorigen jaars maakten wij melding van eene daad van onbaatzuchtigen moed en cordaatheid, betoond door **kapit. B.J. Schaap**, hier te huis behoorende, die, gedurende zwaar stormweder in aanvaring zijnde met het schip **GELIE**, waarop hij met zijn geheele bemanning overgesprongen was, in de meening dat zijn galjoetschip de **JACOBUS DAVID** in den grond geboord werd, doch na het eerste oogenblik van ontzetting tot bezinning gekomen, wederom geheel alleen op zijn zwaar beschadigd en alleen tegen *totaal verlies* verzekerd vaartuig terugsprong en de voldoening smaken mogt het op veiligen ankergrond te brengen aan de deensche kust bij Lemvig. Omstreeks vier maanden verliepen met de volledige schadeherstelling en den 15den Maart lag de **JACOBUS DAVID**, met *schuld bezwaard*, weder geheel gereed om de op den 23sten October van hier aangevangen reis naar Carlsrona voort te zetten. De assurantiemaatschappij 'Agir' te Stockholm, bij de lading geïnteresseerd, heeft intusschen gemeend het feit niet onopgemerkt te moeten laten voorbijgaan en vereerde den kapitein een prachtig gouden zakuurwerk.”

Hoewel het bericht ten onrechte vermeldt dat de galjoot ‘van hier’, dat wil zeggen Groningen, is vertrokken en het schip evenmin voor Carlscrona doch voor Ahuus en Calmar was bestemd, verschaft het wel duidelijkheid over de geste alsmede de status van de assuradeuren die het horloge schonken. De lading-assuradeuren, die waarschijnlijk in het geheel geen schade hadden geleden, besloten kapitein Schaap voor zijn moed en vakmanschap te belonen en schonken hem het bewuste gouden zakhorloge.



Achterzijde horloge van kapitein B. Schaap

De kast van het zakhorloge heeft een diameter van vier centimeter, waarin een verbelast uurwerk is gemonteerd. Aan de binnenzijde van het achterdeksel is de navolgende tekst gegraveerd:

*“aan Kapt. B. Schaap voor behoud van Schip & Ladning op den 15. November 1876”*

Langs de rand van het deksel staat de inscriptie:

*“Precent van Agir Assüransie Maatschappij te Stokholm.”*

Gelet op de aard van de taalfouten in de Nederlandstalige tekst, en na consultatie van een terzake kundige, is het welhaast zeker dat de inscriptie in Denemarken in het horloge is aangebracht. Kapitein B. Schaap Jzn. kwam waarschijnlijk in maart 1877 in het bezit van zijn gouden uurwerk. Het horloge is tot dusverre steeds in familiebezit gebleven. Het onderstaande beheersoverzicht is daarvan te geven:

naam	beroep	relatie	geboren	overleden	beheer
Bernardus Schaap Jzn.	Kapitein/Eigenaar te Groningen	betovergrootvader	02/09/1835 Groningen	01/12/1908 Groningen	1877 - 1908
Jan Luurt Schaap	Machinist	overgrootvader	18/02/1866 Groningen	18/02/1929 Groningen	1908 - 1929
Bernardus Schaap	Barbier te Groningen	grootvader	20/07/1894 Delfzijl	27/02/1951 Groningen	1929 - 1951
Petrus Schaap	Werktuigbouwkundige en Wethouder gem. Veendam	vader	20/02/1923 Groningen	04/05/2001 Veendam	1951 - 1970
Bernardus Schaap	Onderwijzer en Directeur van een school te Veendam	zoon	21/07/1949 Utrecht	18-07-2002 Veendam	1970 - 2002
Pieta Schaap-Dijkstra	Studie-consulente	Weduwe B. Schaap	29/03/1945 Beetgumermolen	n.v.t.	sinds 2002

## 7. Dank

Bij het vervaardigen van het oorspronkelijke boekje ontving ik medewerking van vele zijden. Dankzij de medewerking van het Kadaster te Groningen, alsmede de Groninger Archieven vielen nog vele gegevens en documenten te achterhalen. Ook het Deutsches Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven, het Noordelijk Scheepvaartmuseum te Groningen en het huidige Maritiem Museum Rotterdam te Rotterdam waren mij zeer behulpzaam. Documentatie uit reeds eerder verricht onderzoek door de heer L.A. Bouma te Dordrecht, dat in het bezit van mijn neef Bernard was, completeerde het geheel.

De heer G.J. Mulder te Capelle aan den IJssel was mij bij het ontwarren van de verzekeringstechnische aspecten zeer van dienst, en voorzag mij van een aantal waardevolle aanvullingen uit het archief van Marhisdata. Tenslotte was mijn zus Ruud bereid om de foto's voor haar rekening te nemen en zette mijn echtgenote Rietje redactioneel de puntjes op de i. Hen allen dank ik van harte voor hun medewerking.

Rinze K. Mast  
Oud-Havenmeester Delfzijl/Eemshaven

Delfzijl, 13 december 2010.

## Lijst van geraadpleegde bronnen

1. Maritieme Encyclopedie  
Delen I (pag 239) en II (pagina's 308 en 309)  
Uitgeverij C. de Boer jr. – Bussum
2. Kadaster Groningen  
Algemeen Register: deel 10 vak 33 en deel 14 vak 31  
Register Schepen en Vaartuigen: deel 16 nummer 2508 en deel 21 nummer 3605
3. Groninger Scheepvaart en Scheepsbouw vanaf 1600  
Drs. F. Post  
Profiel Uitgeverij, Bedum
4. Boekjes van Sweijs  
Jaargangen 1871, 1882, 1883  
Bibliotheek Noordelijk Scheepvaartmuseum, Groningen
5. Amsterdamsche Almanak voor Koophandel en Zeevaart  
Jaargang 1857  
Bibliotheek 'Maritiem Museum Rotterdam', Rotterdam
6. Neerlands vloot en reederijen  
Jaargangen 1858, 1859, 1871, 1872, 1879, 1880, 1881 en 1882  
Bibliotheek 'Maritiem Museum Rotterdam', Rotterdam
7. Lijst van Ned. Koopvaardij-schepen, alsmede hun gezagvoerders en thuishavens 1820-1900, G.N. Bouma te Haren, pagina's 359 en 623  
Uitgave Stichting Nederlandse Kaap Hoorn-vaarders  
Hoorn, 1998
8. "...und fuhren weit übers Meer"  
Zur Geschichte der ostfriesischen Segelschiffahrt  
Band III – Die Fehne, nr. 175  
Verlag Soltau-Kurier-Norden – 1994
9. Veenkoloniale Zeevaart, pagina's 164 en 281  
Wilco van Koldam et al.  
Schoor Veendam BV – Veendam 1979
10. Nieuw van de bijl – 350 jaar scheepsbouw langs het Winschoterdiep, pagina 87  
Ger Blijham en Wicher Kerkmeijer  
Stichting HS-Maritiem – Hoogezand-Sappemeer, juni 1999
11. De Groninger Zeevaart in de tweede helft der 19<sup>e</sup> eeuw, pagina's 88 en 89  
Dr. P.J. van Herwerden  
Uitg. Gijsbers en van Loon – Arnhem 1969
12. Provinciale Groninger Courant, jaar 1876 – nrs 284 en 289, jaar 1877 nr. 69  
Groninger Archieven, Groningen
13. Die Seeschiffe der Hannoverschen Weserflotte, pagina's 138, 139 en 189  
Friedrich Spengemann,  
Verlag Egon Heinemann, Norderstedt  
Bibliotheek Deutsches Schiffahrtsmuseum (DSM)/Bremerhaven
14. Alphabetisches Verzeichniss der Deutschen Kauffahrteischiffe, pagina's 132 en 133  
Bestand am 1. Januar 1873  
Herausgegeben vom Reichskanzler-Amte  
Druck und Verlag von Georg Reimer, Berlin 1873  
Bibliotheek DSM/Bremerhaven
15. Handbuch für die Deutsche Handels-Marine auf das Jahr 1870, pagina's 240 en 241  
Herausgegeben vom Reichskanzler-Amt

- Druck und Verlag von G. Reimer, Berlin 1879  
Bibliotheek DSM/Bremerhaven
16. Nieuwe spiegel der zeevaart, 2<sup>e</sup> herziene druk, kaarten 15, 17 en 18  
B.C. Damsteegt  
Kon. Nederlandse Akademie van Wetenschappen, Amsterdam 2001
17. Encarta GROTE WERELDATLAS, kaarten Denemarken en Europa  
2000 Winkler Prins  
Microsoft Works Suite 2000
18. Maritieme Verzekeringen vanaf ca. 1750 v. Chr., toegespitst op Nederland  
G.J. Mulder, Capelle aan de IJssel - april 1998
19. Groninger Archieven  
Genealogische bescheiden, zoals Geboorte-, Doop-, Trouw en Overlijdens registers,  
alsmede de registers van Aanmonstering voor de stad Groningen.
20. Repertorium notaris H. van Giffen  
Een acte van erfdiensbaarheid no 173 / dd 27 nov 1871,  
GA toegnr. 1467 reg.nr. 28.26.
21. Noord-Hollands Archief, Haarlem. Archiefnummer Amst.198.3179-1839.47. De  
eerste bijlbrieff voor de galjoot SUSANNA MARIA CATHARINA.

## **Beperkt genealogisch overzicht geslacht Schaap**

### **I Bernardus Schaap (\* 2/9/1835 te Groningen, + 1/12/1908 te Groningen), scheepskapitein te Groningen**

Zoon van de scheepskapitein Jan Luurts Schaap<sup>\*)</sup> en Annegjen Luidolphi. De moeder van Bernardus overleed op 22/8/1849 te Memel en werd drie dagen later aldaar begraven. De scheepskapitein Bernardus Schaap huwt op 26/11/1857 te Groningen met Mijna Rasker (\* 5/10/1838 te Groningen, † 6/6/1903 in het Heiligengeestgasthuis te Groningen), dochter van Albert Fredriks Rasker, kapitein/eigenaar van de tjalk 'BERENDINA' groot 60 ton, overleden op 5/2/1850 ter hoogte van de Humber (vermist op de reis van Newcastle naar Amsterdam), en Berendtien Jans Bosschien.

Uit dit huwelijk komen tenminste de volgende kinderen voort:

J.L. Schaap (zn-1866), A.B. Schaap (zn -1869), M. Schaap (d-1877), A.M. Schaap (d-1879).

Na het overlijden van zijn eerste echtgenote huwt kapitein Schaap op 14/4/1904 met mevrouw Jantje Fegter, die hem zal overleven. In de archieven wordt Bernardus Schaap soms aan gehaald als Bernardus Jansz(oon) Schaap en als B.J. Schaap vermeld.

<sup>\*)</sup> Kapitein J.L. Schaap was lid van het Collegie 'De Groninger Eendragt' en voerde nummer 66.

### **II Jan Luurt Schaap (\* 18/2/1866 te Groningen, † 18/2/1929 te Groningen), machinist bij de Nederlandsche Spoorwegen**

Maria Kluin (\* 29/4/1865 te Groningen, † 2/7/1951 te Groningen)

Huwelijk: 25/5/1887 te Groningen

Uit dit huwelijk komt tenminste voort:

Bernardus: \* 20/7/1894

### **III Bernardus Schaap (\* 20/7/1894 te Delfzijl, † 27/2/1951 te Groningen), barbier te Groningen**

Catharina Kuiper (\* 14/5/1895, † 1/11/1978)

Huwelijk: 16/10/1919 te Groningen

Kinderen: Maria Jantina: \* 26/8/1920

Petrus: \* 20/2/1923

### **IV Petrus Schaap (\* 20/2/1923 te Groningen, † 4/5/2001 te Veendam), werktuigbouwkundige en wethouder der gemeente Veendam**

Alida de Vries (\* 15/06/1924 a/b ms "De Kluinkof" te Gron., † 5/12/1997 te Winschoten)

Huwelijk: 28/06/1948 te Groningen

Kinderen: Bernardus, \* 21/07/1949 te Utrecht

Ruurdtje, \* 15/8/1950 te Zuilen

Catharina, \* 14/11/1957 te Veendam

### **V Bernardus Schaap (\* 21/07/1949 te Utrecht, † 18/7/2002 te Veendam) Onderwijzer en Directeur van een school te Veendam**

Pietje Dijkstra; (\* 29/3/1945 te Beetgumermolen, gem. Menaldumadeel)

Huwelijk: 30/09/1974 te Leeuwarden

Kinderen: Peter Michiel: \* 17/01/1975 te Veendam

Jacob David: \* 30/08/1981 te Veendam