

Jan Schouten, scheepsbouwer en vrijmetselaar

Dit jaar bestaat Loge *La Flamboyante* 200 jaar en dat is een mooie aanleiding om eens uitgebreid stil te staan bij één van haar oprichters of fondateurs Jan Schouten. Niet alleen vandaag door een lezing, maar ook door een tentoonstelling die vanaf 16 november bijna vier maanden is te zien in het museum *Huis Van Gijn* aan de Nieuwe Haven.

Jan Schouten wordt op 5 juni 1786 in Dordrecht geboren tijdens een bewogen en onrustige periode in de stadsgeschiedenis. De patriotten, afkomstig uit de opkomende burgerij en naar hun Dordtse voorman Cornelis de Gijsselaar ook wel *Kezen* genoemd, richten zich tegen de politieke macht van de stadhouder, prins Willem V en de regenten. In 1787 roept Willem V de steun van de oom van zijn vrouw, de koning van Pruisen, in om een sluipende staatsgreep van de patriotten het hoofd te kunnen bieden. Dordrecht geeft zich op 19 september aan de Pruisische troepen over. De meeste patriotten vluchten naar Frankrijk, waar in 1789 de revolutie uitbreekt. Een oorlog dreigt en het Eiland van Dordrecht wordt in staat van verdediging gebracht, maar dat kan niet voorkomen dat op 19 januari 1795 de Fransen als bevrijders de stad binnentrekken. Op 23 januari treedt een nieuw stadsbestuur aan en dansen de Dordtenaren rond de vrijheidsboom.

Maar het feesten vergaat ze al snel. Het financieel aantrekkelijke stapelrecht, de verplichting aan schippers om hun koopwaar in Dordrecht uit te laden en ter verkoop aan te bieden, wordt afgeschaft, de stad verliest zijn bevoorrechte positie van eerste stemhebbende stad in de Staten van Holland en de gilden worden opgeheven. Na een korte periode als Koninkrijk Holland volgt in 1810 de inlijving bij Frankrijk. Keizer Napoleon bezoekt op 5 oktober 1811 de stad en Jan Schouten is er ongetwijfeld getuige van. Het stadsbestuur probeert het slechte economisch tij onder andere te keren door Napoleon te wijzen op de mogelijkheden van de grote scheepswerven in de stad. Maar tevergeefs: door het continentaal stelsel, de handelsblokkade van Engeland, komen handel, scheepvaart en nijverheid vrijwel stil te liggen. Gefortuneerde Dordtenaren verlaten de stad en epidemieën, overstromingen, belastingmaatregelen, inkwartiering van vreemde troepen, de dienstplicht en de verplichte leveranties in natura aan de bezettingsmacht dragen ook niet bij aan de welvaart. Pas op 24 november 1813, na een

beschieting door de terugtrekkende Fransen vanuit Papendrecht, komt aan de Franse overheersing een einde. Maar de economische malaise is nog lang niet voorbij.

Jan Schouten stamt uit een geslacht van Dordtse scheepsbouwers. Zijn vader Jan bezit een scheepswerf aan de Hoogt bij de Kalkhaven en handelt vooral in hout. Al vroeg is het de bedoeling dat Jan zijn vader op zal volgen. Hij gaat daarom al op zeer jonge leeftijd op de werf van zijn vader aan de slag om de kneepjes van het vak te leren. Als jongeman maakt hij een soort *grand tour* door Europa en bezoekt de belangrijkste grote steden. Hij gaat onder andere naar Duitsland voor de handel in hout en naar Frankrijk voor de taal en algemene ontwikkeling en om kennis over de scheepsbouw op te doen. Na terugkomst wordt Jan in de leer gedaan op de admiraliteitswerf te Rotterdam en daar opgeleid tot scheepsbouwmeester. In 1808 overlijdt zijn vader en neemt Jan op 22-jarige leeftijd de hele zaak over: niet alleen de scheepswerf maar ook de mastenmakerij, de houtzaagmolens en de houthandel.

Schepen worden er al vanaf het midden van de dertiende eeuw in Dordrecht gebouwd. In 1351 verenigen de sloopstimmerlieden en houtzaggers zich in een gilde. Midden zeventiende eeuw zijn er zestien scheepswerven in de stad. Grotere schepen worden gebouwd op een achttal werven aan de Riedijkshaven, in het Lijnbaangebied en aan de andere kant van de stad bij het Wilgenbos. In 1736 telt Dordrecht zelfs een dertigtal scheepswerven. Veel overleven er de Franse tijd niet. Maar in 1815 zijn er nog altijd acht werven die werk bieden aan zo'n 45 man en rond 1850 nog zeven met in totaal 100 werknemers. Hieronder zijn die van Jan Schouten met 50 man, van Cornelis Gips aan de Riedijkshaven met 34 arbeiders en die van Pieter Hoebée aan de Hellingen.

De geschiedenis van de werf van Schouten gaat terug tot aan het midden van de zeventiende eeuw, wanneer Jan Dirckszoon Schouten zich als sloopstimmerman aan het Wilgenbos vestigt. Zijn nazaten drijven daar en aan de Kalkhaven verschillende kleine werfjes die op den duur gaan samenwerken en door de in 1729 geboren Jan Schouten worden verenigd tot één grote scheepswerf. Hij is het ook die in 1780 het op de werf gelegen huis laat afbreken en het nog bestaande huis aan de Hoogt naast het Jodenkerkhof laat bouwen. Zijn zoon Jan,

geboren in 1759 en scheeps- en mastenmaker, zet in 1791 de sleephelling en werf voort, verbouwt het huis aan de Hoogt en richt zich meer dan zijn voorgangers op de bouw van zeeschepen. Maar het is vooral diens zoon, de vierde Jan in successie, die het bedrijf tot bloei brengt. Naast de grote werf aan het Achterhakkers en de kleinere sloepenwerf aan de Hellingen, vanouds *De Orangeboom* genaamd, bestaat zijn bedrijf uit een bloeiende houthandel waarvan molen *De Nieuwe Eendracht* aan de Lage Bakstraat, balkengaten en opslagplaatsen deel uit maken.

Zoals eerder gezegd: nadat de Fransen vertrokken zijn, duurt de economische malaise, ook in de scheepsbouw in Nederland en Dordrecht, nog lang voort. Reders durven geen nieuwe schepen te bestellen en laten hun oude opkalefateren. De scheepstimmerlieden zijn voor een deel vertrokken en de scheepsbouwmeesters zijn gericht op het bouwen van verouderde, houten scheepstypen. De scheepsbouw krijgt echter een impuls, doordat koning Willem I in 1819 bepaalt dat reders pas een zeebrief krijgen, als hun schip op een Nederlandse werf is gebouwd. Tussen twee haakjes: een zeebrief is een pas, waarop de nationaliteit van een schip staat vermeld en die iedere kapitein nodig heeft om te mogen uitvaren. In 1823 stelt de regering een premie in voor het bouwen van zeeschepen van minimaal 300 ton. Maar pas met de oprichting van de *Nederlandsche Handel Maatschappij* in 1824 wordt een effectieve steunmaatregel van kracht. De *Nederlandsche Handel Maatschappij* bepaalt dat alleen met in Nederland gebouwde schepen handel op Nederlands-Indië mag worden gedreven. De maatschappij die geen eigen schepen exploiteert, maar deze voor een goede prijs huurt van particuliere reders, garandeert bovendien de bevrachting voor de eerste twee reizen van nieuwe schepen.

Ondernemende Dordtse kooplieden richten hierop in 1825 de *Maatschappij van Dordrechtsche Scheepsrederij*, ook wel de *Eerste Oost-Indische Reederij* genaamd, op. De *Louisa, Prinses der Nederlanden* is hun eerste schip, waarvoor op 2 april 1825 op de werf van Jan Schouten de kiel wordt gelegd. Tussen 1826 en 1852 worden in Dordrecht liefst veertig houten Oost-Indiëvaarders gebouwd. In 1846 telt de stad zestien rederijen, waaronder die van Gerard Mauritz, Abraham en Pieter Blussé van Oud-Alblas en Gerrit Hoogstraten. Ze brengen met elkaar 45 schepen in de vaart. Maar na het midden van de eeuw is het gedaan met de

bloei. Beëindiging van de bevoorrechtiging van in Nederland gebouwde schepen, de overschakeling van houten naar veel grotere ijzeren schepen die Dordrecht steeds moeilijker kunnen bereiken en de bouw van stoomschepen zijn daar debet aan.

Maar Jan Schouten bouwt niet alleen Oost-Indiëvaarders. Kennis van de scheepsbouw blijft op zijn werf behouden, doordat hij permanent allerlei soorten koopvaardij schepen laat bouwen. Zo bouwt hij in 1818 de driemastgaljoot of brigantijn *De Hersteller*. Het is niet alleen het eerste door hem gebouwde schip, maar ook het eerste zeeschip dat in Nederland na de omwenteling van 1813 van de helling loopt. Schouten bouwt dit schip voor eigen rekening en moet, omdat hij niet snel een koper vindt, de dertig personeelsleden na de bouw op straat zetten. Schouten ziet er hierdoor al gauw de noodzaak van in om zijn personeel enige sociale bescherming te bieden. Zo richt hij voor de zeelieden van zijn schepen in 1818 een zeemanscollege op onder de zinspreuk *Tot Nut van Handel en Zeevaart* en wordt er zelf - tot 1836 - voorzitter van. Een zeemanscollege is een belangenvereniging voor zeevarenden, die ook de sociale zekerheid van de nabestaanden op zich neemt.

In 1823 waagt Jan Schouten zich als eerste scheepsbouwer in deze streek aan de bouw van een ijzeren stoomschip met de naam *De Vereeniging*, later herdoopt in de *Prins Frederik der Nederlanden*, dat een lijndienst tussen Dordrecht en Rotterdam gaat verzorgen. Daarna volgen de schepen elkaar in snel tempo op. Al treedt er na de bouw van de *Stad Dordrecht* en zeven kanonneerboten in opdracht van de regering in 1830 en 1831 een kortdurende recessie in. In 1838 volgt de galjoot *Paramaribo* en op 12 april 1839 loopt de bark *Zwijger* van stapel.

Opdrachtgevers voor de bouw zijn meestal Dordtse rederijen. Meest bijzondere opdrachtgever is de maçonnieke rederij, die in 1835 is ontstaan en bestaat uit een aantal leden van Loge *La Flamboyante*. Deze rederij geeft opdracht tot de bouw van een koopvaardijfregat dat de *Broedertrouw* zal gaan heten en ter gelegenheid van het 25-jarig jubileum van de loge te water wordt gelaten. Als gevolg van de succesvolle vaart van dit schip wordt besloten om een tweede en daaropvolgend een derde maçonniek fregat te bouwen, de *Delta* en de *Osiris*. Schouten pleegt dit trio schepen *Geloof, Hoop en Liefde* te noemen. In 1853 worden voor

de rederij nog de bark *Jan Schouten* en in 1857 de *Grootmeester Nationaal* gebouwd. Al heeft Jan Schouten, die in 1852 overlijdt, de bouw van de twee laatste schepen niet meer meegemaakt.

Schouten is niet alleen actief op sociaal-economisch gebied, maar ook op politiek terrein. Van 1813 - 1815 en 1824 - 1852 is hij lid van de gemeenteraad van Dordrecht. Later wordt hij tevens lid van de Provinciale Staten van Zuid-Holland. In 1850 wordt hij benoemd tot lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Daarnaast is Jan Schouten zeer geïnteresseerd in de literatuur. Hij wordt al vroeg lid van het Letterkundig Genootschap *Diversa Sed Una*, dat in 1816 is opgericht. Met name de combinatie van het aangename van lees- en voorleesavonden gekoppeld aan het nuttige van volksopvoeding en -verheffing spreekt hem zeer aan. Zelf is Schouten een in zijn tijd gewaardeerd dichter die vooral gebruik maakt van de toen populaire gezwollen, romantische stijl. Naast zijn grote gedicht *De Vrijmetselarij, in drie zangen* schrijft hij vele gelegenheidsgedichten, onder meer ter gelegenheid van de huwelijken van prins Frederik en prinses Marianne.

Jan Schouten is daarnaast ook nog vrijmetselaar. In april 1810 wordt hij in Loge *Het Vrije Geweeten* te Breda ingewijd. Vanwege de lange reistijd besluit hij in 1811 met een aantal andere Dordtse vrijmetselaren een eigen loge op te richten. Omdat Nederland door de Fransen is bezet, wordt aan het *Grand Oriënt*, de overkoepelende organisatie, die in Parijs zetelt, toestemming gevraagd. Besloten wordt om de loge *La Flamboyante – De Vlamme Ster* - te noemen en de kleuren korenbloemblauw en goudgeel te dragen. Het duurt echter nog tot 16 oktober 1812 voordat de loge officieel wordt geïnstalleerd. Schouten is voorzittend meester (voorzitter) van deze loge van 1812 - 1852 en gedeputeerd (plaatsvervangend) grootmeester nationaal van de *Orde van Vrijmetselaren onder het Grootoosten der Nederlanden* van 1840 - 1852. In 1836 koopt hij een gedeelte van het Muntcomplex en laat dat op zijn kosten verbouwen tot logegebouw. Schouten besluit de Munt gratis aan zijn broeders ter beschikking te stellen. Op 16 oktober 1837 wordt het gebouw door de leden van *La Flamboyante* officieel in gebruik genomen. De loge heeft in de negentiende eeuw een elitair karakter, waarin rangen en standen een rol spelen. Alle broeders zijn in naam gelijk, maar verschillen moeten er zijn. Het zal tot ver in de twintigste eeuw duren, voordat er

een democratiseringsbeweging is waar te nemen: kandidaten uit alle lagen van de bevolking melden zich tegenwoordig aan. Op dit moment telt Loge *La Flamboyante* ruim 50 leden.

Maar wat is nu een loge en wat is vrijmetselarij? De vrijmetselaarsloges vinden hun oorsprong in de ambachtelijke werkplaatsen en steenhouwersgilden uit de Middeleeuwen. Deze loges streven met de bouw van gotische kathedralen een kunstvorm van de grootst mogelijke zuiverheid en oorspronkelijkheid na. De neergang van de grote kathedralenbouw doet deze werkplaatsen op het Europese continent wegwijnen. In Engeland en Schotland blijven de loges bestaan, doordat men niet-ambachtslieden opneemt. Het zijn deze symbolische steenhouwers die de ambachtelijke werkplaatsen in de achttiende eeuw omvormen tot de huidige loges.

Desgevraagd zal iedere vrijmetselaar antwoorden dat vrijmetselarij geen geloof is, maar een levenskunst die beoefend wordt. Die beoefening vindt plaats in een loge. Een van de belangrijkste doelen daarbij is het bevorderen van de broederschap. Een kenmerk van deze broederschap is dat men de goede kanten van de medemens leert inzien en zijn kritiek vooral op zichzelf richt. Het *Ken uzelf* en het streven om een beter mens te worden staan centraal. Het begrip arbeid speelt bij de vrijmetselaar een belangrijke rol, een arbeid waarmee hij nooit klaar komt. Het gaat namelijk niet om gewoon werk, maar om het bewerken van de ruwe steen die hij zelf is. Bij het omvormen van deze steen tot een zuivere kubiek die past in de tempel van levende bouwstenen - de mensheid - wordt gebruik gemaakt van symbolen.

Het gebruik van symbolen scheidt voor de vrijmetselaar de mogelijkheid om zaken individueel te interpreteren. Discussies waartoe het uiten van meningen vaak leidt, worden hiermee voorkomen. De symboliek van de vrijmetselaar is ontleend aan de bouwsymboliek. Waren vroeger hamer, beitel, waterpas, schietlood, passer en winkelhaak de werktuigen van de ambachtelijke steenhouwer om het materiaal te bewerken en het resultaat te toetsen, thans zijn het vooral de passer en winkelhaak waarmee de vrijmetselaar werkt.

De passer is het instrument om afstanden uit te zetten en maten te controleren. In de vrijmetselarij wordt het verbonden met maathouden, het paal en perk stellen aan de wensen. De winkelhaak is het instrument om hoeken te tekenen en te meten en is daarom het symbool van haaksheid en rechtvaardigheid. Wanneer de vrijmetselaar in open loge bijeenkomt, kleedt hij zich met schootsvel en witte handschoenen. De handschoenen zijn een zinnebeeld van de reinheid van de handel en wandel, waartoe de vrijmetselaar geroepen is. Het schootsvel is een verwijzing naar het voorschot van de ambachtelijke steenhouwer en moet de vrijmetselaar beschermen tijdens de arbeid. De oorsprong van de vrijmetselarij is ook terug te vinden in de drie graden waarin gewerkt wordt, namelijk die van leerling, gezet en meester.

Ook de inrichting van een loge zit vol met symboliek. De zwart-witte vloer is een symbolische weergave van goed en kwaad, voor- en tegenspoed en licht en donker. Tijdens een open loge - een bijeenkomst in de werkplaats, waarbij bijvoorbeeld een nieuw lid wordt ingewijd tot leerling, een leerling wordt bevorderd tot gezet of een gezet wordt verheven tot meester - ligt in het midden het tableau, waarop op zinnebeeldige wijze de essentie van de vrijmetselarij is weergegeven. Op de geblokte vloer staan twee kolommen die de toegangspoort tot de tempel van Salomo symboliseren. In elke loge vindt men ook de letters *W.:K.:S.:*, die een afkorting zijn van *Wijsheid, Kracht en Schoonheid*, drie begrippen die een belangrijke rol spelen in de rituelen van de vrijmetselaar.

Hoezeer Jan Schouten het maçonnieke gedachtegoed aanhangt, blijkt ook uit zijn activiteiten op het gebied van liefdadigheid. Niet alleen ondersteunt hij zijn arbeiders in de winter en kammervolle tijden, maar hij voorziet ook vele anderen uit de lagere standen van de plaatselijke bevolking van voedsel en geld. Jan Schouten is voor zijn grote inzet voor de Dordtse samenleving benoemd tot ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw.

Schouten is ook een verwoed verzamelaar. Boeken over godsdienst, rechtsgeschiedenis, oudheidkunde en vaderlandse geschiedenis, geografie, wetenschap, het huis van Oranje Nassau, de geschiedenis van Dordrecht, taal- en letterkunde en de werken van Bilderdijk en Tollens hebben zijn aandacht. Naast een indrukwekkende bibliotheek bouwt hij ook een uitgebreide beeldverzameling op. Aan

het einde van zijn leven bezit hij een atlas van 63 portefeuilles met kaarten, prenten en tekeningen betreffende de geschiedenis van Nederland en stads- en dorpsgezichten, een atlas van achttien portefeuilles met portretten en prenten over het Huis van Oranje Nassau en 350 tekeningen van de stad Dordrecht. Daarnaast bezit hij veel manuscripten op uiteenlopend gebied en een indrukwekkende collectie handtekeningen van beroemde personen. En dan is er natuurlijk nog zijn vermaarde maritieme collectie met werktuigen en gereedschappen betreffende scheepsbouw, scheepsmodellen (liefst 194 stuks), literatuur en afbeeldingen over scheepsbouw en scheepvaart, bijeengebracht door generaties scheepsbouwers uit zijn familie.

Jan Schouten overlijdt op 23 april 1852 in Dordrecht. Na zijn dood komt zijn hele collectie onder de hamer. De atlassen, manuscripten en handtekeningen worden in november 1852 door C. Weddepohl te Amsterdam geveild. De atlas van Dordrecht komt in bezit van zijn zoon Jan, die hem rond 1858 overdoet aan H. de Kat van Barendrecht. Na diens overlijden wordt deze collectie in 1868 opnieuw geveild en weet Simon van Gijn 200 nummers te verwerven, waarmee hij de grondslag van zijn verzameling *Dordracum Illustratum* legt. De bibliotheek komt in januari 1853 bij dezelfde veilinghouder onder de hamer. Wat nog over is aan boeken en prenten wordt samen met de maritieme collectie op 24 april 1861 door S.J. Mak van Waay in het veilinghuis aan de Visstraat geveild. Een van de kopers hier is Dirk de Kater van Gijn, de vader van Simon van Gijn die de scheepsmodellen van de *Bleiswijk* en een naamloos oorlogsschip voor respectievelijk 60 en 35 gulden weet te verwerven. De andere modellen, waaronder veel door Schouten zelf gebouwde schepen gaan helaas in andere handen over. De door Van Gijn aangekochte modellen, aangevuld met materiaal afkomstig van de *Vereniging Oud-Dordrecht* en latere schenkingen en aankopen zijn tot op heden in museum *Huis Van Gijn* te bewonderen. Een aantal ervan wordt tijdens de tentoonstelling *Van Stapel* van november tot maart geëxposeerd.

De zonen van Jan Schouten, Jan en Arnoldus Jan, zetten de scheepswerven nog enige jaren - tot 1858 - voort. Met de sluiting van de werven komt er voorgoed een einde aan de economische betekenis van het geslacht Schouten voor de Dordtse samenleving, slechts het huis aan de Hoogt getuigt nog van dit rijke maritieme verleden. Maar zijn maçonnieke erfenis is nog steeds te bewonderen en

te ervaren in de Munt, in dit gebouw, al 175 jaar lang en ik heb er alle vertrouwen in dat dat nog vele decennia mogelijk zal zijn.

Lezing gehouden door Teun de Bruijn op zondag 9 september 2012 tijdens de Open Monumentendagen in de Munt.