

Jaarverslag 2008
Kapiteinshuis Pekela
Stichting Westers



Kapiteinshuis Pekela
Stichting Westers, K.v.K. 41014965
Stichting Kapiteinshuis Pekela, K.v.K. 02068653

Bestuur per 31.12.2008:

De heer drs.A.Westers, voorzitter
De heer A.Schrik, secretaris
De heer H.J.Lesterhuis, penningmeester
Mevrouw J.G.Hoiting-Schreuder
De heer H.H.Meijerink
Mevrouw F.Olsder-Bueving
De heer K.Weerts

De bestuursvergaderingen worden bijgewoond door de heer H.A.Hachmer, conservator van het Veenkoloniaal Museum te Veendam

Vrijwilligers per 31.12.2008:

De heer A.Westers, conservator
Mevrouw J.Abring-Allemekinders
Mevrouw A.O.W.Bruggemann-Groen
De heer B.G.Bügel
De heer H.Davids
Mevrouw A.Davids-Martens
Mevrouw G.K.E.Draijer
Mevrouw H.Eerkens-Veldkamp
Mevrouw M.Haayer-Fens
De heer H.A.Hachmer
Mevrouw G.G.Heckman
De heer A.Heeres
Mevrouw G.H.Kiewiet-Bruggemann
De heer H.H.Meijerink
De heer E.Nederhoed
De heer J.Schrik
Mevrouw M.Schrik-Draisma
Mevrouw G.Tiktak-Steen
Mevrouw I.Timmer-De Vries
De heer W.Verhagen
Mevrouw J.Verhagen-Ottevanger
Mevrouw A.de Vries-Smit

Het Kapiteinshuis Pekela zal in het seizoen 2009 geopend zijn van 15 april t/m 18 september, iedere woensdag, donderdag en vrijdag van 14-17 uur. In juli en augustus ook elke dinsdag van 14-17 uur. Bovendien op de eerste zondag van de maand: 3 mei, 7 juni, 5 juli, 2 augustus, 6 september. Het museum zal ook geopend zijn op 4 en 5 april (Ned.Museum Weekend), 13 juni (Schutsemarkt), 12 en 13 september (Open Monumentendag), 27-30 december (Kerstvakantie) 14-17 uur.

Voor wijzigingen openingstijden raadpleeg website www.kapiteinshuis of website www.pekela.nl

Aanmelding als donateur (minimum € 12) is mogelijk per telefoon: 0597-645235 (Lesterhuis), of schriftelijk: Stichting Westers, Albatrosstraat B 72, 9663 PR Nieuwe Pekela.

Bankrekening Stichting Westers (museum, collectie), Nieuwe Pekela, 947768955.

Bankrekening Stichting Kapiteinshuis Pekela (pand, monument), Nieuwe Pekela 874866537.

Controle financiële administratie: Accountantskantoor Pors R.A., Veendam

Colofon

uitgave: Kapiteinshuis Pekela/Stichting Westers
Ds.S.Tjadenstraat C 95/96, 9663 RD Nieuwe Pekela
Vormgeving en druk: Staal Prepress, Veendam
Ontwerp logo Kapiteinshuis: Th. Zwinderman, Nieuwe Pekela

*Afbeelding op het omslag:
De GESINA & THECLA
op het strand van Borkum
Kerstavond 1894
Fotocoll.
Heimatmuseum Borkum*



Het bestuur vergaderde in het verslagjaar acht maal, waarvan één keer samen met de vrijwilligers. Ter afsluiting van het seizoen werd door de gezamenlijke medewerkers op 26 september een bezoek gebracht aan het Landbouwmuseum te Rhede (Dld.).

Twee donateurs vielen af, zes nieuwe meldden zich aan, zodat het aantal donateurs per 31 december van het verslagjaar 129 bedroeg.

Het aantal bezoekers aan het Kapiteinshuis Pekela nam wederom toe en bedroeg 1158 (in 2007: 1030). Veel groepen wisten de weg naar het museum te vinden. In combinatie met een bezoek aan het Veenkoloniaal Museum te Veendam werden docenten en leerlingen van de Mgr.Bekkerschool te Veendam en van de Volkshogescholen te Aurich en Leer ontvangen, evenals leden van de Past–Rotary Lelystad, dames Rotary Assen en dames Vrouwen Nu, afdeling Klijndijk. Ook drie stafleden van het museum Mencendorfa nams te Riga brachten een bezoek. Zoals ieder jaar bezochten leerlingen van het Dollard College afd. Pekela het museum. School- en familiereünies brachten veel geïnteresseerden in huis: reünisten van de Groen van Prinstererschool te Nieuwe Pekela (t.g.v. 150-jarig bestaan) en van een klas van de voormalige H.B.S. te Winschoten. Ook bij reünisten uit de families Broekema en Edens viel een bezoek aan het Pekelder museum goed in de smaak, evenals bij de leden van Rotary Pekela, van de buurtvereniging Oud-Alteveer, de Historische Vereniging Midwolde en de groep Kavelruil Drenthe (oud-medewerkers Rijksdiensten Voorlichting Landbouw, Kadaster, Staatsbosbeheer, Dienst Landinrichting).

In dit seizoen werd speciale aandacht besteed aan het oeuvre - proza en gedichten – van de in 1960 te Oude Pekela geboren, in 2001 te Amsterdam jong overleden dichter Jan Kostwinder. Het museum beschikt over alle door hem gepubliceerde boeken.

Naar aanleiding van het verschijnen van Evelien Gans' biografie van Jaap Meyer (Winschoten 1912-Amsterdam 1993; zijn vader was afkomstig uit Oude Pekela) werden enige door hem onder het pseudoniem Saul van Messel in het Gronings gestelde poëziebundels, opengeslagen op Pekelder gedichten, geëxposeerd.

Binnen het kader van het Jaar van het Religieus Erfgoed werden kerkboeken met zilverbleslag en zilveren lode-reindoosjes uit eigen collectie, afkomstig uit Pekelder families en veelal vervaardigd door Pekelder zilversmeden, tentoongesteld.

Vooruitlopend op de in 2009 verplichte herijking van de opname (in 2004) van het museum Kapiteinshuis Pekela in het Nederlands Museumregister werd een calamiteitenplan opgesteld.

De overeenkomst van dienstverlening tussen het Veenkoloniaal Museum te Veendam en het Kapiteinshuis Pekela werd herzien en vormt de basis voor een nauwere samenwerking en het veiligstellen van het voortbestaan van het Kapiteinshuis Pekela.

Door de gemeente werd op diverse punten in Nieuwe Pekela een bewegwijzering aangebracht, waarop ook het Kapiteinshuis Pekela genoemd wordt.

Artikel kapitein J.D. Kuiper

Enige jaren geleden werd door drs. M.Hillenga in het archief van de voormalige gemeente Oude Pekela een aantal foto's aangetroffen uit de nalatenschap van kapitein J.D.Kuiper. Deze vondst was voor de heer Rinze K. Mast, oud-havenmeester bij het Havenschap Delfzijl-Eemshaven en auteur van meerdere publicaties op maritiem gebied, aanleiding nader onderzoek te doen naar het leven, reilen en zeilen van kapitein Jan Derk Kuiper. Een samenvatting van zijn omvangrijke artikel, dat als resultaat van jarenlange naspeuringen tot stand kwam, wordt in dit jaarverslag opgenomen. De nadruk ligt in het verhaal op de stranding en het vergaan van de brik GESINA & THECLA op het Borkumer Zuidstrand in de Kerstnacht van 1894. Het integrale artikel is met alle bijlagen aanwezig in de bibliotheek van het Kapiteinshuis Pekela.

Wij zijn de heer Mast zeer erkentelijk dat hij deze levensbeschrijving van een Pekelder kapitein, die bovendien in de verzameling van het museum met vijf objecten is vertegenwoordigd, voor publicatie in dit jaarverslag beschikbaar heeft willen stellen.

Schenkingen, bruiklenen, aankopen

Liggend-ovale wandversiering, Vissers in de baai van Napels bij nacht. Dekverf, dagmaat 28 x 36 cm. In ovale, zwartgelakte lijst

Napels, 3^e kwart 19^e eeuw

Aankoop

Harmonikaprent, 'Geloof, Hoop, Liefde' binnen florale rand met twee in elkaar geslagen handjes. Uit het bezit van Jan Oldenburger (N. Pekela 1829 – Oostzee 1880), schipper van de *Eetina* en *Harmonie*. 25,5 x 53 cm

Tinnen kamerpot met inscriptie 'Wed. A.K.O 1856' (= Bonna H. Witkop, Groningen 1787 – N. Pekela 1865. Zij trouwde N. Pekela 1807 met schipper Albert Kl.

Oldenburger (O. Pekela 1781 – N. Pekela 1840).

Merk: gekroonde BA boven bloem (= Berend Amsing, tinnegieter te Groningen). Diam. 25 cm

Schenking mevrouw J. G. Zeeuw - Vegter, Ede

Gouden ring met stempelwerk en ovaal schildje Verm. door Geert Maurits (1817-1899), goud- en zilversmid te N. Pekela. Diam. 2 cm

3^e kw. 19^e eeuw

Zilveren opscheplepel, mes, bekertje, vingerhoed, 2 servetringen. Ned. en Duitsland, 1^e helft 20^e eeuw
Schenkingen N.N.

Zilveren, opengewerkte pijpenkopdop met geschulpte rand, op kop van Goudse pijp. Niet gemerkt, midden 19^e eeuw

Schenking de heer G. Reins, Nieuwe Pekela

Drie zilveren Oostzeelepels met spatelvormige steel Gepunt 'Robt. Kleijenstüber Schiffs Mackler Königsberg' Gemerkt Königsberg ...BAUR. L. 24 cm

Schenking mevrouw M. J. Horn-Leutscher, Groningen

Zilveren eetlepel met gegraveerde ovaal, ranken en inscriptie 'Zu Weihnachten v.d. Eltern C.Heckstede u. Frau 1904'. L. 23 cm. Verm. Riga, midden 19^e eeuw

Schenking de heer C. Wolf, Groningen

. Parallellineaal, ebbenhout en geelmetaal. L. 61 cm

. Engels meetlint in ronde, platte doos

. Twee delen van geelmetaal passer

. Twee scheermessen, één in kartonnen schuifdoosje

. 3 fragmenten goudgalon van kapiteinsuniform

. *Algemeen seinboek ten dienste van alle natiën*.

uitg. H.Nijgh, Rotterdam 1867/1869

Bovenstaande voorwerpen uit het bezit van Pieter Schabels, van 1892-1895 kapitein van de brik *Meeden*

. Tinnen koffiepote en komfoor, 1^e h. 20^e eeuw

. Wilhelm Dissmann, *Wij hebben den Führer gezien!*,

Volksche Uitg. Westland, A'dam 1944. Met opdracht

. Drie foto's Tricotagefabriek A.Westers & Zn, N. Pekela

Schenkingen de heer B.T.Buzeman, Monnickendam

Rode blikken trommel voor scheepspapieren met gouden opschrift: 'Anna Elisabeth' Winschoten'. De naam van Geert G. Schuur (schipper van 1857-1871) is verwijderd

Kasboek met uitgaven en ontvangsten van het kofschip *Jonkvrouw Elizabeth* (schipper Derk Geerts Schuur) in binnen- en buitenlandse havens 1848-1852

. Handgeschreven nieuwjaarswens in 1867 door Gerrit Geerts Schuur gericht aan zijn grootouders Derk Tjebbes de Jonge en Aike IJzebrands Klatter

. Rouwbrief en overlijdensbericht Geert Gerrits Schuur en zoon Gerrit, na 28 aug.1871 met de *Anna Elisabeth* tussen Newcastle en St. Petersburg verongelukt. 29.12.1871

. Twaalf brieven van Geert G. Schuur, gericht aan zijn vrouw Engelina D.de Jong en kinderen, 1871; brief van Gerrit G. Schuur, gericht aan moeder en zusters, 1871

. Handgeschreven blad 'wiskundige aardrijkskunde' (globes) door stuurmansleerling Gerrit G. Schuur

. Plattegrond Nederlandse Spoorwegen en Tramwegen.Z.j.

. Akte verkoop huis, tuin en zitstede N.H. kerk door erven Harm Kok en Esse Okkes aan Albert H. Schuring. 16.1.1818

. Boedelbeschrijving Joh. A. Schuring, ovl. 20.5.1896, en Jantje de Wijk. Notaris G. Wirtjes, Nieuweschans 20.7.1896

. Testament Aike Geerts Schuur t.g.v. haar echtgenoot Albert Joh. Schuring. Notaris M. de Boer, N. Pekela 2.12.1909

. Overdracht 18 zitplaatsen en 2 graven N.H. kerk, 1789-1920

Schenkingen de heer A. Koning, Santpoort

. Bewijs van goed gedrag van Willem Kok, met brievenhoofd 'J. A. de Boer, ijzeren scheepsbouw, Oude Pekela'. 29.12.1928

. Gedrukt 'Feestlied voor Finsterwold 1903' door W. Kunst

. Muziekblad en gedrukt 'Feestlied op den intocht van den Keizer der Sahara te Finsterwold, den 9 en 10 Juli 1904'.

Woorden van W. Kunst, muziek van Kor Kuiler

Schenkingen de heer H. W. Oosting, Nieuwe Pekela

Marmeren grafplaat van Harmannus Sprik (O. Pekela 22.11.1895 - Zeijerveld 19.7.1921), 2^e Off. Gr. Stoomv.

Schenking de heer F. Siepel, Nieuwe Pekela

. Jachthond op ovaal grondje, klein formaat. H. 9,5 cm

. Poedel op rechthoekig grondje, klein formaat. H. 6 cm

Engels aardewerk, 3^e kwart 19^e eeuw

Schenkingen N.N.

Drie sets van drie in elkaar passende, kleine smeltkroesjes Gesinterd aardewerk. H. 2,5 – 5,7 cm.

Gevonden in huis A.Westersstraat A 3a, Nieuwe Pekela

Schenking de heer J.D. Rop, Nieuwe Pekela

Glazen schenkan met wapen prov. Groningen, 'PWG' en 'Nieuwe Pekela'. Schenking Prov. Waterbedrijf Groningen aan aandeelhouder gemeente Pekela t.g.v. 25-jarig bestaan, 1955. H. 18,5 cm
Schenking N.N.

Theelepeltje 'OPA Oude Pekela 350 jaar'
Schenking de heer J. Sterenborg, Enschede

. Twee Riga'se napjes, diam. 13,5 en 11 cm
. Geëmailleerde koektrommel 'Rococo', ges. 'Metaaldr. Woud en Schaap Krommenie (Holland)'. 1^e kw. 20^e eeuw
. Geëmailleerd doosje (voor boterbabbelaars) in vorm van reiskoffer met sticker Stoomvaart Mij Zeeland, Vlissingen.
Ges. DB = N.V. Dordrechtsche Metaalwarenfabriek v/h Wed. J. Bekkers & Zoon, 1^e kw. 20^e eeuw. 5 x 11,5 x 7 cm
. Geëmailleerde doos met florale decoratie. 21,5 x 13,5 cm
Schenkingen mevrouw H. Buikema, Nieuwe Pekela

. Damasten tafellaken (308 x 228 cm) en zeven servetten met initialen E D (= Elisabeth Diemer, Drogeham 1876 - Hooghalen 1977)
. Zes damasten vingerdoekjes met initialen E D
. Twee slopen met ingezette, gehaakte driehoek
Schenkingen Abel en Hillie Wieske-Drent, Nieuwe Pekela

. Theetafelkleedje, tulle met medaillon van engeltjes, 55 x 88 cm
. Witkatoenen klepbroek met koordsluiting
. Onderbroek van gestreept katoen, koordsluiting aan pijpen
. Wit molton hemd met korte mouwtjes
Schenkingen de heer en mevrouw Veninga-Leidekker, Nieuwe Pekela

. Witkatoenen vrouwennachthemd met broderie
. Witkatoenen valletje voor bedstee met gehaakt tussenzet-sel
. Cilindervormige, glazen fles met schroefdeksel. H. 19 cm
Schenkingen mevrouw S.H. Woltjer-Drost, Nieuwe Pekela

Twee ampullendoosjes, drie ronde pillendoosjes en poeierdoosje met etiket apotheker C.M. Muzert, O. Pekela, en artsen H. Brouwer, J.C. Wartena en F. C. Maathuis, N. Pekela
Schenking Dr. F. Oppewal, Nieuwe Pekela

Poesiealbum van Etje Ludeling, geb. Sappemeer 19.6. 1869, dr. v. schipper Harm Ludeling en Geelida de Haan.
Aankoop

R. Visser, onderwijzer te O. Pekela, *Het eerste leesonder-richt I*, 14^e druk. J. Noorduyt & Zoon, Gorinchem 1906
Schenking de heer D. Kuil, Ten Boer

Liesje en andere verhalen, met reclame in de tekst.
'Uitgave van Firma Jacoba Maria Wortelboer, Oude-Pekela (Gron.) opgericht 1881'. Z.j. De onbekende drukker leverde dit boekje met reclameruimte ook aan andere firma's in het land
Schenking de heer J. van Griethuysen, Den Haag

De Padjes Dominé, of Het wonder van Drente. Het leven en het werk van H.C. Beek, rustend evangelist te Klijndijk (Dr.), door hem zelf verteld. Uitg. H.I. de Smit, evangelist, Valthermond (2^e dr.) 15 November 1945
Schenking de heer D. W. de Grooth, Lambsborn (Dsl).

J. van Dam, *Geschiedenis van het baptisme in Nederland.* Uitg. Unie Baptisten Gemeenten in Nederland, Arnhem 1970
Schenking de heer H. Davids, Stadskanaal

A. Tiktak, *De lust om onderwijs in de zaken der godsdienst, 75 jaar Christelijke school Doorsnee*, Nieuwe Pekela 1996
Schenking Groen van Prinstererschool, Nieuwe Pekela

Nico Guns, *Koninklijke Rotterdamsche Lloyd*, Walburg Pers, Zutphen 2004
Schenking de heer B. Wieske, Delfzijl

Historisch Jaarboek Groningen 2007, uitg. Ver. Stad en Lande, Groningen. O.a. Wim Barneveld 'Restauratie Kapiteinshuis Nieuwe Pekela afgerond'
Schenking N.N.

Historische Woonsteden & Tuinen nr 157, jan. 2008
O.a. Tineke Scholten, 'Slingertuinen in Groningen' (slingertuin van Tjakko Borgesius, O. Pekela, in 1868 aangelegd door Mello Geert Vroom)
Schenking auteur

Jan Derk Kuiper

Het zeemansleven van een Pekelder kapitein

Rinze K. Mast¹

*Kapitein
Jan Derk
Kuiper
Archief
Gemeente
Pekela*

1 Beschrijving van de genealogie van Jan Alberts

Bij het schrijven van deze tekst is gebruik gemaakt van een uitgebreide genealogie van Jan Alberts. Zij is opgesteld door de heer J. Boon te Zuidhorn². Hier wordt volstaan met een partiële opsomming van de daarin vervatte gegevens. We zullen daarbij de directe afstammingslijn van de hier beschouwde kapitein Jan Derk Kuiper volgen.

Jan Aaldriks Kuiper ziet in Stedum het levenslicht op 7 juli 1777. Later blijkt dat hij de eerste varensman wordt in deze familie. Achter zijn naam treffen we de beroepen arbeider (1825), turfschipper en schipper (1827) aan. Jan Aaldriks huwt op 21 mei 1804 met de ongeveer vier jaar oudere Aafke Meinderts uit Loppersum. Zij schenkt hem twee dochters en een zoon.

De laatste, Aaldrik Jans Kuiper, wordt op 3 november 1813 te Stedum geboren. Ook hij is schipper van beroep en komt waarschijnlijk op zijn reizen de in Groningen geboren negen jaar oudere dienstmeid Anna Margrietha Grevenstuk tegen. Het paar huwt in Stedum, doch verhuist later naar de veenkoloniën. Want hoewel dochter Aafke Kuiper in 1839 in Stedum wordt geboren, komt zoon Jan Derk Kuiper in 1844 in Oude Pekela ter wereld. Zijn moeder overlijdt daar twaalf jaar later. In 1860 hertrouwt vader Aaldrik Jans met de uit Oude Pekela afkomstige 55-jarige Reina Harms Kok. Jan Derk vaart dan al buiten als lichtmatroos. Het is het leven van deze persoon dat wij in de volgende paragrafen nader zullen uitdiepen.

Ook vader Aaldrik Jans zit in de buitenvaart. Wij vinden hem in maart 1866 op 52-jarige leeftijd tegen een maandgage van fl.32 als stuurman op de 62 last grote kof GEERTRUIDA met als kapt. Wilko H. Dekker, onderweg van Harlingen naar Noorwegen. In januari 1869 vaart hij met kapitein Tonnis A. Koster voor een identiek traktement als kok op de 174 last grote brik HOUTHANDEL, en vertrekt van Harlingen op avontuur³.

2 Een korte schets van Oude Pekela's waterkant

*Hoe eenzaam lag het woeste oord,
daar uitgestrekt in 't rond,
Geen mensenstem werd er gehoord,
op die onvrucht'bre grond.*

Met bovenstaande regels begint het Pekelder Volkslied, dat daarop volgend op beeldende

wijze beschrijft hoe een aanvankelijk met veen en hei bedekt land, doorsneden door de Pekel A, door de mens wordt ontgonnen. Een meer zakelijk verslag van de ontwikkelingen in deze veenkolonie vinden wij in het boekwerk *Kroniek van Pekela, (1558) 1599 – 1999*⁴. In het veengebied vestigen zich scheepsbouwers die zich aanvankelijk bekwamen in het bouwen van platboomde vaartuigen zoals bokken en pramen. Daarmee wordt de turf door schippers naar het benedenste verlaat (sluis) – bij de tegenwoordige hervormde kerk in Oude Pekela – gebracht en doorgevoerd naar de Stad. Op die plaats worden ook de tjalken beladen die de turf via de Statenzijl en de Dollard over het wad naar de grotere Hollandse en Noordduitse steden vervoeren.

Geleidelijk aan wordt dit veenkoloniale gebied een centrum van handel, transport en scheepsbouw, dat op haar beurt weer andere activiteiten aantrekt. Aan het eind van de 18e eeuw groeit de veenkoloniale scheepvaart uit tot een ware zeevaart. Men gaat zich toeleggen op de bouw van grotere zeegaande schepen, en weldra zijn vele kapitein/eigenaars in het bezit van een zeetjalk of een smakschip. Aan het eind van de 18e eeuw komt daar de kof nog bij. Door de schaalvergroting in de scheepvaart ontstaat de situatie dat na het midden van de 19e eeuw de grotere schepen, eenmaal op diep water gebracht en daar opgetuigd en uitgerust, nimmer meer de Pekelder thuishaven kunnen bereiken. Daarvoor zijn de beperkingen van de vaarwegen en de daarin gelegen kunstwerken te groot.

Rond 1875 kan de veenkoloniale scheepvaart zich echter niet meer handhaven en zet de neergang in. De opkomst van de stoomvaart en de slechte toestand van de kanalen en vaarwegen zijn hieraan in hoofdzaak debet. De slechte vrachtenmarkt van dat moment geeft nog een extra duwtje in neerwaartse richting. Rond de eeuwwisseling verdwijnt in korte tijd de grote zeilvaart die Pekela als thuishaven had. Het is het exacte moment, waarop kapitein Kuiper zijn Zuidwester aan de kapstok hangt en als logementhouder zijn brood gaat verdienen.

Rond 1875 kan de veenkoloniale scheepvaart zich echter niet meer handhaven en zet de neergang in. De opkomst van de stoomvaart en de slechte toestand van de kanalen en vaarwegen zijn hieraan in hoofdzaak debet. De slechte vrachtenmarkt van dat moment geeft nog een extra duwtje in neerwaartse richting. Rond de eeuwwisseling verdwijnt in korte tijd de grote zeilvaart die Pekela als thuishaven had. Het is het exacte moment, waarop kapitein Kuiper zijn Zuidwester aan de kapstok hangt en als logementhouder zijn brood gaat verdienen.

3 Van enige reders en scheepsbouwers in Oude Pekela

In het boek *Veenkoloniale Zeevaart* is een staat opgenomen waarop de voornaamste reders in de Provincie Groningen zijn vermeld⁵. Analyse



wijst uit dat rond een derde van alle in de Provincie Groningen thuishorende schepen in Oude Pekela thuishoorde. Onderstaande tabel is rechtstreeks ontleend aan bovengenoemd boek-

werk, zij het dat de beroepen van de onderscheiden reders, waar dit mogelijk was, zijn toegevoegd. De neergang van de vloot na 1875 tekent zich duidelijk af.

naam	beroepen	aantal schepen			
		1860	1870	1880	1890
B.B. Drenth	Reder		4	4	
F.L. Drenth	Scheepsbouwer, reder en strokartonfabrikant	3	11	11	6
J.J. Koerts	Houtzaagmolenaar, houthandelaar en reder	8	20	17	7
P.P. Kolk	Houtzaagmolenaar en reder	11	4	4	
H.T. Kranenburg	Reder en cargadoor te Amsterdam	12	16		
W.W. Pott	Vervener, steenfabrikant en reder	20	12	2	
H.J. Schröder	Reder (en bevrachter?)		5	2	
L.H. de Wijk	Scheepsbouwmeester en reder		4	3	
U. Zuiderveen	Reder en negociant	11	5	7	
Totalen		65	81	50	13

*J. Spin, 2-m
schoener JAN
FRESEMAN,
kapt. G.T. de
Jonge
Aquarel, 1860
Particulier
bezit*

4 De jaren voor de mast⁶

De varens historie van zeelieden laat zich, wanneer geen persoonlijke aantekeningen van deze personen voorliggen, nog altijd het beste reconstrueren aan de hand van bewaard gebleven monsterrollen. Gelukkig konden een 14-tal monsterrollen uit Delfzijl en Oude Pekela worden getraceerd waarop de naam van Jan Derk Kuiper voorkomt. De daarin vervatte gegevens zijn als bijlage 1 integraal opgenomen. Zij leveren, gecombineerd met de administratie uit de Burgerlijke Stand, een fraai beeld van het zeemansleven van Jan Derk Kuiper.

Hij monstert op 17 februari 1860 op 15-jarige leeftijd als ligtmatroos aan, voor een reis op avontuur vanuit Harlingen, op de in 1856 in Pekela gebouwde 84 lasten grote 2-m schoener JAN FRESEMAN, kapt. Geert T. de Jonge. Hij verdient de 'astronomische' som van fl.11 als maandgage. Het schip vaart voor notaris Berend Haitsma Viëtor te Winschoten, die op dat moment 21 (!) schepen in de vaart heeft.

Jan Derk Kuiper doorloopt, zoals vele van zijn tijdgenoten, de verschillende lagere rangen alvorens het tot stuurman te schoppen. Jammergenoeg zijn daarvan geen verdere aantekeningen voorhanden, maar hij moet zeker nog enige jaren als kok, matroos onder de gage, c.q. als matroos hebben gevaren. Jan Derk kruipt, zo te zeggen, via het kluisgat aan dek en zal het uiteindelijk tot kapitein brengen. We kunnen rustig aannemen dat hij op 19 december 1869, bij zijn huwelijk met Meike - de in 1847 in Oude Pekela geboren dochter van leerlooier Sebe Alberts Hazewinkel - nog maar pas daarvoor de rang van stuurman heeft bereikt.

5 De zeemansvrouw Meike Hazewinkel

Wanneer Jan Derk Kuiper in de winter van 1869 huwt kan hij weliswaar met zijn salaris een gezin onderhouden, maar een eigen huis zit er blijkbaar nog niet aan. Het jonge stel woont aanvankelijk in bij de moeder van Meike, de in 1813 in Weener geboren Stientje Oosterveld Buss. De schepen liggen meestal van december



tot februari ergens in de winterlaag, terwijl de bemanning thuis zit bij moeder de vrouw. Het is dan ook niet verwonderlijk dat destijds veel zeemansvrouwen tussen september en november in de kraam liggen. In het huwelijk van Jan en Meike is dat maar liefst drie van de vier keer het geval. Jan Derk Kuiper is alleen aanwezig bij de geboorte van zijn zoon Aaldrik. De geboorte van Stientje [1] en Anna Margaretha wordt door dr. H. Nanninga, dokter in de vroedkunde, aangegeven, terwijl de aangifte van de geboorte van Stientje [2] door de vroedvrouw Johanna Schröder geschiedt. Evenmin is Jan aanwezig bij het overlijden van zijn eerste drie kinderen. Al met al is het leven van Meike in de eerste tien jaren van haar huwelijk verre van gemakkelijk! Haar moeder overlijdt op 24 mei 1885 in de leeftijd van bijna 72 jaar. Het kleinkind Stientje Kuiper heeft haar grootouders dus niet of nauwelijks gekend.



*Meike Kuiper,
geb. Hazewinkel
Archief
Gemeente
Pekela*

6 Als stuurman aan de vaart

Als stuurman komt Jan Derk in de monsterrollen voor het eerst voor op 25 februari 1870 op

de 2-m schoener MARTIN BENSON tegen een maandgage van fl. 36. Kapitein is Israel B. de Groot. Het betreft een in 1852 in Bilbao gebouwd schip van 85 lasten [161 ton]. In 1866 neemt H.T. Kranenborg uit Pekela het schip in zijn vloot op. Het is maar de vraag of de rederij beseft dat de schoener de naam draagt van een in de 18e eeuw levende Amerikaanse slavenhandelaar. Het schip gaat in 1870 vanuit Gent op avontuur. Jan Derk is 25 jaar oud en hij maakt, na te zijn getrouwd, uitgezwaaid door zijn al zwangere vrouw voor het eerst als stuurman een jaar op zee vol. Bij thuiskomst ligt dochter Stientje al in de wieg. Het schip bevalt blijkbaar prima, want op 2 februari 1871 wordt opnieuw daarop aangemonsterd. Kapitein De Groot vertrekt met een bemanning van zes koppen vanuit Papenburg uit de winterlaag. Dit jaar verloopt rampzalig want de MARTIN BENSON wordt door de crew op 8 oktober 1871 op de Noordzee in zinkende staat verlaten! Zij worden gered door de bemanning van de Nederlandse galjoot JANTINA, kapitein J.J. Wiersma, die de schipbreukelingen op 20 oktober in Kopenhagen aan wal zet.

Gelukkig heeft Kranenborg de in 1865 in Pekela gebouwde schoenerbrik FENNECHIENA met als kapitein Israel Jans Peper, nog in de vloot. Op 12 december monstert Jan Derk Kuiper tegen een maandgage van fl.38 als 1e stuurman op de brik aan. Het heeft er alle schijn van dat met dit schip tijdens de noordelijke winter ver van huis wordt gevaren en Jan door deze noodgreep lange tijd van huis moet blijven. Hij houdt het na 1872 bij reder Kranenborg echter voor gezien en stapt over naar de TOBINA van reder Kolk.

*Anoniem,
barkentijn
UNIE, kapt.
K.D.Franken
Olieverf/doek
Particulier
bezit*

De 2-mast schoener TOBINA, kapitein H.B. Wortelboer, wordt in 1857 op een werf in Pekela gebouwd voor de uit Oude Pekela afkomstige kapitein/eigenaar Gerardus Wilkes Wortelboer. Hij noemt het schip naar zijn echtgenote, Tobina Jans Drenth. Het vaartuig meet bruto 153 ton. Wanneer de inmiddels 28-jarige stuur-

man Jan Derk Kuiper op 24 januari 1873 aanmonstert is Henderikus Bernardus Wortelboer, de 26-jarige zoon van de bovengenoemde oudkapitein/eigenaar, inmiddels kapitein op het schip. Met nog drie matrozen uit de veenkoloniën en een kok uit Beerta vertrekken de vijf mannen waarschijnlijk via Rotterdam naar Londen en zoeken daar de 2-mast schoener op. Zo begint de reis voor het jaar 1873. Mogelijk blijft men op de Noordwest-Europese kust, want op 23 september 1873 wordt in Delfzijl een nieuwe monsterrol opgemaakt. Stuurman Kuiper staat nu voor fl. 40 op de rol; kapitein Wortelboer zet na de monstering koers op de Oostzee.

Het weerzien tussen Jan Derk en Meike in de maand september van 1873 is niet zonder gevolgen gebleven. Op 15 juni 1874 schenkt Meike Hazewinkel het leven aan een dochtertje, Anna Margaretha. Op 24 april 1874 overlijdt echter dochter Stientje, en op 30 juli daaraanvolgend de jonge boreling. Wanneer stuurman Kuiper uiteindelijk thuisvaart treft hij slechts zijn vrouw en zijn schoonmoeder in huis, de kinderen zijn dan al begraven ... Kuiper maakt op 12 september 1876 de geboorte van zijn zoon mee en doet daarvan aangifte op het gemeentehuis. De jongen zal echter in afwezigheid van zijn vader op 19 mei 1878 de laatste adem uitblazen.

In 1878 loopt in Pekela de grote barkentijn UNIE van de helling. Het schip is gebouwd voor J.J. Koerts & Zn. te Oude Pekela en heeft de metingen 257 BRT / 234 NRT. Het wordt in het midden van het jaar opgeleverd en krijgt de Pekelder Klaas D. Franken als kapitein. Deze zal van 1878 tot en met 1895 onafgebroken met de 3-m schoener varen. Op 25 juni 1878 verschijnt de eerste bemanning voor de waterschout in Delfzijl. Jan Derk Kuiper monstert voor fl. 44/maand als 1e stuurman aan. Mogelijk vaart Jan Derk ook de volgende twee jaren nog op de UNIE. Op 4 oktober 1880 wordt dochter Stientje geboren. Als Jan Derk van de reis thuis komt is de wieg al voor de vierde maal in gebruik. Dit meisje is het enige kind dat volwassen zal worden. Kuiper houdt het varen voor reder Koerts na enige jaren voor gezien. Na 1880 vaart hij, zo lijkt het, nog uitsluitend voor de Pekelder reder F.L. Drenth⁷.

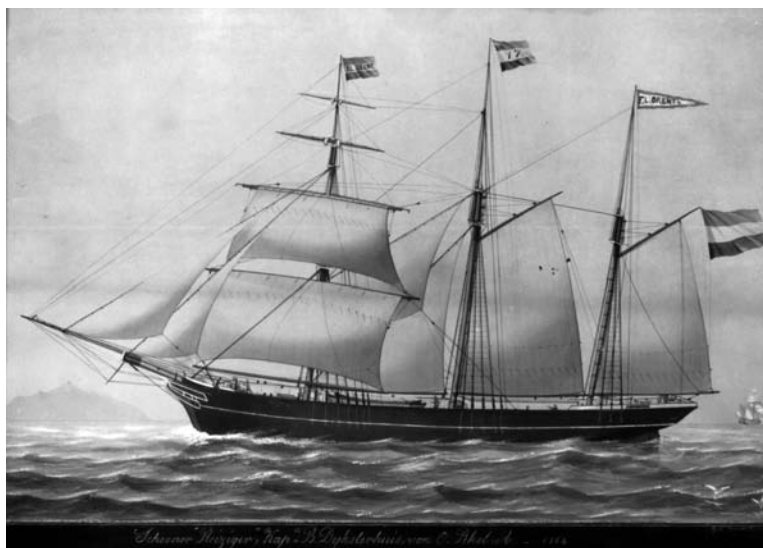
Op 2 april 1881 verschijnt de bemanning voor de 2-mast schoener ZÈLE⁸ voor de waterschout in Oude Pekela. Het schip meet 176 NRT en is in 1876 in Pekela gebouwd voor F.L. Drenth, reder te Oude Pekela. Het schip ligt nog in de winterlaag. De bemanning monstert aan voor een reis naar Porto Alegre. Er zijn gegronde redenen om aan te nemen dat het hier de grote Braziliaanse havenplaats aan de Rio Grande do Sul betreft⁹. Er voeren destijds veel Pekelder schepen tussen havens op de Zuid Amerikaanse kust en de ZÈLE zal daar ongetwijfeld deel van hebben uitmaken. Zij was volgens de notitie in het Regis-



ter van Aanmonstering al bevracht vanuit Hamburg, en kapitein Okko H. Staal moet haar, samen met zijn stuurman Jan Derk Kuiper, vandaar naar de Rio Grande zien te varen. Over deze reis is helaas verder niets bekend.

Na 1880 worden er in huize Kuiper geen kinderen meer geboren. Een reden daarvoor zou kunnen zijn dat Jan Derk een aantal jaren achtereen op de ZÈLE heeft gevaren en lange tijd niet thuis is geweest. Pas in december 1884 zien we bij de Zeetijdingen het volgende bericht in de PGC verschijnen: *Rotterdam, 2 dec. De lading beenderen, aangebracht van Rio Grande te Queenstown, per ZÈLE, kapt. Staal, is bestemd voor de heren Beneche Souchay & Co., te Londen.* Onbekend is of Jan aan boord zit van de schoener wanneer zij in 1886 in Fremantle wordt geabandonneerd en de crew met een ander schip naar huis moet worden gerepareerd.

In 1864 glijdt bij scheepsbouwer F.L. Drenth in Pekela de 189 ton grote 3-mast schoener REIZIGER van de helling. Het schip wordt door de scheepsbouwer zelf bereederd. Tussen 1869 en 1887 (!) vaart het schip onder gezag van kapitein W.J. Alberda. In augustus 1884 vaart zij met een lading stro van Delfzijl naar Pernaat¹⁰ bij Cardiff, alwaar na lossing, briketkolen worden ingenomen voor Rio Grande (Brazilië). Het schip vindt tussen februari 1885 en november 1886 in de Braziliaanse kustvaart emplooi, doch krijgt dan een retourlading naar Europa. Op 31 januari 1887 slaat tijdens vliegend stormweer op de Atlantic kapitein W.J. Alberda overboord en verdrinkt. Stuurman G. Hoberg neemt daarna het commando op zich en weet, na een reis



van 108 dagen, de gehavende REIZIGER veilig Queenstown en later Liverpool binnen te brengen. Het schip wordt aldaar in het Victoriadok gesleept¹¹.

7 Kapitein J.D. Kuiper

Op 21 maart 1887 verschijnt¹² de nieuwe bemanning voor de 3-mast schoener REIZIGER in Oude Pekela voor de waterschout. Het schip zal vanuit Liverpool op avontuur uitvaren. Als kapitein wordt de 42-jarige Jan Derks Kuiper vermeld. Met hem reizen een stuurman, een kok en een matroos mee. Kuiper zal de komende dertien jaar als gezagvoerder volmaken. Van 1887 t/m 1891 vaart hij als kapitein op de REIZIGER. In 1889 loopt dat schip, onderweg van Demerara¹³ naar Nederland, met verlies van zeilen en gebroken roer Falmouth binnen. Voor de REIZIGER slaat echter het ware noodlot toe in 1891. Kapitein Kuiper is met de schoener met een lading cokes van Emden naar Koningsbergen¹⁴ onderweg. Op 12 oktober 1891 vaart hij met een crew van 6 koppen bij stormweer en helder zicht in het Skagerrak. In positie 3 mijl westzuidwest van Hirtshals, net in de Jammerbocht, komt de REIZIGER in aanvaring met een Engels stoomschip dat later het s.s. GLENLIVET blijkt te zijn¹⁵. Het behoort toe aan Lindsay, Gracie & Co. te Leith en is gebouwd bij Palmers' Co. in Newcastle en bezit een draagvermogen van 1598 ton. De klap komt hard aan. De REIZIGER loopt na 6 bange dagen op 18 oktober het Noorse Tønsberg als noodhaven aan.

Op 26 november 1891 bericht de PGC in de kolom Zeetijdingen: *Tønsberg, 21 Nov. Het Ned. schip REIZIGER, van Emden naar Koningsbergen, alhier met schade binnen, is afgekeurd.* Het schip is dus tot constructieve total loss¹⁶ verklaard. De aanvaring met de GLENLIVET heeft kapitein J.D. Kuiper waarschijnlijk ook gevoelig in de portemonnee getroffen. Mogelijk participeerde hij in de REIZIGER, en ziet hij zijn investering door een lage inschatting van de dagwaarde devalueren. Waarschijnlijk heeft kapitein Kuiper gedacht: Niet geschoten,

Renault, Livorno, barkentijn REIZIGER, kapt. B.Dijksterhuis Gemengde techniek, 1864 Particulier bezit. Fotocoll. A.P. de Vos, Leiden

Kapitein J.D. Kuiper en M. Hazewinkel Foto E.J. Russell, Liverpool Archief Gemeente Pekela

altijd mis! Daarom schrijft hij op 28 januari 1892 vanuit Oude Pekela de volgende brief¹⁷:

*Aan de Steamship Co. Lindsay & Crassie Co.,
Newcastle & Leith*

M. Heeren,

*Daar ik daags na mijne terugkomst uit Christia-
nia ernstig ziek ben geworden, nu veertien dagen
geleden, heb ik eerst nu de gelegenheid om u te
schrijven en een beroep te doen op uwe bereid-
vaardigheid en uwe menschlievendheid.*

*Gij moet weten mijne Heeren, dat ik geheelen
geruïneerd ben door het verlies van de REIZIGER
die aangevaaren is door uwe stoomboot GLENLI-
VET op den 12 Oct 1891. Ik heb in 't geheel geen
kostwinning en kan op geen manier brood ver-
dienen voor mijn vrouw en kind. Daarom smee-
k ik u nederig mij in mijne ellende te helpen door
eene gratificatie. Het zal ongetwijfeld voor u niet
moeijlijk zijn om een oud-zeeman te steunen in
zijne pogingen om een nieuwe positie te verkrij-
gen.*

*Uw gunstig antwoord wachtende heb ik de eer
mij te noemen Uwe onderdanige dienaar!*

*(w.g) J.D. Kuiper
Vroeger Kapt. v.d. REIZIGER*

Het is onbekend wat er van deze smeekebede is geworden. Goede raad is duur, en voorlopig is het voor het gezin Kuiper bikkelen geblazen.

8 Kapitein-eigenaar(?) van de GESINA & THECLA

Op 22 augustus 1892 zakt een bijna 30 jaar oude brik de Nieuwe Waterweg af en zet, eenmaal buitengaats, koers om de Noord. Zij is van Rotterdam bevracht naar het Russische Kroonstad nabij St. Petersburg. Op de voorsteven staat de dubbele scheepsnaam GESINA & THECLA, en op het hek de thuishaven, de Groninger veenkolonie Oude Pekela. Volgens Sweijts¹⁸ is Jan Derk Kuiper kapitein/eigenaar! In het onderstaande relaas, de neerslag van intensief speurwerk, wordt getracht een aannemelijke verklaring te geven hoe kapitein Kuiper op dit schip kon komen.

Van de scheepswerf W. en A.H. Meursing te Nieuwendam loopt in 1863 de 198 last grote brik SIRIUS te water voor rekening van een partenrederij waarin de Gebr. Goedkoop te Amsterdam voor 4/8 deel participeren; de overige deelnemers - de bouwwerf en drie Sliedrechtse particulieren - elk voor een 1/8 deel. De totale waarde van de brik bedraagt fl. 24.000. Later in dat jaar, op 3 augustus, nemen de particulieren het aandeel van de werf over. Het schip vaart vervolgens tot 1872 onder het boekhouderschap van de Gebr. Goedkoop. Daarna gaat zij voor fl. 15.000 over naar Vinke & Co. te Amsterdam waarvoor zij de volgende 20 jaar onder de naam ABRAHAM het water dun vaart.

Daarna is het beste er wel af en doet Vinke haar in februari 1892 voor een geheime prijs van de hand aan de Schiedamse houthandel W.S. van de Wetering & Co. Deze firma, opgericht in 1868, bestaat aanvankelijk uit een scheepswerf aan de Schie en een houthandel. Na 1880 wordt de werf verplaatst naar de Waaldijk, waar men zowel scheepsnieuwbouw als scheepsreparatie doet. De ABRAHAM is mogelijk gekocht voor eigen vervoer, dan wel als handelsobject.

De administratieve afwikkeling van het verlies van de REIZIGER zal zeker een halfjaar hebben gekost. De vrachtenmarkt bevindt zich in de eerste helft van 1892 op een *all time low*. Volgens de PGC van 15 september liggen er wegens te lage vrachten tot in de maand juli van dat jaar op de rede van Shields over de 100 stoomschepen op. In Amsterdam en Hamburg heerst cholera, wat een vlotte emplooi van tonnage nog meer afremt. Sweijts vermeldt in de lijst van de in 1892 uit de vaart geraakte schepen: *Verkoop van de brik ABRAHAM aan kapitein J.D. Kuiper. Schip wordt herdoopt in GESINA & THECLA*. De transactie geschiedt waarschijnlijk ondershands, want stukken zijn noch in het Kadaster, noch in de archieven van houthandel Van de Wetering¹⁹ te vinden. Hoogstwaarschijnlijk is F.L. Drenth de eigenaar van het schip geweest, en heeft kapitein Kuiper mogelijk als stroman de bark voor zijn principaal gekocht. Het bestaan van deze situatie wordt door het familieverhaal ondersteund waarin wordt verteld dat Freerk Drenth een schip zou hebben gehad dat naar twee van zijn kleinkinderen was genoemd²⁰. Gelet op zijn vlootlijst kan dat niet anders dan de GESINA & THECLA zijn. En de inhoud van de brief aan Lindsay & Crassie in aanmerking nemend zal Kuipers financiële reserve beslist niet zo groot zijn geweest dat hij het hele

*Gesina (Sina)
Adeleida Nicolai Tecla
Drenth (later
Gesina Bots-
Drenth) (l.)
en Thecla
(Theky)
Catharina
Helena
Maria Drenth
(later Thecla
Dröge-
Drenth) (r.)
Foto
C. Reyers,
Nijmegen.
Fotocoll. A.P.
de Vos, Lei-
den*



Reizen brik GESINA & THECLA

jaar	datum	van	datum	te	bijzonderheden	
1892	22 aug	Rotterdam	sep	Kroonstad	1	
	24 sep	Kroonstad	28 sep	Kotka	2 Reis in ballast	
	15 okt	Kotka	25 nov	Rochester	3 Hout In december in Rochester in de winterlaag	
1893	feb/mrt	Rochester	4 mrt	Methil	4 Crew op 16 februari te Oude Pekela gemonsterd Reis in ballast	
	13 mrt	Methil	mrt/apr	Emden	5 Steenkool	
	17 apr	Emden	5 mei	Wisby	6 Tot medio mei veel ijs op Zweedse O-kust	
	23 mei	Wisby	mei	Hernösand	7	
	5 juni	Hernösand	1 jul	Emden	8 Hout	
	28 jul	Emden	sep	Jakobstad	9	
	okt	Jakobstad	22 nov	Papenburg	10 7-20 nov. beestenweer op de Noordzee Op 27 dec. in Papenburg in de winterlaag	
	1894	mrt	Papenburg	mrt	Emden	11 Veel ijs in de Oostzee tot eind februari Verhaalreis in ballast
		20 mrt	Emden	15 apr	Wisby	12
		3 mei	Wisby	mei	Hernösand	13 Reis in ballast
mei		Hernösand	7 jun	Emden	14 Hout	
5 jul		Emden	5 aug	Hernösand	15	
21 aug		Hernösand	10 sep	Delfzijl	16 Hout	
1 okt		Delfzijl	16 okt	Kopenhagen	17	
31 okt		Kopenhagen	nov	Göteborg	18 Reis in ballast	
14 nov		Göteborg	nov	Alloa	19	
dec		Alloa	9 dec	Methil	20 Reis in ballast	
20 dec		Methil		Emden	21 Met steenkool voor fa. Cassens te Emden Op 24 december gestrand op Borkum	

schip voor eigen rekening kon kopen. Mogelijk heeft hij er wel in geparticipeerd.

Door zorgvuldig de rubriek Zeetijdingen in de PGC te lezen zijn de reizen van de GESINA & THECLA redelijk te reconstrueren. Zij zijn in bovenstaande tabel samengevat.

Na enig rekenwerk blijkt dat 40% van de tijd buitengaats wordt gevaren, 40 % van de tijd heengaat met laden en lossen, en tenslotte ligt het schip 20% van de tijd in de winterlaag. Te oordelen naar de laad- en loshavens zal de meeste lading wel uit steenkool, cokes en hout hebben bestaan, met mogelijk een incidenteel stukgoedreisje er tussendoor. Hoezeer Kuiper ook zijn best doet om met de oude brik de elementen de baas te blijven, Vrouwe Fortuna lacht hem niet toe. Eind december 1894 maakt een orkaan een einde aan het fraaie oude schip.

9 Kerstmis 1894 – de stranding op Borkum

Begin december ligt de brik in lossing in de Schotse haven Alloa. De scheepsagent komt op zekere dag aan boord en deelt kapitein Kuiper mee dat de GESINA & THECLA voor een reis met steenkolen van het Schotse haventje Methil²¹ naar Emden is bevracht. Ontvanger is de firma Cassens aldaar. Helemaal toevallig zal deze reis niet zijn want Emden, Papenburg en Delfzijl zijn geliefde havens om in de winterlaag te gaan. Na leeglossing in Alloa zeilt de brik in ballast naar Methil, waar de GESINA & THECLA op zondag 9 december 1894 aankomt. De schepen

moeten er op toerbeurt laden en er liggen al vele vrachters te wachten. Dat is een slecht begin. Pas op woensdag 19 december kan de brik onder de laadtrechter. Dan is het in 8 uurtjes gepiept en zit de ruim 350 ton steenkool er in. Laat in de namiddag verhaalt de crew de brik naar een andere ligplaats, schalkt de luiken, veegt de grootste rommel van dek en maakt zeeklaar. Daarmee is ze om 22.00 uur klaar. De crew maakt nog een boerennacht, waarna op 20 december om 08.00 uur de GESINA & THECLA met behulp van een loods en een sleepbootje naar zee vertrekt. Weldra is men buitengaats en wordt koers gezet op St. Abbs Head²², dat men rond de middag aan stuurboord dwars heeft. De brik heeft dan zo'n 33 zeemijlen behouden en loopt dus rond de 9 à 10 knopen. Tegen de avond betreft de lucht en loopt de wind naar Noord-noordoost, terwijl het schip zwaar slingerend door een hoge dooreenlopende zee vaart. De pomp is lens, dus het ruim is dicht en droog. In de loop van de nacht neemt de wind steeds meer in kracht toe en moet de bemanning zeil minderen. Door het werken van het schip dringt zee-water naar binnen en moet er regelmatig aan de lenspomp worden gedraaid. Daarna volgen de ontwikkelingen elkaar snel op ... De volgende citaten uit de scheepsverklaring²³, waarvan de tekst integraal als bijlage 2 aan dit artikel is toegevoegd, spreken boekdelen:

... *Voortdurend kregen wij water over en*

waren wij soms bijna onder de zee bedolven. ... Zaterdagmorgen ging ... de storm ... over in een orkaan en nam nog steeds toe. De zee was wild. Om 2 uur liep een zware breker over het voorschip waardoor kluiverboom met zeilen en stagen wegsloeg en de vaste boeg werd ingeslagen. ... de marszeilen vlogen aan flarden ... alles wat aan dek stond sloeg overboord. De kapitein sloeg door een breker van achter het stuurrad over boord, doch werd gelukkig gered doordat hij met zijne beenen in de loodlijn verward raakte. ... Door den vliedenden storm konden wij geen koers meer bepalen. Alles schudde en stootte, de lucht was wild, wij konden geen eten of drinken meer krijgen, ... Wij bemerkten dat de kluiverboom nog voor de boeg hing en kapten deze zoo spoedig mogelijk tot behoud van schip en lading. Wij dreven voor top en takel wijl de zeilen of onbruikbaar of weggeslagen waren. Het scheepsvolk kon niets meer, afgemat als het was, steeds aangespoord door kapitein en stuurman. Hevig brak de zee steeds over het schip ... Wij dreven zonder zeil ...

Geredde crew van de bark GESINA & THECLA. Voorste rij J.D.Kuiper (met kijker), overigen onbekend Archief Gemeente Pekela

Wrak van de GESINA & THECLA op het Südstrand van Borkum. Kerst 1894 (r) Fotocoll. Heimatmuseum Borkum

De bemanning is na drie bange dagen, waarop men ongetwijfeld de dood meermalen in de ogen heeft gezien, totaal verdoofd en nauwelijks nog in staat te handelen.

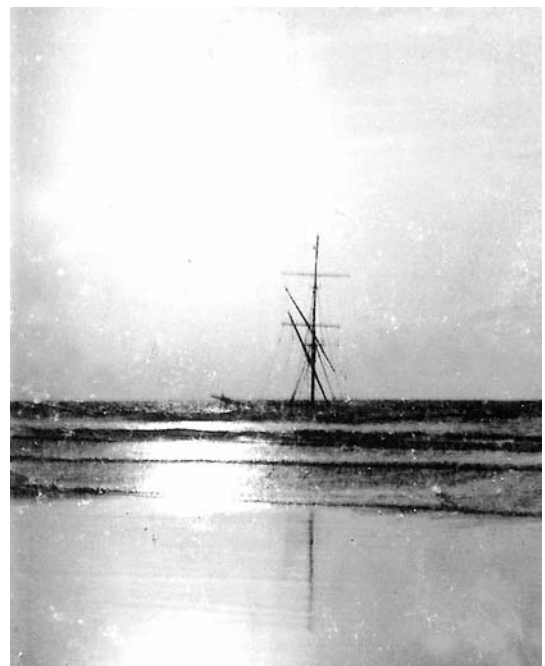
Welk hondenweer het wel geweest moet zijn moge ook blijken uit het volgende. Op 22 december vaart de houten loodskotter EEMS NO. 2 naar haar kruispost voor de Eems. Diezelfde middag wordt zij door de schipper van de Duitse loodsschoener voor het laatst gezien. De kotter, met aan boord schipper J.F. Sleeboom en 10 opvarenden, vergaat met man en muis in de orkaan die meer dan 100 mensenlevens zal eisen²⁴. Op Borkum stranden naast de GESINA & THECLA, de tjalken KLAZIENA, kapt. Leertouwer, NOOIT GEDACHT, kapt. Van der Glas, AFINA, kapt. J. Matroos, DE JONGE GEERTJE, kapt. Toxopeus; voorts slaat de tjalk DE JONGE CORNELIS, kapt. Van der Molen, van haar ankers.



Op de Rysumer Nacken strandt de Ned. sleepboot GRUNO²⁵. En de Belgische viskotter LOUIS EUGENE wordt nabij Borkum in zinkende staat verlaten. De sleepboot GLADIATOR zet in Cuxhaven deze drie mensen aan land²⁶. Het geheel overziende krijgt de prestatie van kapitein Kuiper nog een gouden randje, maar daarover heeft hijzelf waarschijnlijk geheel anders gedacht.

Men blijft op de brik loden, en drijft zondagmorgen, 23 december 1894, om 04.00 uur voorbij het vuurschip Borkum²⁷. Het weer is dan inmiddels wat handzamer geworden en de bemanning ziet kans enige zeilen aan te slaan en de Eemsmonding in te zeilen. Tegen de avond komt men, al lodend en verstoken van een loods – de loodsdienst is nog niet hervat – over de vloed in ongeveer 7 meter water dwars van Borkum ten anker. Helaas ligt de ankerplaats veel te dicht onder de wal. Het verval op de rivier ligt rond de 3 meter, en door de afnemende wind verdwijnt geleidelijk de tijdelijke verhoging van de waterstand. Bij afgaand tij begint de afgeladen brik zwaar op de harde zandgrond te stampen.

In het boek met verslagen van de afdeling Borkum van de Deutsche Gesellschaft zur Rettung von Schiffsbrüchiger (DGZRS) is het verslag van de redding van de bemanning van de GESINA & THECLA opgenomen. Daarin lezen we dat op 23 december 1894 om 21.30 u aan R.K. Teerling, de plaatselijke vertegenwoordiger van de DGZRS, wordt gemeld dat er op het Zuidwestelijke strand kennelijk een schip is vastgelopen. Teerling gaat met voorman Th. Bekaan op onderzoek uit en ziet dat nabij de branding een groot schip ligt, doch dat daarop geen noodsignalen worden gegeven. Er wordt toch besloten om met de boot OTTO HAHS van het Zuidelijk reddingsstation poolshoogte te gaan nemen. Eenmaal langs zij blijkt het om de GESINA & THECLA te gaan, waarvan de kapitein



om een loods en een stoomsleper verzoekt. De Duitse loods Aggen is met verlof thuis. Hij wordt met de reddingboot aan boord gebracht. Wanneer de loods wordt afgezet drijft de kiel²⁸ van de GESINA & THECLA al naast het schip. Daarom wordt besloten de bemanning aan wal te brengen, wat in twee reizen geschiedt.

Aangezien de bemanning volledig uitgeput is geeft kapitein Kuiper op de middag van 24 december de strandvonder van Borkum, de heer Kievit, opdracht om nog zoveel mogelijk van de scheepsinventaris te bergen²⁹. In de *Weser Zeitung* van 23 januari 1895 wordt daarvan nog een indruk gegeven, als in dit blad de voorgenomen verkoop voor 1 februari staat vermeld van 17 zeilen, trossen, 1 boot, kompassen, lantaarns et cetera, alles afkomstig van de GESINA & THECLA.

Van de gestrande brik zijn in het Heimatmuseum van Borkum nog enige foto's bewaard gebleven. Op één staat de brik met aan flarden gewaaide zeilen, terwijl op de andere foto de fokkemast al overboord is gevallen. Op een foto in de collectie van Kapitein Kuiper zien we het schip waarschijnlijk kort na de stranding, want er loopt nog een flinke deining. De laatste foto laat de geredde bemanning zien, opgesteld voor een inderhaast gespannen (zeil-)doek. Met enig spuurwerk zijn een aantal personen te benoemen, naar de rest van de namen kan men slechts gissen. Kapitein Kuiper en zijn bemanning reizen kort na de Kerst naar huis af. Daags na Nieuwjaar verschijnen ze in Appingedam voor de kantonrechter om een scheepsverklaring af te leggen. Naar de finale afwikkeling van deze scheepsramp kan men slechts gissen, want daarover liggen geen verdere stukken voor. Ook de verkoop van de inventaris valt niet verder te achterhalen, noch in de krant, noch in de verschillende archieven te Aurich, Borkum of Groningen. Het enige wat hierover nog valt te melden verschijnt in de PGC van respectievelijk 30 januari en 25 maart 1895. Daarin lezen we dat de verkoop op 1 februari is geannuleerd omdat de Eems is toegevroren en aspirant-kopers niet naar Borkum kunnen reizen. De eerstvolgende verkoop is voor 3 april 1895 geannonceerd, maar over de opbrengst zijn verder geen mededelingen meer verschenen. De brik zal waarschijnlijk als wrakhout langs de Groninger en Duitse kust zijn aangespoeld. En zo valt het doek voor deze 30 jaar oude windjammer.

Er zijn bij de scheepsramp van de GESINA & THECLA nog een paar lieden, die zo vlak voor Kerst 1894 van een meevallertje kunnen spreken. Op 5 maart 1895 valt bij de heer Pastor van de DGzRS - Abteilung Borkum een brief in de bus met o.a. de volgende inhoud:

... Laut Mittheilung des Herrn Inspektors Pfeiffer unterm 31. Januar d.J. hat die Stiftdame Fräulein C. Hahs zu Baden Baden für die am 23. Dezember v.J. ausgeführte Rettung der Besatzung der holländischen Brigg GESINA u. THEKLA durch das Rettungsboot

*OTTO HAHS der Station Borkum-Süd eine Extra Belohnung von 100 Mark für die Rettungsmannschaft eingeschickt mit der Bestimmung, das Geld gleichmäßig unter die Rettungsmannschaft zu vertheilen...*³⁰

Voor Jan Derk Kuiper is Kerst 1894 echter een grote tegenvaller. Hij is nu ruim 50 jaar oud, heeft zijn schip verspeeld en is nog te jong om met werken op te houden. Hij moet op zoek naar een nieuw commando. Waarschijnlijk was er over de ondergang van de GESINA & THECLA aan de verzekering weinig uit te leggen en keerde zij snel uit. Drenth kocht al in het voorjaar van 1895 vervangende tonnage.

10 Met de bark CONCORDIA op de lange reis

Van de werf van George Robinson in Blyth (UK) loopt in 1871 een bark te water voor rekening van T. Knight in North Shields. Het schip heeft de hoofdafmetingen L x B x H = 37.60 x 8.41 x 5.17 meter, meet 376 ton, en wordt MARGARETH KNIGHT gedoopt. Zij vaart 8 jaar voor deze reder, waarna zij nog tweemaal van eigenaar verwisselt. Wanneer de windjammer al 24 jaren telt en in Hamburg ligt, koopt reder F.L. Drenth het waarschijnlijk uit de hand, want zij is daarna nooit teboekgesteld. Uit een Reeder-Cedulle d.d. 24 april 1895³¹ weten we dat de bark destijds voor fl. 8.000 van eigenaar verwisselde. Waarschijnlijk heeft Drenth zijn tonnage weer snel willen aanvullen na het verlies van de GESINA & THECLA. Het schip meet in 1895 364 RT en voert de naam CONCORDIA; kapitein op de bark wordt de ons welbekende Jan Derk Kuiper. Reder Drenth heeft duidelijk veel vertrouwen in deze al gepokte en gemazelde zeilvaartkapitein! Het Kapiteinshuis bezit een schilderij van de bekende Engelse zeeschilder Reuben Chappell, waarop de CONCORDIA onder vol tuig en met volledige vlagvoering ter hoogte van de Engelse krijtrotsen vaart.

Voorts is in het gemeentearchief van Oude Pekela een foto uit de nalatenschap van kapitein Kuiper bewaard gebleven. Hierop is een ploeg volk op een zeilschip vereeuwigd. Nu we kapitein Kuiper al goed van gezicht kennen en verschillende schilderijen van de CONCORDIA kunnen bestuderen, mogen we concluderen dat de foto op de CONCORDIA moet zijn genomen. Op de achtergrond is op een loods de tekst ...NEGAR WORKS...zichtbaar. Dit zou er op kunnen duiden dat de bark in een Engelse haven ligt waar een azijnfabriek³² is gevestigd. Op de foto staan meerdere personen die ook op de foto met de geredde drenkelingen van de GESINA & THECLA voorkomen. Het is een uiterst bont gezelschap dat ons vanaf de foto aankijkt. Waarschijnlijk is men, gelet op de aan dek liggende zaken, doende de CONCORDIA op te tuigen. De foto zou dan omstreeks 1896 kunnen zijn genomen.

Ook op deze bark maakt kapitein Kuiper zo het



Reuben
Chappell,
Goole, bark
CONCORDIA
Olieverf/doek
Coll.
Kapiteinshuis
Nieuwe Pekela

Crew CON-
CORDIA in
Engelse
haven
Archief
Gemeente
Pekela

één en ander mee. De PGC van 8 april 1896 be-
richt: *Falmouth, 2 april. De gezagvoerder van
het schip CHIMEA, van
Jamaica hier aangekomen, rapporteert op 3
maart bij Florida te hebben aangetroffen het
Nederlandse schip CONCORDIA, kapt. Kuiper,
van Jamaica naar Goole bestemd. De kapitein
van de CONCORDIA was ziek en de stuurman
van de CHIMEA ging over naar de CONCORDIA
om het schip te besturen. Na drie dagen was
kapt. Kuiper echter in zoverre hersteld, dat hij
het bevel weer over kon nemen en genoemde
stuurman keerde weer naar de CHIMEA terug.*

Een bijzonder relaas, want een kapitein die zijn
schip tijdelijk in handen stelt van een andere
persoon dan zijn eigen stuurman moet je met
een lantaantje zoeken. Slecht weer speelt Kui-



per wederom parten. De PGC van 15 november
1899 vermeldt:

*Veendam, 13 november. Volgens alhier ontvan-
gen bericht van kapt. J.D. Kuiper, voerende de
Nederlandse bark CONCORDIA, van Hernö-
sand naar Delfzijl, lag hij de 10e dezer in de
Sond wegens tegenwind geankernd. Op den 24e
oktober werd het schip op de hoogte van Goth-
land door een orkaan uit N.W. en N.N.W. over-
vallen, waardoor het schip in een zeer
gevaarlijke positie kwam maar geen schade
werd belopen. Aan boord der CONCORDIA is
alles wel. De reis zal per eerste gunstige
gelegenheid worden voortgezet.*

Dit keer ontspringt de bark nog de dans, maar
het volgende jaar is het prijs! In oktober 1900 is
kapitein Kuiper met de CONCORDIA met een
volle lading hout uit de Botnische Golf onder-
weg naar Delfzijl. Op 12 oktober 1900 ver-
schijnt het volgende bericht in de PGC:

*Amsterdam, 11 Oct. Uit Skelleftea wordt ge-
seind dat het Nederl. Schip CONCORDIA, Kapi-
tein J.D. Kuiper, aan de grond heeft gezeten.
Het is nu te Kalwieken binnengebracht omdat
het noodzakelijk werd geacht dat de bodem
werd onderzocht.*

Tussen 12 en 19 oktober verschijnen er een
aantal berichten in de krant. Samengevat komt
het er op neer dat de bark op de stenen is gelopen
ter hoogte van Bjuröklubb. Zij vervult,
doch wordt daarna drijvend op de lading door de
stoomloodsboot LULEA het haventje van Kalvi-
ken binnengesleept. Na onderzoek door duikers
wordt zij, gesleept door het stoomschip INDUS-
TRIE, drie dagen later naar Örviken verhaald om
daar te worden gerepareerd. Zij zal daar gelost
zijn en daarna door assuradeuren tot CTL wor-
den verklaard. Pas op 19 augustus 1901 zien we
in de PGC nog een laatste bericht, luidend:

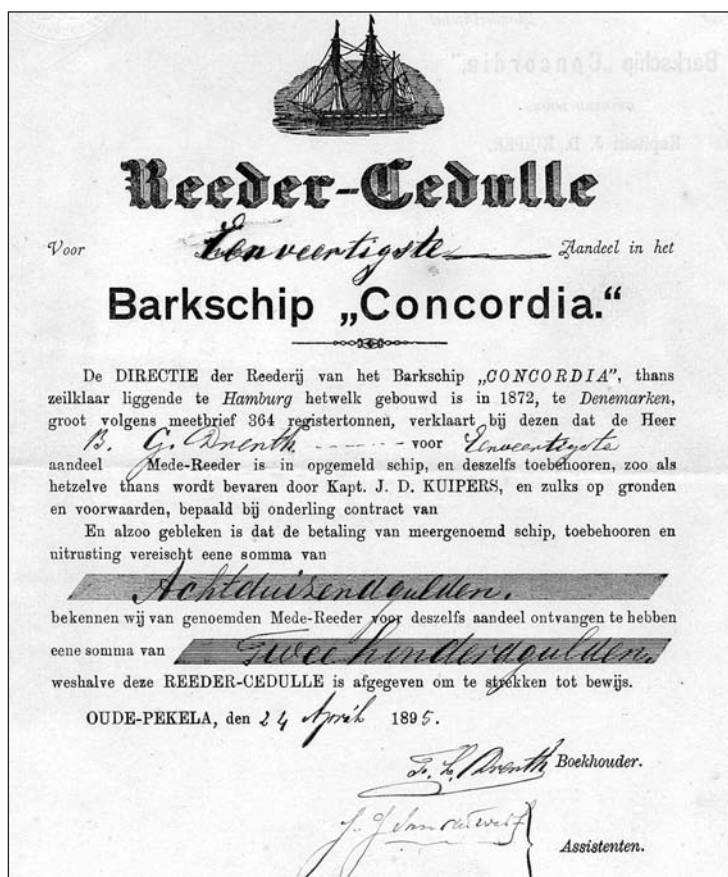
*Delfzijl, 16 Aug. Het barkschip CONCORDIA,
dat in October met schade Skelleftea werd bin-
nengesleept, is gisteren aldaar in veiling voor
6670 kronen verkocht.*

Over het verdere verloop van deze verkoop
en het lot van de bark kunnen wij relatief kort
zijn.

Koper is de voorlaatste eigenaar J.J. Lote uit
Skælskør. Hij laat het schip opkalefateren en
houdt haar nog tot 1918 onder de oude naam in
de vaart. Dan gaat zij over in handen van de
Zweedse reder S.P. Petterson te Uddevalla. Het
schip wordt herdoopt in LENA, roepletters
JNRG. Deze reder perst er nog een 8-tal jaren uit,
waarna het 54-jarige (!) schip wordt gesloopt.
Het zou ons niet verbazen als zou blijken dat de
zwaardere verbanddelen ook nu nog in gebruik
zouden zijn in de constructies van Zweedse
boerderijen, schuren of zomerhuisjes. Kuiper
houdt de zeevaart na zijn laatste scheepsramp in
1900 voor gezien, en komt – na een 40-jarige
zeemansloopbaan – in de winter van 1900 de-
finitief voor anker in Oude Pekela.

11 Het cafélogement van J.D. Kuiper

Kapitein Geert Dubben, vanaf 1874 schipper op



de schoenerkof ALIDA ELISABETH, houdt het zeemansleven voor gezien en gaat in 1882, wanneer zijn schip in het najaar strandt bij Arendsberg en wrak slaat, definitief aan de wal. Hij wordt kastelein in het logement Harmonie, dat gelegen is op het adres Feiko Clockstraat 214 in Oude Pekela. Hij verkoopt het logement Harmonie in 1901 uit de hand aan kapitein Jan Derk Kuiper³³. In 1912 is een tweetal foto's van dit etablissement gemaakt. Eén daarvan is opgenomen in het boekje Oude Pekela in oude ansichten³⁴, terwijl de andere zich in het fotoarchief van het Kapiteinshuis bevindt. In het kadaster



worden als beroepen van Kuiper opgegeven: rustend scheepskapitein, kastelein en caféhouder. Hij verkoopt het logement, na het 14 jaren te hebben uitgebaat, in de loop van 1915 - wanneer zijn vrouw en hijzelf respectievelijk 67 en 70 jaar oud zijn - aan Ruurd Lubertus Vonk, tot dan melktapper van beroep. Waarschijnlijk wordt er daarna minder melk uitgevent en meer Sterretje en Hagel en Donder getapt. Kapitein Jan Derk Kuiper heeft definitief gekozen voor het rentenierschap.

Hij heeft in zijn laatste varensjaren waarschijnlijk toch nog redelijk geboerd, want in de kadastrale leggers is hij, naast eigenaar van de Harmonie, in het bezit van een huis met erf. Ook dit onroerend goed is in 1901 aangekocht en wel van de binenschipper Evert Sprik. Waarschijnlijk heeft het echtpaar Kuiper dit laatste pand als geldbelegging aangekocht en vervolgens verhuurd.

Op 26 juni 1917 doen Klaas de Wijk, brandstoffenhandelaar, en Albert Freerk Kuilman, klerk, op het gemeentehuis te Oude Pekela aangeifte van het die morgen overlijden van Jan Derk Kuiper, zonder beroep. Kapitein Kuiper is zijn laatste reis begonnen. Hij wordt op het kerkhof in Oude Pekela begraven. Een jaar later doet de weduwe het huis met erf van de hand aan de timmerman en aannemer Koert Hensema Junior. Meike Hazewinkel vestigt zich uiteindelijk op het adres Wijk 4 no. 146.

12 Epiloog

Wij zagen in paragraaf 5 al dat Stientje Kuiper opgroeit in een huisje gelegen aan het Pekelder Hoofddiep. Later verhuist het gezin naar het logement de Harmonie. Op 27 februari 1907 zal er in de gelagkamer wel een feestje zijn gevierd want dan huwt de 26-jarige Stientje Kuiper met de uit Nieuwe Pekela afkomstige landbouwer Engbert Kuiper. Ruim een week later, op 7 maart 1907, vertrekt Stientje waarschijnlijk naar het huis van haar schoonouders, om op 11 juli 1907 samen met haar man in het Friese Oost-

Redercedulle, 1/40 aandeel bark CONCORDIA Coll. Kapiteinshuis Nieuwe Pekela

Logement HARMONIE te Oude Pekela, 1912 v.l.n.r.: Margaretha (Margreetje) de Haan (dienstbode); Meike Kuiper, geb. Hazewinkel; kleindochter Grietje Meike Kuiper; Jan Derk Kuiper, logementhouder; overige personen onbekend Fotocoll. Kapiteinshuis Nieuwe Pekela (inv. nr. P. 5544)

Grafplaat
kapitein Jan
Derk Kuiper
Coll. Kapiteinshuis
Nieuwe
Pekela
en
Grafplaat
Meike
Kuiper-
Hazewinkel
Kerkhof
N.H.kerk
Oude Pekela



stellingwerf neer te strijken. Het echtpaar krijgt aldaar vier kinderen, t.w. Grietje Meike (* 24 juli 1907), Jan Derk (* 26 sep. 1910), Meikelina (* 26 jun. 1913) en Engbert (* 9 aug. 1919, † 12 mei 1921). Merkwaardigerwijs woont dochter Grietje Meike van 7 maart 1912 t/m 12 april 1917 bij opa en oma Kuiper in Oude Pekela, en hetzelfde is het geval met zoon Jan Derk voor de periode 12 mei 1916 t/m 12 aug. 1917. Moeder Meike Kuiper-Hazewinkel woont vanaf 24 mei 1924 t/m 22 mei 1934 in Oosterwolde bij haar kinderen in. Dochter Grietje Meike Kuiper vertrekt op 13 februari 1930 naar het adres Stationsstraat 3 in Groningen. Op 22 mei 1934 is het blijkbaar gedaan met het werk op de boerderij en vertrekt het gezin Kuiper naar het adres Kraneweg 34 in Groningen, terwijl de hoogbejaarde wed. Meike Kuiper-Hazewinkel terug gaat naar Oude Pekela om zich te vestigen op het adres Ericakade 162. Nog geen jaar later, op 14 april 1935, overlijdt zij daar op 87-jarige leeftijd. Haar schoonzoon, die dan het beroep van reiziger uitoefent, doet daarvan een dag later aangifte op het gemeentehuis te Oude Pekela. Zij wordt naast haar man op het kerkhof te Oude Pekela ter aarde besteld. En daarmee is een einde gekomen aan een lang en welbesteed leven van deze kapiteinsvrouw.

Dankbetuiging

Bij het schrijven van dit artikel, waaraan in de afgelopen vier jaren veel onderzoek voorafging, ontving ik van vele zijden medewerking. Dat er uiteindelijk van het (zeemans-)leven van Jan Derk Kuiper een redelijk betrouwbaar beeld kon ontstaan is mede aan hen te danken. Ik hecht er aan hen hier de credit te geven die zij verdienen. Achtereenvolgens zijn dat in alfabetische volgorde:

J. Boon, Zuidhorn; Deutsches Schifffahrt Museum, Bremerhaven; Heimatverein Borkum, Borkum; Drs. M. Hillenga, Veendam; Medewerkers Gemeentearchief, Oude Pekela; D. Kuil, Ten Boer; J. Klootwijk, Den Helder; Landesarchiv Niedersachsen, Aurich; Dr. J. Leinenga, Emmen; Mevr. R.P. Mast, Assen; Stichting Marhisdata, Rotterdam; Medewerkers Groninger Archieven; Kadaster - Afdeling

Schepen, Rotterdam; G.M. van der Meulen, Oosterwolde; Dr. S. Parma, Hilversum; Dr. P.M. Pawlik, Bremen; Th. Sabel, Schiedam; Ir. A.P. de Vos, Leiden; Kapiteinshuis Pekela/Stichting Westers, Nieuwe Pekela; Mr. J.P.A. Wortelboer, Bedum.

Tenslotte was daar de onontbeerlijke steun van mijn echtgenote, die mij vele malen zag vertrekken naar de verschillende archieven, daar nooit over mopperde en blijmoedig de tekst van haar kritische kanttekeningen voorzag en de eindredactie verzorgde. Hen allen dank ik zeer. Delfzijl, 5-2-2009.

Noten

- 1 Rinze K. Mast voer 10 jaar ter Koopvaardij, laatstelijk als 1e stuurman GHV. Na diverse functies bij de Rijksluchtvaartdienst en de Rotterdamse Droogdok Maatschappij werkte hij vanaf 1973 bij het Havenschap Delfzijl-Eemshaven, waar hij van 1980 t/m 1995 de functie van Havenmeester bekleedde. Hij is auteur van meerdere maritieme publicaties en boekwerken.
- 2 J.H. Boon, Troelstraweg 21, 9801 KR Zuidhorn, mail: boonh@gmx.net.
- 3 Onbevracht, slechts in ballast.
- 4 D. Kuil, *Kroniek van Pekela (1558) 1599-1999*, Uitgeverij Futurum, Ten Boer (1999), pag. 7 e.v.
- 5 W. van Koldam et al, *Veenkoloniale Zeevaart*, Schuur (Veendam 1979), pag. 134.
- 6 Dienen in functies geen officiersrang zijnde.
- 7 Over de scheepsbouwerfamilie *Drenth* zij nog het volgende opgemerkt: Liefke Hindriks Drenth, *scheepsbouwer* van beroep, huwt in 1809 te Oude Pekela met Geessin (of Geisien) Jans Wortelboer. Zij overlijdt in 1812. Het daarop volgende jaar huwt Liefke voor de tweede maal, nu met Anna Eintjes Freerks Wortelboer. Uit dit huwelijk komt de jongste zoon Fredericus (Freerk) Liefkes Drenth voort, die op 31 juli 1823 in Oude Pekela het levenslicht ziet. Hij is een dynamische man, die als *scheepsbouwer, reder en industrieel actief* zal zijn.
- 8 Het Franse woord zèle heeft als betekenis: op hartstochtelijke wijze de goddelijke en religieuze zaak dienen. Voor de vrome Rooms-Katholiek Drenth een welgekozen scheepsnaam!
- 9 Gelegen op 30°02'Z 51°13'W.
- 10 Penarth.
- 11 Gedetailleerde herinneringen aan o.m. deze reis naar Brazilië zijn door de toenmalige lichtmatroos, de latere kapitein Berend Kruize (* Termunterzijl 1868), in 1944 verteld aan en vastgelegd door zijn neef Gerrit Knijpena te Overveen. Het origineel van dit nimmer uitgegeven manuscript voor een

- boek bevindt zich in het Kapiteinshuis te Nieuwe Pekela.
- 12 Waarschijnlijk een deel van de bemanning.
- 13 Het huidige Georgetown (Guyana).
- 14 Kaliningrad.
- 15 Lloyds Casualty Return 1891-October/November 1891.
- 16 Constructive Total Loss (CTL): situatie wanneer de reparatiekosten de waarde van het schip in gerepareerde staat zouden overtreffen.
- 17 Archief Stichting Westers – inventarisnummer P Doc.(W) 29; Kapiteinshuis Pekela
- 18 H. Sweijs, * Barneveld 27 november 1818, † Kralingen 17 november 1873. Kapitein 1846-1854; Expert Veritas vanaf 1 februari 1855. Gaf vanaf 1 oktober 1857 jaarlijks het handzame boekje Nederlands Vloot en Reederijen uit. Deze boekjes kregen in de wandeling de naam Boekjes van Sweijs (bron: concept-document drs. L. Bouma, Oudwoude).
- 19 Zie: <http://www.schiedam.nl/archief/toegangen/Archiefnr.502.htm>
- 20 Freerk Liefkes Drenth huwt op 27-jarige leeftijd op 07 mei 1851 te Oude Pekela met de 25-jarige Thecla (Tettje) Berends Drenth, dochter van Berend Hindriks Drenth en Helena Berends Bontdrager. Uit dit huwelijk komen 8 kinderen voort. Het 5e kind Godolevus Bernardus huwt in 1887 met Catharina Maria Elizabeth Flinker; hieruit komt o.a. Freerks kleindochter *Gesina* (Sina) Adeleida Nicolai Tecla (later Gesina Bots-Drenth) voort. Het 8e kind Bernardus Godolevus Frederikus huwt in 1889 met Helena Thecla Henriette Kloppenborg. Hieruit komt als enig kind Freerks kleindochter Thecla (Theky) Catharina Helena Maria voort (later *Thecla* Dröge-Drenth). Beide nichtjes trekken veel met elkaar op en zijn grootvaders oogappels.
- 21 Positie 56°11 N 03°11 W.
- 22 Positie 55°55'N 02°08' W.
- 23 Groninger Archieven, toeg.nr.149 invent.nr. 420 Rep.nr. 2/1895.
- 24 G.M. de Vries, *Pompen, paapen en kiellichten*, Uitgave Bureau maritieme historie, Den Haag 1977, pag. 100 e.v.
- 25 PGC, 28 december 1894.
- 26 Weser Zeitung, 29 december 1894.
- 27 Waarschijnlijk wordt het vuurschip *Borkumriff* bedoeld.
- 28 Mogelijk de zogenaamde valse kiel.
- 29 Zie de scheepsverklaring van kapitein Kuiper, alsmede NLA-Staatsarchiv Aurich, Rep. 16/4, Nr. 1908.
- 30 Protokollbuch DGzRS, Ortsgruppe Borkum, Heimatmuseum Borkum, brieven 5 en 14 maart 1895.
- 31 Archief Stichting Westers – inventarisnummer 1998-51. Het valt op dat in deze rederijcedulle zowel de bouwplaats als het bouwjaar, t.w. *in 1872, te Denemarken* foutief zijn vermeld. Dit zou moeten zijn: *in 1871, te Blyth (U.K.)*.
- 32 Vinegar Works.
- 33 Zie: A. Westers, *Op portret in Pekela*, Jaarverslag Kapiteinshuis Pekela/Stichting Westers, Nieuwe Pekela (1993), pag. 13.
- 34 G.J. Brunink, *Oude Pekela in oude ansichten deel 2*, Europese Bibliotheek (Zaltbommel 1978), afb. 24.

R.K. Mast © 5-2-2009.

Reacties naar:

Walker 7

9934 LK Delfzijl

T: 0596-633099

E-mail: mastmari@xs4all.nl



Turftjalk (naar Groenewegen)

Aanmonsteringen Jan Derks Kuiper

naam	leeftijd in jaren	domicilie	rang	maandgagge in fl.
1860 - 2-m schoener JAN FRIESEMAN , 84 lasten, bj 1856, van Harlingen op avontuur. Reder: B. Haitisma Viëtor, Winschoten / Register Oude Pekela., 17 feb 1860, rolnr. 3				
Geert T. de Jonge		Oude Pekela	kapitein	
Tommis R. de Jonge		Oude Pekela	stuurman	32
Hinderikus Plaatje		Nieuwe Pekela	matroos	22
Jacob Uithvugt		Nieuwe Pekela	kok	26
Albertus J. Mulder		Winschoten	ligmatroos	15
<i>Jan Derk Kuiper</i>		Oude Pekela	ligmatroos	11

1870 - 2-m schoener MARTIN BENSON, 161 ton - 85 lasten, bj 1852, van Gent op avontuur. Reder: H.T. Kranenburg, Pekela / Register Oude Pekela., 25 feb 1870, rolnr. 9

Israel B. de Groot		Oude Pekela	kapitein	
<i>Jan D. Kuiper</i>		Oude Pekela	stuurman	36
Reint Sarker		Oude Pekela	matroos	27
Stoffer H. Leeuw		Stadskanaal	kok	16

1871 - 2-m schoener MARTIN BENSON, 161 ton - 85 lasten, bj 1852, van Papenburg op avontuur

Reder: H.T. Kranenburg, Pekela / Register Oude Pekela., 2 feb 1871, rolnr. 4

Israel B. de Groot		Oude Pekela	kapitein	
<i>Jan D. Kuiper</i>		Oude Pekela	1e stuurman	36
Egbert N. Mulder		Winschoten	matroos	28
Eljio ten Kate		Finsterwolde	ligmatroos	18
Berend L. Frey		Landsch.polder	ligmatroos	18
Franz Sleutel		Meeden	kok	24

1871 - sch.brik FENNECHIENA, 194 ton, bj 1865, op avontuur

Reder: H.T. Kranenburg, Pekela / Register Oude Pekela., 12 dec 1871, rolnr. 26

Israel Jans Peper		Oude Pekela	kapitein	
<i>Jan D. Kuiper</i>		Oude Pekela	1e stuurman	38
Jan Sprik		Oude Pekela	2e stuurman	32
Willem Kuiper		Oude Pekela	matroos	28
Klaas D. Besseling		Winschoten	kok	25
Tjalling de Weerd		Winschoten	1.matroos	18

1873 - 2-m schoener TOBINA, 150 ton, bj 1857, van Londen naar zee, op avontuur. Reder: P.P. Kolk, Pekela / Register Oude Pekela., 24 jan 1873, rolnr. 50

H.B. Wortelboer		Oude Pekela	kapitein	
<i>Jan Derk Kuiper</i>		Oude Pekela	stuurman	34
Jan Draai		Oude Pekela	matroos	30
Klaas D. Besseling		Winschoten	matroos	24
Albert E. Edens		Winschoten	matroos	24
Roelf Kolkman		Beerta	kok	90/jaar

1873 - 2-m schoener TOBINA, 150 ton, bj 1857, van Delfzijl naar de Oostzee avontuur. Reder: P.P. Kolk, Pekela / Register Delfzijl., 23 sep 1873, rolnr. 133

H.B. Wortelboer		Oude Pekela	kapitein	
<i>Jan Derks Kuiper</i>		Oude Pekela	stuurman	40
Koert J. Weber		Stadskanaal	kok	18
Jan Draai		Oude Pekela	matroos	37
Klaas D. Besseling		Winschoten	ligmatroos	27
Otto Rijnbergen		Delfzijl	matroos	40
Samson Knudsen		Bergen	matroos	38

1878 - 3-m schoener UNIE, 234 ton, bj 1878.

Reder: J.J. Koerts & Zn., Pekela / Register Delfzijl., 25 jun 1878, rolnr. 94

Klaas D. Franken		Oude Pekela	kapitein	
<i>Jan Derks Kuiper</i>		Oude Pekela	1e stuurman	44
Adam H. Bracht		Oude Pekela	2e stuurman	36
Willem Main		Noordbroek	kok	34
Renje Boersma		Warffum	matroos	34
Berend Schoonbeek		Farnsum	matroos	32
Wieke de Boer		Oude Pekela	ligmatroos	16
Harm Meijer		Oude Pekela	ligmatroos	16

1881 - 2-m schoener ZËLE, 176 NT, bj 1876, van Oude Pekela naar Porto Allegre via Hamburg. Reder: F.L. Drenth, Pekela / Register Oude Pekela., 2 april 1881, rolnr. 6

Okko H. Staal			kapitein	
<i>Jan Derks Kuiper</i>		Oude Pekela	stuurman	40
Mendert Alberts		Winschoten	kok	30
Engelko Eimers		Oude Pekela	matroos	27
H.S. van der Veen		Wildervank	matroos	27

1887 - 3-m schoener REIZIGER, 176 ton, bj 1864, van Liverpool naar zee, op avontuur. Reder: F.L. Drenth, Pekela / Register Oude Pekela., 21 mrt 1887, rolnr. 10

<i>Jan Derks Kuiper</i>		Oude Pekela	kapitein	
J. Schippers		Veendam	stuurman	40
Evert Borg		Veendam	kok	28
Berend de Jonge		Nieuwe Pekela	matroos	26

1890 - 3-m schoener REIZIGER, 167 RT, bj 1864, van Papenburg naar zee, op avontuur. Reder: F.L. Drenth, Pekela / Register Oude Pekela., 5 feb 1890, rolnr. 1

<i>Jan Derks Kuiper</i>		Oude Pekela	kapitein	45
Geert Orsel		Stadskanaal	stuurman	40
Jan Addens		Annerv.kanaal	kok	12
C.F. van Gemmingen		Wildervank	matroos	26
Fred. W.H. Nieland		Oude Pekela	ligmatroos	12
Arrend Schipper		Stadskanaal	matroos	30

1891 - 3-m schoener REIZIGER, 167 RT, bj 1864, van Emden, op avontuur Reder: F.L. Drenth, Pekela / Register Oude Pekela., 11 feb 1891, rolnr. 1

<i>Jan Derks Kuiper</i>		Oude Pekela	kapitein	
Jacob K. Bergman		Nieuwe Pekela	stuurman	40
Fokko Brunink		Oude Pekela	kok	10
C.F. v. Gemmingen		Wildervank	matroos	28
Jan Gankema		Veendam	matroos	22
Klaas Klad		Stadskanaal	matroos	20

1893 - brik GESINA & THECLA, 347 RT, bj 1863, van Rochester, op avontuur Reder: F.L. Drenth, Pekela / Register Oude Pekela., 16 feb 1893, rolnr. 1

<i>Jan Derks Kuiper</i>		Oude Pekela	kapitein	
Harm (Jacobs) Duit		Nieuwe Pekela	stuurman	45
Hendrik Uldriks		Blijham	bootsman	32
Jan Smit		Nieuwe Pekela	matroos	30
Lubbertus de Bruin		Veendam	matroos	30
Hendrik Wegener		Oude Pekela	ligmatroos	18
Henricus L. Pott		Oude Pekela	deksjongen	4
Joh. Oldenburger		Oude Pekela	matroos	30

1894 - brik GESINA & THECLA, 347 RT, bj 1863, van Delfzijl bestemd voor Kopenhagen. Reder: F.L. Drenth, Pekela / Register Delfzijl., 29 sep 1894, rolnr. 100

<i>Jan Derks Kuiper</i>		Oude Pekela	kapitein	
Hindrik Uldriks		Blijham	stuurman	40
Wicher Visser		Veendam	kok	25
C.F. v. Gemmingen		Veendam	matroos	30
F.W. Pietsohmann		Emden	matroos	30
Thomas Schotema		Oude Pekela	matroos	30
Jan Hesseling		Oude Pekela	ligmatroos	26
Geert Sterenberg		Oude Pekela	deksjongen	4
Geert Pott		Oude Pekela	ligmatroos	?

1900 - Register Dz., bark CONCORDIA, 356 NM, bj 1871, Reder: F.L. Drenth, Pekela / Register Delfzijl., 26 maart 1900, rolnr. 28

<i>Jan Derks Kuiper</i>		Oude Pekela	kapitein	
Hindrik Uldriks		Blijham	stuurman	45
G. Aaldring		Delfzijl	kok	36
H. Postema		Warffum	zeilmaker	34
F. Veltmann		Emden	ligmatroos	18
H. Zoutman		Winschoten	deksjongen	6
A. Brakke		Delfzijl	matroos	32
Tj. De Weerd		Winschoten	matroos	32
B. Blint		Winschoten	matroos	32

Usance was dat men vaak "...één maand gagge op de hand..." kreeg uitbetaald bij aanmonstering.

Bronnen: Registers van Aanmonstering: Gem. Pekela en Gem. Delfzijl.

Rep.nr. 2 Scheepsverklaring van Kapitein J.D. Kuiper inzake de stranding van de brik GESINA & THECLA op Borkum op 24 December 1894

Heden den tweeden Januari 1800 vijf en negentig verscheen voor mij Mr. Egbertus Roelinus Borgesius, kantonrechter te Appingedam, arrondissement Groningen, Koninkrijk der Nederlanden, geadsisteerd door onzen griffier Mr. Joan Diderik Wichers in het gewoon lokaal onzer terechtzittingen: Jan Kuiper: 50 jaar gedomicilieerd te Oude Pekela, kapitein van het Nederlandsche brikship Gesina Thecla, op reis van Methil naar Emden met eene lading steenkolen d.d. 24 December 1894 bij Borkum gestrand.

Welke comparant vergezeld van:

- 1°. Hendrik Uuldriks, 26 jaar, stuurman, gedomicilieerd te Blijham
- 2°. Wicher Visser, 23 jaar, kok, gedomicilieerd te Veendam
- 3°. Karel van Gemmingen, 38 jaar, matroos, gedomicilieerd te Veendam
- 4°. Thomas Schotema, 19 jaar, matroos, gedomicilieerd te O. Pekela
- 5°. Jan Hesselings, 22 jaar, matroos, gedomicilieerd te Oude Pekela
- 6°. Geert Pott, 18 jaar, lichtmatroos, gedomicilieerd te Oude Pekela

ons te kennen gaf, dat hij voor ons verscheen en onder vertooning van zijn scheepsjournaal overeenkomstig de desbetreffende bepalingen der wet een van hem als schipper gevorderd wordende verklaring af te leggen van de omstandigheden welke op gezegde reis hebben plaats gehad en daarop heeft verklaard als volgt:

Zondag 9 December arriveerde het schip te Methil, het was hecht, dicht en in goeden staat om koopmansgoederen over zee te voeren. Daar wij op torn moesten laden, bleven wij wachten tot Woensdag 19 December, pomp verder lens. Woensdag 's morgens 8 uur kregen wij order om onder de spui te halen en begonnen met het overladen eener lading steenkool, om 4 uur waren wij beladen en haalden weg van onder de spui. Wij schalkten de luiken met kantkleeden en dubbele presennings en voorzagenen pompen van dubbele kragen en maakten het schip geheel zeilklaar, waarmee 's avonds om 10 uur klaar waren. Pomp lens.

Donderdag 20 December 's morgens om 8 uur kregen we een loods en sleepboot en sleepten buiten de pier toen de loods en sleepboot ons verlieten. Wij zetten koers op St. Abbi head, wind N.W., gladder koelte, heldere lucht. 's Morgens om 10 uur passeerden wij Abey eiland en om 12 uur het vuur van St. Abbi head. Tegen den avond betrok de lucht en ging de wind naar N.N.O. Zwaar slingerend schip, hooge door elkaar loopende zee. Pomp lens

Vrijdag 21 December wind N.N.O. steeds toenemende, de lucht was buiig en het schip werkte en slingerde zwaar tengevolge der steeds hooger wordende zeeën. De wind sloeg om tot storm en werden wij genoodzaakt zeil te minderen. Wij bevonden dat het schip water maakte en pompten zoo goed mogelijk lens. Voortdurend kregen wij water over en waren wij soms bijna onder de zee bedolven. 's Middags bevonden wij ons op 54° N.Br. en 1° 30' O.L. De wind ging 's namiddags naar N.N.W. en nam nog steeds toe. De zee stond hoog, het schip werkte zwaar en nam veel water op en over dek. Wij moesten aanhoudend pompen.

Zaterdagmorgen ging de wind van N.N.W. over tot N.W. De storm ging over in een orkaan en nam nog steeds toe. De zee was wild. Om 2 uur liep een zware breker over het voorschip waardoor kluiverboom met zeilen en stagen wegsloeg en de vaste boeg werd ingeslagen. Wij moesten uit alle macht aanhoudend pompen, alles (aan flarden) dreigde te vergaan, de marszeilen vlogen aan flarden, steeds nam de storm toe, de pompen moesten aanhoudend gaan, alles wat aan dek stond sloeg overboord. De kapitein sloeg door een breker van achter het stuurrad over boord, doch werd gelukkig gered doordat hij met zijne beenen in de loodlijn verward raakte. Wij waren bijgedraaid over bakboord, het volk was afgemat door de vele vermoeienis, soms gelukte het de pomp slingerlens te krijgen. Door den vliegende storm konden wij geen koers meer bepalen. Alles schudde en stootte, de lucht was wild, wij konden geen eten of drinken meer krijgen, moesten steeds maar pompen. De brikboom werd door een breker verbrijzeld, waardoor het brikzeil onbruikbaar werd. De barometer bleef steeds dalende. Gedurig lieten wij het lood vallen en peilden (12 tot 15 vadem) boven 20 tot 23 meter water. Wij bemerkten dat de kluiverboom nog voor de boeg hing en kaptten deze zoo spoedig mogelijk tot behoud van schip en lading. Wij dreven voor top en takel wyl de zeilen of onbruikbaar of weggeslagen waren. Het scheepsvolk kon niets meer, afgemat als het was, steeds aangespoord door kapitein en stuurman.

Hevig brak de zee steeds over het schip, wij trachtten andere zeilen aan te slaan, doch nutteloos, ze waaiden weg of scheurden aan stukken. Wij bleven voortdurend looden en peilden nog (13-15 vadem) circa 21-23 meter water en zand en slikgrond. Wij dreven zonder zeil.

Zondagmorgen 4 uur zagen wij het vuurschip van Borkum, dreeven zoo goed mogelijk; door verlies van kluiverboom, groote boom en zeilen, was het schip bijna niet te regeeren. Wij zetten de loodsvlag

op en zetten de resterende zeilen zoo goed mogelijk bij. Tot behoud van schip en lading waren wij genoodzaakt naar binnen te zeilen, zetten koers op de Westereems, de loodsvlag steeds van top, doch zagen noch de Duitsche noch de Hollandsche kotter. Wij loodden gedurig van 8 tot 12 vadem, alzo 15 tot 20 meter water, om 3 uur zagen wij de aanzeilingston van de Westereems, om 4 uur merkten wij dat de vloed ons naar binnen zette. De zee was hoog, het schip slingerde zwaar, wij moesten tot behoud van schip en lading zonder loods naar binnen. Om 04.30 uur zagen wij het inzeilingsvuur van Borkum, brachten het in de aangegeven peiling en stuurden naar binnen. Om 7 uur 's avonds waren we genoodzaakt wegens scharrelende wind en tegenstroom te ankeren. Wij ankerden onder Borkum in 4 vadem water, circa 7 meter, en gaven noodsignalen. De kapitein vreesde het schip met laag water aan den grond zou komen. Om elf uur 's avonds kwam de reddingsboot langs zijde en ofschoon hulp zeer noodig, wenschten we eerst een loods aan boord. Tegelijkertijd stootte het schip op Borkum strand. De loods commanderende een ketting in te hieuwen en zodoende van den grond vrij te zwaaien en andere zeilen aan te slaan, wyl het schip vreeselijk begon te stooten; niemand waagde zich meer naar boven. Wij pompten steeds, doch kregen geen lens meer.

Intusschen hadden wij pompen aan boord gekregen en trachtten een ander anker uit te brengen, doch ook dit mislukte. De zee brak zwaar over het schip heen, het volk wilde niet langer aan boord blijven, daar het te gevaarlijk was nog langer te wachten. De kapitein wilde het schip niet verlaten, doch toen de luiken reeds begonnen open te slaan en het schip vol water was, ging de kapitein, die reeds door het water moest waden, daartoe gedwongen door den loods, van boord.

's Morgens om 6 uur landden wij met de reddingsboot op Borkum, waar wij liefderijk door den inwoners werden verpleegd. Tegen 's middags laag water oordeelde de kapitein nog te redden wat te redden was. Het scheepsvolk was echter uitgeput en ziek van vermoeienis en niet in staat eenig werk te verrichten, zoodat de strandvonder aannam voor de berging te zorgen.

De kapitein en de equipage bovengenoemd hebben daarop de waarheid der daadzaken aangaande bovenstaande reis in deze verklaring vervat en in het journaal ingeschreven in handen van ons kantonrechter onder eede bevestigd, waarop wij ge... vertoond journaal sub exhibitum hebben gesteld.

Voorts verklaarde de kapitein om nog te protesteeren van alle kosten, schaden en interessen, welke het gevolg van deze reis zijn of zullen worden, teneinde dezelve te verhalen daar en aan wien het bekend. Van welk een en ander is opgemaakt dit proces verbaal, hetwelk door ons kantonrechter met den griffier is geteekend.

(get.) J.D. Wichers
griffier

(get.) E.R. Borgesius
kantonrechter

Geregistreerd te Appingedam den vijfden Januari 1800 vijffennegentig. Deel 72 folio 13 verso vak 6. twee bladen geen renvooi: Ontvangen voor recht eenguldentwintig cent. De ontvanger (get.) swavink

Afgegeven copieën:

7 Jan 1895: afschrift aan den Heer Barends, scheepsmakelaar te Delfzijl

9 Jan 1895: afschrift aan den Heer Barends, scheepsmakelaar te Delfzijl

14 Jan 1895: afschrift afgegeven aan der Vorsitzender der Königlichen Seeamte zu Emden

(Bron: GA toegangsnummer 149, inventarisnummer 420, Repertorium Nr. 2/1895)