

Door weer en wind

DOOR WEER EN WIND

Maritieme geschiedenis van
de familie Kielema

Peter van Rooden



Illustraties omslag:

Hoogezand, Winschoterdiep gezien in westelijke richting vanaf de Bonthuisterbrug, circa 1880-1900 (collectie: RHC Groninger Archieven)

Foto's van Luit Kielema, Jan Kielema, Mees Kielema Azn, Johannes Kielema en Mees Kielema

1^e druk 2013

2^e druk 2015

3^e druk 2021

Trefw.: genealogie, scheepsvaart, houtvaart, Groningen, turfschippers

NUR 693

ISBN 978 94 0363677 1

© 2013, 2021 drs A.P.A. (Peter) van Rooden, Zegge (NB)

Druk: Vos & van der Leer, Dordrecht

Aan de totstandkoming van deze uitgave is de uiterste zorg besteed. Voor informatie die nochtans onvolledig of onjuist is opgenomen, aanvaarden auteur(s), redactie en de uitgever geen aansprakelijkheid. Voor eventuele verbeteringen van de opgenomen gegevens houden zij zich gaarne aanbevolen.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voorzover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16B Auteurswet 1912 juncto het Besluit van 20 juni 1974, Stbl. 351, zoals gewijzigd bij Besluit van 23 augustus 1985, Stbl. 471, en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijke verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht, Postbus 882, 1180 AW Amstelveen.

Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) dient men zich tot de uitgever te wenden.

***OP DE WIND VAN GISTER
KUN JE VANDAAG NIET ZEILEN***

Inhoudsopgave

Voorwoord.....	9
Inleiding.....	11
Met welke schepen werd er gevaren?	13
Levensbeschrijvingen	
Joost Mees Kielema.....	19
Mees Joosten Kielema.....	27
Jan Joosten Kielema.....	39
Foeke Joosten Kielema.....	45
Siege Heines Gnodde.....	57
Tekke Joosten Kielema.....	63
Jannes Mees Kielema.....	73
Joost Mees Kielema.....	79
Jochum Mees Kielema.....	85
Mees Kielema.....	97
Ties Martens.....	109
Jacob Kielema.....	115
Antonie Kielema.....	119
Luit Kielema.....	129
Pieter Blaauw.....	137
Mees Kielema Azn.....	141
Jan Kielema.....	149
Johannes Kielema.....	159
Mees Kielema	163
Arend Tjark Kielema.....	171
Paul Kielema.....	175
Peter Kielema.....	183
Familiewapen.....	187
Bijlagen	
scheepsoverzicht.....	189
overzicht van beroepen en functies.....	190
gezin van Joost Mees Kielema en Zwaantje Jans.....	191
gezin van Jochum Mees Kielema en Hinderkien Jans Meijer.....	192
gezin van Mees Kielema en Elizabeth B. Martens.....	193
kwartierstaat van Pieter Blaauw.....	194
memorie van successie Mees Joosten Kielema.....	195
nalatenschap Geessien Heines Gnodde.....	196
memorie van successie van Joost Mees Kielema.....	197
monsterrollen van de Vrouwe Gesina.....	198
monsterrollen van de Aafiena, Catharina (I) en Catharina (II).....	199
overzicht krantenberichten en scheepsberichten.....	200
Verklarende woordenlijst.....	222

Literatuurlijst.....	224
Gebruikte afkortingen.....	227
Gebruikte bronnen.....	228
Index op persoonsnamen en scheepsnamen.....	229
Dankwoord.....	234

Voorwoord

Ik verwacht dat de titel van dit onderdeel misleidend is. Als mijn verwachtingen uitkomen dan zult u het boek al hebben doorgebladerd, om het in te zien en te kijken of er voor u herkenbare platen, foto's of namen in staan.

Voor u ligt een nieuwe publicatie van de auteur, Peter van Rooden. Een lijvig boek, goed gedocumenteerd. Al eerder publiceerde hij over zijn voorouders, afkomstig uit het verre Groningen, de familie Kielema. Wat begonnen is als stamboomonderzoek is verschoven naar beschrijvingen en verhalen; later zijn er ook de foto's, en beschrijvingen daarvan, bij gekomen.

En dan nu een volgende stap: de familie Kielema en de scheepvaart. Zowel de binnenvaart als de zeevaart. De diverse familieleden, acht generaties in totaal, als schipper, loods of matroos met de bijbehorende schepen. Een themanummer zogezegd.

Het lijkt zo gemakkelijk gezegd; natuurlijk weet ieder familielid dat Kielema, schepen en scheepvaart in één adem te noemen zijn. Ieder weet ook tenminste wel één familielid te noemen dat gevaren heeft.

Ingewikkelder en bewerkelijker wordt het om dit als een geheel bij elkaar te brengen, de personen en de schepen. Daar nu heeft Peter van Rooden zich de afgelopen tijd uitgebreid, nauwkeurig en vol passie mee bezig gehouden. Om zaken goed uit te zoeken was nauwgezet archiefonderzoek nodig. Dit was heel bewerkelijk. Voor een deel natuurlijk ook veroorzaakt door de voorouders zelf: met en door hun schepen waren ze zeer mobiel. Je komt dan op meer plaatsen terecht, en sporen moet je dan ook in verschillende archieven opzoeken. Dat heeft Peter gedaan. Hij heeft die gegevens op personen de generaties door gerangschikt en er een lopend geheel van maakt, zeg maar een varend geheel.

Ik houd u niet langer op. Het boek, en ook Peter verdienen het dat u aan het boek zelf begint. Ik wens u veel plezier met het lezen en bladeren. Als het goed is voelt u op sommige momenten met de verre voorouders mee als er gelukkige tijden waren of als er tegenspoed was.

Als u het boek gelezen hebt, zult u Peter ongetwijfeld vragen wat zijn volgende publicatie wordt.

Frits Hoppel
Zwijndrecht, november 2013

Inleiding

Het reilen en zeilen van de familie Kielema op zee, dat is in een notendop het onderwerp van dit boek. Het zeeleven van verschillende leden van de Noord-Groningse familie Kielema zal uitgebreid worden besproken tegen de achtergrond van de Noord-Groningse samenleving gedurende een periode van tweehonderd jaar. Ons verhaal begint in de achttiende eeuw, een tijd van politieke onrust, maar ook een tijd van kleine zeilschepen en een totale afhankelijkheid van de weergoden. Motoren zijn er dan nog niet en alles gaat op zeilen. Dat blijft nog ruim honderd jaar zo. Dan volgt de negentiende eeuw, een eeuw van ontwikkeling, maar vooral ook een eeuw van armoede, kindersterfte, zeerampen, verdriet, maar uiteindelijk ook hoop. Hoop op een beter bestaan. Er is een heleboel hard werken en zeemanschap voor nodig om in het zeegebied van de Oostzee met de krachtige getijstromen en de bij eb droogvallende slikvelden en zandbanken alleen met behulp van zeilen de kost te verdienen. In de twintigste eeuw wordt alles anders, de motor vervangt het zeil en de turfhandel raakt in het slop.

Veel schippers uit Noord-Groningen verdienden de kost in de binnenvaart, de Sontvaart of in de veenkoloniën. In de familie Kielema komen we ze allemaal tegen. Het is een familiegeschiedenis over oude zeebonken die veertig, soms wel vijftig jaar de zeeën bedwingen en soms een geschiedenis over tragische ongelukken of verschrikkelijke stormrampen waar jonge jongens een koud en donker zeemansgraf vinden. Bij de familie Kielema waren ze allemaal vrachtschipper of turfschipper van beroep en dus geen visser.

In dit boek worden meerdere generaties van de familie Kielema beschreven, acht om precies te zijn. De oudste generatie Kielema is de generatie van Joost Mees Kielema. Hij wordt in dit boek aangehaald als stamvader van de zeevarende Kielema's en is tevens de eerste die de naam Kielema voert. Van de volgende generatie worden vier zoons van Joost Mees Kielema besproken, te weten Mees Joosten, Jan Joosten, Foeke Joosten en Tekke Joosten Kielema. Ook hun zwager Sieger Heines Gnodde wordt besproken, omdat hij een nauwe samenwerking had met Tekke Joosten. De broers Mees en Foeke waren schippers van de houtvaart naar Noorwegen en de Sontvaart. Uit de volgende generatie (3) bespreken we het zeeleven van de drie zoons van Mees Joosten. Deze zoons Jannes, Joost en Jochum worden allen grootgebracht om zeeman te worden. Van deze drie broers sterven er twee vroegtijdig, te weten Jannes en Joost. Alleen Jochum bereikt een respectabele

leeftijd en het is dan ook dat zijn nageslacht verder besproken wordt in dit boek. Bij de volgende generatie (4) wordt het leven van twee zoons van Jochum uitgelicht. Het betreft dan Mees en Jacob Kielema. Ook hun zwager Ties Martens wordt besproken, die helaas in 1881 een zeemansgraf vindt. Als we bij de volgende generatie aankomen (5) zijn we inmiddels aan het eind van de negentiende eeuw beland. De gemotoriseerde schepen komen op, maar dat betekent niet dat het zeeleven veiliger wordt. In deze generatie worden de zoons van de eerdergenoemde Mees behandeld: Antonie en Luit. Hierna vervolgen we onze geschiedschrijving met het behandelen van de zoons van Antonie: Mees, Jan en Johannes. Ook hun zwager Pieter Blaauw en hun neef Mees worden besproken. Van de vijf hoofdpersonen uit deze zesde generatie, zullen er twee op zee blijven. Vervolgens is Arend Tjark Kielema de enige Kielema van zijn generatie die zeeman wordt. De beschrijving van zijn zeeleven vindt plaats tegen het licht van de eeuw van verandering: de twintigste eeuw. Veel Kielema's hebben inmiddels een werkzaam leven aan wal en zodoende de scheepvaart vaarwelgezegd. De laatste generatie (8) die behandeld wordt heeft betrekking op de broers Paul en Peter Kielema, kleinzoons van de eerdergenoemde Jan Kielema. Hun beider carrières waren kort van duur en met deze carrieres wordt de geschiedschrijving beëindigd. Als we dan terugkijken op de totale geschiedenis die in dit boek beschreven wordt, hebben we 250 jaar gereisd en ontelbare zeemijlen afgelegd, een groot aantal landen bezocht en generaties zien opkomen en generaties zien wegvallen.

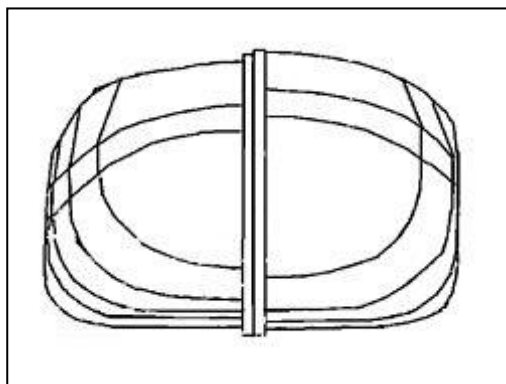
Met welke schepen werd er gevaren?¹

In de loop der eeuwen voer de schippersfamilie Kielema met verschillende (vracht-)schepen. Vaak waren ze kapitein of eigenaar van een tjalk, maar ook met andere schepen gingen ze de zee op. Hieronder volgt een korte uitleg en beschrijving van die verschillende schepen. Voor de gebruikte nautische termen verwijzen we naar de verklarende woordenlijst achter in dit boek.

Algemene beschrijving van een tjalk

In vroeger tijden vond veel vervoer via het water plaats. Vervoer via land kon ook, maar dit was veel ongunstiger, omdat men veel langzamer was en dan ook slechts een beperkte hoeveelheid personen of vracht mee kon nemen. Daarnaast kon de benodigde 'energie' uit de natuur gehaald worden, op het water kan men met de stroom af varen of op zee kunnen de zeilen gehesen worden om zo optimaal gebruik te maken van de windkracht.

Het kleine vrachtvervoer, waarmee de familie Kielema zich generaties lang bezighield, maakte over het algemeen gebruik van een bepaald soort schepen. Het bekendste, historische vrachtschip is de tjalk. De tjalk was speciaal ontworpen voor de binnenvaart, maar grotere uitvoeringen werden ook gebruikt om langs de kust varen naar bijvoorbeeld de Waddeneilanden of noord Duitsland. De naam tjalk werd voor het eerst gebruikt gedurende de zeventiende eeuw om een schip met ronde boeg aan te duiden. Sinds die tijd zijn er veel uitvoeringen van de tjalk ontstaan.



Schets van de tjalkspant.

Een tjalk is smal, lang en ondiep qua bouw. Het lijkt een beetje op een afgeronde doos met een volle ronde boeg en ronde klimmen. Over het algemeen heeft

¹ nl.wikipedia.org/wiki/Tjalk

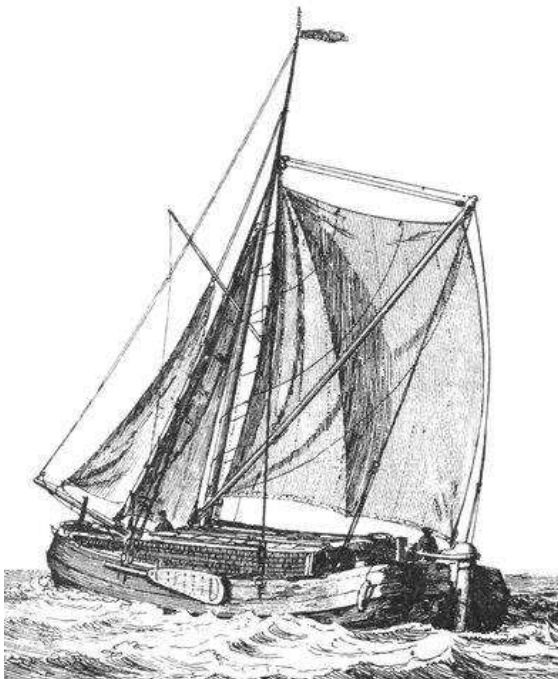
een tjalk één mast, hoewel meerdere masten ook voorkomen op bepaalde tjalken. Daarnaast voert een tjalk een gaffeltuig en zijzwaarden. Aanvankelijk werd een tjalk van hout gebouwd, maar later ontstonden er ook tjalken van ijzer en van staal met een mechanische voortstuwing. Een tjalk was gedurende de achttiende en negentiende eeuw een manusje-van-alles voor het vervoer op het water. De grotere uitvoeringen van de tjalk werden ook gebruikt voor de zee- en kustvaart.

Binnen onze familie werd gebruik gemaakt van drie soorten tjalk, te weten een Groninger tjalk, een hektjalk en een koftjalk.

Groninger tjalk

Een Groninger tjalk is een tjalk met als kenmerk de brede huidgangen, zowel in staal als de houten uitvoeringen (zie afbeelding). De huidgangen kwamen wel in een hoek tegen de stevens, maar die hoek was kleiner dan bijvoorbeeld bij een Friese tjalk. Ze werden gebouwd voor de vaart in de Veenkoloniën, waren smal en hadden weinig diepgang vergeleken met andere tjalken. De ijzeren tjalken die werden gebouwd voor de Wadden- en Sontvaart waren veel groter en forser, tachtig tot honderdenveertig ton. Een Groninger turfjalk was echter weer veel lichter gebouwd met een huiddikte van ca. 4

mm. De houten voorloper was gemiddeld 21,5 x 4,5 meter en kon circa tachtig ton laden.



Hektjalk

Een hektjalk wordt ook wel een staatsietjalk genoemd: een oude type tjalk waarbij het boeisel achter boven de berghouten omhoog doorloopt en een driehoek vormt (het zogenaamde hennengat) waardoor het helmhout loopt.

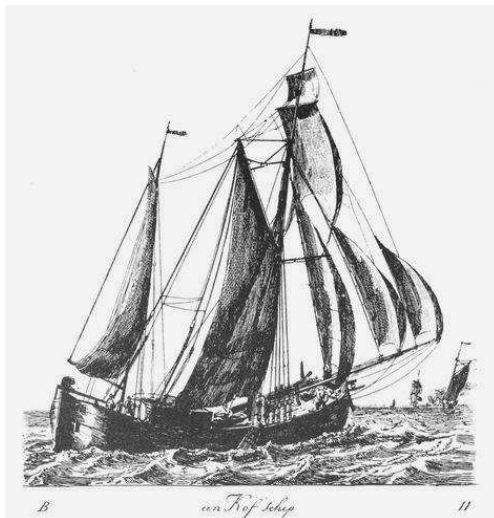
Koftjalk

Een in Groningen gebouwde tjalk voor de Wadden- en Sontvaart die echter een scherp (S-vormig) achter onderwaterschip hadden en een smallere en hogere kielplank. Kenmerkend is ook de voorstevan die als een schoenerstevan naar voren uitgebouwd is en waarop de boegspriet rust.

Naast de Groninger tjalk, de Hektjalk en de Koftjalk werd er ook gebruik gemaakt van enkele andere schepen. Zo werd er ook gevaren op een kofschip, een smak(-schip) en een schoener.

Kofschip²

Een kofschip was een zeilschip voor de binnen- en kustvaart (zie afbeelding). Het leek veel op een smak en had een ronde voor- en achterstevan en een platte bodem. Het voerde meestal twee masten en had doorgaans geen zwaarden. Het meest typische van de kofschepen is dat zij een geveegd onderwaterschip hadden, wat direct terug te voeren was op de kogge en ewers (andere zeilschepen, red.). Ook hadden zij meer zeeg. De kleinere kofschepen tot circa twaalf meter, die op het binnenwater van de Wadden voeren, waren

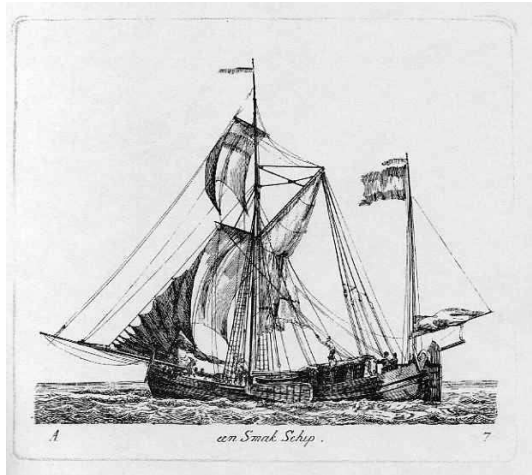


wel voorzien van zwaarden, omdat een kiel dieper stak en ook problemen gaf met droogvallen. De grotere kofschepen tot circa 28 meter hadden een bezaansmast achter de roef. Zij werden hoofdzakelijk gebruikt voor de handel op landen rond de Oostzee en haalden daar onder andere graan, vis en hout.

² [nl.wikipedia.org/wiki/Kofschip_\(schip\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Kofschip_(schip))

Smak³

Een smak is een oud scheepstype uit de achttiende en vroege negentiende eeuw, oorspronkelijk afkomstig uit Nederland (zie afbeelding). De smak was een licht vaartuig voor de kustvaart. De meeste smakken konden ongeveer zestig ton last aan boord hebben, maar de grootste exemplaren konden tot tweehonderd ton vervoeren. De romp was voor- en achteraan rond en de bodem was nogal plat. Net zoals bij veel andere Nederlandse schepen was een smak voorzien van twee zijzwaarden. Het schip had een klein roefje met schippershut, bemanningsverblijf en kombuis. Doorgaans was een smak een tweemaster met een grote fokkenmast en een kleinere druilmast. Een smak droeg oorspronkelijk sprietzeilen op beide masten, maar later werden steeds vaker gaffelzeilen gebruikt. De fokkenmast met spriet of gaffel droeg het grootzeil en soms ook het topzeil bovenaan. De boegspriet werd gebruikt om twee kluivers mee te voeren. De druilmast droeg één druil. Doordat de druilmast vlak voor de achtersteven stond, stak de druil achter het vaartuig uit. De schoot van de druil liep via de papegaaistok (zie afbeelding).

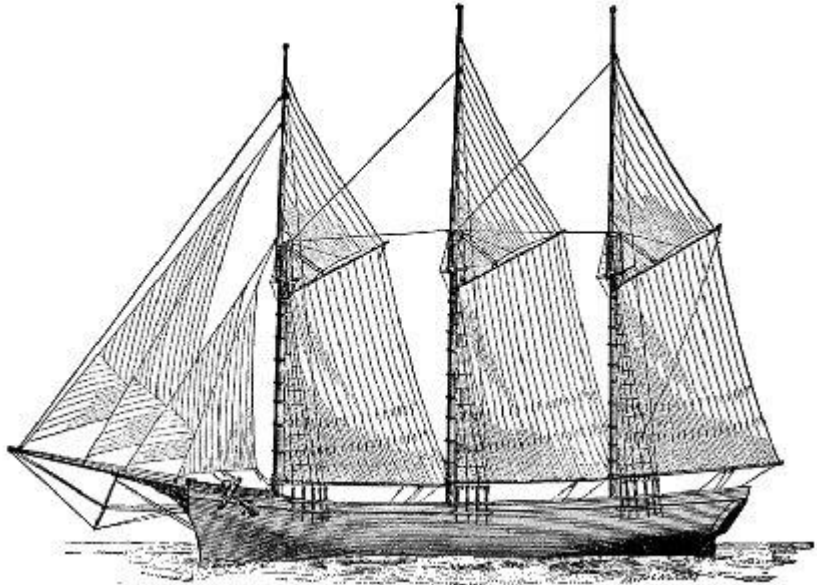


Schoener⁴

Een schoener is een langsgetuigd zeilschip met oorspronkelijk twee, maar later ook meer masten. De romp is lang en smal met een diep stekende kiel en de spanten hebben over de gehele lengte een S-vorm. De voorste mast was vaak voorzien van twee razeilen. In West-Europa zijn rond 1900 veel schoeners gebruikt voor de kustvaart. Deze hadden een vlakke bodem en waren soms voorzien van zij-zwaarden om de drift te beperken. Rond 1910 werden de eerste hulpmotoren ingebouwd. Het scheepstype raakte na 1920 in onbruik door de opkomende gemotoriseerde kustvaart. In vergelijking met de voornoemde Groninger tjalk, het kofschip en het smakschip is de schoener een aanzienlijk groter schip.

³ nl.wikipedia.org/wiki/Smak

⁴ nl.wikipedia.org/wiki/Schoener



Tekening van een schoener met drie masten.

Ook werd er door oudere generaties gebruik gemaakt van een zogenaamde tasschuit. Dit schip werd nog vaak gebruikt in de achttiende en negentiende eeuw.

Tasseschuit⁵

Een tasseschuit of taske is een vrachtschip, een platbodem met een vrij scherp voorschip, mogelijk afkomstig uit Groningen. Tegen het eind van de negentiende eeuw is het type verdwenen. Waarschijnlijk werd een tasschuit voornamelijk gebruikt voor het vervoer van turf. Mogelijk ook taske genoemd.

⁵ Bron: binnenvaart.nl

Joost Mees Kielema

(1729-1814)

schipper ten tijde van de schippersgilden

Joost Mees was de tweede zoon van Jeremias Joosten en Foecktien Teekes en een groot deel van zijn leven werkzaam als turfschipper in de Groninger veenkoloniën. Gedurende zijn lange leven voer hij op verschillende tjalkschepen en profiteert hij van de lucratieve turfwinning ten tijde van de achttiende eeuw.

Een jongensgezin

Joost Mees Kielema wordt in april of mei 1729 geboren in Kalkwijk, een buurtschap bij Hoogezand. Op 8 mei wordt hij in de kerk van Hoogezand gedoopt. In het doopboek van Hoogezand lezen we de volgende aantekening:

1729

den 8 Maij Joost Z. van Mewes Joosten en Foecktien in de Kalkwijk

Hij is de tweede zoon van schipper Jeremias Joosten en zijn vrouw Foecktien Teekes. Zij trouwen in 1724 te Hoogezand en in 1725 volgt er een dochter Grietje genaamd.⁶ Waarschijnlijk is dit meisje al op jonge leeftijd overleden, want we vinden later niets meer over haar terug. In 1726 wordt er een zoon geboren die Tekke wordt genaamd. Vader Jeremias komt in de doopboeken ook weleens voor onder de naam Meeuwe Joosten Crousen of Muwe Kielema. De naam Mees is een afkorting of verbastering van de naam Jeremias.

Onze voorvader Joost is de tweede zoon in het gezin en na hem volgen er nog drie jongens. In 1732 wordt Lubbert geboren, in 1735 Jan en in 1738 wordt de jongste telg geboren: Hindrick. Moeder Foecktien leeft zo in een gezin

⁶ Vader Jeremias Joosten was schipper van beroep en met zijn schip 'op avontuur' toen zijn dochter geboren werd. In zijn plaats houdt Berent Tekes het jonge meisje ten doop op 15 april.

met maar liefst zes mannen. Vader Jeremias is van beroep schipper en als heuveling lid van het kleine schippersgilde te Sappemeer. In deze tijd, de eerste helft van de achttiende eeuw, zijn de schippersgilden bijzonder machtig en fungeren als onderlinge waarborgmaatschappijen. Daardoor hebben ze een andere functie dan bijvoorbeeld de ambachtsgilden van zilversmeden, kooplieden, brouwers enz. Daarnaast staat deze tijd ook bol van verandering, want meer en meer maakt men gebruik van kleinere schepen voor onder meer de Oostzeevaart. De tjalk, smak en kleine koffen namen de plaats in van de grote zeilschepen en hadden als voordeel dat ze makkelijk door weinig bemanning bestuurd konden worden, dat ze ver landinwaarts konden komen vanwege hun beperkte diepgang en omdat er mogelijk vaker kleinere partijladingen werden aangeboden.⁷ Door de grote vraag naar deze kleinere schepen floreerde de scheepswerven langs het Winschoterdiep. Rond dezelfde tijd ontstaat er een grote Europese vraag naar turf uit de veenkoloniën waar de familie Kielema op in weet te springen.⁸ En bovendien was het aanschaffen van een kleine tjalk financieel gezien veel aantrekkelijker dan de aanschaf van een ander, groter schip.

Turfschippers

Het overgrote gedeelte van de bevolking van Hoogezand was werkzaam in de ontginning en het vervoer van veen uit de veenkoloniën. Joost hield zich bezig met het vervoer van turf over de binnenwateren van Nederland en volgde hierbij waarschijnlijk het voorbeeld van zijn vader. Turf was lange tijd de meest beschikbare brandstof voorhanden en werd onder meer gebruikt in brouwerijen, ovens, distilleerderijen en kokerijen. In enorme gebieden in onder andere Noordoost-Groningen werd turf afgegegraven en in de schepen van de turfschippers geladen. Met een volgeladen schip wordt de turf door hen verscheept naar bijvoorbeeld de stad Groningen. De stad Groningen had lange tijd veel zeggenschap over het delven, vervoeren en het verhandelen van turf. De stad hief tot 1817 zelfs 30% belasting over de verkoopwaarde van turf.⁹

De schippersgilden

De schippersgilden kenden een bestaan dat terugging tot in de zestiende eeuw. In sommige streken werd het gilde ook wel een compact genoemd. Iedereen die in de zeventiende en achttiende eeuw een ambacht uitvoerde, moest doorgaans lid zijn van een gilde die een soort vakorganisatie was. De

⁷ Blijham, 1999, pag. 26.

⁸ Idem.

⁹ nl.wikipedia.org

gilden droegen bijvoorbeeld zorg voor hulpbehoevende leden als zij door ziekte, invaliditeit of ouderdom hun beroep niet meer konden uitoefenen. Ook werd in sommige gevallen een bedrag uitgekeerd als een schipper schipbreuk had geleden. Vaak werd dan het aankoopbedrag vergoed aan de schipper.¹⁰ Soms werd er ook een uitkering gegeven aan weduwen. Iedereen die bij het gilde aangesloten was en betaald werk verrichte, diende contributie te betalen. Het geld werd opgehaald met de zogenaamde schippersbus. Het gilde bestond per plaats uit een olderman (voorzitter) en enkele heuvelingen (hoofdelingen c.q. leden).¹¹ De gilden werden in 1798, de Franse tijd opgeheven, maar kenden na 1813 weer een doorstart als compact.

In 1742 is vader Jeremias nog heuveling van het klein schippersgilde van Sappemeer. In die hoedanigheid leent hij samen met Pals Jacobs, olderman en Coenraad Stevens een geldbedrag van 150 gulden (circa 1.500 euro) aan Lijsbet Hendriks. Er wordt een rente van 5% vastgesteld.

Periode 1746 - 1760

Joost is zeventien jaar als zijn vader Jeremias komt te overlijden. Jeremias is dan 48 jaar oud en laat vijf zoons achter. Moeder Foecktien kiest ervoor om niet lang weduwe te blijven, want het daaropvolgende jaar huwt zij met de 41-jarige Abraham Cornelis Schaap. Ook Abraham is turfschipper van beroep en we lezen terug dat het echtpaar in september 1753 een tasschuit koopt van Wijnke Harms en Sjoukje Jans voor 250 gulden.

Op 14 januari 1752 trouwt de dan 22-jarige Joost met de 20-jarige Zwaantje Jans, dochter van Jan Arents en Hindriktje Sjoerts die beiden bij het huwelijk aanwezig zijn. Een jaar na het huwelijk wordt er een dochtertje geboren voor Joost en Zwaantje. Traditiegetrouw wordt het dochtertje vernoemd naar de grootmoeder. In dit geval wordt de moeder van Joost vernoemd, want het dochtertje krijgt de naam Foekje mee. Waarschijnlijk is dit dochtertje niet oud geworden, want later vinden we geen aantekeningen meer over haar. In 1755 volgt het volgende kind voor Joost en Zwaantje. Deze keer dient een jongen zich aan die de naam Mees krijgt. Hiermee is de vader van Joost vernoemd, de in 1746 overleden Jeremias of Muwe Kielema. Twee jaar later wordt er weer een dochter geboren die Hendrikje wordt genoemd. Nu is de moeder van Zwaantje vernoemd en mogelijk houdt zij haar kleindochter ten doop. In 1760 volgt er weer een zoon en nu wordt de vader van Zwaantje vernoemd, want deze jongste zoon krijgt de naam Jan mee.

¹⁰ Brood, 2006, pag. 38.

¹¹ Buursma, 2009, pag. 304-307.

*Een oude prent van een
houten (overnaadse)
turfschuit in de
achttiende eeuw.*



Nu het gezin al aardig aan het groeien is, vinden Joost en Zwaantje het tijd om groter te gaan wonen. In februari 1761 kopen zij een huis en heemstede van Heere Hooites voor 440 gulden. Het gekochte huis is gelegen in de Kiel aan het Hoofddiep dat zich ten noorden bevindt van het huis. Als burens zien we ten oosten van het huis Hendrik Hindrix, in het zuiden Jan Daniels en in het westen Jonathan Greven.

Op 1 december 1766 verkoopt de inmiddels 67-jarige moeder van Joost Foektien Teekes samen met haar echtgenoot Abraham het huis in de Kielcompagnie. Het huis, ten noorden van de diaconie, wordt verkocht aan Andries Hindrix en Aaltje Abrams voor een bedrag van slechts 200 gulden. Waar het oude echtpaar nu gaat wonen, is niet bekend. Mogelijk trekken ze in bij één van hun kinderen.

Een tjalkschuit nieuw van de bijl

Op 4 juli 1768 wordt er door de scheepsbouwer Anne Hooites en Hoite Annes een nieuwe tjalkschuit opgeleverd voor Joost. Hij betaalt hiervoor een bedrag van 1.330 gulden (circa 63.000 euro). Daarnaast ruilt hij gelijk ook zijn *oude schuit* in. Omdat Joost niet over zoveel geld beschikt, sluit hij een lening af bij Anne Hooites tegen een rentepercentage van 5%. Voor de bouw van het schip zijn Joost en Zwaantje ook een bedrag van 300 gulden schuldig aan Edske Jans en zijn vrouw Aaltje Harms. Edske heeft namelijk het ijzerwerk geleverd dat nodig was voor de bouw van de tjalk. Blijkbaar kan Joost alleen een bedrag van 50 gulden direct betalen, want een geldbedrag van 250 gulden wordt bij Anne Hooites geleend tegen 5% rente.

Op 6 januari 1772 verkoopt Joost zijn tjalkschuit met zeil en treil, ankers en touwen aan Arent Jans. Joost heeft maar vier jaar gevaren met zijn nieuwe tjalkschuit. Blijkbaar is hij alweer toe aan een nieuw schip. De bijna 4 jaar oude tjalk wordt verkocht voor een bedrag 550 gulden, wat aanzienlijk minder is dan Joost in 1768 ervoor heeft betaald.

Blijkbaar zijn Joost en zijn vrouw Zwaantje vermogende mensen. Op 7 oktober 1784 wordt in het schuldbroek van Sappemeer vastgelegd dat zij een geldbedrag van 1.100 gulden (circa 10.000 euro) uitlenen aan Jan Willems Moesker, wonende in de Kielcompagnie tegen een rente van 3¼ procent.¹²



Oude ansichtkaart van de Dedemsvaart in Kalkwijk, circa 1920.

Het einde van 34 jaar huwelijk

Jan Willems Moesker leent in 1786 nogmaals een geldbedrag van Joost en Zwaantje. Nu wordt er een som van van 400 gulden tegen 4% rente aan Jan geleend.¹³ Niet lang na deze verstrekte lening overlijdt Zwaantje en wordt de 57-jarige Joost weduwnaar. In het begraafboek van Hoogezand wordt het volgende vermeld:

1786

¹² GrA: toegang 730, inv.nrs 1609-1648 en 2010-2017.

¹³ Idem.

den 31 July_ _ _ _ _Joest Mieyes Vrouw begraven i.d. kerk f 20-4-6

Zwaantje overlijdt op 54-jarige leeftijd en is dan 34 jaar gehuwd geweest met Joost. Hij betaalt een flink bedrag om Zwaantje in de kerk te laten begraven.

De oude Joost besluit om zijn huis te verkopen aan zijn zoon Jan. Het is 1803 en Joost is inmiddels 74 jaar oud, hij voelt nu duidelijk zijn krachten afnemen, maar wil daarnaast ook zijn zoon helpen aan een grotere woning. Het voorgaande jaar stond Joost nog borg voor zijn zoon die een bedrag van 200 gulden nodig had. Daarnaast blijft het aantal kinderen bij zoon Jan groeien. In maart 1803 wordt de verkoop vastgelegd en met bijbetaling neemt Jan zijn intrek in zijn vader's huis. Joost heeft met zijn zoon afgesproken dat hij de rest van zijn leven op een kamer in zijn oude huis mag blijven wonen. Jan gaat hiermee akkoord en naast zes jonge kinderen heeft Jan nu ook zijn oude vader in huis wonen.

Hoe raar kan het leven lopen. De laatste jaren van zijn leven zal de oude Joost zeker niets bespaard blijven. In 1804 moet de oud schipper zijn jongste dochter begraven, Reinke overlijdt op 37-jarige leeftijd en laat drie jonge kinderen achter. In 1806 komt zoon Jan niet meer terug van zee en in 1809 overlijdt zijn kleinzoon Joest Jans Joosten. In 1813 sneuvelt zijn kleinzoon Jannes Kielema in Franse dienst. Vaak zal Joost gedacht hebben dat het oud worden eerder een vloek dan een zegen is, maar hij wordt in zijn laatste levensjaar opgevrolijkt door de geboorte van zijn eerste achterkleindochter: Trijntje Garmts.

De laatste tocht

Joost Mees Kielema overlijdt op 14 januari 1814.¹⁴ Als hij overlijdt, is er zojuist een barre winter begonnen. Zo is het op 6 januari 1814 overdag nog acht graden onder nul, maar op 14 januari vriest het maar liefst elf graden met een strenge oostenwind. Het is mogelijk dat deze kou te veel is voor de stokoude, bijna 85-jarige oud schipper. Hoge leeftijden zijn dan toe blijkbaar geen uitzondering in de familie, de broers van de oude Joost Kielema, Tekke en Lubbert zijn ook nog maar pas overleden en beiden waren de tachtig reeds gepasseerd. De twee jongste broers stierven eerder en waren respectievelijk 72 en 49 jaar oud.

¹⁴ Joost Mees Kielema overlijdt te Hoogezand in het huis Lett. E, nummer 48.