

SCHIPPERSORGANISATIES IN HOOGVEEEN TIJDENS DE OUDE VAART

©Albert Metselaar, Hoogeveen 2018 albertmetselaar@home.nl



In de geschiedenis van de Hoogeveense schipperij is een bijzondere plaats ingeruimd voor de Schippersvereniging Schuttevaer. Er zijn meer samenwerkingsverbanden geweest, die bepalend waren voor de schipperij. Deze steen staat op het graf van oud-voorzitter IJmker, maar anderen hebben een minstens zo grote rol gespeeld. Schuttevaer was er niet geweest zonder bijvoorbeeld de voortrekkersrol van Karst Jacobs Troost.

De schippers van Hoogeveen hadden geen gilde, en vanwege die vrijheid trokken nogal wat schippers van Meppel naar Hoogeveen. De schippers hadden daar belastingvrijdom. Zomaar een paar regelmatig opduikende kreten over de schippers in Hoogeveen en omstreken, ten tijde van de oude vaart (1633-1852). Wat daarin al met al steeds voorop staat, is het vrije beroep, ongeorganiseerde ondernemers met eigen bedrijfjes. De realiteit is wat veelvormiger geweest.

De schipperij in Hoogeveen is juist niet vrij begonnen, maar was in handen van de Compagnie van 5000 Morgen. Als zodanig hebben de schippers maar één seizoen gevaren. Gelijk met veen en ondergrond, werden ook de pramen verdeeld. In het scheidingscontract tussen de Hollanders en de Heer van Echten en zijn familie van

28 december 1633 vinden we de pramen terug in het tweede scheidingsartikel: *'Belangende de huizen op het veen, dat dezelve zullen volgen aan die gene op welker aanbedeelde grond de zelve staande zijn, mits vergoedende elkander het geen de een minder of meerder, als de ander daar van zou mogen toekomen, gelijk ook gedeeld zullen worden de acht pramen ten behoeve van de gemene compagnie gekocht en gedaan maken.'*

Op 6 mei 1634 besloten de hoofdparticipanten van de Algemene Compagnie van de 5000 Morgen dat zowel de Hollanders als de Heer van Echten en de zijnen elk vier van de acht pramen zouden ontvangen. Het kwam er maar niet van om tot daadwerkelijke deling over te gaan. De 22ste augustus 1634 besloten de hoofdparticipanten van gemelde Algemene Compagnie de rentmeesters en veenmeesters van beide zijden te volmachten om de deling alsnog te voltrekken. We horen weinig over de pramen en de schippers, zodat overleg, betalingen, periodiek onderhoud aan de pramen, hun behuizing enz. tot de verantwoordelijkheid van de rentmeester en de veenmeester behoord zullen hebben. Helaas zijn van hen geen boekhoudingen bewaard gebleven. De schippers van de Van Echts en hun familie (de Bentincks en Hendrik Schaepe) zijn vervolgens uit beeld verdwenen. Wanneer hun organisatie is opgeheven, is niet bekend. In ieder geval gingen ook de Bentincks al gauw hun eigen weg.

We richten ons op waar wel informatie van is, de schippers van de Hollanders. De onderhandeling met het varende personeel verliepen steeds via de rentmeester. Deze praamschuiwers gaven eind 1640 aan dat ze, zo gauw er weer gevaren zou worden, meer salaris zouden willen ontvangen. Ze eisten negen gulden vrij geld, voor elke praam turf die ze af zouden voeren naar Zwartsluis. Rentmeester Jan Lijcken kreeg 26 december 1640 toestemming van de Hollandse heren om naar eigen inzicht met hen te onderhandelen. Op 5 december 1645 leek het de Leidse participanten zinvol om de pramen te delen. De gronden en venen hadden ze onderling al in 1643 verdeeld. De laatste gezamenlijke turf was afgevoerd in 1645. Ze schreven hierover met de Amsterdamse participanten, die toen ook deel uitmaakten van de Compagnie. Na hun antwoord besloten de Leidse participanten om toch gezamenlijk pramen aan te houden, maar zoveel mogelijk praamschuiwers aan te nemen die een eigen praam hadden, zodat ze geen nieuwe pramen zouden hoeven aan te schaffen. Het kwam er dus op neer dat vanaf het vaarseizoen van 1646 de schippers voor de Hollandse Compagnie nog steeds in dienst waren van die Compagnie, maar dat een deel een eigen praam had, en een deel voer op de praam van de Compagnie zelf. Dat laatste was een uitstervende constructie. Dacht men.

Op 20 september 1649 werden de eigen pramen weer ter sprake gebracht. De pramen waren zeer vervallen. De reparatie van al deze pramen zou kostbaar zijn. Besloten werd *'op het behagen van de verdere participanten de zelfde te delen, houdende enige van de slechtste daar uit, om tot beschoeiing te worden gebruikt.'* Die verdere participanten behaagden het zelfde, zodat men 8 februari 1650 overeen kon komen *'alle pramen voor contant geld te verkopen in het oirbaar, door mr. Jacobus onze rentmeester, ten overstaan van (Grote) Reijndert Prijs, en dat aan de Zwartsluis.'* De 11de februari 1650 werd dit besluit echter al weer ingetrokken, zodat

de verkoop van de pramen nog even niet door moest gaan. Omdat de Amsterdamse participanten hadden voorgesteld om de gedeelde venen weer in gezamenlijk eigendom te brengen, zouden diverse participanten in 1650 naar de venen gaan. Aldaar zou men de pramen die nog vaarbaar waren verkopen ter overstaan van elkaars veenmeesters, of een vergoeding daarvoor geven, zo besloot men 11 februari 1650. Tenminste, als alsnog tot verkoop overgegaan zou worden, want als men weer ging samenwerken als één Compagnie, ook in de feitelijke veencampagne, dan zou een gezamenlijke vloot misschien weer wenselijk zijn. Dat laatste bleek het geval te zijn.

De pramen bleven. Sterker nog, er werd uiteindelijk een nieuwe eigen vloot aangeschaft. De Hollandse heren besloten 20 december 1650: *'Alle pramen in het openbaar ten overstaan van Marten Andries op Zwartsluis te verkopen, en voor de prijs van dien weer nieuwe pramen te doen maken, en te bezorgen dat de zelve op haar behoorlijke grootte en breedte worden gemaakt'*. Voor de schippers van de Compagnie bleef er zo werk, omdat men in 1650 inderdaad besloot om weer gezamenlijk de turfgraverij aan te pakken, als één organisatie, met één gezamenlijke veencampagne. Het waren niet de schippers, die hun werk kwijt waren, het waren de veenmeesters die hun baantjes verloren. Dezelfde 20ste december 1650 werd namelijk besloten voor de gezamenlijke veencampagne *'Marten Andries aan te nemen tot een generale veenmeester, op de beloning van driehonderd guldens, boven de vrije woning van een van de participanten haar huizinge, en dat die ook daarover zal worden vergoed'*. Daarvoor had iedere subgroep van de Hollanders een eigen veenmeester.

Men besloot 26 januari 1651: *'Met de praamschuivers te accorderen ten minste prijs, met advies als voren als doenlijk en onder andere conditiën te bedingen dat ze gehouden zullen wezen deensen of gangen op haar pramen tot een overloop te behouden, of dat anderszins de Compagnie zal wezen genoodzaakt de zelve tot haar kosten te kopen.'* Financieel is het eerste interessant: de praamschippers moesten aangengenomen worden voor de laagste prijs. Dat hield ook in dat de schippers in loondienst waren op tijdelijke contracten, afgesloten op jaarbasis of perioden van enkele jaren, net als de verlaatsmeesters (voorlopers van de sluiswachters).

Op 9 juli 1651 werd een zoveelste reis naar de venen besproken, waarop de heren hun inspecties uit konden voeren. Besloten werd *'Mr. Jacobus te schrijven de pramen in het veen te houden, tot iemand van de participanten overkomt, het welk in augustus toekomende zal zijn.'* Dat hield in dat tussentijds geen vervoer van turf op de eigen pramen plaats kon vinden, geen inkomsten via de eigen pramen verkregen zouden worden, maar aan de andere kant ook geen schipper hoefde te worden betaald. Dat alles ten behoeve van de controle op het eigen materieel. De eigen pramen van de Hollandsche Compagnie raakten in de notulen sindsdien uit beeld. Ze moeten uiteindelijk alsnog verkocht zijn, en men besloot alleen gezamenlijk pramen te huren. Nog steeds dus een gezamenlijke vloot, maar toen met zowel de schipper als de praam ingehuurd door de Compagnie.

De pramenvloot van de Hollandsche Compagnie, de gezamenlijk gebruikte pramen, werd in het najaar van 1663 voor het laatst gebruikt. Ze gingen, zoals gewoonlijk,

daarop terug naar de eigenaren. Op 7 februari 1664, net voor de start van het nieuwe vaarseizoen, besloot de Hollandsche Compagnie dat men voortaan niet meer samen pramen zou huren. Mocht het nodig zijn om een praam te huren, dan zou iedere participant voor zichzelf een praam moeten huren. Deze gang van zaken hield in dat er ook geen schippers meer in dienst waren van de Hollandsche Compagnie, vanaf eind 1663.

Voorgaande maakt duidelijk dat de schipperij deel uitmaakte van een vervoersbedrijf, dat in dienst stond van de compagnie – welke compagnie dan ook – met ingehuurde schippers en/of pramen. Dat vervoersbedrijf stond onder directe leiding van de rentmeesters voor het toezicht en de betaling, en de veenmeesters voor de uitvoer. Op deze wijze is al met al toch nog 30 jaar gevaren. Niks geen vrij beroep, de schipperij. Uiteindelijk werd het net als de rest van de kolonie op het Hooge Veene gewoon geleid vanuit Leiden. Helaas kennen we niet de omvang van het vervoersbedrijf. Het begon met acht pramen die gedeeld moesten worden, het zal eind 1663 al een hele vloot zijn geweest.

In de jaren daarna konden schippers volledig zelfstandig zijn, met een eigen praam, of in dienst van een grotere vervener, bakker of wat dan ook, en varende op diens vaartuig, of varen in familieverband. Als in de 18^e eeuw de oudste bewaard gebleven inventarislijsten in de momberprotocollen van Hoogeveen ons wat inzage geven in het praambezit, zien we soms een schipper met wat veen, die voor zijn grotere zonen eveneens pramen in de vaart had liggen. Er was al met al nogal wat diversiteit. Het beeld van de zelfstandige schipper op de eigen praam, is daar slechts één van. Voor een groter samenwerkingsverband komen we uit bij een misschien ongewone keus, maar in die tijd goed werkzaam. Er waren namelijk zoveel schippers in Hoogeveen, dat ook het kerspel kon dienen voor het behartigen van de schippersbelangen. Vier 'rotten', wijken, van Hoogeveen hadden allen een vertegenwoordiger, die samen met de schulte het kerspelbestuur vormde. Men kwam op of rond 2 februari bij elkaar voor een grote jaarvergadering, bij de Zuiderse- of Hollandse Brug. Omdat de hele samenleving van Hoogeveen op de één of de andere manier dreef op de inkomsten uit de turf, waren de belangen van de schippers ook vaak op één lijn met die van de andere bewoners van het kerspel. Het kerspelbestuur (de schulte en de volmachten) vertegenwoordigden dan de schippers.

Maar die belangen konden ook blink botsen. Alle inwoners van Hoogeveen moesten voor hun huisplaats haardstedengeld betalen. Schippers werden aangeslagen voor het hoogste bedrag. Dat was in de loop van de 18^e eeuw vier gulden. Het kerspel liet de schatbeurder – de financieel administrateur – deze gelden innen, en moest het vervolgens weer afdragen aan het bestuur van de Landschap Drenthe. De schippers en het kerspelbestuur stonden lijnrecht tegenover elkaar, toen schatbeurder Wolter Luichjes in 1751 het geld niet kon krijgen. Veel schippers hadden de woning en de praam, maar verder geen geld en goederen. Het met de turfvaart verdiende geld werd snel weer verteerd. Er werd niet gespaard voor het betalen van het haardstedengeld. Het kerspelbestuur maakte de inschatting dat ze genoeg aan de vrachten verdienden om gewoon hun haardstedengeld te betalen. Hoe dan ook, de schatbeurder stond voor het blok, men reageerde 'klaagachtig', en hoe nu met de situatie om te gaan?

Schulte H.J. Carsten schreef een brief aan Ridderschap en Eigenerfden waarin hij voorstelde om de pramen gewoon aan te houden. De turf, die de schippers op de markt in Zwartsluis of onderweg daar naar toe zouden verkopen, kon gedeeltelijk in beslag genomen worden, net zoveel als nodig was om de achterstallige haardsteden-gelden van te kunnen betalen. Of het tot daadwerkelijke beslaglegging is gekomen, of dat de dreiging al voldoende was, dat vertelt het verhaal niet. De schippers betaalden vervolgens hun haardstedengeld. Waar nodig en waar belangen uit elkaar liepen, was er een comité van schippers, die namens de groep naar buiten trad.

Eind 18e eeuw waren er in Hoogeveen grote spanningen tussen de aanhangers van de Prins van Oranje (Prinsgezinden) en de groep die zich meer oriënteerde op de Franse ideeën (Patriotten). Zoveel onrust was er, dat er op 24 september 1787 soldaten uit Coevorden in de plaats werden ingekwartierd, om de rust te bewaren. De soldaten kwamen bij de schippers in huis. Dat lijkt een besluit te zijn geweest van de leiding van het toenmalige Hoogeveen. Ze vertrokken pas weer op 25 maart 1788. De schippers voelden zich benadeeld. Er was overleg nodig. De toenmalige Drost van Drenthe, Graaf Heer Van Heiden-Reinestein, kreeg een brief van Govert Mol, Jan Keur, Jannes Jacobs Sempel en Aaldert Roelofs, vertegenwoordigers van de schippers van 't Hoogeveen en Echtsens-Hoogeveen. Ze gaven aan dat ze altijd stille en geruste ingezetenen waren geweest. Ze snapten dat ze de lasten die er waren ook moesten helpen dragen. Aanvankelijk konden ze vrij varen, maar sinds enige jaren werden ze daarin gehinderd door de exercitiegenootschappen. Misschien vanwege Oranjevlaggen of het zingen van 'verboden' liedjes, in de dagen dat de Patriotten de baas waren op het Hoogeveen? De exercitiegenootschappen waren de gewapende eenheden van de Patriotten, die inmiddels waren ontbonden.

Er was een complete politieke omwenteling geweest. De schippers hadden veel schade geleden door die genootschappen. Ze begrepen dan ook niet dat de soldaten gelegerd werden in woningen van schippers, die niets met die genootschappen te maken wilden hebben. Als er op het Hoogeveen geen genootschap was geweest, dan was er ook geen onenigheid geweest. Men wilde inkwartiering bij de leden van het exercitiegenootschap, zoals in Steenwijk ook gebeurde, of anders bij alle ingezetenen, zonder aanzien des persoons, of betaling van het verblijf uit de kerspelkas, zodat geen enkele groep bevoordeeld of extra benadeeld zou worden. De brief werd opgesteld door de advocaat Albert Steenbergen, op 10 december 1787. De drost tekende op 13 december bij de papieren aan dat er inderdaad gezocht moest worden naar een gelijkelijke verdeling van de lasten, uit te voeren door de schulden en volmachten op het Hoogeveen. Dat stuk werd op de 16e door Albert Steenbergen gepresenteerd aan de schulden en volmachten van het Hoogeveen. De missie van de schippers was geslaagd. Leek het. Het probleem was nog lang niet opgelost. Op Oudejaarsavond 1787 kwam het in het dorp Hoogeveen tot rellen tussen de soldaten en schippers. De hele kwestie maakt overigens nog eens weer goed duidelijk dat schippers grotendeels aan wal woonden, anders konden er geen soldaten worden ingekwartierd. Ds. Hein hield op nieuwjaarsmiddag in de Grote Kerk een donderpreek, waarin hij het gedrag van de schippers sterk afkeurde. Hij zei later dat hij het als zijn plicht beschouwde *"genoemde ontmenschte gruweldaad ernstig te moeten bestraffen"*, en had *'het onredelijke en onmenselijke daarvan met levendige kleuren en wel-*

gelijkende trekken zoeken te schilderen, gelijk het zijn gewoonte was. De schippers waren woedend, na deze preek. Ze stapten weer naar advocaat mr. Albert Steenberg. Hij stelde opnieuw een brief op aan de Drost, dit keer uit naam van Govert Mol, Jan Philips, Johannes Jacobs Sempel, Jan Veuger en consorten, schippers en ingezetenen, samen meer dan honderd man van 't Hooge en Echtens-Hoogeveen. Deels waren dit dezelfde namen, deels niet. Het maakt duidelijk dat het nog geen vaste organisatie was, die de schippers vertegenwoordigde, want dan hadden we dezelfde namen gevonden, de bestuursleden daarvan. Het geeft ook aan dat sommige schippers toch min of meer gezien werden als leidende figuren, waarbij ze zich al naar gelang de steun van derden voorzagen van aanvullende comitésleden. En als vertegenwoordigers van meer dan 100 man, kan het niet anders of er moet vergaderd zijn.

Schippers konden belangen dus regelen via het kerspelbestuur of via een eigen comité. Daarnaast raakte het kerspel Hoogeveen bij de schipperij betrokken doordat ze in de 18^e eeuw ook verantwoordelijk werd voor het Mallegatschut bij Meppel. Het kerspel betaalde het onderhoud, de reparaties en het traktement van de verlaatsman. We vinden de boekhoudingen terug in het archief van het kerspel Hoogeveen, als losse stukken of als stukken tussen de jaarrekeningen van het kerspel. Het kerspel was de plaatselijke bestuurlijke organisatie, die in de Franse Tijd uit elkaar is gegaan in een gescheiden kerk en staat. Ook particuliere belangen konden niet meer worden behartigd. Het verdedigen van gezamenlijke belangen leidde tot gezamenlijk overleg, en uiteindelijk tot een gilde. Schippersgilden bestonden al langer in Meppel.

Onder invloed van deze gilden werd bepaald dat er niet gevaren kon worden tussen Sint Catharina (25 november) en Maria Lichtmis (2 februari). Hoewel de eerste datum later werd opgerekt, bleef 2 februari nog lang gehandhaafd. Vandaar dat ook de kerspelvergadering op of rond die datum werd gehouden, want dan waren alle schippers nog thuis. Het vaarverbod van 25 november tot en met 2 februari was al in 1661 met een resolutie van Ridderschap en Eigenerfden bevestigd. De stukken erover zijn er al vanaf 1607. Het vaarverbod tussen de aangegeven dagen werd toen vastgelegd in de gildebrieven van het Meppeler schippersgilde. Het gilde bestond al veel langer. De brief was een vervanging van een verloren gegane gildebrief. Ook de gesloten vaartijd zal langer hebben bestaan. Cornelis Sinapius, participant der Hoge Echter Venen, oftewel directeur van de Hollandse Compagnie en de Compagnie van 5000 Morgen, deed een verzoek aan de Drost, om verlof te krijgen tot afvoer van turf uit de Hoge Venen gedurende het hele jaar. Daar kwam flink verzet tegen vanuit het Meppeler schippersgilde en leverde over de jaren 1670-1671 interessante stukken op. Maar geen vrijheid van regelgeving. Wel weer een signaal dat de schippers onder leiding stonden van de Compagnieën, en niet zelfstandig als organisatie naar buiten traden.

We vonden wisselende namen van vertegenwoordigers van de schippers, tijdens de spanningen in en rond 1787. We vonden daarbij ook de naam van Jan Veuger. Deze spanningen hebben blijkbaar bij de schippers de doorslag gegeven tot de vorming van een officiële vereniging, een voorloper van 'Schuttevaer' zogenoemd. Jan Veuger, al eerder genoemd, werd samen met Jacob Berends, Harm Alberts Coster en Hein

ten Cate gildemeester van dit schippersgilde. De oprichting had plaats op 10 januari 1787, zo lezen we op de notulen van Ridderschap en Eigenerfden, maar dat ligt niet voor de hand. In dat geval zou dit viertal de schippers ook bij voorgaande verzoeken vertegenwoordigd hebben, en zou er geen directe aanleiding genoemd kunnen worden tot de oprichting daarvan. Ze hadden tevens heel wat gelegenheden laten schieten om erkenning te krijgen. We nemen dan ook aan dat dit een verschrijving is, en dat de oprichting is geweest op 10 januari 1788. Op dat moment waren de spanningen nog om te snijden. De gildemeesters meldden zich bij Ridderschap en Eigenerfden van Drenthe, die hun verzoek bespraken op hun vergadering van 15 januari 1788. Op de 10^e januari hadden de gildemeesters namelijk tijdens de oprichtingsvergadering een reglement opgesteld. Ze vroegen van het Drents bestuur om bevestiging en bekrachtiging van de artikelen daarvan. Ridderschap en eigenerfden besloten dat het reglement, de gildebrieff, vorgelezen moest worden in de Hervormde Kerk van Echtens-Hoogeveen. Wie zich erdoor bezwaard voelde, kon zich melden bij Drost en Gedeputeerden. Deze kregen de 15^e januari 1788 bevoegdheid om naar bevinding te handelen. Aldus zal zijn gebeurd. Het gilde kwam er, de al dan niet ingebrachte bezwaren waren niet steekhoudend om het gilde tegen te houden.

Op 22 maart 1791 bespraken Ridderschap en Eigenerfden opnieuw een verzoek van het schippersgilde van Hoogeveen. Vandaar dat we zeker weten dat het formeel is ontstaan en nog bestond. In artikel 17 van de willekeur werd verklaard dat alle binnen- en buitenlandse schippers (= uit Drenthe en van buiten Drenthe) die wat anders dan turf vanuit Hoogeveen buiten Drenthe wilden vervoeren, zich moesten houden aan de regels van het gilde. Het leek erop alsof dit artikel alleen zou gaan over leden van andere schippersgilden. Het gilde van Hoogeveen vroeg aan Ridderschap en Eigenerfden om te verklaren dat dit voor iedereen gold, wel of niet lid van een gilde. Iedereen moest zich in deze aan het gilde van Hoogeveen onderwerpen. Als dit zo zou worden aanvaard, dan had dit dezelfde status als artikel 13 van de gildebrieff van het schippersgilde van Meppel. Maar Meppel lag aan vrij water. Hoogeveen lag aan particulier water. Dit verzoek raakte direct het beleid van de Compagnie van 5000 Morgen. Deze Compagnie was als eigenaar van de vaart gerechtigd om bepalingen te maken. Ridderschap en Eigenerfden gaven het verzoek dan ook door aan Drost en Gedeputeerden, met toestemming om naar bevinding te handelen. Opvallend is ook dat hier gesproken wordt van willekeur en niet van het oude woord gildebrieff, waar het ging over het reglement van de schippers van Hoogeveen.

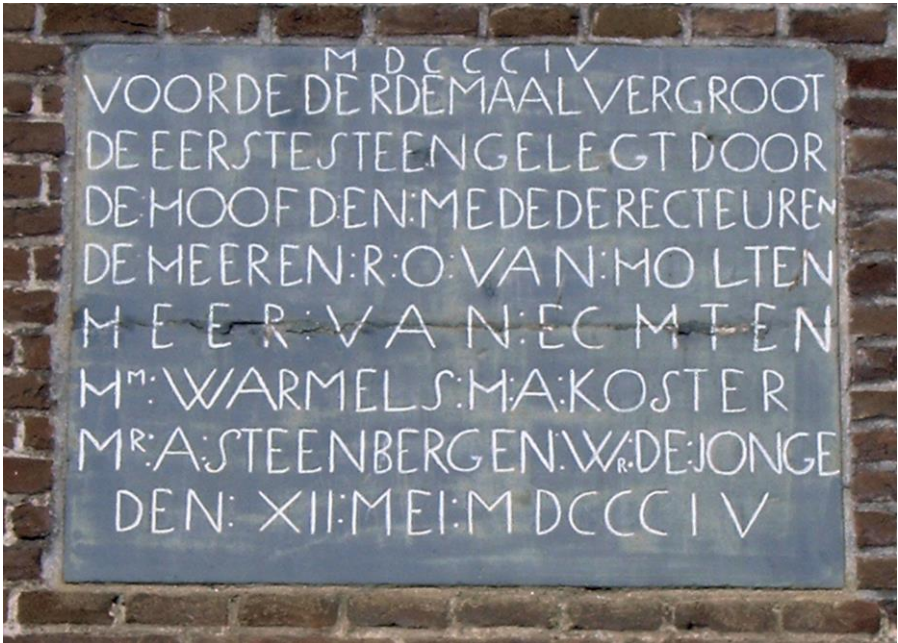
In 1795 werden in Nederland de gilden ontbonden. Dat lezen we nogal eens. De realiteit is weerbastiger dan de algemene visies hierop. Gilden waren vakorganisaties op velerlei gebied, waarbij de leden elkaar controleerden op de kwaliteit van het werk, waarbij ze gemeenschappelijke belangen behartigden en waarbij ze het terrein afbakenden voor derden, die in hun gebied dezelfde activiteiten zouden willen ontwikkelen. In Hoogeveen bleef het schippersgilde gewoon bestaan, ook in de Franse Tijd. Het is waarschijnlijk een soort vrijwillige vakbond geweest, die gemeenschappelijke belangen behartigde. Al gebruikte men de terminologie uit de gildewereld, het was geen gilde meer volgens de oude betekenis van het woord. Er is een rekening be waard over het functioneren van dit schippersgilde over de periode 2 januari 1798 tot 3 januari 1800. Ieder jaar op 2 januari vergaderden de gildemeesters en consorten,

de volmachten van het gilde en andere vertegenwoordigers. Dat ging gemoedelijk toe. Ze verteerden op 2 januari 1798 voor 4 gulden en 16 stuivers aan eten, dronken voor een gulden samen op, rookten voor een gulden en 10 stuivers en ontvingen voor dat zelfde geld een mandje pijpen. In de nazit werd een ton best bier van 11 gulden achterover geslagen. Men vergaderde vast op die datum en we vinden soortgelijk lijstje van andere jaren. Wat ze precies bespraken, dat weten we helaas niet. Maar ook tussendoor werd er jaarlijks verteerd op kosten van het gilde, zo dikwijls men bij elkaar kwam. Het gilde kende los van de gildemeesters nog drie commissarissen. Die ontvingen 3 januari 1800 12 gulden voor hun moeite en opzicht. Er stonden nogal wat kosten uit bij herbergier Berend van Slooten, die woonde op wat we nu kennen als Hoofdstraat 228. Blijkbaar vergaderde men bij hem. Berend was tevens rentmeester van de Compagnie van 5000 Morgen. Gildebroeders, de leden van het gilde, moesten inleggeld betalen en ontvingen een gildeboekje. Als zodanig vinden we als gildebroeders vermeld: Jan Simens Scholten, Jan Pot en Jannes Coeling. Er waren natuurlijk meer broeders, maar die waren al langer lid en werden niet genoemd in dit financiële overzicht. Het gilde had 100 gulden geleend van Hendrik Thijs Thalen. Zijn vrouw kreeg dit geld terug op 29 oktober 1798, met 3 gulden rente.

Er was ook geld geleend van Evert ten Kleij en meester Albert Steenberg, de advocaat. Na afbetaling van Hendrik Thijs Thalen bleef de lening bij derden in totaal nog 300 gulden groot. Wat er precies aan de hand was met de praam van Evert Hartman, dat weten we niet, maar het gilde betaalde daarover diverse malen kosten. Voor de commissarissen werd op 3 februari 1800 rekening gedaan. Uit aller naam tekende H.J. Smit. Hij was dus een van de gildemeesters. Op die datum werd verslag gedaan voor de commissarissen van 't schippersgilde. Iemand zette er tussen 'gewezen'. Het gewezen schippersgilde. Het gilde bestond dus al niet meer, toen de rekening op 3 februari 1800 werd getekend. Tenminste, volgens de toevoeger. Vervolgens kwam die getekende rekening in het archief van het kerspel Hoogeveen (OAH 129). Dat roept de vraag op wat het verband is geweest tussen het kerspel en het gilde. Het kan echter ook een persoonlijke band zijn geweest, van iemand met meerdere functies. Hoe dan ook, het gilde was niet 'gewezen', het bestond nog.

Het schippersgilde van Hoogeveen kwam als een actieve vereniging naar voren in januari 1805. Toen was de Grote Kerk net vergroot tot zijn huidige vorm, of men was nog bezig met de laatste werkzaamheden. Het gilde van de schippers van '*het Hoogen Echtens Hoogeveen*' wilde een kroonluchter aan de kerk schenken, ter waarde van f 300 tot f 350. Ze wilden dit doen, als de hoofdparticipanten van de Compagnie van 5000 Morgen, de beheerders van de kerk, hen acht zitplaatsen in de kerk ter beschikking stelden. Zitplaatsen werden verhuurd, eigenaren van 100 morgen veenland binnen de Compagnie kregen een gratis plaats, en de gildemeesters wilden op deze wijze ook aan een onbetaalde ereplaats komen. De hoofdparticipanten besloten op 23 januari 1805 dat de kroonluchter welkom was, maar dat de schippers maar vier zitplaatsen zouden krijgen. Of de kroonluchter er wel of niet gekomen is, is niet duidelijk. De discussie zegt wel weer wat van het schippersgilde. Het kerspel Hoogeveen werkte met vier volmachten, uit ieder rot, iedere wijk, één persoon. Als de Compagnie oordeelde dat vier stoelen genoeg waren, zullen er ook vier gildemeesters zijn geweest. Ze vroegen om acht stoelen, om ook de echtgenoten mee te kunnen nemen?

De hoofdparticipanten hadden ook maar 1 stoel per hoofdparticipant, dus er werd gerekend met de algemene norm binnen de kerk. Wel een stoel voor de functionaris, niet voor de aanhang. We horen echter niets meer van de stoelen. Noch van het gilde, noch van deze lamp. Zo ging ook het gilde als een nachtkaaers uit.



De herinneringen aan het schippersgilde zijn zeer beperkt. Een van de oprichters was ook directeur van de Compagnie van 5000 Morgen en daarmee namens de Compagnie beheerders van de Grote Kerk. Op de oostzijde daarvan vinden we een herinnering aan de vergroting van 1804, met daarop de initialen en naam H.A.Koster. Hier met een 'K', in de correspondentie over de oprichting van het schippersgilde met een 'C', maar het gaat hier om dezelfde Harm Alberts Koster.