

Zwolse negentiende-eeuwse zeevarende voorouders

Hein Ehrhardt

Er is tot nu toe weinig aandacht besteed aan de scheepsbouw en koloniale zeilvaart in de negentiende eeuw in Zwolle. Zulks afgezien van het vele werk dat Gerrit van Hezel vrijwel als enige onderzoeker op dit terrein heeft verricht. Eigenlijk is die geringe belangstelling merkwaardig, omdat deze activiteiten bijzonder boeiende aspecten van het Zwolse leven in de negentiende eeuw zijn geweest. Maar aan de andere kant is het ook wel begrijpelijk, omdat belangrijke archieven zoals dat van de Zwolse Waterschout en van de voornaamste rederij - de firma Doijer en Kalff - vrijwel geheel verdwenen zijn. Hopelijk vult het op komende wegen zijnde grote Zwolse geschiedenisboek dit hiaat.

Tegen de Zwolse (koloniale) scheepvaart en scheepsbouw ben ik aangelopen bij een onderzoek naar de avonturen op zee van mijn betovergrootvader Thomas Lange en van diens zoon Johan Jörngen Lange, de vader van mijn grootmoeder Catharina Johanna Steenbergen - Lange.

Het resultaat van mijn bevindingen volgt hierina; voor de verantwoording van de vermelde gegevens moge verwezen worden naar de achter dit artikel genoemde publicaties.

Maar nu eerst naar Thomas Lange.

Thomas Lange

Thomas Lange werd in 1796 in Jevnaker in Noorwegen geboren als predikantenzoon uit een regentengeslacht met bindingen met zeevaart en handel. Over zijn jeugd jaren in het kinderrijke gezin op de pastorie op het Noorse platteland en over de periode tot zijn vertrek naar Nederland in 1817 is vrijwel niets bekend. In dat jaar monsterte Thomas in Amsterdam aan als matroos op het grote hoekerschip 'Willem den Eersten' voor een reis naar Batavia. Het schip vertrok eind maart 1818

met 'Z.M. Troepen', niet nadat er op het laatste moment nog een wisseling van kapitein had plaatsgevonden. Vier maanden later kwam het schip in Rio de Janeiro aan, waarheen het na een muiterij onder het detachement had moeten uitwijken. Daarna ging het een tijdje beter. Het schip bereikte Batavia zonder verdere problemen, 'overwinterde' er en vertrok eind maart 1819 weer naar Amsterdam. Op die reis werd op 20 mei het schip door de bliksem getroffen en zwaar beschadigd. In die toestand kwam de 'Willem den Eersten' op 26 juni aan de Kaap aan, waar het schip zo goed en zo kwaad als het ging werd opgekalefaterd. Begin november werd de thuisreis weer hervat, maar de volgende dag al bleek het schip opnieuw lek en moest worden teruggekeerd. De 'Willem den Eersten' werd op het strand gezet, de lading gelost en het schip verkocht. Kapitein Abes stierf aan de Kaap. Het was, nog maar zachtjes uitgedrukt, bepaald niet een eenvoudige eerste verre reis voor de Noorse domineeszoon.

Hoe en wanneer Thomas in Nederland is teruggekomen, is niet bekend. We komen hem pas weer in april 1822 tegen toen hij als matroos boekte op het fregatschip 'de Strever' onder kapitein Afflick voor een reis naar Paramaribo. Deze overleed tijdens de reis in Paramaribo. Met Thomas' carrière ging het intussen voor de wind; hij werd stuurman op het brikship de 'Nordloh' dat op Indië voer. Met dit schip waren er weinig problemen, behalve dat de 'Nordloh' op de derde reis (Thomas was opperstuurman) tussen de zandbanken bij Duinkerken vastliep.

Inmiddels was het 1827 en Thomas trouwde met de Amsterdamse Catharina Carstens. Ook kocht hij in dat jaar geheel met eigen geld een klein schip, de voormalige 'Vlashandel', door hem 'Catharina' genoemd. Daarmee maakte hij drie reizen naar het Oostzeegebied en een reis naar

Noorwegen. Naast de kapitein waren er als regel zes of zeven bemanningsleden aan boord. Na de vierde reis (waarbij de scheepsjongen verdronk), met tarwe, rogge en graan voor de Zuidelijke Nederlanden, verkocht hij in Antwerpen het schip voor hetzelfde bedrag waarvoor hij het had gekocht: f 5.500,-.

Tot zo ver de voorgeschiedenis; nu komt Zwolle in beeld.

Thomas Lange varende vanuit Zwolle met de 'Vrouw Catharina'

Op zoek naar een nieuw schip kwam Thomas Lange in Zwolle terecht, waar al drie jaar op de werf van Pieter van Goor een schip van ruim tweehonderd ton op stapel stond. Van Goor had op 11 maart 1825 aan de Staatsraad, Administrateur voor de Nationale Nijverheid, gevraagd om in aanmerking te mogen komen voor de premie zoals deze door Koning Willem I ter bevordering van de scheepsbouw was ingesteld. Een positieve reactie kwam al vijf dagen later. Een subsidie van 30 procent op de bouwkosten van het sloopshol werd in het vooruitzicht gesteld. Toch duurde het nog tot 30 mei 1829 voor het schip te water werd gelaten. De *Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant* juichte na een tewaterlating in aanwezigheid van de gouverneur van de provincie en de burgemeester van Zwolle: 'Dit is het eerste schip, voor de vaart op buitenlandsche Zeeën bestemd, hetwelk immer op de werven dezer Stad is gebouwd, en wij bemerken hier in met genoegden gunstige invloed, welke Zr. Majesteits maatregelen ter aanmoediging van den Scheepsbouw ook op de werven onzer Stad uitoefenen.'

Het kan zijn dat het moeilijk is geweest om kopers (en wellicht een kapitein) te vinden. Thomas Lange moet van dit schip gehoord hebben, al was er zijnerzijds geen enkele binding met Zwolle.

In ieder geval werd hij samen met drie anderen reder van het schip:

Johannes Ridderinkhof, houtkoper te Zwolle	voor 11/32ste deel
Evert Lindeboom, koopman te Heino	voor 11/32ste deel



Thomas Lange, schipper te Zwolle	voor 8/32ste deel
Hermannus van der Vegte, touwslager te Zwolle	voor 2/32ste deel

Lange's compagnons waren stuk voor stuk mensen die tot de kring behoorden waaruit in 1835 de Christelijke Afscheiden Kerk zou ontstaan. Voorwaar een nieuwe wereld voor een zoon van een vrijzinnige dominee uit het verre Noorden.

Lange maakte zeventien reizen met de 'Vrouw Catharina', zoals het schip genoemd werd. Lam-

Thomas Lange, 1796-1841, kort voor zijn overlijden in 1841 geportretteerd door de Surinaamse schilder S.F.C. Arons. (Collectie auteur)

bert Jan Lindeboom, uit de familie van een van de voornaamste reders, was vrijwel altijd van de partij als bemanningslid (eerst als scheepsjongen, later als stuurman). Misschien een vorm van zakelijke controle door de familie. Er waren als regel tien bemanningsleden.

De eerste reis, van Liverpool naar Dordrecht met een lading zout, gaf al direct schade aan masten en zeilen. Op de tweede reis naar Riga, heen met ballast en terug met rogge en gerst, verliet alles voorspoedig. Op de derde reis, weer terugkomende met zout uit Liverpool, kwam de 'Vrouw Catharina' in aanvaring met de 'Antigone' van kapitein Leefkens. Er was uiteraard nogal wat schade, maar de 'Antigone' was er erger aan toe. Dit schip strandde na de botsing uiteindelijk voor Blankenberge en werd prompt door Vlaamse kustbewoners geplunderd. De volgende reizen, naar de Oostzee en Noorwegen, verliepen zonder incidenten.

Voor de tiende reis werd een nieuw, gewaagder reisdoel gekozen: Suriname. Heen met stukgoed; de kolonie was voor veel elementaire zaken afhankelijk van invoer uit het moederland. Terug bestond de lading uit suiker en katoen. Dan weer met dakpannen naar Riga, weer twee keer naar Suriname en dan ineens naar Genua en Livorno om marmer. Zwolle, waar Lange ook woonde, bleef steeds zijn thuisbasis.

In 1837 vertrok de 'Vrouw Catharina' opnieuw naar Suriname, waar het na een reis van 59 dagen aankwam. Voor de terugreis werd het schip hoofdzakelijk beladen met suiker. Een week na het vertrek in januari 1838 uit Paramaribo kwam het schip in moeilijkheden, en wel in die mate dat het vier weken stuurloos in zwaar beschadigde toestand op de Atlantische Oceaan ronddobberde. Ten slotte werd het schip opgemerkt door een Amerikaans schip dat de bemanning redde. De 'Vrouw Catharina' werd opgegeven.

De vier reizen van Lange samen met de twee reizen van het volgende schip naar Suriname in de periode 1832-1841 vergelijkende met de totale export uit Suriname in die periode, blijkt dat Thomas Lange 2 procent van het totaal voor zijn rekening heeft genomen. Geen reden voor een postkoloniaal schuldgevoel bij zijn nakomelingen of voor de gemeente Zwolle.

Het goede schip de 'Stad Zwolle'
Ondanks het verlies van zijn schip hadden de overige reders hun vertrouwen in kapitein Lange en

BIJ HET VAN STAPEL LOOPEN
VAN HET
DRIEMAST KOFCHIP,
DE

op den 23 Julij 1839.

<p>Wat jubelkreet vervult de lucht. Terwijl een' kiel, verhit in vlugt, Van 't hellend vlak komt dalen En neerstort op den effen' vloed. Die tintelt in den aachten gloed Der avondzonnestralen?</p> <hr/> <p>Een' kiel, die hier geen' weerga had. Die d'achtbren naam der Vaderstad Ontrolt op steng en steven. Daalt daar in 't Zwarte water neer; En daarom wordt er, keer op keer, Weer jubel aangeleven.</p> <hr/> <p>En wensch ligt in dien jubeltoon Voor 't zeegevaert, zoo trotsch als schoon, Opregtelijk besloten: Dat ZWOLLE op zee voorspoedig zij! Is wensch van Zwolle's burgerij, Is wensch van Zwolle's grooten.</p>	<p>Het zij gij gaat naar 't Westerland, Alwaar de zoustraal feller brandt, Of naar het Zuiden stevent; Het zij gij zweeft op Noordervloed, Of naar het Oosten lieuen spoedt, Uw' vaart zij steeds gezegend.</p> <hr/> <p>Zeil zwaar belaan met kostbre vracht Naar havens, waar weer vracht U wacht; Trotseer en stroom en baren; Wees zegevierend in d' orkaan; Dans lustig over d' oceaun, En doe dat vele jaren!</p> <hr/> <p>Dat statig zich Uw' vlag ontroll', Om heinde en ver de stad van ZWOLL' Aan vreemden te verkonden. Maar rein, als 't zilver, dat daar straalt In 't Zwolsche kruis, waarmee zij prauwt, Zij steeds hare eer bevonden!</p>
--	---

G. H. VAN SENDEK.

Lofdicht van de bekende Zwolse dominee en gelegenhedsdichter G.H. van Senden ter gelegenheid van de tewaterlating van het kofschip de 'Stad Zwolle', 23 juli 1839. (Collectie auteur)

de scheepvaart niet verloren. Zij besloten een nieuw schip te laten bouwen; het eerste grote schip in Zwolle na de bouw van de 'Vrouw Catharina'. Ridderinkhof deed overigens niet meer mee.

De verschillende reders bezaten de volgende parten:

Evert Lindeboom	voor 4/16de deel
Johannes Lindeboom, arts te Zwolle	voor 4/16de deel
Willem Hendrik Wicherlink	voor 3/16de deel
Thomas Lange	voor 2/16de deel
Wolter Wagter Smitt	voor 1/16de deel

Alle eigenaren, ook Smitt en Wicherlink, behoorden tot de Lindeboom familie. Thomas Lange had als enige buitenstaander nog een klein aandeel. De tewaterlating van het 272 ton grote schip werd weer uitbundig gevierd. Het stadsbestuur bood een Zwolse vlag aan, de bekende dominee en gelegenheidsdichter G.H. van Senden maakte een lofdicht. Het kofschip de 'Stad Zwolle' maakte zijn maiden-trip naar Paramaribo. Op de terugreis viel de lichtmatroos Willem Blad overboord en verdronk.

Ook de tweede reis ging naar Suriname, weer met stukgoed en Lindeboom als stuurman. Op de heenreis werd Thomas Lange geportretteerd door de Surinaamse schilder Samuel Ferdinand Cornelis Arons, die als passagier terugkeerde van een schildersopleiding in Amsterdam. Op 9 maart 1841 vertrok het schip weer uit Paramaribo, met een rijke lading aan suiker, koffie, rijst katoen, cacao en kwassiehout (een koortswerend bitterhout). Drie dagen later, 12 maart 1841 om vier uur 's morgens, viel Thomas Lange tijdens een storm uit de ra en verdronk. Lindeboom nam de leiding over; de 'Stad Zwolle' kwam zonder Thomas Lange, maar wel met diens door Arons geschilderde portret enige tijd later verder behouden in het vaderland aan.

Lange liet een jong gezin, met drie zoons en twee dochters, achter. Twee van de zonen, Johan Jörgen en Hendrik Thomas, lieten zich niet afschrikken door het lot van hun vader en gingen ook naar zee. Johan Jörgen, de oudste zoon en genoemd naar zijn Noorse grootvader, bleef aan



*Johan Jörgen Lange,
1828-1900, als jonge
man. (Collectie auteur)*

Zwolle gebonden. Van Hendrik Thomas, de jongste zoon, zijn voor wat Zwolle aangaat alleen twee reizen als kok met de 'Provincie Overijssel' voor de Zwolsche Reederij Maatschappij van Zwolle naar Amsterdam bekend. Diens verdere loopbaan, hij eindigde in 1880 als kapitein op de grote clipper 'Auguste', is voor dit Zwolse verhaal niet relevant en blijft dus verder buiten beschouwing.

Johan Jörgen Lange

Johan Jörgen was bij het overlijden van zijn vader nog maar twaalf jaar. Anderhalf jaar later monsterte hij als scheepsjongen aan op de 'Stad Zwolle'. Deze eerste reis begon meteen al ongelukkig. Het schip moest vrijwel direct lekkend de haven van Falmouth in vluchten, waar het gerepareerd werd. De tweede reis verliep nog slechter. Terugkomend moest het zwaar beschadigd de haven van Portsmouth inlopen. De kosten van de tijdrovende reparatie waren vrijwel gelijk aan de waarde van het schip. Begrijpelijk dan ook dat de reders na thuiskomst tot verkoop besloten. De Nederlandse Kofscheepsrederij te Amsterdam kocht in 1845 de

'Stad Zwolle' en herdoopte het in 'Jacoba'. Maar tegenspoed bleef het schip achtervolgen. Scheepsberichten meldden dat in mei 1854 de equipage op de Atlantische Oceaan van het wrak van de 'Jacoba' werd gered. Wat je noemt een roemloos einde voor wat eens de trots van Zwolle was.

Johan Jörgen was het schip na de verkoop niet trouw gebleven. Hij maakte twee reizen met andere schepen naar Suriname. De tweede reis was met 'De Hoop' onder kapitein Londt. Dit schip strandde in het Kanaal van Bristol en ging verloren. Daarna volgden vier minder avontuurlijke reizen naar Nederlands-Indië. Een en ander vanuit Amsterdam, maar Lange's basis bleef Zwolle waar zijn moeder ook nog woonde. Vervolgens ging hij vanuit Dordrecht opereren. Gedurende drie reizen was hij stuurman op het grote barkschip 'Eva Johanna', dat op Indië en het Verre Oosten voer. De laatste reis eindigde in 1856. Op de volgende vaarten was Johan Jörgen niet meer present. En dat was maar goed ook; in 1861 vertrok de 'Eva Johanna' vanaf Java, daarna is er nooit

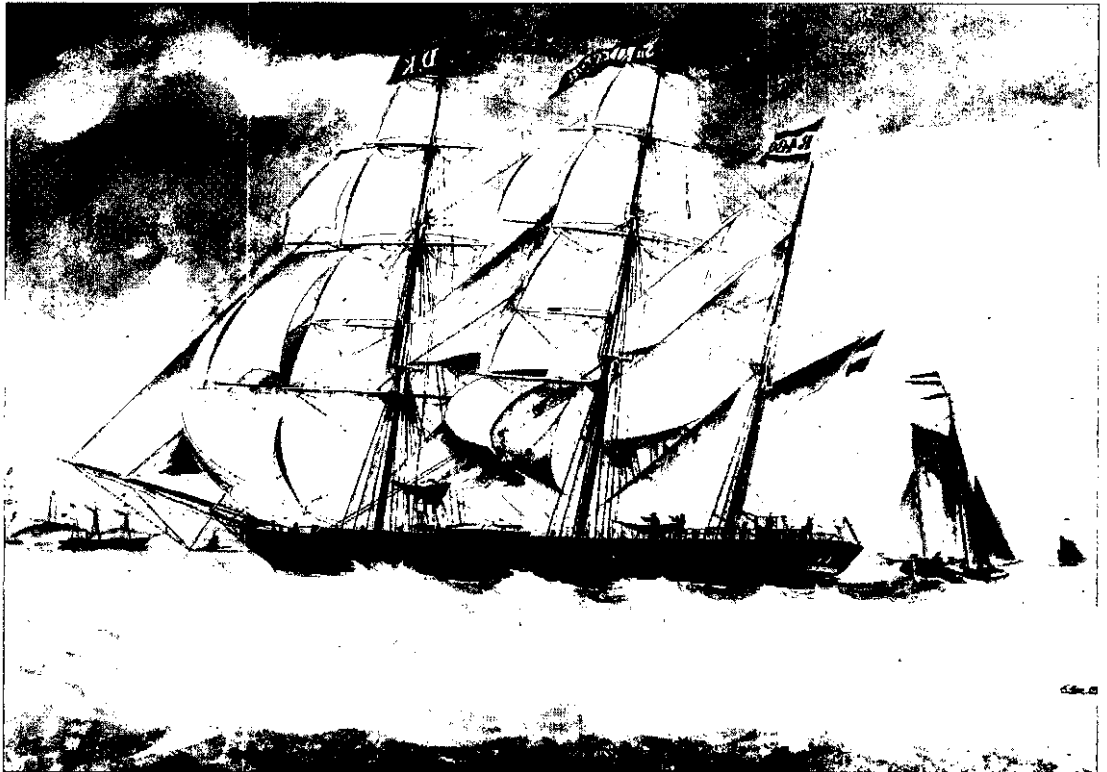
meer iets van dit goede schip vernomen.

Gedurende zijn verlof na zijn laatste reis met de 'Eva Johanna' werd Lange er door de Zwolse arts Johannes Lindeboom op geattendeerd dat op de werf Willem Roelof Van Goor een barkschip gebouwd werd voor de Zwolse reders Doijer en Kalff, waarvoor nog een kapitein werd gezocht.

Deze werf 'Willem Roelof Van Goor' was dezelfde werf waarop de 'Vrouw Catharina' en de 'Stad Zwolle' waren gebouwd en was door Willem Roelof van Goor overgenomen van zijn broer Pieter. Willem Roelof bouwde het schip samen met zijn zoon Jan Willem. Het bedrijf was gelegen aan het Zwarte Water op het Eiland, vrij dicht bij de noordwestelijke punt, waar de Trekvaart via 't Mallegat in het Zwarte Water kwam. De Trekvaart is gedempt; in het terrein is nog een rest van 't Mallegat te zien.

Zo werd Johan Jörgen Lange in 1857 kapitein op de 'Sir Robert Peel' (genoemd naar de Britse premier die ijverde voor de vrije handel en de impopulaire 'Corn Laws' afschafte), een barkschip

Het barkschip de 'Sir Robert Peel'. Johan Jörgen Lange voer op zes reizen als kapitein op dit schip. (Collectie auteur)



ter grootte van 378 ton. In hetzelfde jaar trouwde hij met de Zwolse Eleonora Johanna ter Wee.

Scheepsbouw en zeilvaart hadden inmiddels in Zwolle een grotere vlucht genomen, waarop hierna nog verder ingegaan wordt. De tewaterlating op 24 maart 1858 kreeg weliswaar de nodige aandacht in de pers, maar van lofdichten of aanwezigheid van autoriteiten was dit keer geen sprake meer. Ook de eigendomsverhoudingen waren geheel anders. De kapitein bezat slechts drie van de vierenzeventig parten: Doijer en Kalff als reders slechts twee. Van der Vegte, Evert en Johannes Lindeboom en de weduwe Smitt deden ook met een klein aandeel weer mee. Totaal waren er nu niet minder dan 57 participanten. Een belangrijk deel van de bestuurlijke toplaag van Zwolle participeerde, evenals verschillende vooraanstaande kooplieden en toeleveranciers. Slechts vijf aandelen werden in Overijssel buiten Zwolle verkocht en maar elf buiten de provincie. In alle opzichten dus een Zwols schip. De bemanning bestond gemiddeld uit vijftien koppen, meestal gemonsterd in Amsterdam, zoals ook bij de bemanningen van de 'Vrouw Catharina' en de 'Stad Zwolle' steeds het geval was geweest. Broer Hendrik Thomas heeft drie reizen meegemaakt. Het moet voor moeder Catharina een geruststellende gedachte geweest zijn dat de broers zo wat op elkaar konden passen, maar uit oogpunt van risicospreiding was de aanwezigheid van haar beide zonen op lange reizen naar vreemde oorden op hetzelfde schip zeker niet optimaal.

Johan Jörgen Lange voer op zes reizen als kapitein op de 'Sir Robert Peel'. Van noemenswaardige schade was daarbij geen sprake. Tochten veelal met ladingen van de Nederlandsche Handelsmaatschappij. Er werden ook wel passagiers meegenomen, burgers en militairen, zoals bijvoorbeeld de met de Militaire Willemsorde 4de klasse, wegens 'deszelfs gedrag bij de Krijgsverrichtingen ter Sumatra's Westkust', onderscheiden korporaal Lootens.

Veel Twentse textiele goederen werden met de 'Sir Robert Peel' naar Indië gestuurd. Soms ook bijzondere zaken. Zoals een kist kranten, ter doorzending naar Japan, en 43 kisten leerzame en stichtelijke boeken voor de bibliotheken van



*Scheepsbouwer
Jan Willem van Goor,
1822 - 1913, op hoge leeftijd.
(Collectie auteur)*

onderofficieren en manschappen van de 43 garnizoenen in Indië. Er was in Indië, net zoals in Suriname, behoefte aan allerlei zaken die het land zelf niet produceerde. Bijvoorbeeld, om iets opvallends te noemen, geschept Hollands geript pro patria papier 1ste soort, maar ook sabelkwasten voor korporaals en ziekenmutsen voor officieren. Deze laatste roepen wel wat vragen op. Misschien handig bij malaria, maar moesten zieke manschappen het dan zonder doen? Op de vijfde reis vervoerde het schip ook 50 kisten geweren, 770 colli buskruit en 105 kisten bier (à vier dozijn flessen) naar Makassar op Celebes. Een bijdrage van de familie en indirect Zwolle aan het handhaven van het Nederlandsche Gezag in de Archipel.

Op de zesde reis (juli 1864 - april 1866) werd een geheel andere route gezeild: Van Genua naar Cadiz en dan naar Buenos Aires via Montevideo en om de zo gevreesde Kaap Hoorn over de Grote Oceaan naar Batavia. Over de ladingen op deze reis is vrijwel niets bekend. Vanuit Batavia een uit-



Het echtpaar Johan Jörgen Lange, 1828-1900, en Eleonora Johanna Lange - ter Wee, 1830-1908. (Foto Deutmann, collectie auteur)

stap naar Bangkok (zout voor de Nederlandsche Handelsmaatschappij). Terug naar Nederland met ondermeer suiker, tin en koffie.

Vervolgens werd tot verkoop van het schip besloten. Er waren belangrijke betimmeringen nodig en Doijer en Kalff bouwde zijn vloot af. De 'Sir Robert Peel' werd op 20 augustus 1866 in Amsterdam geveild en voor f 14.600,- verkocht aan de Gebroeders van Ommeren in Rotterdam. Slechts de barometer, nog in familiebezit, werd achtergehouden. Het schip werd door Van Ommeren 'Bravo' genoemd en maakte tot 1874 nog een aantal reizen, waaronder naar Amerika. In 1874 werd het aan Chr.F. Svensen in Drammen (Noorwegen) verkocht. Het schip behield de naam 'Bravo'. Na 1881 wordt het niet meer genoemd. Met de verkoop van de 'Sir Robert Peel' eindigde ook de feitelijke binding van de familie

Lange met de Zwolse zeevaart. Het tableau de la troupe van de nakomelingschap van Thomas Lange telt nu twaalf personen, waarvan het jongste lid in september 2002 is geboren. Geen van de huidige nakomelingen woont nog in Zwolle of omgeving of heeft daar ooit gewoond. Wel hebben veel nakomelingen van Lange zich op de een of andere manier met water bezig gehouden.

Johan Jörgen Lange bleef na de verkoop van de 'Sir Robert Peel' in Zwolle achter. Hij was 38 jaar oud, met 24 zeevarende jaren achter de rug. Het lukte hem niet een nieuw schip te vinden, zodat hij besloot een slijterij te kopen. De slijterij van Jacob van der Kolk in de Korte Kamperstraat (nu nr. 22) werd begin januari 1867 overgenomen. Het leven in het provinciale Zwolle moet voor deze wereldreiziger benauwend geweest zijn. Een

bestaan waartoe hij, nog jong, veroordeeld werd.

De slijterij heeft hij met goed succes tot 1885 gedreven, waarna het bedrijf aan Hendrik Portheine J.C.zoon werd overgedaan. Er volgden negen rustige jaren. In 1894 sloeg een zenuwziekte toe, waarna hij tweeënehalf jaar verpleegd moest worden in de psychiatrische inrichting in Meerenberg. Daarna hervatte hij het rustige bestaan van rentenier in Zwolle, waar hij in oktober 1900 overleed.

Door de periode van de 'Sir Robert Peel' speelde ook de zeilvaart en scheepsbouw in Zwolle in wijder verband. Daarover, en meer speciaal over de rederijen van Doijer en Kalff, nu meer.

De rederijen van Doijer en Kalff in Zwolle

Was de bouw van de 'Stad Zwolle' nog een bijzondere gebeurtenis in Zwolle, nadien nam de scheepsbouw ter stede een betrekkelijk grote vlucht. De subsidiepolitiek, de opkomst van de textielindustrie en de groei van de Nederlandse Handelsmaatschappij maakten dat investering in zeilschepen een aantrekkelijke zaak werd geacht. Vermoedelijk is het deze eufore sfeer geweest die

leidde tot de oprichting van de eerste rederij van Doijer en Kalff in 1846. Aan het creëren van deze sfeer heeft in Zwolle de 'Overijsselsche Vereeniging tot Ontwikkeling van Provinciale Welvaart' veel bijgedragen.

Doijer en Kalff stortten zich actief op de koloniale zeilvaart. De Indische producten werden overigens niet naar Zwolle gevoerd, maar naar Amsterdam. De schepen kwamen hooguit voor reparatie even naar Zwolle. Op het terrein van de scheepsbouw was Van Goor de voornaamste Zwolse werf. Van Goor bouwde niet alleen voor Doijer en Kalff, maar ook voor opdrachtgevers uit Amsterdam.

Doijer en Kalff waren de voornaamste Zwolse reders. Andere belangrijke rederijen waren de Zwolsche Reederij Maatschappij (met als centrale figuren Jan van Rees en weer Hermannus van der Vegte) en Wessel Meeter. De schepen van deze beide rederijen kwamen echter niet buiten Europa.

Nagegaan kon worden welke schepen voor de rederijen van Doijer en Kalff hebben gevaren.

Het resultaat is het volgende:

Naam	Lasten	Wat er met het schip gebeurde	Bouwjaar	Jaren voor D&K	Jaar einde bezit D&K
Zwolsche Diep *	93,5	verongelukt zonder slachtoffers	1848	7	1855
Anne en Mientje	28	verkocht	1838	2	1854
Vrouw Alida	62	prijsverklaard	1830	5	1855
Christina en Catharina	46	verongelukt zonder slachtoffers	1854	4	1858
Professor Kayser	85	verkocht	1856	10	1868
Sallandt *	85	vergaan met man en muis	1850	10	1860
Saramacca *	96	verongelukt zonder slachtoffers	1849	18	1867
Sir Robert Peel *	199	verkocht	1858	8	1866
St Michaël *	187	vergaan met man en muis	1851	8	1859
Tasmania I *	203	verkocht	1854	10	1864
Twee Gezusters	52	verongelukt zonder slachtoffers	1844	4	1859
Tasmania II	111	vergaan met man en muis	1866	5	1871

*) gebouwd voor Doijer en Kalff door Willem Roelof van Goor in Zwolle; de overige schepen zijn elders gebouwd en door Doijer en Kalff gekocht.

Uit vergelijkende berekeningen is gebleken dat het aantal verongelukte schepen aan de hoge kant, maar zeker niet extreem was. Wel was dat het geval bij de met man en muis vergane schepen. Drie van de twaalf is heel veel.

De 'Sir Robert Peel' was het laatste grote schip dat voor Doijer en Kalff door Van Goor werd gebouwd; wel werd nog iets later voor Fraissinet en Baak in Amsterdam de bark 'Johan Christiaan' door Van Goor afgeleverd. Een schip met een ongelukkige start omdat het al bij de uitreis naar Amsterdam op de Noorderleidam van het Zwolse Diep vastliep, waarvan het pas maanden later met veel moeite afgehaald kon worden.

Het einde van al deze Zwolse maritieme activiteiten kwam al snel. Het is ondoenlijk om de neergang van de Zwolse scheepvaart en van de rederijen van Doijer en Kalff in enkele zinnen weer te geven. Een enkel aspect moge echter genoemd worden. Zo was de algemene malaise in de zeil-

vaart na 1857 zeker mede een reden om de vloot geleidelijk af te bouwen en verongelukte schepen niet te vervangen. Dat er drie van de twaalf schepen met man en muis vergingen zal het enthousiasme ook niet hebben vergroot, evenmin als de verdrietelijke start van de 'Johan Christiaan'. Ook is er reden om aan de profijtelijkheid van de ondernemingen te twijfelen. Zeker voor Van Goor; hij viel in een heel lage belastingscategorie. De ongelukkige ligging aan het Zwolse Ondiep was en bleef eveneens een negatieve factor. Zo ook de bochten in het smalle Zwarte Water en het snelle bevrozen van de wateren naar en van Zwolle. En dan was er nog de toenemende concurrentie van het beter gelegen Harlingen. Een belangrijke oorzaak moet waarschijnlijk ook worden gezocht in het feit dat het transport van textiel uit Twente naar Amsterdam ondertussen per spoor of via de gereedgekomen Twentse kanalen (over Deventer) eenvoudiger was. Binnenvaart via Zwolle was voor dit doel niet handig meer.

Het kan ook nog zijn dat de negentiende-eeuwse regenten van Zwolle niet zozeer thuis waren op het water, maar meer op het zand.

Dat neemt niet weg dat een woord van respect voor de heren Ridderinkhof, Lindeboom en Van der Vegte, die de eersten waren die het aandurfd en om scheepsbouw en scheepvaart op wat grotere schaal in Zwolle te beginnen, op zijn plaats is. Zo mogen ook de prestaties van de familie Van Goor, die Indiëvaarders bouwde op een terreintje aan het Zwarte Water, niet tekort gedaan worden, evenmin als die van kapiteins en bemanningen die hun leven inzetten en regelmatig verloren.

Literatuur

- Ehrhardt, Hein. *Drie negentiende-eeuwse kapiteins. Thomas, Johan Jörgen en Hendrik Thomas Lange*, Leeuwarden, 1997.
 Ehrhardt, Hein. *Zeevarend voorgelacht. Zeereizen van Thomas, Johan Jörgen en Hendrik Thomas Lange*, Leeuwarden, 1999.



De scheepswerf Willem Roelof van Goor, omstreeks 1900. Deze werf was in de negentiende eeuw gelegen aan het Zwarte Water op het Eiland, vrij dicht bij de noordwestelijke punt, waar de Trekvaart via 't Mallegat in het Zwarte Water kwam. (Collectie HCO)