

# Het goud in mijn beurs in plaats van op de rok

De ‘Herinneringen’ van koopvaardijkapitein  
Cornelis Abrahamsz jr.  
(1802-1879)

BEZORGD EN INGELEID  
DOOR W.F.J. MÖRZER BRUYN



WALBURGERS

ZUTPHEN

2022

De 'Herinneringen' van Cornelis Abrahamsz jr. beslaan deel CXXI van de Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging.

Deze uitgave kwam tot stand mede dankzij financiële steun van:

M.A.O.C. Gravin van Bylandt Stichting, Stichting dr. Hendrik Muller's Vaderlandsch Fonds, J.E. Jurriaanse Stichting, Marinus Plantema Foundation, Stichting Vaderlandsch Fonds ter Aanmoediging van 's-Lands Zeedienst, Stichting Fonds Directie der Oostersche Handel en Reederijen, Koninklijk College Zeemanshoop.



**Commissie van Toezicht:** dr. Marc A. van Alphen, prof. dr. Michiel van Groesen, Diederick Wildeman

**Afbeelding omslag:** Scheepsportret van de barken *Amicitia* (rechts) en *Azia* van de rederij Van Barneveld Kooy. Cornelis Abrahamsz jr. voerde de *Amicitia* van 1848-1851 en de *Azia* van 1851-1858. De *Amicitia* voert nummervlag 698 van College Zeemanshoop van Frans Molenaar en de *Azia* voert nummervlag 63 van Cornelis Abrahamsz jr. Aquarel door Jacob Spin, 1858. Het Scheepvaartmuseum Amsterdam, inv.nr. A.2583 (02)

**Omslagontwerp:** Henk Wals, Lauwers-C, Nijmegen

**Ontwerp binnenwerk:** Marijke Maarleveld, ViaMare, Almen

© **kaart:** UvA Kaartenmakers

© 2022 dr. W.F.J. Mörzer Bruyns, p/a Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Zutphen

© 2022 Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Zutphen

[www.walburgpers.nl](http://www.walburgpers.nl)

[www.linschoten-vereeninging.nl](http://www.linschoten-vereeninging.nl)

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd, 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.

Zoveel mogelijk is getracht de eventuele rechthebbenden van de afbeeldingen te achterhalen. Rechthebbenden die in dit verband niet zijn benaderd wordt verzocht zich met de uitgever in verbinding te stellen.

ISBN 9789462498402

NUR 691/681

# INHOUD

WOORD VOORAF	7
1. ONTWIKKELINGEN BIJ DE KOOPVAARDIJ EN SCHEEPSBOUW IN AMSTERDAM, CA. 1817-1871	11
2. BIOGRAFISCHE SCHETS VAN CORNELIS ABRAHAMSZ JR.	27
NAWOORD	55
VERANTWOORDING	57
DE HERINNERINGEN VAN KOOPVAARDIJKAPITEIN CORNELIS ABRAHAMSZ JR. (1802-1879)	61
BIJLAGEN	
BIJLAGE 1: De schepen waarop Cornelis Abrahamsz jr. heeft gevaren	460
BIJLAGE 2: Verwantschapsdiagrammen van de familie Abrahamsz met in de 'Herinneringen' genoemde families	462
BIJLAGE 3: De christelijke levensbeschouwing van Cornelis Abrahamsz jr.	472
BIJLAGE 4: Kleurenafbeeldingen	483
GLOSSARIUM	495
SUMMARY	497
VERKLARING VAN GEBRUIKTE AFKORTINGEN	499
LIJST VAN GERAADPLEEGDE BRONNEN EN LITERATUUR	501
LIJST VAN AFBEELDINGEN	507
ALGEMEEN REGISTER	509
REGISTER VAN GEOGRAFISCHE NAMEN	521
KAART VAN AMSTERDAM OMSTREEKS 1832	526



## WOORD VOORAF

De zeemansloopbaan van Cornelis (Kees) Abrahamsz jr. omspande bijna vijfenvijftig jaren en besloeg ruim de eerste helft van de negentiende eeuw. Hij ging spoedig na de Franse tijd voor het eerst naar zee, toen de koopvaardij herstellende was van die periode van economische neergang. Door de oprichting van de Nederlandsche Handel-Maatschappij en de introductie van het Cultuurstelsel bloeide de handel met de jonge Oost-Indische kolonie op en daarmee de Nederlandse zeevaart en scheepsbouw. Abrahamsz' laatste reis, nog steeds op de zeilvaart, was kort vóór de opkomst van de grote stoomvaartmaatschappijen.

Toen zijn vader, een Amsterdamse koopman, had besloten dat Cornelis naar zee zou gaan, wilde hij bij de marine. Het werd de koopvaardij waarvan hem werd gezegd *dat ik het goud in mijn beurs in plaats van op de rok* zou kunnen verdienen. Na het doorlopen van de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam maakte Abrahamsz de twee tot die opleiding behorende zeereizen: als kajuitsjongen en als lichtmatroos. Vervolgens voer hij in verschillende rangen naar Suriname en Nederlands Oost-Indië, geleidelijk promotie makend tot hij op zijn zevenentwintigste als kapitein werd aangesteld. In totaal maakte Abrahamsz vijftig zeereizen waarvan zevenendertig als kapitein, de eerste negen jaar in die rang op Suriname en daarna op Oost-Indië.

Nadat hij met varen was opgehouden, schreef Cornelis Abrahamsz voor zijn zoon Theodorus zijn 'Herinneringen', een handschrift dat met een inleidende brief aan Theodorus in dit deel is opgenomen. Daarin geeft Abrahamsz een onderhoudend en gedetailleerd verslag van zijn zeevarend bestaan, evenwichtig verweven met de herinneringen aan zijn kinder- en schooltijd, huwelijken en eigen gezin. Hij beschrijft al zijn zeereizen, sommige uitvoerig, andere kort, en kenschetst de verhouding met zijn kapiteins en vervolgens zijn relatie als kapitein met zijn reders. Hij beschrijft het leven aan boord, zijn omgang met bemanningen en passagiers, de meegenomen vracht en het laden en lossen daarvan, en zijn belevenissen in Suriname en Oost-Indië.

De ‘Herinneringen’ waren alleen voor zoon Theodorus bestemd. Ze zijn openhartig, soms aandoenlijk en vaak humoristisch. Maar ook wel emotioneel, zoals de beschrijving van de invloed van zijn zwager Eduard Douwes Dekker (Multatuli) op zijn gezin, vooral op dochter Sietske die hem veel verdriet bezorgde. Onderzoekers naar Multatuli hebben de ‘Herinneringen’ selectief gebruikt. Bij hen stond de beroemde schrijver centraal, in dit deel komt de beleving van deze voor de vader nare episode onverkort in druk beschikbaar. De ‘Herinneringen’ worden in twee hoofdstukken ingeleid: over ontwikkelingen in de Nederlandse zeevaart tijdens Abrahamsz’ zee-mansbestaan en een biografische schets van de kapitein.

Abrahamsz maakte een aantal belangrijke verbeteringen mee in de infrastructuur en technologie in de scheepvaartsector, die hij ook noemde of besprak. Daarbij waren de ingebruikneming van het Groot Noordhollandsch Kanaal, de eerste stoomboten op onze binnenwateren, de aanleg van het Entrepotdok en het Oosterdok in Amsterdam, en de komst aldaar van Nederlands eerste drijvende dok. Hij beleefde de spectaculaire afname in duur van berichtenuitwisseling tussen Nederland en Oost-Indië: van acht maanden naar één dag.

Het tweede inleidende hoofdstuk biedt een beknopte biografie van Abrahamsz, een aanvulling op wat hij in zijn ‘Herinneringen’ schreef. Er wordt ingegaan op de handelsfirma’s van zijn grootvader en vader, op zijn broers en zusters, zijn echtgenotes en de opvoeding van zijn kinderen. Abrahamsz’ dominante godsdienstigheid wordt besproken, gevolgd door een overzicht van zijn inkomsten tijdens de laatste drieëntwintig jaren van zijn loopbaan. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een karakterschets van de kapitein. Bijlage 1 bevat de namen en enkele gegevens van de schepen waar Abrahamsz op voer. In bijlage 2 zijn vijf verwantschapsdiagrammen opgenomen waarin de relatie tussen hem en de vele in zijn ‘Herinneringen’ genoemde verwanten inzichtelijk wordt gemaakt. Bijlage 3 bevat de transcriptie van een schrijven waarin Abrahamsz voor zijn kinderen zijn christelijke levensbeschouwing uiteenzet.

Voor hun bereidwilligheid om deze publicatie in hun reeks op te nemen, ben ik het bestuur van de Linschoten-Vereeniging erkentelijk. Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam dank ik voor het laten digitaliseren van het omvangrijke handschrift van Abrahamsz, zodat ik het thuis kon afschrijven. Voor hun hulp bij verschillende aspecten van mijn onderzoek dank ik drs. Leo M. Akveld, Rotterdam, prof. dr. J.R. Bruijn, Oegstgeest, drs. D.C. de Clercq, Historisch Bureau De Clercq,

Lisserbroek, dr. Pieter van der Merwe, oud-conservator National Maritime Museum, Greenwich, Londen en dr. Alison Morrison-Low, oud-conservator National Museums Scotland, Edinburgh. Allard Pierson: De collecties van de Universiteit van Amsterdam, het Maritiem Museum, Rotterdam, Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam en het Stadsarchief Amsterdam dank ik voor het kosteloos beschikbaar stellen van afbeeldingen. Van twee afbeeldingen was het helaas niet mogelijk de vindplaats te achterhalen.

Ten slotte gaat mijn dank uit naar de leden van de Commissie van toezicht, bestaande uit dr. Marc A. van Alphen, oud-wetenschappelijk medewerker Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag, prof. dr. Michiel van Groesen, hoogleraar zeegechiedenis Universiteit Leiden en voorzitter van de Linschoten-Vereeniging, en Diederick Wildeman, conservator bij Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, voor hun waardevolle aanwijzingen.

W.F.J. Mörzer Bruyns  
Bussum, januari 2022





## 1 ONTWIKKELINGEN BIJ DE KOOPVAARDIJ EN SCHEEPSBOUW IN AMSTERDAM, CA. 1817-1871

Toen Cornelis Abrahamsz jr. in 1817 aan zijn eerste zeereis begon, was de Nederlandse koopvaart, handel en scheepsbouw net aan een voorzichtig herstel begonnen na in de Franse tijd vrijwel tot stilstand te zijn gekomen, en was de handelsvloot gedecimeerd.<sup>1</sup> Door de oprichting van de Nederlandsche Handel-Maatschappij (NHM) in 1824, een initiatief van koning Willem I, kregen deze sectoren spoedig een krachtige impuls tot herstel. Scheepvaart en handel profiteerden ook van het Cultuurstelsel dat in 1830 werd ingevoerd, eveneens met steun van de koning. Het was een systeem van gedwongen cultures en onvrije arbeid op Java, dat profijtelijk was voor de Nederlandse schatkist.<sup>2</sup> De NHM kreeg het monopolie op het importeren en in Nederland met hoge winsten verkopen van koloniale waren, en verplichtte om voor dat vervoer uitsluitend Nederlandse schepen te bevrachten. Gaastra liet zien dat de waarde van het aandeel van de NHM in de uitvoer naar Indië tussen 1830 en 1840 bijna verviervoudigde en de waarde van de import daar bijna het dubbele van was.<sup>3</sup> De combinatie van NHM en Cultuurstelsel was de kurk waar de Nederlandse economie lange tijd op dreef.<sup>4</sup>

Aanvankelijk was de NHM ook in West-Indië actief, maar daar leed de maatschappij verlies. Om deze taak over te nemen, werd in 1828, eveneens op initiatief van de koning, de West-Indische Maatschappij opgericht.<sup>5</sup>

Abrahamsz voer op Suriname en Nederlands Oost-Indië, zijn loopbaan eindigde kort vóór de opkomst van stoomvaartmaatschappijen als naamloze vennootschappen, die het einde van de partenrederij en de grote zeilvaart inluiden. In dit hoofdstuk worden aan de hand van Abrahamsz' 'Herinneringen' eerst ontwikkelingen in de haven van Amsterdam en de bereikbaarheid daarvan besproken. Op een onderbreking in Middelburg na voer hij voor Amsterdamse reders en zijn meeste zeezeisen begonnen en eindigden in die stad. Vervolgens komen het Nederlandse rederijwezen – de sector waarin Abrahamsz weinig verandering meemaakte –, de scheepsbouw en de vaart op Suriname en Oost-Indië, aan de orde.<sup>6</sup>

**Amsterdam**<sup>7</sup>

De eerste schepen waar Abrahamsz op voer, lagen aan het open havenfront nabij de Nieuwe Stadsherberg aan de Texelse Kade (nu de Prins Hendrikkade ten westen van het Damrak) tegenover de Martelaarsgracht. De schepen meerden ‘in de laag’ af, dat wilde zeggen naast elkaar voor met hun anker in het IJ en achter met trossen vastgemaakt aan dukdalven. Tussen de schepen moest voldoende ruimte zijn voor lichters om vracht aan en af te voeren. Het havenfront was afgesloten door drijvende bomen die tussen dubbele palen waren bevestigd. Om schepen tot het havenfront toe te laten, konden de bomen op een aantal plekken worden weggehaald, zoals de door Abrahamsz van west naar oost genoemde doorgangen: Haarlemmerboom, Nieuwe Stadsherbergboom, Nieuwebrugsboom, Kraansboom, Kalkmarktsboom en Admiraliteitsboom. ’s Avonds werden de doorgangen met het luiden van de boomklok gesloten.<sup>8</sup>

Bij vertrek voeren schepen – eenmaal voorbij de boom – het IJ uit naar de Zuiderzee, werden door Marker waterscheepjes over de ondiepte Pampus gesleept en zeilden vervolgens onder aanwijzingen van een loods naar de rede van Texel. Om te voorkomen dat grotere schepen op Pampus vastliepen, werden die in Amsterdam niet helemaal volgeladen, maar werd de resterende lading met lichters naar de rede van Texel gevaren en daar geladen. Na een hevige storm in december 1822, die Abrahamsz meemaakte en beschreef, met veel schade aan en verlies van schepen, verplichtten assuradeurs kapiteins om ’s winters niet meer op de rede, maar in het beschermde, in ontwikkeling zijnde Nieuwediep te ankeren.<sup>9</sup>

Het Groot Noordhollandsch Kanaal tussen Amsterdam en het Nieuwediep kwam in 1824 in gebruik.<sup>10</sup> Schepen werden er gejaagd en later door een raderstoomboot gesleept.<sup>11</sup> Omdat het Kanaal plaatselijk ondiep was, moest ook toen een deel van de lading in het Nieuwediep vanuit lichters worden ingenomen en er na terugkeer van een reis worden gelost. Van 1826 af sleepte een raderstoomboot zeilschepen het Nieuwediep uit tot aan de uiterton en na de terugkeer weer naar binnen. Daarmee was men voor het uit- en inzeilen minder afhankelijk van de windrichting geworden.

Abrahamsz beschreef de sensatie van zijn eerste reis met een raderstoomboot, de *Prinses Marianne*, in 1835 van Middelburg naar Rotterdam, een passagiersverbinding die toen al tien jaar bestond (zie afbeelding 1 in Bijlage 4). Daarvandaan ging de reis naar Amsterdam verder met een diligence van Van Gend en Loos. Abrahamsz beschreef eveneens zijn eerste, al even enerverende treinreis, in 1844