HET ROTTERDAMSE ZEEMANSCOLLEGE
“MAATSCHAPPIJ TOT NUT DER ZEEVAART”

EEN OPSTAP VOOR NADER ONDERZOEK

Het barkschip “Scheveningen” voor anker op de Maas voor Rotterdam
kapitein K.D.Breuning
Aquarel door J.Spin (1806-1875), gedateerd 1855
Collectie Maritiem Museum “Prins Hendrik” te Rotterdam
Afbeelding uit collectie K.Suyk te Heiloo

S.Parma
Loosdrechtseweg 88
1215 KA Hilversum
035 6233924
parma1@planet.nl

April 2002

Inhoudsopgave

1. Inleiding……. 2
   1.1.Aanleiding voor deze rapportage……. 2
   1.2.De bronnen……... 3
2 De oprichting…….. 4
3. De doelstellingen…… 5
4. De deelnemers…… 8
   4.1 Overzicht…… 8
   4.2 Effectieve leden…….. 9
   4.3 Buitengewone leden c.q. leden voor de vlag……... 10
   4.4. De nummervlag…….. 10
   4.5. Honoraire leden……. 12
   4.6. Donateurs, donatrices en ereleden……. 13
   4.7 Het verloop van het ledental……... 13
5. Het Bestuur…….. 14
6. Inkomsten en uitgaven……. 15
   6.1. Inkomsten…… 15
   6.2 Uitgaven…….. 17
7. De Sociëteit…….. 19
8. Referenties…… 20

BIJLAGEN
A Het Reglement uit 1855 met inhoudsopgave
B Het laatst beschikbare Reglement uit 1905
C Conceptplan voor oprichting van de Maatschappij. Bijlage bij brief dd 10 november 1819 van de Maatschappij aan de Rotterdamse Kamer van Koophandel en Fabrieken.
D Het eerste Reglement uit 1819
E Fragment uit de Notulen van de Rotterdamse Kamer van Koophandel en Fabrieken
F Artikel uit het Dagblad voor de Scheepvaart dd 15 september 1894
G Het Jaarverslag uit 1837 met o.a. de Rekening Courant
H Het Reglement van de Sociëteit

Samenvatting

Dit werkdocument behandelt de organisatiestructuur van het Rotterdamse zeemanscollege "Maatschappij tot Nut der Zeevaart". Het baseert zich op de restanten van het archief, dat zich bevindt in het Gemeentearchief van Rotterdam en het Maritiem Museum "Prins Hendrik" te Rotterdam. Het grootste deel van het archief is verloren gegaan.
Het dient als hulp bij het formuleren van een historische vraagstelling en de uitwerking daarvan waarbij de doelstelling en ontwikkeling van Nederlandse zeemanscolleges nader worden geanalyseerd.

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding voor deze rapportage

Al geruime tijd ben ik doende met het aanleggen van een "Lexicon van 19-eeuwse Nederlandse koopvaardijkapiteins"[01] en het noteren van biografische bijzonderheden uit hun maritieme levensloop. Mijn motivatie is de genealogie. Als basis voor deze Lexicon gebruik ik, naast de kapiteinslijsten van van Sluijs[02], vooral de ledenlijsten van zeemanscolleges zoals voorkomend in beschikbare archieven van deze Colleges en vooral ledenlijsten, opgenomen in de zeemansalmanakken i.c. de Amsterdamschen Almanak voor Koophandel en Zeevaart[03] en de zg. Almanak van Sweijs[04].

De ledenlijsten bevatten kapiteinsnamen in volgorde van toetreding tot de zeemanscolleges en zijn derhalve voor de genealoog moeilijk toegankelijk. Ik ben daarom begonnen met het alfabetiseren van deze lijsten en het noteren van de lidmaatschapsperiode. Gereed of in de afrondingsfase zijn die van de Amsterdamse colleges "De Blaauwe Vlag"[05] en "Zeemanshoop"[06], het Harlinger college "Zeemansvoorzorg"[07], het Schiermonnikoger college "De Herkenning"[08] en het Rotterdamse college "Maatschappij tot Nut der Zeevaart"[09].

Bij de opstelling van deze gealfabetiseerde lijsten nam ik kennis van de archieven van "Zeemanshoop" (Gemeentearchief Amsterdam) en "Zeemansvoorzorg" (Rijksarchief Friesland, Leeuwarden) en van de resten van het archief van de "Maatschappij tot Nut der Zeevaart" (Gemeentearchief Rotterdam en Maritiem Museum "Prins Hendrik", Rotterdam). Bij alle genoemde Colleges had de oprichting een financieel hoofdmotief, namelijk het vormen van een fonds waaruit de weduwen en wezen van overleden zeelieden een bijdrage konden krijgen. In sommige gevallen was het College alleen toegankelijk voor gezagvoerders, in andere gevallen onderscheidde het College een aantal klassen, ingedeeld naar rang. Soms was het ook mogelijk dat oude en gebrekkige gezagvoerders een bijdrage kregen.

Maar het was ook duidelijk dat er afgeleide motieven een rol speelden bij de oprichting. Zo probeerde men de onderlinge verbondenheid van koopvaardijkapiteins te verhogen. Ook werden kapiteins betrokken bij het verzamelen van zeevaartkundige, geografische en meteorologische wetenswaardigheden. En tenslotte zijn er aanwijzingen dat het lidmaatschap van een College bijdroeg aan de sociale status van de koopvaardijkapitein. Deze laatste veronderstelling ligt mede ten grondslag aan een aantal scripties vanuit de vakgroep Maritieme Geschiedenis van de Universiteit Leiden toegespitst op het Rotterdamse zeemanscollege "Maatschappij tot Nut der Zeevaart" (zie o.a. Rimkus[10]).

Het is de vraag of deze nevendoelstellingen bij alle zeemanscolleges een even grote rol speelden. Er is nogal een spreiding in oprichtingsjaar. Veendam, Dordrecht, Rotterdam en Amsterdam behoorden met oprichtingsjaren rond 1820 tot de oudsten, maar bv de Colleges in Harlingen en Schiermonnikoog werden pas in de vijftiger jaren opgericht. De maatschappelijke situatie was toen aanzienlijk gewijzigd.

Het verder uitwerken van een historische vraagstelling voor nader onderzoek ligt niet binnen mijn competentie en ambitie. Maar het leek me wèl de moeite waard louter descriptieve aantekeningen over het Rotterdamse zeemanscollege op te tekenen in de vorm van een werkdocument. Ik baseer mij daarbij alleen op het beschikbare archiefmateriaal nl. uit een aantal Jaarverslagen en enkele versies van de Reglementen. Ik heb geen litteratuuronderzoek verricht en daarom zijn referenties naar andere zeemanscolleges spaarzaam. Hier en daar zijn vragen gesteld of suggesties geuit.

Wellicht leidt deze rapportage tot een wetenschappelijke vraagstelling omtrent de overeenkomsten en verschillen tussen de 19-eeuwse Nederlandse zeemanscolleges en hun opkomst en verdwijnen in relatie tot maatschappelijke ontwikkelingen. Het lijkt mij minstens een onderwerp voor een universitaire scriptie.

1.2 De bronnen

Het Gemeentearchief van Rotterdam bezit Jaarverslagen van de "Maatschappij" uit de periode 1826 t/m 1834 (Archiefnummer J-126).

Uit deze eerste Jaarverslagen blijkt de betrokkenheid van de Kamer van Koophandel en Fabrieken van Rotterdam, waarvan ik een aantal stukken heb geraadpleegd (Archiefnummer 72.01, de nrs 19, 40 (ingekomen stuk nr.65) en 168). Een bijzondere vondst was het eerste Reglement van de Maatschappij. **Ik heb dit KvK archief niet nader onderzocht maar uit het Register op de Notulen (72.01, nr.168) is mij gebleken dat een toekomstig onderzoeker dit zeker moet raadplegen.**

Het Maritiem Museum "Prins Hendrik" te Rotterdam bezit Jaarverslagen van de Maatschappij uit 1835 t/m 1841, 1849, 1851, 1855, 1858, 1859, 1862 t/m 1867, 1874, 1877, 1878, 1880 t/m 1883, 1885 t/m 1888 en 1890 t/m 1902 (Archiefnummer Maat 17) Het overgrote deel zou verloren zijn gegaan bij het bombardement in 1940. Een aparte vermelding m.b.t. deze Jaarverslagen verdient de opname vanaf 1832 van een financieel overzicht, de Rekening-Courant resp. Rekening van Ontvangst en Uitgaaf, waarin bv. de uitkeringen gespecificeerd naar met name genoemde personen zijn verwerkt. Ook de inkomstenposten zijn gespecificeerd en geven inzicht in het reilen en zeilen van de Maatschappij

Voorts heeft het Museum Reglementen uit de jaren 1855 (Bijlage A), 1861, 1868, 1877 en 1905 (Bijlage B) (Archiefnummer 13R/1a). Ook is er een Reglement van Orde voor de Sociëteit uit 1846 (Bijlage H). Er zijn in de loop van de jaren méér herziene versies van Reglementen verschenen hetgeen blijkt uit opmerkingen in de Jaarverslagen. Zo wordt in het Jaarverslag 1835 verwezen naar de druk in 1828 van het Reglement, maar dat exemplaar is niet meer voorhanden. In diverse Jaarverslagen wordt melding gemaakt van wijzigingen in Reglementsartikelen, vooral wanneer het verhogingen van financiële bijdragen betreft, maar een volledig beeld van wijzigingen is niet te verkrijgen.

Voor een toekomstig onderzoeker, die een vergelijking wil maken tussen de diverse Colleges geef ik nog de volgende informatie. Ik heb mij tot dusverre gebaseerd op zeemanscolleges die een nummervlag uitdeelden. Er zijn ook organisatorische verbanden geweest die wèl een soort onderlinge verzekering beoogden, maar géén nummervlag voerden. Zo zouden op Terschelling en Ameland (het College "Zeemanstroost" uit 1878) dergelijke zeemanscolleges bestaan hebben, maar daarover heb ik geen gegevens verzameld.

Voorts blijkt uit opmerkingen in de Jaarverslagen van de Maatschappij dat er ook in Denemarken een zeemanscollege met een nummervlag bestond. Het is mogelijk, maar mij verder niet bekend, dat ook in andere Europesche landen zeemanscolleges hebben bestaan. Speciale gevallen zijn in ieder geval te Colleges van Oostende en Antwerpen, die als Nederlandse Colleges zijn begonnen, maar na 1830/1839 als Belgische Colleges beschouwd moeten worden.

Tenslotte nog het volgende:

1. Het archief van het oudste nummervlag-college was "De Blaauwe Vlag" te Amsterdam, opgericht in 1795. Daarvan is geen archief bewaard gebleven[zie 05].
2. Van het Dordtse College "Tot Nut van Handel en Zeevaart", opgericht in 1818, zou er archiefmateriaal zijn in het Gemeentearchief van Dordrecht (Archiefnummer 93).
3. In 1819 werd te Antwerpen het zeemanscollege "Tot Nut der Zeevaerd" opgericht. Volgens informatie van de heer L. van Coolput, België, is daarvan geen archief bewaard gebleven. Een kort artikel, met vermelding van enkele overgebleven documenten, verscheen in *"Het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege - honderd jaar 1857-1957"*, door F. van Cleemput, Antwerpen 1957.

4. Het uitgebreide archief van het Amsterdamse College "Zeemanshoop", opgericht in 1822, bevindt zich in het Gemeentearchief van Amsterdam. Een overzicht van het 150-jarig bestaan werd gepubliceerd door van den Hoek Ostende[11]
5. Het archief van het Harlinger zeemanscollege "Zeemansvoorzorg", opgericht van 1851, bevindt zich in het Rijksarchief van Friesland te Leeuwarden (archiefnummer 130-04).
6. Naar het archief van het Schiermonnikoger college De Herkenning" uit 1859 is intensief naspeuring verricht, maar zonder resultaat[07]. Dit archief is vrijwel zeker verloren gegaan.
7. Naar de Colleges uit de veenkoloniën heb ik (nog) geen onderzoek verricht. Maar er zou van het Groninger college "De Groninger Eendracht" een archief zijn in het Rijksarchief van Groningen. En voorst heb ik informatie over enkele andere veenkoloniale colleges gekregen van het Veenkoloniaal Museum te Veendam en het Noordelijk Scheepvaart Museum te Groningen. Zie voorts ook van Koldam c.s.[12].

2. DE OPRICHTING

Het zeemanscollege de "Maatschappij tot Nut der Zeevaart werd opgericht op 14 september 1819 te Rotterdam. Het was het vierde college in het huidige Nederland dat nummervlaggen voerde. Het eerste was het in 1795 opgerichte Amsterdamse college "De Blaauwe Vlag", het tweede het college "Maatschappij tot Nut der Zeevaart" te Veendam uit 1817[12] en het derde het in 1818 opgerichte college "Tot Nut van Handel en Zeevaart" te Dordrecht.

In het 1ste Jaarverslag over de periode 14 september 1819 - 14 oktober 1820 wordt inzicht gegeven in de voorgeschiedenis:

> *"Deze Maatschappij is heden een jaar tot stand, nadat sedert God weet hoe vele jaren te voren daar over gesproken, en voornamelijk bij alle zich opdoende noodlottige voorbeelden van behoeften, er naar verlangd is, om een fonds te zien daarstellen door kapiteins voor kapiteins, tot een voorzorgend en weldadig oogmerk."*

De oprichting geschiedde door elf kapiteins, te weten Poulus Rijnbende, Johan Conrad Duur, Hendrik van Duijm, Auke van Dijk, Willem Alexander, G.Straatman, Arij Tessen Jongheim, Hendrik Bos, Martin David Meijer, Johannes Fredrik Ulrich en Wm. Lucas. Zij voerden de vlagnummers 2 t/m 12. Vlagnummer 1 was onbezet. De eerste voorzitter was Hendrik van Duijm met vlagnummer R4, maar reeds binnen enkele weken opgevolgd door John Veder die nummer R1 ging voeren.

In de loop van het eerste verslagjaar breidde het ledental zich uit en het eerste Jaarverslag op 20 oktober 1820 meldde het lidmaatschap van 67 kapiteins.

Het Bestuur beijverde zich om:

> *"het bestaan op de meest gepaste wijze ter kennis te brengen van de Ed.Achtb. Burgemeesters dezer Stad, de respective Kamer van Koophandel, aan de andere zeemans Collegien reeds in Nederland opgerigt, alsmede aan de verschillende zeehavens onzer kusten; daar en boven heeft men nog getracht zulks bekend te maken bij de Nederlandsche Consuls zoo in Engeland, Frankrijk, de Sond, Oostzee, enz. Ook is zulks reeds in Oost en West Indien bekend, ... "*

Het Bestuur van de Maatschappij heeft van meet af aan getracht de Rotterdamse zakenwereld actief te betrekken bij beleid en financiering, getuige een brief dd. 10 november 1819 van de voorzitter John Veder gericht aan de Rotterdamse Kamer van Koophandel en Fabrieken (KvK). Men achtte niet ten onrechte dat de Maatschappij van voordeel kon zijn voor het Rotterdamse (maritieme) bedrijfsleven.

Dit Maatschappij schrijven ging vergezeld van een Concept Plan (Bijlage C), een overzicht van geschatte inkomsten en uitgaven voor de komende 6 jaar en een Reglement van de Maatschappij, gedateerd 14 september 1819 (Bijlage D). Deze stukken zien er ook nu nog inhoudelijk gedegen uit. In het Concept-Plan wordt expliciet gesteld dat men min of meer rekende op jaarlijkse giften uit de groep van kooplieden en andere aan de zeevaart gelieerde personen. Het bevat voorts opgaven omtrent de uitkeringen aan weduwen, afhankelijk van de lidmaatschapsperiode van de overleden kapitein, de schadevergoedingen aan kapiteins die of hun schip hadden verloren en/of daarbij meer of minder ernstig gewond waren geraakt en tenslotte de pensioenen aan kapiteins boven de 60 jaar die niet meer in staat waren om te werken.

In de vergadering van de KvK dd 16 december 1819 werd een reactie gegeven op dit informatief schrijven. Uit de Notulen van deze vergadering blijkt dat deze reactie gereserveerd maar positief was gesteld (Bijlage E). Men meende dat het niet tot de taak van de Kamer behoorde *"zich met deze zaak bezigtehouden of aan het plan bevorderlijk te zijn"*. Maar anderzijds sprak men van een *"loffelijk doel van de oprigters"* en riep men de leden op hun medewerking te verlenen en privé een gift aan het Fonds te doen. Men besloot aan de President van de Maatschappij te berichten:

> *" ... dat, hoewel deze Kamer zich niet regtstreeks en als zoodanig met deze zaak kan inlaten, de leden echter gaarne het daarstellen van het plan, ieder afzonderlijk willen bevorderen, gelijk het dan ook niet kwaad zoude zijn, indien twee of drie Leden der Kamer de goedheid wilden hebben zich te lenen om als individuele personen de ontwerpen van hun raad te dienen en de verbeteringen optegeven welke in het plan zouden kunnen worden gemaakt ten einde de bewerking van het doel hetwelk men zich voorsteld, te beter te verzekeren".*

In het eerste Jaarverslag van de Maatschappij werd met trots melding gemaakt van de positieve reactie van de KvK. Maar het is ook duidelijk dat deze als maatschappelijke instelling kennelijk eerst de kat eens uit de boom wilde kijken. Een al te groot enthousiasme zou immers kunnen leiden tot een gestructureerde financiële betrokkenheid en (Rotterdamse) kooplieden blijven vóór alles kooplieden.

De exacte datum van de opheffing van de Maatschappij ben ik niet nagegaan. In de Amsterdamschen Almanak voor Koophandel en Zeevaart staat in de aflevering uit 1919 dat de Maatschappij "in liquidatie" is. Deze zal dus geëffectueerd zijn 1918 of 1919

3. DE DOELSTELLING

Het Reglement gedateerd "Rotterdam 14 September 1819" bevat op de frontpagina de spreuk:

Wij dragen zaam blijmoedig bij
Aan 't oogmerk dezer Maatschappij,
Voor oude Zeeliên, moê van 't zwerven,
Voor Weêuw en Weezen, als wij sterven.

Artikel 1 van het eerste Reglement luidde als het volgt:

> *"De bedoeling dezer Maatschappij is om met der tijd een fonds daar te stellen, ten behoeve van Weduwen of Kinderen, uit den echt verwekt van zoodanige Kapiteins, Leden dezer Maatschappij, welke mogten komen te overlijden, of verongelukken; en van zoodanige Kapiteins of Leden, welke door ouderdom, zware ziekten, lighaamsgebreken of diergelijke ongelukken, die van Hoogerhand komen, buiten hun toedoen in behoeftigem staat mogten vervallen, en dus buiten staat gesteld worden om zichzelve te onderhouden."*

In de latere Reglementen traden geen essentiële wijzigingen op. Wèl is er in het reglement van 1855 artikel 1 een toevoeging, zijnde:

> *"...; zij zal tevens strekken, door het voeren eener Nommervlag, tot een verkenningsteeken op zee, voor alle zeevarenden in het algemeen, doch meer bijzonder voor de leden dezer Maatschappij."*

In 1905, het laatst beschikbare Reglement, is de doelstelling in Artikel 1 versoberd tot :

> *"Het doel der "Maatschappij tot Nut der Zeevaart" is het bijeenbrengen en onderhouden van een geldelijk fonds om te strekken tot tegemoetkoming in de behoefte van gezagvoerder, hunne weduwen en weezen."*

Uit het gedichtje en de geciteerde reglementsartikelen blijkt dat de formele doelstelling van de Maatschappij zuiver materiaal van aard was i.c. het bieden van een financiële ondersteuning. De vraag rijst waarom men zich niet bij reguliere assurantiemaatschappijen verzekerde. Werden zij daar geweigerd vanwege de grote risico's van het gevaarlijke beroep van zeeman of waren de premies te hoog? Gezagvoerders waren immers over het algemeen jong en lieten bij ongelukken jonge gezinnen met kinderen achter. Maar schepen en ladingen konden wèl verzekerd worden met een even groot risico op ongelukken (maar wellicht een veel lagere schade-uitkering). Opvallend is dat in de 2e helft van de eeuw een aantal Rotterdamse assurantiemaatschappijen wèl een structurele bijdrage leverden in de vorm van een honorair lidmaatschap. Trad er een wijzigingen op in het beleid van deze maatschappijen en welke waren dat dan?

Er zijn echter aanwijzingen dat de Maatschappij méér wilde zijn dan een soort van levensverzekering. Ik meen dat de volgende overwegingen mede een rol hebben gespeeld bij de oprichting:

1. De Maatschappij onderhield een Societeit met als doel:

   > *"...om de belangen van Handel en Zeevaart te bevorderen, door vermeerdering van het gezellige verkeer tusschen de Effectieve Leden onderling, en van deze met de Honoraire Leden."*

   Hieruit blijkt dat men de Maatschappij een economische funktie voor Rotterdam wilde geven en dat het bevorderen van een onderlinge band tussen de leden van de beroepsgroep en die tussen hen en de andere vertegenwoordigers van de scheepvaart als een middel daartoe zag (zie ook paragraaf 7).
2. Het bevorderen van een gevoel van onderlinge verbondenheid spreekt ook uit een aantal gedragsregels:
   a. Al in het eerste Reglement uit 1819 komt een artikel voor, waarin er sprake is van een verplichting tot het bijwonen van de Algemene Ledenvergaderingen. Algemene vergaderingen dienden voor het aankweken van *"vriendschap en maatschappelijke betrekking, nut en kunde."* Eén van de oogmerken van het College was:

      > *"om elkander, als vrienden, broeders en leden van een ligchaam ... van naderbij in onze zamenkomsten te leeren kennen, daardoor vriendschapsbetrekkingen aantekweken, en elkander nuttig te zijn, ...":* (Jaarverslag 14 september 1820).

      Wegblijven van Algemene Ledenvergaderingen zonder bericht of geldige reden werd beboet. Ook in latere Reglementen werd deze verplichting expliciet vermeld al traden wel wijzigingen in het boetebedrag op. In het Reglement uit 1877 is daaraan toegevoegd dat kapiteins van stoomschepen vrijgesteld zijn van het bijwonen van de vergadering. De reden daartoe ontgaat mij.

      Overigens was men ten aanzien van het gedrag van de leden aan de strenge kant. Zo was tijdens de vergadering het *"... aan geene Leden geoorloofd ... te rooken, noch wijn of*

eenige sterke drank te gebruiken." Ook mocht men op straffe van een fikse boete tot aan royement aan toe geen medeleden door onvoegzame woorden of daden in de vergaderingen beledigen (Reglement 1855, artikel 76). Kennelijk was er reden om binnen deze beroepsgroep hieraan een apart reglementsartikel te wijden. Het werd allemaal nog erger wanneer bij schandelijk gedrag de rechter er aan te pas moest komen. Dit kon tot royement leiden, maar als het effectieve lid hierna nu maar het equivalent van zijn contributie bleef betalen, dan behielden in ieder geval zijn weduwe en kinderen het recht op uitkering. Deze mochten kennelijk niet lijden onder de misstappen van het gezinshoofd.

b. Het Reglement van 1819 (artikel 19) spreekt van een actief beleid om vriendschappelijke contacten te onderhouden met binnen- en buitenlandse zeemanscolleges. In Jaarverslagen uit 1835 en later is bijv. sprake van een contact met een Deens college.

c. Om te demonstreren dat

> *" ... Zeelieden elkander waarderen, en om ons van eene broederlijke achting te verzekeren, zullen alle zoodanige Kapiteinen, welke alhier ter stede komen te overlijden, door de gezamenlijke aanwezige broeders, Leden dezer Maatschappij, ter aarde worden besteld, en hunne kist omhangen zijn met de distinctive vlag derzelve, zullende alle de alhier liggende schepen hunne Maatschappij vlag doen waaijen, ..."* (Reglement 1819, artikel 24)

Dit artikel is gehandhaafd in latere Reglementen. Maar de zakelijkheid is bij deze oproep tot broederlijkheid niet uit het oog verloren want

> *" ... ieder der Leden* (zal) *de onkosten van rouwmantel enz. zelf moeten betalen".*

d. Zoals te verwachten speelde in de negentiende eeuw de (protestantse) religie een sterk bindende rol. In het 1e Jaarverslag is sprake van de benoeming van een afdeling binnen de Maatschappij van de Bijbelvereniging teneinde

> *"mede te werken tot verspreiding van den Bijbel waarin wij op alle onze reizen den besten leidsman en de veiligste haven vinden.".*

3. De Maatschappij wilde zeker ook een funktie vervullen bij het stimuleren van de keuze voor het zeemansberoep. Aanduidingen daartoe zijn het financieel ondersteunen van zonen van overleden zeelieden indien zij voor een opleiding tot stuurman kozen. Ook stimuleerde men het plaatsen van zonen op de schepen van effectieve leden (Reglement 1855, artikel 69).

4. Reeds in het eerste Reglement uit 1819 (artikel 18) worden de leden aangemaand:

> *"... om alles, wat tot nut en uitbreiding der Zeevaart dienen kan, op te sporen, te dien einde zullen zij gedurende hunne reizen exacte Nota houden van alle merkwaardige voorvallen, ontmoetingen, ontdekkingen, of andere gevallen, die hun mogten voorkomen, ...".*

Het Bestuur verplichtte zich daarbij om aan deze bevindingen in gedrukte vorm publiciteit te geven. Zeker in de eerste jaren verschenen in de Jaarverslagen zg. "Ingekomene Berigten" waarin onder andere melding werd gemaakt van maritieme bijzonderheden. Twee voorbeelden:

> *"Het lid No. 18. heeft berigt, dat er drie nieuwe vuren zijn opgerigt, op de Soltiser eilanden bij Waterfort, dewelke zoodanig geplaatst zijn dat zij een driehoek uitmaken, te weten twee hoogten en een lage."*
>
> *"Het Lid No. 10 heeft een plan aan de Maatschappij vertoond, om zonder Rekening, maar alleen met de hoogte meting van de Noordster de Breedte of Pools hoogte te vinden, door het rond draaijen van de binnenste schijf van dat Plan; voor Notietie aangenomen zonder verder gevolg. Dit Plan scheen van Amerikaansche afkomst".*

Men kan hier een vroege vorm van maritiem-wetenschappelijk onderzoek in herkennen. De Maatschappij wilde kennelijk de functie vervullen van een doorgeefluik van maritieme gegevens. In het Jaarverslag 1838 wordt melding gemaakt van de instelling van een speciale commissie die de effectieve leden aanspoorde

"al wat door waarneming of ondervinding ter uwer kennisse mag gekomen zijn, en tot uitbreiding der zeevaartkunde dienstig kan wezen, ... mede te delen".

Veel heeft deze oproeping niet opgeleverd want in de veertiger jaren verdwenen deze zeevaartkundige mededelingen uit de Jaarverslagen. Wellicht kwamen er andere media beschikbaar om deze informatie door te geven, zoals de "Korte berigten en opmerkingen betrekkelijk de Zeevaart" in de "Verhandelingen en Berigten betrekkelijk het Zeewezen en de Zeevaartkunde" van G.A.Tindal en Jacob Swart. Maar in de Jaarverslagen van de Maatschappij is hier nimmer naar verwezen.

Hoewel deze intentie tot wetenschappelijk onderzoek dus onmiskenbaar aanwezig was, is het de vraag of het dezelfde succesvolle uitwerking had als bij het Amsterdamse zeemanscollege "Zeemanshoop" (zie van den Hoek Ostende[11]). Dit College speelde bv. een voortrekkersrol bij de introductie van de mariene meteorologie. Maar in Rotterdam werd deze activiteit vooral gestimuleerd vanuit de Koninklijke Nederlandsche Yachtclub met een "Commissie ter bevordering van het Onderzoek naar de Verschijnselen op den Oceaan" (W.F.J.Mörzer Bruyns in een lezing dd. 23 februari 2002 voor de Stichting Nederlandse KaapHoornvaarders).

5. In het eerste Jaarverslag wordt het belang van het voeren van de Nummervlag breed uitgemeten. Het verslag stelt dat de leden in het herkennen en herkend worden *"een wezentlijk vergenoegen gevoeld ... hebben."*. Ook dit wijst op een stimulering van het gevoel van onderlinge verbondenheid, maar het zou tevens een rol gespeeld kunnen hebben in het wereldwijd bekend maken van Rotterdam als havenstad, een vroege vorm van Public Relation. Ik wees al op het opnemen van de nummervlag in artikel 1 van de Reglementen waaruit het belang van dit herkenningsmiddel blijkt.

Hoewel de primaire doelstelling tot ondersteuning van weduwen, wezen en oude c.q. gebrekkige kapiteins ook bij andere zeemanscolleges voorop gestaan zal hebben, is het interessant na te gaan of ook de hiervoor genoemde nevendoelstellingen bij alle een even grote rol gespeeld hebben. Bij de Colleges uit de vijftiger jaren zoals die uit Harlingen en Schiermonnikoog zouden deze wel eens een veel minder grote betekenis gehad kunnen hebben vanwege wijzigingen in de externe sociaal-economische omstandigheden.

4. DE DEELNEMERS

4.1 Algemeen overzicht

In het eerste Jaarverslag uit 1820 wordt melding gemaakt van een van het voorstel om stuurlieden in de Maatschappij toe te laten. Deze suggestie werd afgekeurd en het eerste Reglement uit 1819 stelt in Artikel 2:

"Niemand kan in deze Maatschappij als Lid aangenomen worden, dan alleen Koopvaardijkapiteinen, welke schepen van deze Stad of binnen dit Koningrijk(sic) *voeren of gevoerd hebben."*

Het was van meet aan de bedoeling om zich niet te richten op binnenvaartschippers en het is derhalve merkwaardig dat dit niet in artikel 2 tot uitdrukking komt. Maar wellicht was de term "koopvaardijkapitein" een exclusieve aanduiding voor gezagvoerders op de grote vaart Het is ook duidelijk dat de Maatschappij niet openstond voor gezagvoerders van marineschepen en voor koopvaardijkapiteins die in dienst waren van een buitenlandse reederij. Daarbij moet

bedacht worden dat het huidige België in 1819 nog tot het Koninkrijk behoorde, zodat reederijen in bv. Antwerpen en Oostende binnen de toenmalige landsgrenzen lagen.

De Maatschappij kende, althans bij de toelating van leden, dus maar één rang, die van kapiteins. Men is nimmer overgegaan tot het systeem van het Amsterdamse "Zeemanshoop" dat vier klassen kende voor zeelieden in de lagere rangen. Toch kon het voorkomen dat een stuurman effectief lid was en wel als hij genoodzaakt was weer als stuurman te gaan varen. Hij werd dan ook een met lagere financiële bijdrage aangeslagen (Reglement 1868, artikel 30). Zo wordt in het Jaarverslag 1840 het overlijden gemeld van "de Stuurman A.v.d.Kolff No 119 (vroeger Kap^{t})". De stuurman behield kennelijk wel zijn nummervlag in afwachting van betere tijden.

Er waren een aantal mogelijkheden om deel te nemen aan de Maatschappij, die in de volgende subparagrafen zullen worden toegelicht.

4.2 Effectieve leden

De exacte omschrijving van een effectief lid werd in de opeenvolgende Reglementen enigszins aangepast maar in essentie waren het *"gezagvoerders van schepen, die onder Nederlandsche vlag varen; ... "* (Reglement 1905, artikel 4). De Maatschappij stond kennelijk ook open voor buitenlandse kapiteins mits zij maar vanuit Nederland voeren. Hoewel ik geen zekerheid heb over een eventuele nationalisering duiden namen als David Forbes Browning (R67), Carl Christensen Hansen (R172), August Christian Friedrich Krull (R447), e.d. op een vreemdelingenstatus.

Toetreding als effectief lid kon aanvankelijk alleen op voorstel van een ander effectief lid, later ook door een honorair lid (Reglement 1905, artikel 10). Over de toetreding werd in een Algemene Vergadering beslist bij meerderheid van stemmen. Om effectief lid te worden mocht men niet ouder zijn dan 45 jaar. Trad men toe tussen de leeftijd van 40 - 45 jaar dan diende men een toeslag op het entreegeld te betalen.

Sedert het inwerking treden van de Reglementen in 1846 hadden in Rotterdam wonende kapiteins die vanuit Rotterdam voeren een streepje voor. Immers kapiteins die buiten de stad woonden maar wèl vanuit Rotterdam voeren resp. kapiteins die binnen de stad woonden, maar vanuit een andere binnenlandse havenplaats voeren, moesten per jaar een extra bijdrage van *f* 6,- betalen. En leden die schepen van buiten de stad voerden en ook buiten Rotterdam woonden moesten zelfs f 12,- per jaar extra betalen. Ook het Amsterdamse zeemanscollege "Zeemanshoop" vroeg een extra bijdrage aan leden die niet vanuit Amsterdam voeren. Als voorbeeld: Carl Friedrich Hempel (vlagnummer R68 en A438/325), lid van het Weldadig Zeemansfonds van "Zeemanshoop" moest "ingevolge Art.35 van het Reglement … (terwijl hij voor Rott^{m} is varende) dubb Contr betalen" (zie ook.van den Hoek Ostende[11]).

Als men onder vreemde vlag ging varen mocht men wel lid blijven, maar het voeren van een nummervlag van de Maatschappij was niet toegestaan. Bij bedanken voor het lidmaatschap verloor men iedere aanspraak op uitkering of onderstand *"voor zich of de hunnen."* Een effectief lid kon van beroep veranderen. Als hij daarbij zijn contributie bleef betalen, behielden hij en zijn naasten het recht op uitkering. Om die reden kunnen in de ledenlijsten personen voorkomen die geen zeevarend beroep uitoefenden, maar nog wel hun nummervlag behielden. Zij staan dan vermeld zonder schip of boekhouder/reederij. Beroepsverandering kwam dus voor maar het moest in het nette blijven: als het een beroep betrof *"dat aan vele Leden hinderlijk is"* (Reglement 1855, artikel 75) dan kon het Bestuur besluiten zijn vlagnummer te vergeven. Het intrigeert mij welke beroepen "hinderlijk" geacht werden.

Er kwam een einde aan het lidmaatschap door overlijden, opzegging of royement. Opvallend vaak werd het royementsartikel toegepast (zie b.v. Reglement 1868 artikel 37). Hierin werd geregeld dat een lid zijn lidmaatschap verbeurde als hij langer dan 18 maanden verzuimde zijn

contributie aan te zuiveren. Daarbij speelde geen rol of hij in Nederland was of zich op reis bevond. Men had er voor te zorgen dat men zijn financiële verplichtingen op tijd nakwam. Bij toepassing van artikel 37 verloor men alle recht op op uitkering "*voor zich of zijne betrekkingen*". Er was nog wel een ontsnappingsmogelijkheid van royement: men kon nog 3 jaar vragen om alsnog weer het lidmaatschap te verkrijgen, uiteraard na aanzuivering van de schuld plus rente en een boete. Voor zover ik kon nagaan werd van deze rehabilitatie vrijwel geen gebruik gemaakt.

Het is opvallend dat kapiteins vaak van twee zeemanscolleges lid waren. Van de c.1140 leden van de Rotterdamse Maatschappij waren c.125 i.c. c.10% ook lid van het Amsterdamse zeemanscollege "Zeemanshoop". Zelfs een lidmaatschap van drie colleges kwam voor. Een voorbeeld is kapitein P.Vitringa Coulon die lid was van het Harlinger college "Zeemansvoorzorg" met nummer H36 (1861-1874), van het Amsterdamse college "Zeemanshoop" met nummer A790 (1862-1879) en van de Rotterdamse "Maatschappij" met nummer R158 (1865-1874). Ook dubbellidmaatschappen met Colleges uit de veenkoloniën kwamen frequent voor. Naar de reden van dubbellidmaatschappen kan ik slechts gissen. De meest voor de hand liggende is, dat men zich verzekerde van een groter inkomen voor zichzelf of zijn nabestaande. Het nadeel was de vrij forse premie die men had te betalen.

4.3.. Buitengewone leden c.q. leden voor de vlag

> *"Buitengewone Leden zijn dezulken, die, even als de Effectieve Leden eene Nommervlag voeren, doch door hunnen ouderdom belet zijn Effectieve Leden te worden".* (Reglement 1855, artikel 6).

In 1863 is de redactie van dit artikel gewijzigd in:

> *"Buitengewone Leden zijn dezulken, die even als de Effectieve Leden de Nummervlag der Maatschappij voeren, doch geen aandeel hebben in het Fonds."* (zie Jaarverslag 1867).

In het Reglement van 1868 wordt gesteld dat buitengewone leden wèl de nummervlag mochten voeren, maar geen aandeel hadden in het Fonds. En in het Reglement van 1905 is expliciet sprake van "leden voor de vlag". Deze vlagleden betaalden wel een jaarlijkse bijdrage, maar konden dus geen aanspraak maken op financiële tegemoetkomingen. Zij betaalden een lagere bijdrage in het Fonds.

De toetreding van leden voor de vlag geschiedde volgens dezelfde procedure als bij effectieve leden. Vlagleden hadden geen toegang tot de Algemene Vergadering en dus geen stem ter zake van het beleid van de Maatschappij.

In de ledenlijsten bij de Jaarverslagen werden leden voor de vlag vanaf 1849 apart aangeduid met de noot: *"De met * geteekende Namen, zijn van Honoraire Leden, die alleen de Nommervlag der Maatschappij voeren."* Hieruit blijkt dat er voor deze categorie de termen "honoraire leden" (maar dan wel met een vlagnummer), "buitengewone leden" en "leden voor de vlag" zijn gebruikt.

Een enkele keer verwisselde een kapitein zijn effectief lidmaatschap voor een lidmaatschap voor de vlag. Het motief daartoe zou kunnen zijn, dat de kapitein geen behoefte voorzag in financiële ondersteuning omdat zijn risico op een andere wijze was gedekt. Maar om redenen van solidariteit en status stelde hij wel prijs op het voeren van de Rotterdamse nummervlag. Maar ook kwam het een enkele keer voor dat het vlaglidmaatschap werd omgezet in een effectief lidmaatschap.

4.4. De nummervlag

De nummervlag was nauwkeurig in het Reglement beschreven, inclusief de afmetingen. Een lid moest de vlag voor eigen rekening aanschaffen.

Effectieve leden en leden voor de vlag kregen een nummervlag toegewezen in volgorde van aanmelding. Bij voorkeur werden openvallende plaatsen door overlijden of anderszins opgevuld met nieuwe leden. Het totaal aantal leden (c. 1140) is dus veel groter dan het aantal uitgegeven vlagnummers. Het hoogste nummer was R483, dat bezet werd in de jaren 1858 t/m 1878 door kapitein M.Kimmerer. Deze methodiek van nummeren verschilt van die van het Amsterdamse zeemanscollege "Zeemanshoop", die consequent bleef doornummeren en openvallende plaatsen niet opvulde. Daar dreigde echter het ontstaan van zeer hoge vlagnummers en om dat te vermijden werden zowel in 1836 als 1854 hernummeringen ingevoerd, waarbij er vanaf vlagnummer 1 weer een aansluitende reeks ontstond. Kapiteins die intraden vóór 1836 en lid bleven tot nà 1854 voerden derhalve in de loop van de jaren drie vlagnummers in een afnemende nummerreeks.

Toch kwam het bij de Rotterdamse Maatschappij ook voor dat een kapitein twee vlagnummers voerde omdat hij gedurende zijn lidmaatschap een (meestal) lager vlagnummer kreeg toegewezen. De reden voor deze hernummering is mij niet duidelijk geworden. Een enkele keer lijkt het erop dat een kapitein zijn nummer aan zijn zoon overdroeg en zelf een ander nummer kreeg, wellicht omdat hij niet meer als gezagvoerder actief was.

Leden voor de vlag kregen op een zelfde manier een vlagnummer als de effectieve leden. Soms kwam het voor dat een effectief lid zijn lidmaatschap omzette in een lidmaatschap voor de vlag. Hij behield dan zijn vlagnummer.

Het komt vrij frequent voor dat een vlagnummer overging van vader op zoon of op een familielid met dezelfde achternaam. Een enkele keer werd een vlagnummer nà het overlijden van de kapitein gereserveerd voor een zoon. Zo werd in het Jaarverslag 1835 van de Maatschappij het overlijden gemeld van kapitein H.A.Glazener. Tevens werd gemeld dat de weduwe Glazener

> *"onder voorbehoud harer wettige aanspraak, aan het Bestuur verklaard (heeft) … voorlopig daarvan geen gebruik te zullen maken: De Maatschappij heeft haar verzoek toegestaan het nommer, hetwelk haar echtgenoot op de naamlijst vervulde en alzoo in zijne vlag voerde, open te houden voor het geval, dat te eeniger tijd haar zoon deszelfs plaats als Effectief Lid innemen mogt."*.

Het nummer werd 15 jaar na het overlijden van H.A.Glazener ingenomen door A.Glazener J^{r}.

Zeer incidenteel werd een vlagnummer bezet door een overleden kapitein, kennelijk om daarmee de verdienste van deze persoon voor de Maatschappij te benadrukken. Voorbeelden zijn kapitein John Veder (R1), de tweede president van de Maatschappij en Johannes de Jong (R20) een latere president.

Bij een ontmoeting op zee met een schip dat een Nederlandse of buitenlandse Maatschappijvlag vertoonde werd men aangemaand (Reglement 1819, artikel 23) resp. was men verplicht zijn eigen nationale vlag èn zijn nummervlag te laten waaien (Reglement 1877, artikel 64). Ik heb er geen zekerheid over dat een Maatschappijlid <u>altijd</u> zijn nummervlag liet waaien, maar ik denk dat hij dat vooral deed op momenten dat hij herkend kon worden, dus in het zicht van anderen, zowel op zee als in of bij de haven. Het Bestuur drong er op aan dat men ook in het Kanaal, waar men vaak dicht genoeg onder de wal voer, de nummervlag zou voeren. Het eerste Jaarverslag vermeldt: *" … het mogt mij eens voorkomen iemand te ontmoeten, op een tijd dat ik wenschte herkend te worden, wat een genoegen zou dat niet geven, …"*. Daar men ontmoetingen met en waarnemingen van andere schepen ook in het scheepsjournaal vermeldde, was er meer informatie beschikbaar over het wel en wee van de schepen en de bemanning. Dit werd belangrijk geacht *"voor de eigenaars en inladers van het schip, mitsgaders voor de assuradeurs"*. (Jaarverslag 1831)

In de Reglementen heb ik geen aanwijzing kunnen vinden hoe te handelen als men ook van andere zeemanscolleges lid was. Zoals hiervoor vermeld waren er nog al wat Rotterdamse leden ook lid van het Amsterdamse "Zeemanshoop" en bezaten dus van dat college eveneens een nummervlag. Als men effectief lid was van "Zeemanshoop" dan was men verplicht de Amsterdamse vlag te voeren als men vanuit Amsterdam voer. Wellicht schuilt hierin de oplossing: bij een dubbellidmaatschap voerde men de vlag van het college uit de thuishaven. Een onderzoekje naar scheepsafbeeldingen (Spin, Teupken) met vlagvoerende schepen van kapiteins met een dubbellidmaatschap zou hier uitsluitsel kunnen geven. Een aanwijzing daartoe ken ik uit mijn eigen familie: mijn overgrootvader Oepke Sikkes Parma was met de vlagnummer 829 en H20 effectief lid van de colleges "Zeemanshoop" uit Amsterdam resp. "Zeemansvoorzorg" uit Harlingen. Ik bezit een "Spin" uit 1858 van zijn schip de "Luitenant-Admiraal Tjerk Hiddes" voerend de Harlinger vlag. In dat jaar voer hij voor de Harlinger boekhouder Zeilmaker & C°. Maar er zijn in dit opzicht ook verrassingen. Zo bevat de collectie van het Maritiem Museum "Prins Hendrik" een Spin uit 1855 van de bark "Scheveningen", waarop trots de vlaggen 545 van "Zeemanshoop" en R353 van Rotterdam wapperen, gevoerd door kapitein K.D.Breuning (zie frontpagina).

Tenslotte nog het volgende. In het Jaarverslag 1841 staat het volgende besluit, waarvan mij niet bekend is of dit ook in het Reglement is verwerkt:

> *"Scheepskapiteins op Java, of zoogenaamde Kustvaarders, kunnen voortaan de Nummervlag der Maatschappij voeren tegen betaling van f 25 's jaars; die nummervlag zal overeenkomen met die in gebruik bij de Effectieve leden alhier, met dat onderscheid echter, dat in het midden der beide groene strepen een derde wit zal zijn, en dat de letter R voor het nummer zal worden weggelaten.".*

Ik vraag me af of deze lidmaatschapsvorm overeenkwam met een buitengewoon lidmaatschap. Deze kapiteins droegen echter wèl een nummer en zullen dus in de ledenlijst zijn opgenomen. Wellicht dat er scheepsportretten zijn waarop deze aangepaste Rotterdamse maatschappijvlag is afgebeeld, maar ik heb daar geen onderzoek naar gedaan.

4.5. *Honoraire leden*

Honoraire leden waren diegenen *"die door hunnen bijdragen toebrengen tot instandhouding van het Weduwenfonds en van de Societeit".* De minimum leeftijd was 18 jaar.

Vanaf 1836 werd deze categorie onderverdeeld in gewone leden en buitenlandse leden. In de categorie gewone honoraire leden werd in de latere ledenlijsten weer onderscheid gemaakt in personen die in Rotterdam of die elders in Nederland woonden. Waarom dit onderscheid gemaakt werd is me niet duidelijk omdat voor, zover ik kan nagaan, in de rechten en verplichtingen geen verschillen waren.

Opvallend in de categorie buitenlandse honoraire leden was het grote aantal uit de Nederlandse koloniën vooral Nederlands-Indië Dit hing samen met de wervingsactiviteit van enkele leden ter plaatse, die in de Jaarverslagen dan ook frequent werden bedankt voor hun inspanningen. Het Jaarverslag 1836 meldt dat, vooral door de bemoeienis van lid A.van Hoboken, 30 nieuwe begunstigers uit de Oost konden worden ingeschreven.

Honoraire leden konden worden voorgesteld door effectieve leden en door andere honoraire leden. Het Bestuur besliste over de toelating.

De maatschappelijke achtergrond en status van vele honoraire leden zijn af te lezen aan de frequent vermelde beroepen. En kenners van Rotterdam zullen ongetwijfeld vele namen herkennen, die met het bedrijfsleven te maken hadden. Maar ook de familienamen geven soms indicaties. Zo zijn er nogal wat vermeldingen die overeenkomen met Rotterdamse reedersfamilies. Uit 1826 noem ik bv. Dunlop, Balquerie, van Hoboken, van Rijckevorsel, Sturenberg en Cankrien, Suermondt, Varkevisser, e.a. Ook uit andere kringen werd

ondersteuning gegeven, zoals gemeenteraadsleden, leden van de Kamer van Koophandel, agenten van handelsmaatschappijen, cargadoors, consuls, notarissen, leden van de rechterlijke macht, marineofficieren e.d. Naast personen waren ook instanties honorair lid, bv. de Rotterdamsche Assurantie-Compagnie, de Maatschappij ter Verzekering voor Zeegevaar, e.d. In de Rekening van Ontvangst en Uitgaaf in de Jaarverslagen wordt de gesommeerde bijdrage van diverse assurantiemaatschappijen veelal expliciet vermeld, naast de inkomsten door de andere honoraire leden.

Tenslotte staan bij de namen soms nog de verleende onderscheidingen, zoals Ridder van de Nederlandse Leeuw, drager van de Militaire Willems-Orde, e.d. De secretaris verontschuldigde zich aan het begin van de ledenlijsten voor het *"tegen onze wil"* weglaten van iemands rang of waardigheid en vermeldde expliciet dat de ledenlijst in alfabetische volgorde was opgesteld daarmee een volgorde naar belangrijkheid vermijdend.

Het kwam, vooral in de tweede helft van de eeuw, nogal eens voor dat een effectief lid als zodanig bedankte maar zijn lidmaatschap continueerde als honorair lid. Ik heb de indruk dat dit vooral gebeurde wanneer het effectieve lid zijn actieve zeemansloopbaan vaarwel zei, maar wel werkzaam bleef in een, aan de zeevaart gerelateerde, functie aan de wal. Zo wordt in het Jaarverslag 1881 de heer J.A.Ruhaak te Atjeh, aangeduid als oud-gezagvoerder, bedankt voor zijn inspanningen ten bate van de Maatschappij terwijl hij in dat jaar zijn vlaglidmaatschap omzette in een honorair lidmaatschap. Kennelijk vervulde hij in Atjeh een walbaan en was geen gezagvoerder meer, een voorwaarde voor een effectief lidmaatschap en dus een eventuele uitkering.

Het aantal honoraire leden was van meet af aan aanzienlijk en meestal groter dan het aantal effectieve leden. Zo tellen de lijsten van effectieve en honoraire leden in 1826 144 resp. 170 personen en in 1836 131 resp. 243 personen In latere jaren werd het aantal effectieve leden voortdurend door het aantal honoraire leden overtroffen, zelfs in de periode van absolute achteruitgang in de 2e helft van de 19e eeuw. Het Dagblad voor de Scheepvaart van 15 september 1894 (Bijlage F) meldde:

> *"Telde de societeit in 1851 nog 1038 honoraire leden … op het einde van 1893 was het aantal honoraire leden nog slechts 465 …"*

4.6. Donateurs, donatrices en ereleden

Donateurs en donatrices ondersteunden het Fonds waaruit de uitkeringen werden gedaan, maar waren geen leden van de Maatschappij. Deze groep droeg niet bij aan de financiering van de Sociëteit, waar zij zonder introductie ook geen toegang tot hadden. Opmerkelijk en kennelijk passend in de tijdgeest was het expliciete onderscheid naar geslacht dat ook in de vermelding in de Jaarverslagen werd gehandhaafd.

Tenslotte kende men ereleden die door *"nuttige medewerking in het belang der Zeevaart zich verdienstelijk hebben gemaakt.*" Zij betaalden geen contributie.

4.7. Het verloop van het ledental

Bij een historische studie omtrent zeemanscolleges hoort een analyse van het verloop van het ledental en de fluctuaties daarin en de correlatie met uitwendige factoren. Deze factoren kunnen sociaal-economisch van aard zijn, zoals variaties in de economie, het beschikbaar komen van andere mogelijkheden tot risicodekking dan via de Maatschappij, e.d.. Maar ook de ontwikkeling van de maritieme techniek i.c. de overgang van zeil- naar stoomvaart zal gecorreleerd kunnen zijn. Is dit verloop van het ledental bij alle colleges identiek of zijn er regionale verschillen. Welke van deze correlaties ook een causale relatie hebben zal de maritiem-historicus moeten beantwoorden. Ik zal dit aspect niet nader uitdiepen, maar geef slechts enkele feiten:

a. In de periode september 1819-januari 1820, dus in de eerste 3½ maand van het bestaan, was het ledental 67. In de volgende 8½ maand, tot het uitbrengen van het eerste Jaarverslag, steeg het ledental tot (minimaal) 93. (ontleend aan de Rekening Courant bij het 1e Jaarverslag).
b. In 1825 waren 144 vlagnummers bezet. Het aantal leden dat t/m 1825 lid is geweest, zal groter zijn geweest, omdat opengevallen nummers opgevuld zullen zijn geweest.
c. Het aantal vlagnummers steeg in de periode tot 1845 tot 200, in 1850 tot bijna 300, in 1853 tot bijna 400 en in 1858 tot bijna het maximum van 483. Daarbij moet ook in rekening worden gebracht dat openvallende nummers veelal werden opgevuld Een zeer sterke toename vond dus plaats rond de vijftiger jaren. Wellicht niet relevant, maar wèl een ingrijpende gebeurtenis in deze jaren, was de Europesche cholera-epidemie aan het eind van de veertiger jaren. In het Jaarverslag 1849 wordt gerefereerd aan de slachtoffers onder de leden.
d. In 1858 werd het maximum vlagnummer R483 bereikt. De aanwas van leden daarna werd opgevangen door het opvullen van opengevallen vlagnummers.
e. De ledenlijsten worden in de zestiger jaren en daarna snel korter. Niet meer bezette nummers werden uit de lijsten weggelaten en het aantal genoemde kapiteins is b.v in:

1858 - 464	1865 - 347	1875 - 144	1890 - 54	1917 - 3
1860 - 434	1870 - 231	1880 - 124	1900 - 32	

f. In de periode van teruggang in ledental, i.c. in en nà de zestiger jaren, meldden zich vooral leden voor de vlag aan. Dit zou er op kunnen duiden, dat de behoefte aan een financiële dekking niet meer het hoofdmotief voor lidmaatschap was, maar bv. solidariteit met de weduwen en wezen van oud-collega's of een zekere status inzake het lidmaatschap en dus vlagvoering.
g. In het Jaarverslag 1859 wordt gesteld dat de onbevredigende vermeerdering van honoraire en effectieve leden geweten moet worden aan "het kwijnen der scheepvaart".

5. HET BESTUUR

In het eerste Reglement uit 1819 werd vastgesteld dat de Maatschappij bestuurd zou worden door een president, een vice-president, een secretaris en vier commissarissen. De president was tevens penningmeester. Twee commissarissen moesten benoemd worden uit de rustende leden en twee uit de varend leden. Een ander lid van het Bestuur was tevens 2e penningmeester. *"De Penningmeesters zullen elk een afzonderlijke sleutel der brandkast in bewaring hebben."*

In latere reglementen bleef in principe de bestuurssamenstelling onveranderd. Er was sprake van permanente bestuursleden, i.c. president, vice-president en secretaris, en van "afwisselende" leden, i.c. de commissarissen. Dit laatste aantal fluctueerde. Men streefde ernaar deze functies bij voorkeur door zeelieden te laten vervullen en dus niet door honoraire leden, die voor het overgrote deel uit het maritieme bedrijfsleven afkomstig waren. Maar tegen het einde van het bestaan van de Maatschappij was het kennelijk niet meer mogelijk om uit de effectieve leden een voltallig Bestuur samen te stellen. Immers in de periode 1911-1917 was F.Kunst en in 1918 P.F.A.Mink president, terwijl beiden niet voorkomen in de lijst van vlagdragende leden. Hetzelfde geldt voor de heren A.Dunlop en J.Swart als secretaris. In de lijst van commissarissen komen al in de laatste decade van de 19e eeuw leden voor die niet (meer) vlagdragend waren.

De Maatschappij had de inrichting van een vereniging met het daarbij behorende democratische karakter. Een bestuursfunctie werd, behalve gemaakte onkosten, niet geldelijk gehonoreerd. De Algemene Ledenvergadering had het laatste woord. Diverse reglementsartikelen geven aan het Bestuur wel een beslissingsbevoegdheid maar als deze niet tot een beslissing kon komen of geen beslissing wenste te nemen dan werd de zaak naar de Algemene Vergadering verwezen (zie bv. Reglement 1877, artikel 43).

Al bij de voorbereidingen tot oprichting in paragraaf 2 sprak ik van de pogingen het Rotterdamse bedrijfsleven bij de Maatschappij te betrekken. Dit kwam ook tot uitdrukking in artikel 4 waar er sprake is van de benoeming van rustende leden die dan

"ter approbatie aan de Kamer van Koophandel dezer Stad zal worden voorgesteld, om daaruit een Lid voor dit Bestuur te eligeren".

Om de band met de KvK te versteviging werd in 1832 een Raad van Toezicht ingesteld waarvan de leden voortkwamen uit de kringen van reeders en kooplieden. Dit initiatief werd voorgelegd aan de Kamer en onderworpen aan haar goedkeuring. Ook nu was de Kamer welwillend maar meende in dit opzicht niets te moeten beslissen. Formele bemoeienis met de Maatschappij werd kennelijk een te groot risico bevonden. De Raad bestond uit 7 leden en haar taak bestond vooral in toezicht op de financiële situatie. Voorts verplichtte de Maatschappij zich alle besluiten in de Algemene Vergadering eerst te toetsen aan het oordeel van de Raad. Het positieve effect van de Raad werd gemeld in het Jaarverslag van 1833

" ... belangrijk was hun invloed op hare financiële bloei, daar wij daaraan de aanwinst van meer dan 40 nieuwe Honoraire Leden dank weten."

En daar ging het uiteraard om!

In het Jaarverslag 1855 is sprake van de bemoeienis van de Raad bij het tot stand komen van het Sociëteitsgebouw.

Aan deze Raad kwam een abrupt einde toen in 1855 de leden hun functie collectief neerlegde (Jaarverslag 1855). De reden daartoe blijft in het vage, maar wellicht had het te maken met strubbelingen in het bestuur. Het verslag meldt namelijk:

"Na de ontrouw, ruim een jaar geleden, door de President-Penningmeester, ten opzigte van het Maatschappelijk fonds gepleegd, ...".

Kennelijk had deze president, zijnde B.J.Martens, de zaak getild. Het Bestuur lichtte daarover de heren B.P.Martens te Semarang en Jac. Martens te Soerabaja in, familieleden van de voormalig president, die een wissel van *f* 2500,-- overmaakten, waaruit de omvang van de fraude blijkt. Kennelijk had het systeem van 2 "*afzonderlijke sleutels der brandkast"* (zie hiervoor) niet gewerkt

Het Bestuur probeerde de Raad van Toezicht met nieuwe leden te vullen en riep daarbij wederom de steun in van de Kamer van Koophandel. Deze gaf aan deze oproep geen gehoor en het Bestuur besloot dat de Maatschappij het (voorlopig) zonder Raad van Toezicht moest doen. De gebeurtenis illustreert wèl het terechte beleid van de Kamer van Koophandel de relatie met de Maatschappij alleen op vrijblijvende basis aan te gaan.

6. INKOMSTEN EN UITGAVEN

6.1 Inkomsten

De inkomsten in het Fonds van de Maatschappij kwamen uit diverse bronnen en wel uit de 1) verplichte bijdragen van de effectieve leden en vlagleden in de vorm van entreegelden, 2) maandelijkse contributies, 3) de zg kopgelden bij monstering, 4) de bijdragen van honoraire leden en donateurs, 5) boeten, 6) schenking/legaten en 7) renten van het kapitaal. Dit kapitaal, dat een jaar na de oprichting reeds *f* 2000,-- bedroeg, was vastgezet en mocht niet worden aangesproken. In het Reglement uit 1819 was vastgelegd dat dit kapitaal gestort moest worden in de Spaar-en Hulpbank van het Departement Rotterdam der Maatschappij tot Nut van het Algemeen.

Additionele inkomstenbronnen werden al in het eerste Jaarverslag van 14 september 1820 besproken. Het betrof aan de Maatschappij af te dragen porti voor meegenomen particuliere brieven. Er werd afgesproken dat er een halve stuiver per brief aan de Maatschappij zou worden afgestaan. Ook was sprake van het plaatsen van een zg. "armenbus" voor uitkeringen ingeval

daarvoor reglementair geen mogelijkheid was. Maar dat voorstel werd afgewezen. Het zou immers *"vernederend"* zijn *"om uit matroozen giften, kapiteins of dezelver weduwen te onderhouden."* Kennelijk was stille armoede te prefereren boven deze vorm van steun.

In de entreegelden van effectieve leden waren nogal wat nuances. De hoogte was afhankelijk van de leeftijd en de status. Leden ouder dan 40 jaar (tot de maximum leeftijd van 45) betaalden voor ieder jaar boven de 40 een extra bedrag. Als het intredende lid al een paar jaar kapitein was, dan diende hij voor ieder kapiteinsjaar een extra entreegeld bij te dragen. Daarmee werd gestimuleerd, dat men bij het bereiken van de kapiteinsrang direct lid van de Maatschappij werd.

Ook diende de gezagvoerder een extra entreegeld te betalen als hij bij zijn intrede meer dan 5 jaar ouder was dan zijn vrouw. Dit zal wel hebben samengehangen met het risico van een langdurige uitkering ingeval een kapitein een (veel) jongere vrouw plus eventuele minderjarige kinderen achterliet. Het ware in dit verband logisch geweest als men bij een (veel) oudere echtgenote een korting op het entreegeld had genoten.

Voor de effectieve leden was reeds in het Reglement uit 1819 (artikel 5) sprake van een vaste maandelijkse contributie met daarboven ook een storting per reis. De hoogte van dit reisgeld was gekoppeld aan de bestemming, onder de conditie dat de kapitein behouden arriveerde. Hoe verder de reis, hoe hoger de bijdrage. Als maximum diende men voor een reis bezuiden de linie *f* 10,- te storten. Als minimum voor de Noordzee van Calais tot de Noordkaap en verder tot Elseneur *f* 1,-. Later werd de hoogte van dit reisgeld niet meer gekoppeld aan de reisafstand, maar vastgesteld op een uniform vast bedrag per jaar (Reglement 1855, artikel 29)

Leden voor de vlag betaalden een gereduceerde contributie en waren vrijgesteld van reisgeld.

In het eerste Jaarverslag uit 1820 wordt melding gemaakt van het voorstel om zg. kopgeld per monstering te laten betalen *"hetwelk een zeer voordeelige inkomst voor het fonds zoude zijn"*. Verscheidene kapiteins gingen hiertoe over maar *"het is nogtans beklagelijk dat zulks niet algemeen geworden is, en men geen middel weet om dit goede voornemen voor een algemeene regel te doen doorgaan."* Later werd dit reglementair als het volgt vastgelegd:

> *"Bij iedere aan te vangen reis of monstering betaalt de scheepsgezagvoerder 30 Cents kopgeld van ieder der manschappen, waaruit de equipage van het schip bestaat. Hierbij wordt voorondersteld, dat door de Heeren reeders dit kopgeld aan hunne kapiteins zal worden gerestitueerd, uit aanmerking van het nut, dat zij van de nommervlag kunnen hebben."* (Reglement 1855, artikel 29)

In de Staat van Inkomsten en Uitgaven per Jaarverslag worden deze kopgelden apart vermeld, maar ik vraag mij af of deze regel consequent werd nageleefd, vooral als de reeders het bedrag niet uitkeerden. Zij konden daar immers niet toe worden gedwongen.

Een essentieel onderdeel van de inkomsten waren de bijdragen vanuit de groep honoraire leden. Vanaf Jaarverslag 1832 is er een Rekening-Courant opgenomen waardoor een specificatie van inkomsten en uitgaven beschikbaar is. Zo was in 1831 en 1832 het aandeel in de inkomsten vanuit de honoraire leden ruim 30%. In 1877 was het aandeel van deze groep in de inkomsten c. 3 maal zo hoog als die van de effectieve leden. Een substantieel deel van dit percentage werd ingebracht door een aantal assurantiemaatschappijen. Een systematische analyse van deze inkomstenverdeling is noodzakelijk als men deze wil correleren met veranderingen in de economische situatie van de maritieme bedrijfstak.

Naast deze min of meer reguliere ontvangsten hebben er ook extra fondsen bestaan, maar vanwege het ontbreken van Jaarverslagen, is de informatie daarover onvolledig. In de

Jaarverslagen 1849 en 1858 is sprake van een ”boeten-fonds” en een “Matroozen-Fonds”. Uit het eerste werd *“tijdelijke onderstand”* verleend en de inkomsten kwamen uit vrijwillige giften en uit *“verbeurde gagiën van het Scheepsvolk”*. Ter stimulering van de vrijwillige giften werden bij diverse personen en instanties (bv. het bureau van de Waterschout) bussen geplaatst. Vanaf 1858 werd jaarlijks een verslag gepubliceerd van *“den staat van het Fonds van Schepelingen beneden de rang van Kapitein”*. Ik neem aan dat het hier het eerder genoemde “Matroozen-Fonds” betrof. Het was kennelijk voor schepelingen beneden de rang van kapitein niet “vernederend” om deze charitatieve ondersteuning te krijgen.

Ook moet vermeld worden dat er incidenteel sprake was van legaten en schenkingen die soms aanzienlijke bedragen betroffen.

Een immer terugkerende opmerking in de Jaarverslagen, met name in die uit de tweede helft van de 19e eeuw, is bezorgdheid omtrent tekorten vanwege teruglopende inkomsten en aanzienlijke uitgaven, vanwege de toename in uitkeringsgerechtigden. Een oorzaak voor de teruglopende inkomsten is verwoord in het Jaarverslag van 1898:

> *“De eerste 50 jaren kenmerkte zich door welvaart, doch na dien tijd ging de belangstelling meer en meer achteruit. Voor een groot deel moet dit toegeschreven worden aan het destijds ontstaan van vele Levensverzekering-Maatschappijen, waarin ook zeelieden werden opgenomen, maar ook de zeilvaart ging gaandeweg achteruit, om voor de stoomvaart plaats te maken, en werd vroeger iederéén, die, in hoe geringe mate ook, belang had bij de zeevaart, Honorair Lid, zo verminderde ook gaandeweg de belangstelling van velen, en nam daardoor het aantal Honoraire Leden jaarlijks af.”*

6.2 Uitgaven

De voornaamste uitgaven uit het Fonds waren uiteraard de uitkeringen aan de leden of diens nabestaanden. Deze uitkeringen werden in de Jaarverslagen tot medio de 19e eeuw, gespecificeerd naar weduwen, wezen en gebrekkige c.q. oude kapiteins, in de Rekening-Courant vermeld en vormen een welkome genealogische bron (zie Bijlage G). Voorst waren er uitkeringen in geval van schademeldingen van kapiteins en opleidingskosten. De hoogten van de uitkeringen werden in de loop van de jaren aangepast. De uitgaven moesten worden betaald uit de inkomsten, waarbij het kapitaal van de Maatschappij niet mocht worden aangesproken.

De jaarlijkse uitkering aan nabestaanden was afhankelijk van de lidmaatschapsperiode van het effectieve lid. In het Jaarverslag 1831 staat de opmerking dat “men … twaalf maanden Lid van de Maatschappij moeten geweest zijn, om aan zijne Weduwe eene toelaag te kunnen verzekeren.”. Als een lid in het tweede jaar van zijn lidmaatschap overleed dan kreeg zijn weduwe in de daaropvolgende jaren een oplopende uitkering van *f* 100,-- in het eerste jaar tot het maximum van *f* 150,-- na vijf jaar. Ook bij een lidmaatschap van maximaal drie tot zes jaar vond er een opklimmende uitkering aan de weduwe plaats. Kinderen kregen een extra uitkering waarbij voor zonen en dochters de maximum leeftijd van 16 resp. 18 jaar (in 1877 verlaagd tot 17 jaar) gold. Men ging er kennelijk van uit dat zonen al op vrij jeugdige leeftijd de kost konden verdienen, bijvoorbeeld om als kajuitwachter of lichtmatroos te gaan varen. Kinderen tussen de 6 en 12 jaar kregen een bijdrage in het schoolgeld. Wanneer een kapitein, die uitkeringsgerechtigd was, werd vermist terwijl zijn overlijden niet legaal was aan te tonen, dan kreeg zijn weduwe niet direct een uitkering. Zij moest een bepaalde periode wachten waarbij de duur afhing van de regio van vermissing. De maximum periode was twee jaar en wel wanneer de vermissing bezuiden de evenaar lag.

Nagelaten ouders van nimmer gehuwde effectieve leden kregen een halve uitkering, mits ze ouder waren dan 60 jaar en de overleden zoon minstens 5 jaar lid was geweest.

Als de weduwe hertrouwde dan verviel haar uitkering maar niet van die van haar kinderen. Vrij frequent wordt er in de Jaarverslagen melding gemaakt, dat weduwen en oud-gezagvoerders afstand deden van het recht op uitkering, al konden zij daar altijd op terug komen. Deze mogelijkheid was ook reglementair vastgelegd (zie bv. Reglement 1855 artikel 63). Kennelijk waren deze personen in goeden doen en meenden het zonder de steun van de Maatschappij te kunnen redden. In de Jaarverslagen van c. 1878 t/m c. 1888 werden zij vermeld in een lijst van *"Weduwen en Oud-Gezagvoerders, die voor de Jaarlijksche Uitkeeringen hebben bedankt."* Het expliciet vermelden zal hebben bijgedragen aan de status van de weduwe en de gezagvoerder.

Niet alle effectieve leden kwamen voor een uitkering in aanmerking:

> *" ... een Lid, geen Twaalf maanden Medelid geweest zijnde,* (heeft) *bij het Fonds nog geen aanspraak op Uitdeeling of andere renumeratie ... "* (Reglement 1819, artikel 15, Reglement 1855/1877 artikel 47).

Als deze situatie optrad dan werd een beroep gedaan op de vrijgevigheid van de leden tot een vrijwillige bijdrage. Een speciale geval deed zich voor wanneer een effectief lid binnen de 12 maanden vermist raakte. In dat geval werd aan de periode een termijn toegevoegd afhankelijk van de reisbestemming. Deze waren b.v. voor de bestemming Noord- en Oostzee 1 maand, Java 4½ maand en Australië 5½ maand

Bij het bereiken van de leeftijd van 65 jaar had een kapitein recht op pensioen. Deze was in het midden van de eeuw *f* 200,- per jaar en rond 1880 tot een maximum van *f*133,33.

Ook werd een uitkering verstrekt aan kapiteins die getroffen waren aan

> *"een zware ziekte, ligchaamsgebreken of ongelukken, buiten zijne schuld tot behoeftige toestand vervallende, en buiten staat gerakende om in zijn onderhoud te voorzien, ...".*

Die lichaamsgebreken of ongelukken moesten dan wel zijn ontstaan bij het uitoefenen van zijn beroep als zeeman.

Als een effectief lid zijn schip verloor dan kon hij aanspraak maken op een tegemoetkoming uit het Fonds. Als bij de scheepsramp zijn plunje werd geborgen, was de tegemoetkoming lager (Reglement 1855, artikel 64).

De Maatschappij kon bijdragen in de kosten van een stuurmansopleiding van wezen. Daarmee werd een bijdrage geleverd aan het instandhouden van het zeemansberoep.

In bijzondere gevallen kon een bijdrage worden gedaan in de begrafeniskosten (Reglement 1855, artikel 65).

Een zeer belangrijke voorwaarde was dat het uit te keren bedrag samen hing met de financiële toestand van de Maatschappij. Zo werd in Jaarverslag 1833 gemeld dat de Maatschappij, vanwege de onbalans in inkomsten en uitgaven, genoodzaakt was de uitkeringen te verminderen, een maatregel die gelukkig in het daaropvolgende jaar weer kon worden teruggedraaid. Blijkens een opmerking in het Jaarverslag 1892 is in 1870 het bedrag van uitkering verminderd vanwege de slechte financiële situatie. In het Reglement van 1868 is een mededeling opgenomen waarin staat dat *"... is besloten, om vanaf 1 Januarij 1869 al de uitkeeringen met één vijfde deel ... "* te verminderen. Vanwege enkele buitengewone donaties en legaten (waaronder één van *f* 10.000,--! door wijlen Fop Smit J^{r}) werd in 1892 het uitkeringsbedrag weer verhoogd.

Het instandhouden van de uitkeringsbedragen stond hoog in het vaandel van de Maatschappij.In de laatste decaden van de 19e eeuw werd bijkans in ieder Jaarverslag geklaagd

over de onbalans in reguliere inkomsten en de omvang van het uitkeringsbedrag. Er werd voortdurend opgeroepen om de Maatschappij met giften te steunen en gelukkig vaak met gunstig resultaat. Door giften en legaten wist het Bestuur een verlaging van de uitkering af te wenden maar soms ging men langs de rand, zoals in 1888 toen werd overwogen het kapitaal van de Maatschappij aan te spreken. Men was ervan overtuigd *"dat dit de eerste stap van achteruitgang is, doch wanneer de zoo dikwerf ingeroepen weldadige medewerking en ondersteuning niet voldoende blijkt, weet het (*bestuur*) geen andere uitweg."*

Om de financiële situatie te illustreren geef ik de volgende, zeer onvolledige, opsomming. In het Jaarverslag 1827, dat is pas ruim 7 jaar na de oprichting, wordt melding gemaakt van 21 trekkende weduwen met daarbij 38 kinderen, vier uitkeringen aan oude behoeftige leden en 2 tijdelijke *"onderstand"* wegens *"ziekte en behoefte"*, in totaal bijna *f* 5000,-. Dat illustreert de risico's van het zeemansberoep en dus de behoefte aan een financiële dekking voor de betrokkenen. Het is ook duidelijk dat de benodigde financiën voor de uitkeringen onmogelijk door de kapiteins zelf konden worden opgebracht. De inbreng van honoraire leden en donateurs was een absolute noodzaak.

Maar reeds in het Jaarverslag van 1828 wordt gesteld dat de uitgavenpost van ruim *f* 6000,- die van de inkomsten overtrof en in 1829 moest men overgaan tot een aanzienlijke procentuele verhoging van alle inkomstenbronnen. Zo werd de maandelijkse contributie verhoogd van 60 cent naar één gulden, maar liefst met 40%. Het is immers *"met de heilzame instelling der Maatschappij niet overeenkomstig ... de uitkeering aan arme Weduwen en Weezen thans te verminderen ... "*. Dit exploitatietekort is begrijpelijk. Bij de oprichting van de Maatschappij zullen vooral de wat oudere kapiteins lid zijn geworden al mochten ze niet ouder zijn dan 40 jaar. En juist deze groep kwam al snel in aanmerking voor een uitkering omdat het aantal trekkende weduwen en oud-kapiteins in deze beginperiode jaarlijks toenam en niet voldoende werd gecompenseerd door jonge instroom. Ook in latere jaren moest men de bijdragen van de effectieve leden drastisch verhogen vanwege de terugloop in zowel effectieve als honoraire leden en de toename in aantal uitkeringsgerechtigden. Als voorbeeld geldt 1862 toen er uitkering werd verstrekt aan 156 weduwen, 191 wezen, 24 oude of gebrekkige kapiteins en 3 ouders van kapiteins voor een totaal van bijna *f* 32.000,--. De inkomsten uit de bijdragen van de effectieve leden was ruim *f* 16.000,--. De rest moest dus uit andere bronnen komen, zoals de honoraire leden en rente op het kapitaal. In latere jaren blijft het beeld verre van gunstig. En in 1881 moest er een bedrag van *f* 20.695,-- worden uitgekeerd aan 183 weduwen, 39 kinderen en 19 oud-gezagvoerder, terwijl het aantal effectieve en vlagleden 123 bedroeg.

Illustratief in dit opzicht is een berekening in het Jaarverslag 1898. Op 31 december van dat jaar waren er 103 trekkende weduwen, waarvan wijlen de echtgenoten tot hun overlijden een bedrag van ruim *f* 94.000,-- hadden gecontribueerd. Tot aan 31 december bedroeg de uitkering aan deze 103 nabestaanden ruim *f* 380.000,--. Het verschil zijnde bijna *f* 286.000,-- is dus uit andere bronnen bijgepast. En vanaf de oprichting tot aan 1 juli 1894 had de Maatschappij in totaal 1¼ miljoen gulden aan uitkeringen uitbetaald[13].

Tenslotte geeft Bijlage G i.c. de Rekening-Courant uit 1837 een indruk van de financiële situatie in een willekeurig jaar. Aan de debetzijde maken de bijdragen van de effectieve leden (introductiegelden, contributies, reisgelden, kopgelden, opbrengsten van brieven en boetebedragen) ruim 60% van de inkomsten uit, terwijl de honoraire leden plus een aantal assurantiemaatschappijen ruim 30% bijdroegen. De uitkeringen aan weduwen, wezen en kapiteins bedroegen meer dan 95% van het totaal. Het betrof 44 weduwen waarvan 13 met kinderen, 4 wezen en 10 oude kapiteins.

7. DE SOCIËTEIT

In 1846 was de Sociëteit gevestigd "in de Boompjes en den hoek van den Tarwenacker". Of deze instelling in lokaliteit heeft gevarieerd ben ik niet nagegaan.

Aan de Sociëteit werd een belangrijke rol toebedeeld, vooral in het verstevigen van de band van honoraire leden met de Maatschappij. Dit blijkt al uit het feit dat er reglementair een vast percentage van de contributies werd toebedeeld aan het instandhouden van deze instelling. De doelstelling en de vereiste gedragingen bij het bezoeken van de Sociëteit waren vastgelegd in een "Reglement van Orde". Het hiernavolgende ontleen ik aan het Reglement dd december 1846 (zie Bijlage H).

Hiervoor (paragraaf 3) is gewezen op de economische doelstelling i.c. de bevordering van de belangen van handel en zeevaart en daar werd middels de instandhouding van de Sociëteit een bijdrage toe geleverd. Men hoopte door de instelling van de Sociëteit honoraire leden aan de Maatschappij te binden[013].

Aan de Sociëteit werd ook een educatieve functie toegekend. Zo zorgde het Bestuur voor het beschikbaar zijn van dagbladen, tijdschriften, boeken en kaarten op het gebied van handel en scheepvaart. Naast *"Hollandsche Couranten"* waren er ook *Brabandsche, Fransche, Duitsche en Engelsche"* kranten.

Introductie van niet-leden was mogelijk maar met een aantal restricties. Geïntroduceerde dames en heren moesten buiten Rotterdam wonen. Land- en zeemachtofficieren konden uitgenodigd worden, maar alleen als ze nog niet gepensioneerd waren. Voormalige effectieve leden, die hun lidmaatschap hadden opgezegd of om andere reden het College hadden verlaten, waren van introductie uitgesloten. En ook zeevarenden uit Rotterdam beneden de rang van kapitein hadden geen toegang. Introducés moesten zich, ter beoordeling van het Bestuur, wel netjes gedragen. Kinderen van de leden konden met hun vader meekomen, maar ze moesten dan ouder zijn dan 6 jaar. Zonen boven de 15 jaar vielen onder de restrictieve toegangsregels, maar deze golden niet voor dochters. Honden werden niet toegelaten.

De kastelein kon een verscheidenheid aan dranken schenken, maar de wijn moest door een speciaal ingestelde commissie worden beoordeeld alvorens te worden aangekocht.

8. REFERENTIES

01 S.Parma *Lexicon van 19e eeuwse Nederlandse koopvaardijkapiteins*. In ontwikkeling. Het omvat een alfabetische lijst van koopvaardijkapiteins met zoveel mogelijk maritiem-historische bijzonderheden, bijeengegaard uit primaire en secundaire bronnen. Bedoeld als ondersteuning voor genealogen met koopvaardijkapiteins in het voorgeslacht.

02 J. van Sluijs *Nederlandse Koopvaardijkapiteins 1800-1900*. Alfabetische lijst van kapiteins met verwijzing naar de schepen, waarop zij gevaren hebben. Aanwezig in het Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam.

03 Amsterdamschen Almanak voor Koophandel en Scheepvaart. Uitgave van het Amsterdamse zeemanscollege "Zeemanshoop". Uitgegeven in de periode 1826 t/m 1943. Bevatten de ledenlijsten van Nederlandse zeemanscolleges.

04 Almanak van Sweijs. *Neêrlands Vloot en Reederijen. Alphabetisch opgemaakt door H.Sweijs*. Uitgegeven bij diverse Rotterdamse uitgevers in de periode 1858 t/m 1906. Bevat de ledenlijsten van Nederlandse zeemanscolleges.

05 S.Parma *Het Amsterdamse zeemanscollege "De Blaauwe Vlag"*. In voorbereiding.

06 S.Parma *Gealfabetiseerde opsomming van kapiteinsnamen, scheepsnamen en namen van reders/eigenaren/boekhouders uit de lijst van "effectieve" leden van het College Zeemanshoop zoals vermeld in Bijlage 3 van de publikatie van Mr. J.H. van den Hoek Ostende uit 1972"*. Typoscript. Hilversum 1997. 109 pp.

07 S.Parma *Het college "Zeemans-Voorzorg" opgericht 1 juli 1851 te Harlingen*. Typoscript. Hilversum 1998. 8 pp. Met 3 tabellen en 7 bijlagen. Bevat gealfabetiseerde lijst van gezagvoerders met vlagnummers en hun periode van lidmaatschap van het College.

08 S.Parma *Het zeemanscollege "de Herkenning" uit Schiermonnikoog.* In voorbereiding.

09 S.Parma *Het Rotterdamse zeemanscollege "Maatschappij tot Nut der Zeevaart". Gealfabetiseerde lijst van gezagvoerders met hun periode van lidmaatschap en een lijst van vlagnummers met de bijbehorende gezagvoerders*. Typoscript. Hilversum, april 2002.

10 R.Rimkus. *De leden van het Rotterdamse zeemanscollege "Maatschappij tot Nut der Zeevaart". Een onderzoek naar de sociale en geografische herkomst, opleiding en inkomen van gezagvoerders ter koopvaardij in de negentiende eeuw, en hun deelname aan wetenschappelijke programma's".* Doctoraal scriptie Zeegeschiedenis. Rijksuniversiteit Leiden. Mei 1992. 168 pp.

11 J.H. van den Hoek Ostende. *De geschiedenis van het College Zeemanshoop. 1822-1872*. Uitgave door het College Zeemanshoop. Amsterdam, mei 1972. 112 pp.

12 Wilco van Koldam, Harm van der Veen en Jan Nico Wilkens. *Veenkoloniale Zeevaart*. Uitg. Schuur Veendam BV. Veendam 1979. 296 pp.

13 Dagblad voor de Scheepvaart dd 15 september 1894 ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van de Maatschappij. Overeenkomstige aandacht voor dit jubileum werd gepubliceerd in het Rotterdamsch Nieuwsblad en de Rotterdamsche Courant.