

Aanmonstering en arbeidsplaats ter koopvaardij in de 19de eeuw: een re-constructie

Over de zeeman in de negentiende eeuw is weinig bekend, omdat er nog haast geen onderzoek naar is gedaan¹. Op zich is dat niet zo vreemd, want de gegevens omtrent de schepelingen die de koopvaardijvloot bemanden, zijn voor een groot deel verloren gegaan. Een goed overzicht van de ontwikkelingen die zich op dit deel van het arbeidsfront hebben voorgedaan, ontbreekt dan ook.

De belangstelling van tijdgenoten voor de arbeiders in het algemeen en de zeeman in het bijzonder was toen niet zo groot als zij nu is. Vandaar dat er toch al weinig materiaal over de werkgelegenheid ter koopvaardij verzameld, bewaard, laat staan bestudeerd werd. Zolang er voldoende aanbod van schepelingen was om alle schepen te kunnen uitrusten, zal het de reder, de kapitein, de overheid of de gemeenschap een zorg geweest zijn, hoe de levens- en werkomstandigheden van deze belangrijke groep mensen er uit zagen. Als er al iets werd opgemerkt over de wenselijkheid van een goede matrozenstand, had men geenszins het belang van de zeeman op het oog, maar het voordeel dat reders hiervan zouden hebben. De werk- en levensomstandigheden van de zeelui in de negentiende eeuw kunnen slechts dan met vrucht worden bestudeerd, wanneer er althans enkele basisgegevens over bekend zijn. Bijvoorbeeld het aantal opvarenden van de Nederlandse koopvaardijvloot in de jaren 1813-1900, met als doel het aantal zeelieden af te kunnen wegen tegen de totale beroepsbevolking.

Aan de hand van een reconstructiemethode geef ik een zo compleet mogelijk beeld van de jaarlijks aangemonsterde schepelingen gedurende deze periode.

Het onderzoek hiernaar neemt een aanvang in 1813, omdat toen Nederland een zelfstandig koninkrijk werd, waarmee een einde kwam aan de revolutionaire tijd en de Franse overheersing². Voor de koopvaardij gold dit jaar als een overgangsjaar van bijna volledige stilstand naar een nieuwe start, welke Nederland wederom het aanzien van een zeevarende natie moest geven³.

Het einde van de onderzoeksperiode: 1900, is om technische redenen gekozen. Gedurende de gehele negentiende eeuw werd de werkgelegenheid

der koopvaardij uitgedrukt in jaarlijks aangemonsterde zeelieden. Dit hield verband met de methode van dienstnemen en de duur van het dienstverband. In de officiële publikaties uit die tijd, zoals bijvoorbeeld de statistische gegevens van het departement van Financiën en de monsterrollen die in de havensteden werden opgemaakt, werden steeds de jaarlijkse totaalcijfers genoteerd. In 1900 kwam daar verandering in. Het dienstverband van de zeelieden was vaster en langduriger van aard geworden en de werkgelegenheid kon worden vastgesteld op één moment van het jaar: de peildatum. Deze telmethode is in het verdere verloop van de twintigste eeuw in gebruik geraakt, waardoor vergelijking met de cijfers van de eeuw daarvóór bemoeilijkt wordt. Ter illustratie kunnen de gegevens uit 1900 zelf dienen. Het aantal aangemonsterde schepelingen bedroeg in dit jaar 24.911 man⁴, terwijl de sterkte van de koopvaardijvloot, dat wil dus zeggen het aantal werknemers ofwel het aantal arbeidsplaatsen op bijvoorbeeld 31 december 1900, ongeveer 10.000 bedroeg⁵. In het onderzoek heb ik mij beperkt tot de koopvaardij, ofwel in huidige terminologie: de grote handelsvaart. Visserij, marine en binnenvaart zijn buiten beschouwing gelaten. Het onderzoek is verder nog beperkt door de grenzen van het koninkrijk; alleen de Nederlandse werkgelegenheid is in ogenschouw genomen. Tot 1830 heb ik de inwoners van het huidige koninkrijk België tot Nederland gerekend.

Om zonder expliciete gegevens toch een uitspraak te kunnen doen over het aantal arbeidsplaatsen ter koopvaardij heb ik een verband gelegd tussen het aantal aangemonsterde zeelieden en het totaal der uitklaringen uit Nederlandse havens. Dit zijn twee gelijktijdig en parallel verloopende ontwikkelingen waarvan wél gegevens voor de éne, de uitklaringen, maar geen voor de andere, de aanmonsteringen, beschikbaar zijn.

Het is onvermijdelijk dat bij bespreking van de aantallen zeelieden op onze koopvaardijvloot in de negentiende eeuw ook de belangrijkste ontwikkelingen daarin aan bod komen. Zo wordt bijvoorbeeld kort aandacht geschonken aan de beschermende politiek van de Nederlandsche Handels-Maatschappij evenals aan de overgang van zeil- naar stoomschepen. Voor zover het verband houdt met de op te lossen vraagstukken in de reconstructie, worden de perikelen rond het aannemen van de negentiende eeuwse zeeman ten tonele gevoerd.

In de negentiende eeuw vormde de zeeman overigens vaak het sluitstuk van de exploitatie van het rederijbedrijf. Dat het in onze twintigste eeuw heel anders zou zijn, deden de besprekingen die vooraf gingen aan de fusie tussen de Koninklijke Nederlandse Stoomboot- Maatschappij met de Nedlloyd Groep, die in 1981 een feit is geworden, wel vermoeden,

maar uiteindelijk is gebleken dat ook hier de zeeman aan het kortste eind trok⁶.

Laten we deze vaak vergeten groep uit onze samenleving wat meer aandacht en waardering geven dan hun werkgevers in al die jaren gehad hebben.

DE BRONNEN

Bij het onderzoek naar het verloop van het aantal mannen die in de negentiende eeuw hun weg naar de koopvaardijvloot hebben gevonden, zijn een aantal bronnen gebruikt die niet zonder meer met elkaar vergeleken kunnen worden of op elkaar aansluiten. Als we iets willen weten over aantallen werknemers van een bedrijf of aantallen schepelingen dan zijn daar slechts sporadisch en indirect gegevens over aanwezig. Sporadisch omdat veel van dat materiaal met of zonder opzet in de loop der tijd is verdwenen en indirect dankzij het feit dat andere toendertijd genoteerde gegevens wél van belang werden geacht en waaruit men de gezochte gegevens kan afleiden. Een voorbeeld van deze laatste categorie is de monsterrol.

De monsterrol is een document, waarin op voor heel Nederland identieke wijze, de betrekkingen tussen rederij, schip en kapitein enerzijds en de bemanning anderzijds werden geregeld. Deze betrekkingen kunnen de arbeidsvoorwaarden worden genoemd die aan boord van een schip van kracht waren. Zij omschreven rechten en plichten van zowel de gezagvoerder als de bemanning. De monsterrol werd, omdat hij aan boord in de plaats trad van de Nederlandse wet, van overheidswege opgemaakt door een ambtenaar die daar speciaal voor was aangesteld: de waterschout. Het belang van de monsterrol was derhalve de handhaving van orde en tucht, om zodoende een goede voortgang van het leven aan boord te bewerkstelligen⁷. In de praktijk kwamen alle nieuw aangeworven bemanningsleden tesamen op de monsterrol te staan, waardoor het mogelijk is hun aantal te achterhalen. Van deze opvarenden werden naam, rang, leeftijd, woon- en/of geboorteplaats en maandelijks gage genoteerd en in bepaalde gevallen, in dorso, door wie de betrokkenen waren aangebracht.

Als alle monsterrollen van alle havensteden bewaard waren gebleven, was het onderhavige onderzoek veel eenvoudiger geweest. Niets is echter minder waar. De monsterrollen van Antwerpen en Rotterdam zijn niet meer aanwezig. Voor Amsterdam zijn ze nog compleet tot 1838 en zijn er nog enkele restanten uit de jaren 1841 tot 1852. In Dordrecht bevinden zich lange reeksen monsterrollen evenals in diverse havens van de noordelijke provincies, zoals Groningen, Veendam, Oude en Nieuwe Pekela en Wildervank bijvoorbeeld.

Daarnaast bestaan er nog enkele series aannemingspapieren die tijdens

de aanmonstering voor elke zeeman persoonlijk werden opgemaakt, maar deze leveren veel minder gegevens op dan de monsterrollen. Voor Amsterdam zijn deze series bewaard gebleven van de jaren 1865, 1867 en 1868⁸. Omdat onder meer het signalement van de zeeman werd genoteerd, werden en worden deze aannemingspapieren veelal signalementen genoemd. In Dordrecht zijn er in het gemeentearchief⁹ vrij veel negentiende eeuwse gegevens op dit gebied bewaard gebleven, waarin reeds eerder onderzoek werd gedaan waarvan ik dankbaar gebruik heb mogen maken, maar ook aanzienlijk uitgebreid heb¹⁰.

De monsterrol en het aannemingspapier werden in tweevoud opgemaakt. Eén stel werd bij de scheepspapieren aan boord gevoegd; het andere werd bewaard in het archief van de waterschout. Het zijn deze laatste series die uiteindelijk het bronnenmateriaal van de latere onderzoeker vormen.

Zonder aanvullend materiaal zijn bovengenoemde monsterrollen en signalementen niet geschikt om er een volledig beeld op te baseren. Daarom heb ik gebruik gemaakt van een serie statistische gegevens die verzameld zijn door het departement van Financiën vanaf 1848 en van het departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid vanaf 1877. Bij Koninklijk Besluit van 3 november 1847, nr. 64, werd bepaald op voordracht van de minister van Financiën, dat er een ambtelijke statistiek zou worden bijgehouden betreffende de handel en de scheepvaart van het koninkrijk met als voornaamste onderdeel de statistiek van in- en uitklaringen. De bedoeling ervan was om een indruk te krijgen van de omvang van de scheepvaart en wat daarmee samenhang in de diverse havens¹¹.

De eerste statistische reeks startte met gegevens uit 1846, onder de titel 'Statistiek van den Handel en de Scheepvaart in het Koninkrijk der Nederlanden' (verder genoemd SHSKN) en werd uitgegeven tot 1877. Een explicatie over het gebruik van de SHSKN, evenals van de opvolger daarvan: de Statistiek van de In-, Uit- en Doorvoer (verder SIUD), wordt gegeven door de Jonge¹². In het eerste deel van de SHSKN wordt een algemeen overzicht van de scheepvaart van 1824 tot 1846 gegeven, waardoor het mogelijk is om al vanaf 1824 een landelijk aanknopingspunt te hebben (zie bijlage 1). Vanaf het tweede deel van de SHSKN werd er jaarlijks een 'Vergelijkende staat der ultimo december van het vorige jaar en op ultimo december van het betreffende jaar in de vaart aanwezige Nederlandse zeeschepen en derzelver laatdragenden inhoud' opgegeven. Deze staat maakte onderscheid naar de diverse scheepstypen. In 1851 vond een hermeting plaats van de inhoud der zeeschepen. Vanaf dit moment werden alleen die schepen geteld waarvoor blijkens de registers gedurende één der laatste vier jaren zeebrieven voor het eerst

afgegeven of vernieuwd waren. Het effect hiervan is in bijlage 1 beschreven. In 1853 kwam er een belangrijke uitbreiding van de SHSKN en wel de 'Vrachtvaart door Nederlandse schepen van vreemde havens op vreemde havens'. Deze vaart nam redelijk grote proporties aan in de jaren die volgden en dit was er mede de oorzaak van dat er een discrepantie ontstond tussen het aantal uitklaringen en het aantal schepen waarop een bemanning aanmonsterde. Ik kom daar nog op terug. Het jaar 1876 gaf opnieuw een hermeting van de inhoud van de schepen. In 1877 hield de SHSKN op te bestaan, maar de statistische gegevens werden nu gepubliceerd onder een andere naam, de 'Statistiek van den In-, Uit- en Doorvoer (SIUD), wederom uitgegeven door het departement van Financiën. De SIUD werd voortgezet tot 1916, in welk jaar het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) de publikatie overnam tot 1921. Daarna werden de gegevens nog wel door het CBS bijgehouden, maar om bezuinigingsredenen niet meer openbaar gemaakt¹³. De gegevens over aanmonsteringen, de gages, de koopvaardijvloot en de vrachtvaart verdwenen uit de SIUD, maar werden in 1884 overgenomen door de 'Statistiek der Scheepvaart' (verder SdS), welke werd uitgegeven door het departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid, van 1877 tot 1897¹⁴. De SdS ging in 1898 over op de 'Statistiek van de Scheepvaart' (verder SZS), eveneens door hetzelfde departement uitgegeven en voortgezet tot 1930. Deze reeksen van statistische gegevens zijn, mits op de juiste wijze gehanteerd en geïnterpreteerd, van grote waarde om een negentiende eeuwse beeld van de scheepvaart in algemene zin te creëren, zeker gedurende de tweede helft van de eeuw¹⁵.

DE AANMONSTERING

Onder de aanmonstering vielen alle bemanningsleden aan boord, behalve de gezagvoerder of kapitein¹⁶. De kapitein was aan boord de hoogste gezagdrager. Eénmaal buitengaats lag het lot van schip en lading, evenals dat van de bemanning, in zijn hand. Hij bepaalde route, werkverdeling en voor een belangrijk deel de sfeer aan boord. De keuze van een kapitein op een schip was één der voornaamste taken van de directie van elke rederij, want menig kapitein bleef jaren lang het gezag voeren op hetzelfde schip, getuige bijvoorbeeld de jaarlijkse lijsten van een vereniging als het College Zeemanshoop, waarbij velen waren aangesloten, de jaarlijkse tellingen van Sweys of van Houten en de overgebleven archieven van de rederijen¹⁷. Bij nadere bestudering van de sterkte en de opbouw van de vloeten van diverse rederijen valt het op dat op de nieuwe grotere schepen de oudste en meest ervaren kapitein

van de vloot als commandant werd aangesteld. Voor de oudere schepen werden dan andere, nieuwe mensen aangetrokken. Voor de reder leverde de band met ervaren kapiteins een extra zekerheid op. Nieuwe en dure schepen waren dan in handen van een bekende en beproefde oude rot in het vak. Voor de kapiteins, die immers hun 'top' al hadden bereikt, betekende het een onderscheiding, ook al werd die vaak niet in geld uitgedrukt¹⁸. De kapitein was aldus de enige van de gehele bemanning, die niet ontslagen werd als het schip de thuishaven bereikt had, terwijl verder alle bemanningsleden werden bedankt. Tot aan zijn volgende monsterring verdiende de zeeman niets. Afhankelijk van de snelheid, waarmee het verdiende geld werd opgemaakt en de grootte van zijn schuld aan huur- of slaapbazen, moest hij een nieuw schip zoeken¹⁹. Veelal moesten zeelieden gebruik maken van de diensten van logementhouders, omdat zij 'niet over een vaste verblijfplaats aan de wal beschikten. Niet alleen bezorgde de slaapbaas de afgemonsterde zeeman zonder vaste woon- ofverblijfplaats een onderdak, hij zorgde vaak ook voor werk. In grotere steden hadden deze slaapbazen zelfs een officiële aanstelling. Voor de zeeman bood de afhankelijke positie, waarin hij zich bevond ten opzichte van zijn logieshouder weinig bescherming tegen eventuele willekeur²⁰. In de eerste jaren van de twintigste eeuw heeft het streven naar een eerlijker arbeidsbemiddeling wettelijke grondslagen gekregen²¹. In de negentiende eeuw heeft dit systeem van aanmonsternis desondanks goed gefunctioneerd. Bovendien was er geen bruikbaar alternatief. Zeilschepen lagen lang in de haven. Hun volgende vertrekdatum lag in het ongewisse. Zij waren afhankelijk van aangeboden lading; lijndiensten bestonden niet of nauwelijks. Ter illustratie: in het tweede kwart van deze eeuw bepaalde de bevrachtingspolitiek van de NHM het patroon van de vaarten naar de Oost. Vele reders verkozen de zekere en goedbetaalde bevrachting van de NHM boven het varen op avontuur of boven het ontplooiën van initiatieven. Het gevolg was, dat de schepen lange tijd in de havens 'op hun beurt' lagen te wachten²². Het spreekt voor zich, dat de rederijen gedurende die tijd niet van zins waren om voor een volledige bemanning gage te betalen. Dat zou de kosten van de exploitatie verhoogd hebben. Deze exploitatie was dan ook geen weloverwogen termijngebeuren met jaarlijkse afschrijvingen, maar een zaak van zo snel mogelijk 'vrij varen', waardoor de particuliere inleggers in de partenrederij hun geld zo spoedig mogelijk terugkregen. Daarom accepteerden en steunden de reders de slaapbazen; zij zorgden immers op het juiste moment, vlak voor de reis, voor de bemanning.

Toen echter na de opkomst van het stoomschip enkele rederijen ertoe overgingen om geregelde lijndiensten te bevaren, veranderde het systeem van aanmonsteren. De voortschrijdende techniek had ook het havengebeuren niet onberoerd gelaten en meer geavanceerde laad- en losmethoden tót ontwikkeling gebracht. Daardoor waren de ligtijden van de schepen in de havens korter geworden. De diensregeling kon scherp en nauwgezet worden samengesteld, zodat de grotere stoomvaartmaatschappijen een tijd van tevoren en gedurende langere perioden een overzicht kregen van de personeelsbehoefte voor hun vloten.

Naast het traditionele dekpersoneel werden veel manschappen aangenomen voor de verzorging van de machines en voor het bedienen van de passagiers, die nu in grote mate gebruik gingen maken van vervoersmogelijkheden over zee (o.a. emigranten). Dit gedifferentieerde en uitgebreide personeelsbestand, dat bovendien veel effectiever kon worden ingezet, vroeg om een meer aangepaste manier van recrutering dan tot nu toe gebruikelijk was geweest. Men moest zeelui in vaste dienst nemen of in ieder geval voor meerdere reizen achtereen om daardoor de continuïteit van het bedrijf mede te waarborgen en de passagiers een constante en goede verzorging te bieden. Zo werkten de reders bovendien aan de opbouw van een vast, toegewijd personeelsbestand, dat de naam van de rederij hoog zou kunnen houden. De concurrentie was immers groot in eigen land en zeker ook in het buitenland, voornamelijk Engeland en Duitsland. De reder zelf ondermijnde aldus de positie van de slaapbaas. Deze had lang goede diensten aan het koopvaardijbedrijf bewezen, maar nu met het verdwijnen van het zeilschip, waren ook zijn dagen geteld. Dit vond zijn beslag in de twintigste eeuw. Bij de beschrijving van het aanmonsteren van schepelingen in de negentiende eeuw kunnen wij ervan uitgaan, dat de arbeidsbemiddeling via de slaapbaas in onze periode nog onaangetast was. Deze bemiddeling vond altijd plaats in aanwezigheid van de waterschout in de diverse havens, door wie de monsterrollen werden opgemaakt.

Van belang is nu het vaststellen van een verband tussen de omvang van de koopvaardijvloot en de aantallen aangemonsterde zeelieden. De uitklaring van een schip was een officiële gebeurtenis en werd dan ook geregistreerd, evenals de inklaring, wanneer een schip de haven binnenkwam. Het was een soort aan- en afmelden bij de havenmeester, die aldus toezicht kon houden op de gebeurtenissen in 'zijn' haven en ook de verschuldigde havengelden moest vaststellen. Bovendien wees hij bij aankomst een ligplaats aan²³. In Amsterdam en Rotterdam werden de functies van havenmeester en waterschout vanaf 1834 feitelijk

in één persoon verenigd. Deze ambtenaar had tevens een politieaanstelling. De vanaf 1824 verzamelde statistische gegevens verschaffen ons nu een compleet beeld daarvan²⁴, uiteraard afhankelijk van de zorgvuldigheid van de noterende ambtenaar op het departement²⁵.

Alle op bovengenoemde wijze genoteerde Nederlandse schepen waren voorzien van een pas aangemonsterde bemanning. Dat betekent, dat het aantal uitklaringen gelijk moet zijn aan het aantal keren, dat de waterschout een monsterrol opmaakte. Het aantal uitklaringen is dus een maatstaf voor het aantal schepelingen, die dienst hadden genomen, ongeacht het reisdoel. Was dit reisdoel dicht bij huis, dan was de reistijd kort, maar kon men meerdere malen per jaar heen en weer varen. Bij lange reizen, bijvoorbeeld naar de Oost, kon het schip per jaar slechts één maal volledig heen en terug varen. Hoe korter de reis hoe hoger de frequentie van zowel uitklaring als aanmonstering. Een Groninger kof, welke met een bemanning van vijf koppen naast de kapitein, zeven keer naar de Oostzee voer, levert per jaar 35 schepelingen voor de telling op en een Amsterdams fregat met 35 koppen voer één keer naar Batavia en levert hetzelfde getal op²⁶. Ogenscheinlijk is dit een scheef getrokken verhouding, maar in beide gevallen geeft het aantal aanmonsteringen weer op jaarbasis, wat elk schip vertegenwoordigde.

Een aantal omstandigheden maken echter, dat de veronderstelde gelijkheid tussen uitklaring en monsterrol niet absoluut is en dat beide dus nooit door elkaar gebruikt mogen worden. Wanneer de schipper na het opmaken van de monsterrol zijn bemanning nog niet volledig bij elkaar had, ging hij door met werven. Lukte dit in dezelfde haven, dan noteerde de waterschout op de bestaande monsterrol de extra aangeworvenen onder aan de lijst en kon het schip vaak een paar dagen later al vertrekken. De kapitein verlengde aldus zijn wervingstijd, maar ook de tijd, dat hij de andere manschappen in dienst moest houden. Dit leverde dan wel extra kosten voor de reder op. Een volgende mogelijkheid was om toch te vertrekken en dus uit te klaren, maar in een andere haven de bemanning op de vereiste sterkte te brengen. In dat geval maakte de waterschout in de betreffende haven een 'Mutatie rolle' op, die bij de officiële scheepspapieren werd gevoegd. Dit was dus een monstering zonder uitklaring. In beide gevallen is er sprake van bijmonsteren: ter onderscheid van het aanmonsteren en in de statistiek ook als zodanig geïnterpreteerd. Dit in combinatie met de eerder vermelde 'vrachtvaart' veroorzaakt een dusdanige verstoring van de 'monsterpraktijk', dat er nooit van een gelijkheid met het aantal uitklaringen gesproken kan worden. Van de andere kant werpt het bijmonsteren wel een licht op het al

of niet voorhanden zijn van voldoende personeel. Veel bijmonsteringen kunnen zo op een krappe arbeidsmarkt wijzen.

De komst van het stoomschip heeft ook hier een aantal veranderingen teweeg gebracht. De eerste schepen werden voortgestuwd door machines met een laag rendement en hoog kolenverbruik. Derhalve vonden zij aanvankelijk uitsluitend emplooi op de korte routes binnen Europa, dus ook korte reizen met een hoge frequentie. Dit verschijnsel werd versterkt doordat het stoomschip onafhankelijk was van de elementen welke het zeilschip daarentegen nog steeds parten speelde. Hierdoor en door een snelle technische ontwikkeling van de scheepsmachines werd de frequentie zo hoog opgevoerd dat de schepen bijna voortdurend in bedrijf waren, wat tot een hoog aantal uitklaringen leidde.

DE RECONSTRUCTIE

De gegevens uit de monsterrollen, signalementen, de statistieken van de uitklaringen en waar mogelijk nog uit incidentele andere bronnen, kunnen voor de gehele periode gerangschikt worden in tabellen. Dit is gedaan in bijlagen I tot en met III. Grafische voorstellingen op basis van de tabellen geven trends, ontwikkelingen, keerpunten en schommelingen duidelijk weer en lenen zich voor kritische beschouwing. Het materiaal is, zoals reeds besproken en ook al door anderen aangetoond,²⁷ fragmentarisch en op zich ontoereikend voor een ononderbroken beeld. Met in achtneming van bovenstaande relatie tussen uitklaring en monstering kan desondanks toch een doorlopend beeld gereconstrueerd worden dat enig licht werpt op het verloop van de werkgelegenheid bij de koopvaardij.

De statistiek begint in 1824 en met behulp van enkele gegevens van Drieling is het mogelijk om zelfs in 1818 te beginnen²⁸. De cijfers van Drieling sluiten perfect aan op die van de uitklaringen van de SHSKN. De kolommen 2 en 3 in tabel 1 kunnen dan ook als één doorlopende reeks beschouwd worden. Het enige nadeel is dat hier sprake is van Nederlandse én buitenlandse schepen, dus het totaal der uitklaringen. De vergelijking met kolom 4, uitsluitend Nederlandse schepen, levert gedurende de jaren 1827-1832 een duidelijke parallel op. Deze parallel kan wellicht worden doorgetrokken tot 1818 als daarbij de Nederlandse schepen die toen door de Sont voeren, betrokken worden (zie kolom 1). Zij vertoont hetzelfde beeld als het totaal der uitklaringen. Het ligt in de lijn der verwachtingen dat dan de uitklaringen van alleen Nederlandse schepen ook een dergelijk verloop hebben gekend (zie grafiek 1). Het jaar 1818 zelf vormt een uitzondering hierop: het door Drieling

Label 1

1. Nederlandse schepen die door de Sont zijn gevaren
2. Totaal der uitklaringen uit Nederlandse havens volgens Drieling
3. Totaal der uitklaringen uit Nederlandse havens volgens de Statistiek voor de Handel en de Scheervaart
4. Uitklaring der Nederlandse schepen uit Nederlandse havens

	1.	2.	3.	4.
1818	600	7886		
19	834	6469		
20	853	6459		
21	589	6287		
22	391	6027		
23	461	onvolledig		
24	399	5716	5716	
25	630	6045	6045	
26	637	6484	6484	
27	814	6793	6793	2960
28	1057	7599	7599	3261
29			6688	2906
30			6560	2943
31			4969	2133
32			5830	2423
33				1883
34				2539
35				2563

Bronnen: Drieling, J.A., Bijdragen tot een vergelijkend overzicht van Nederlands zeevaart en handel (kolom 1,2)
SHSKN (kolom 3,4)

gegeven totaal der uitklaringen is zeer hoog terwijl de Sontdoorvaarten der Nederlandse schepen minder zijn dan het jaar daarop. Toch kan niet worden aangenomen dat zo kort na het herstel van de Nederlandse onafhankelijkheid en de miserabele toestand van scheepvaart en scheepsbouw, als gevolg van de Franse tijd, het hoge aantal uitklaringen voor rekening van Nederlandse schepen is. Het Continentale Stelsel van Napoleon mag dan niet goed gefunctioneerd hebben, het heeft Nederland toch van de zee afgesloten en tot een op het achterland georiënteerde mogendheid gemaakt²⁹.

Daarom zullen het in de eerste jaren na 1813 voornamelijk buitenlandse schepen geweest zijn die in de Nederlandse havens in- en uitklaarden³⁰. Ook werd, na 1813 vanuit Amsterdam, Rotterdam, Middelburg, Antwerpen en andere havensteden de handel op Java hervat. De schepen die hier voor gebruikt werden, waren voornamelijk afkomstig uit Engeland, de Oostzee en de Verenigde Staten³¹. Onze scheepsbouw werd bepaald niet gestimuleerd door deze buitenlandse aankopen. Aanvankelijk verliep de overigens nog geheel vrij gelaten handel met Oost-Indië in opgaande lijn, maar de buitenlandse concurrentie en de slechte kwaliteit van de

Nederlandse schepen deden deze handel en dus ook de scheepvaart de das om. Na 1819-1820 daalde het Nederlandse aandeel in de Oostindische handel sterk en daarmee het aantal uitklaringen uit patria. Pas door de invloed van de NHM die na vele noodkreten uit de handel- en scheepvaart-wereld, op initiatief van Koning Willem I, in 1824 werd opgericht, kon de koopvaardij zich door een zekere mate van vlagdiscriminatie te weer stellen tegen de buitenlandse concurrentie³². De NHM charterde bijna uitsluitend nieuwe, in Nederland gebouwde schepen, betaalde hoge vrachtprijzen en zegde dit alles toe voor twee opeenvolgende uit- en thuisreizen. In combinatie met de nog van kracht zijnde scheepsbouwpremie-regeling zorgde dit er voor dat de scheepsbouw voldoende gestimuleerd werd³³. De vloot groeide, de handel bloeide en de uitklaringen namen in aantal toe.

Aangezien van de uitklaringen ook de vroegst bekende statistische weergaven bekend en ook aanwezig zijn, geven zij de mogelijkheid een langdurig en doorlopend beeld van deze bedrijfstak te maken³⁴. Grafiek 1 geeft een totaalbeeld van de uitklaringen, evenals de samenstelling van de koopvaardijvloot vanaf 1850 met een verdeling in stoom- en zeilschepen³⁵. Ook uit 1814, 1824, 1826 en 1829 zijn er gegevens bekend van de toenmalige omvang van de vloot³⁶. Deze zijn in de grafiek omcirkeld. In deze grafiek is het verloop van de uitklaringen gedurende de jaren 1816-1828, waarvan geen exacte gegevens bekend zijn, gestippeld weergegeven. De Belgische opstand en de daaropvolgende scheiding van het land in twee koninkrijken België en Nederland hebben tijdelijk een kentering teweeggebracht in het aantal uitklaringen. De koopvaardijvloot was een stuk kleiner geworden en de Belgische exportproducten vielen weg. Toen ook nog in 1832 Groot-Brittannië en Frankrijk een embargo op de Nederlandse koopvaardij legden, zonken de uitklaringen in het jaar daarop tot een absoluut minimum³⁷. Als we over de Nederlandse koopvaardijvloot spreken tot aan de jaren tachtig van de vorige eeuw, spreken we over zeilschepen. Het zijn deze schepen die bijna volledig verantwoordelijk zijn voor de werkgelegenheid in die tijd. In de periode van hoogconjunctuur van 1850 tot 1857 stijgt het aantal Nederlandse zeilschepen zeer sterk. Daarmee stijgen ook, bijna volledig parallel, het aantal uitklaringen. In 1857 komt hieraan abrupt een einde als gevolg van de economische crisis en de daarop volgende recessieperiode. Omdat ook de vrachtmarkt instortte, nam het aantal uitklaringen zeer snel af. Het jaar 1859 geeft hier een goed voorbeeld van: de totaal beschikbare scheepsruimte van Nederlandse zeil- en stoomschepen bedroeg toen 1.279.086 m³, terwijl de totaal uitgeklaarde scheepsruimte ook van

Nederlandse zeil- en stoomschepen daar nog iets onder kwam: 1.272.392 m³. Met andere woorden; ditzelfde resultaat kon ruimschoots bereikt worden door alle schepen, groot en klein, slechts één reis te laten maken. Het normale gemiddelde lag voor de zeilperiode op 1.67³⁸. De daling van het aantal uitgeklaarde schepen zette door tot 1885.

De daling van het aantal schepen daarentegen is veel meer een indirect gevolg geweest van de crisis. Op zich zou het niet nodig geweest zijn ogenblikkelijk tot het afstoten van scheepsruimte over te gaan. De schepen die niet aan bod kwamen voor lading konden opgelegd worden tot betere tijden zouden aanbreken. Tenslotte hadden ze ook lange tijd liggen wachten op een bevrachting volgens de beurtlijst van de NHM. Maar de crisis bracht duidelijk aan het licht dat de Nederlandse vloot veel te groot was voor het ladingaanbod dat er bestond op basis van de opbrengsten van de cultures in Oost-Indië. De koopvaardijvloot had zich namelijk grotendeels op deze vaart gespecialiseerd. De overcapaciteit was ontstaan doordat de producten van deze cultures bijna geheel aan het gouvernement verkocht werden en deze op zijn beurt de NHM belastte met het vervoer naar patria. Het door de NHM gekozen systeem van vaste bevrachting voor alle in Nederland gebouwde zeeschepen leidde tot een hausse in de scheepsbouw. De bevordering van de scheepsbouw is aanvankelijk ook één van de doelstellingen van de NHM geweest, maar leidde op den duur tot onbedoelde maar even vervelende als verstrekkende nevenverschijnselen. Het weghouden van de concurrentie zette niet aan tot efficiëntie, vernieuwingsdrang en ondernemingslust, maar leidde uiteindelijk tot een grote zeilvloot, die zonder de NHM als bevrachter niet voldoende emploti kon vinden. Bovendien lag binnen deze vloot sterk de nadruk op kleinere en tragere schepen die de concurrentie met de grote snelle buitenlandse zeilers beslist niet aankonden³⁹.

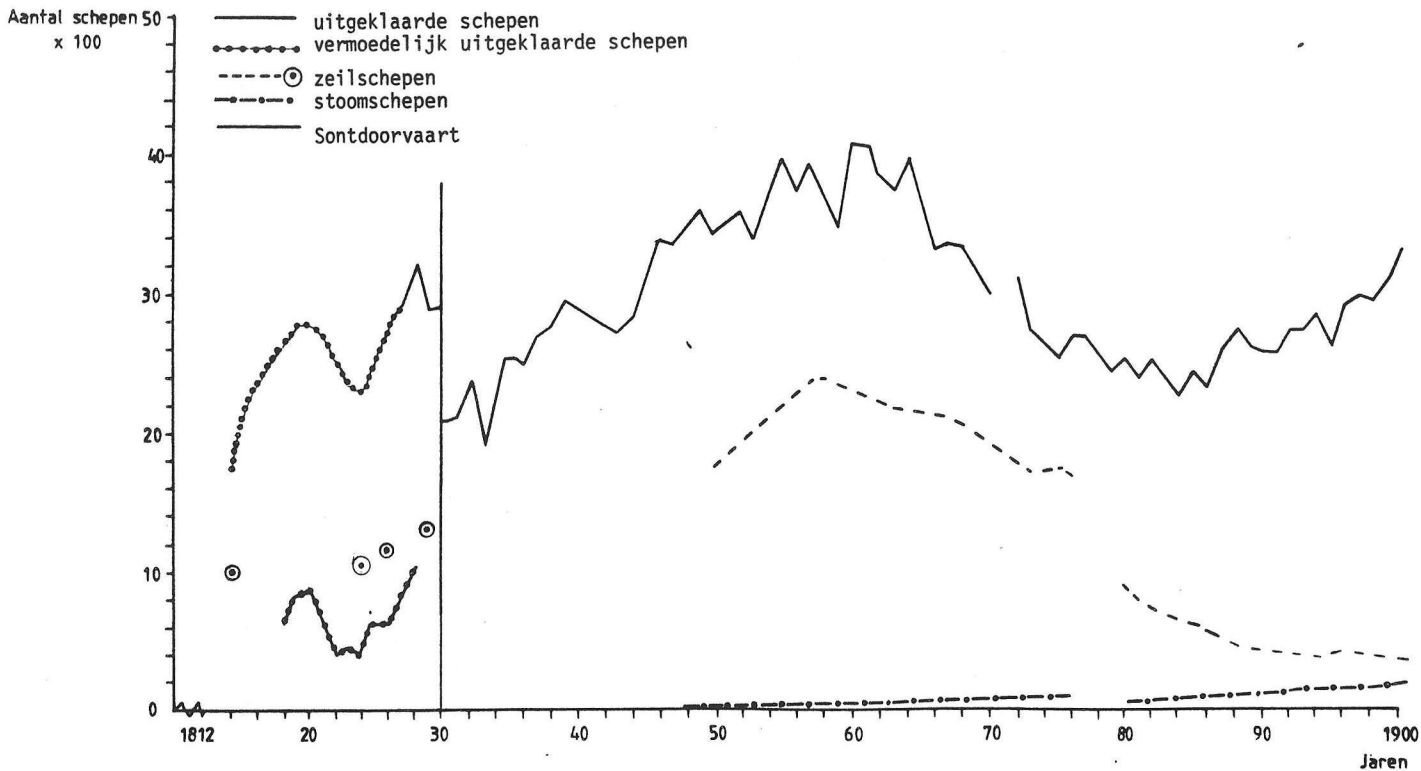
De crisis van 1857 heeft hier in ieder geval duidelijkheid geschapen en de aanbouw stil gezet. Uit grafiek 1 blijkt dat niet 1857 maar 1858 het topjaar is. Dit is het gevolg van het feit dat er nog een aantal schepen op stapel stond dat nog ten tijde van de hausse besteld was en pas later in de vaart kwam. In 1857 zette een kwantitatieve sanering van de zeilvloot in, die in 1868, nadat de NHM de bevoordeling van kleinere schepen had laten vallen, ook kwalitatief van aard werd⁴⁰. Aangezien de bevrachtingen van de NHM slechts betrekking hadden op de retourvrachten van de gouvernementproducten uit Oost-Indië, gold de overcapaciteit dan ook voornamelijk dat deel van de vloot, dat zich met deze vaart bezig hield.

Na 1875, als de sanering van de zeilvloot voltooid is, ontstaat er

GRAFIEK I

Totaal aantal Nederlandse schepen, geladen en in ballast, uitgeklaard uit alle Nederlandse havensteden in de 19e eeuw.

Grootte van de koopvaardijvloot in Nederland in aantal schepen

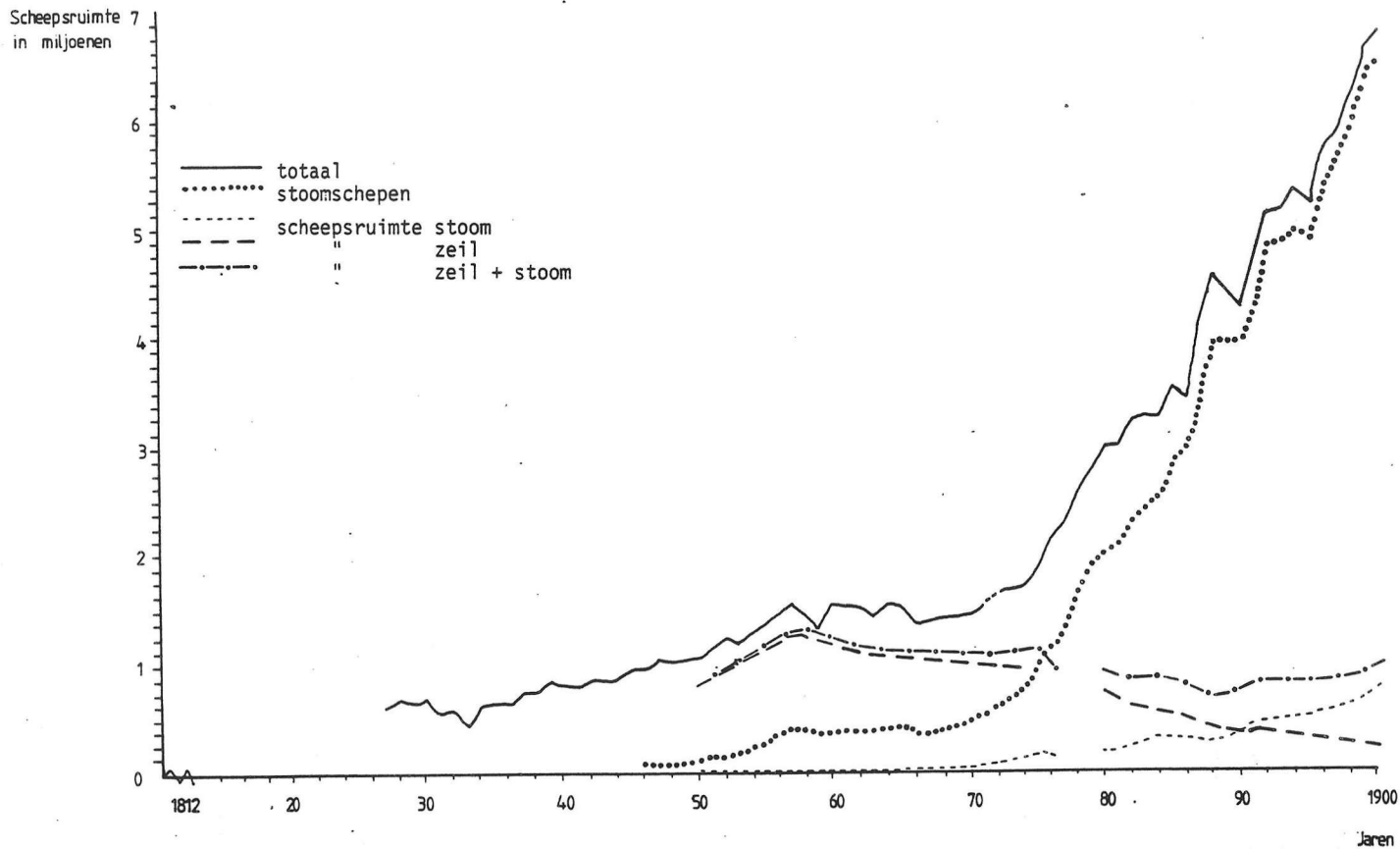


Bronnen: zie bijlage I

weer een wisselwerking tussen het aantal beschikbare schepen en het gebruik ervan. Dit wordt geïllustreerd door het wederom parallel dalen van het aantal schepen met de uitklaringen tussen 1875 en 1885 (zie grafiek 1). Deze neergaande tendens wordt in het midden van de jaren tachtig onderbroken en in het positieve omgezet door de volledige doorbraak van het stoomschip. De aanvaarding van mechanische voortstuwing van schepen is om allerlei redenen hier te lande lange tijd uitgesteld⁴¹. Het duurde lang voordat het stoomschip invloed van betekenis kon uitoefenen. In aantal bleven zij ondanks de terugloop van het zeilschip, in de negentiende eeuw ver achter. In 1900 bestond de koopvaardijvloot uit 425 zeilschepen en 213 stoomschepen. De vervoerscapaciteit van stoomschepen was echter vele malen groter. De 425 zeilschepen maten tezamen ruim 222.000 m³ inhoud en de 213 stoomschepen bijna 760.000 m³. In 1890 was de stoomvloot qua inhoud de zeilvloot al voorbij gestreefd, getuige grafiek 2. De invloed die het stoomschip met zijn korte snelle reizen heeft gehad op het aantal uitklaringen is van doorslaggevende betekenis geweest. In de omvang van de totaal uitgeklaarde scheepsruimte waar grafiek 2 eveneens een voorstelling van geeft, neemt de uitgeklaarde stoomscheepsruimte, vanaf de jaren zeventig, een steeds groter aandeel in en was na enkele jaren voor bijna 100 procent bepalend geworden voor het totaal. Ondanks de trage start was het effectieve gebruik van het stoomschip rond 1885 in staat om het aantal uitklaringen te doen stijgen. Deze omslag blijkt van doorslaggevende betekenis te zijn omdat het tevens een keerpunt betekende in de werkgelegenheid van de schepelingen welke in 1886 een dieptepunt bereikte. Vóór 1885 was de omvang van de zeilvloot bepalend, daarna het vervoersvermogen van het stoomschip. Het vervoersvermogen van stoomschepen was een combinatie van reisfrequentie en inhoud, die tot uitdrukking wordt gebracht in grafiek 2.

Vanaf 1873 zijn er statistische gegevens aanwezig van het aantal aan- en bijgemonterde schepelingen in Nederland en in de diverse havens⁴². Vergelijking van deze aantallen met het verloop van de uitgeklaarde schepen levert de verwachte gelijkvormigheid op. In grafiek 3 zijn beide grootheden samengevoegd. Voor de periode 1873-1900 lopen deze gegevens nagenoeg parallel. De enige afwijking valt in de jaren 1880-1891 en behoeft dan ook enige toelichting. De ontwikkeling van de werkgelegenheid zette zich in deze periode onverdroten voort zonder enige hapering. De uitklaringen daarentegen vertoonden vanaf 1880 tijdelijk een scherpe terugval. Dit was het gevolg van de gestage afname van het aantal zeilschepen (zie grafiek 1). Ook liep de totaal uitgeklaarde scheepsruimte

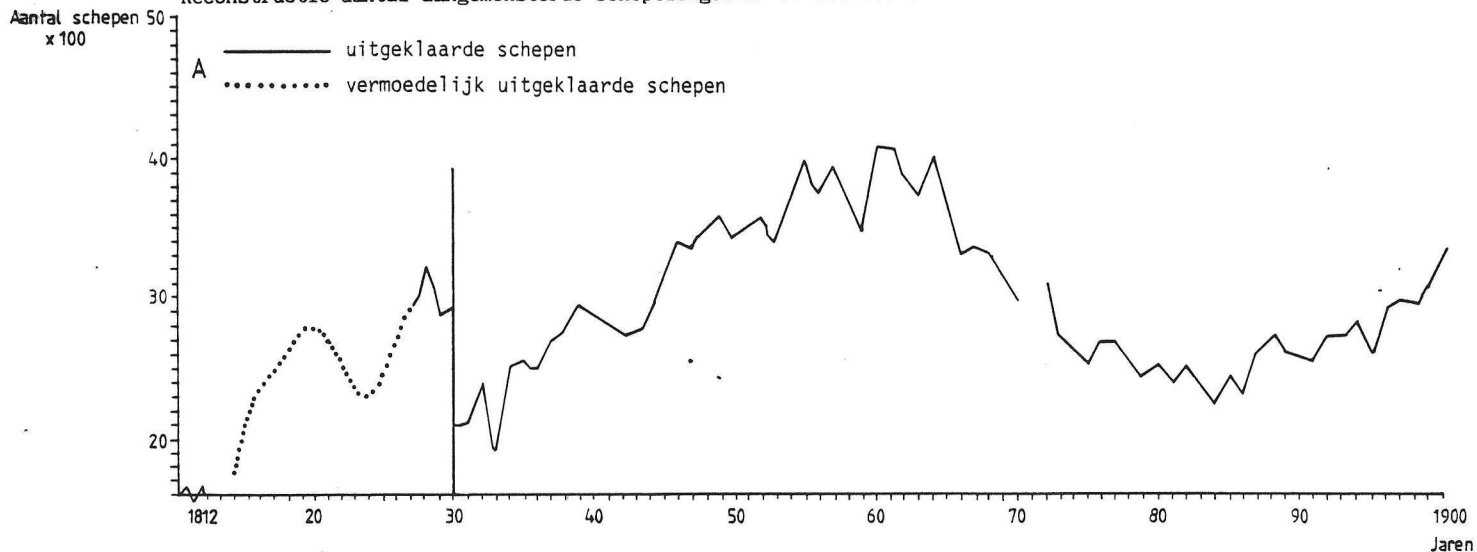
Totaal uitgeklaarde Nederlandse scheepsruimte in kubieke meters
 Grootte van de Nederlandse koopvaardijvloot in kubieke meters inhoud



Bronnen: zie bijlage I

GRAFIEK 3

Reconstructie aantal aangemonsterde schepelingen in de 19e eeuw.



sterk terug. De drastische toename van de tonnenmaat der stoomschepen zorgde ervoor dat de totaal uitgeklaarde stoomscheepsruimte, ofwel vervoerscapaciteit, weliswaar even stagneerde, maar niet terugliep. En het was juist deze groei van de stoomscheepsruimte die een positieve invloed had op het aantal aangemonsterde zeelieden. Dit wat ingewikkeld lijkend verschijnsel wordt veroorzaakt door de overgangsproblematiek die zich voordeed tussen zeil en stoom. Het jaar 1888 kenmerkte zich doordat de totaal beschikbare scheepsruimte van de koopvaardijvloot zich op een dieptepunt bevond. In de twee daaropvolgende jaren nam de tonnage van de stoomschepen toe en de tonnage van de zeilvloot af, om in 1890 aan elkaar gelijk te worden en daarna voorgoed in hoog tempo uit elkaar te groeien.

Grafiek twee geeft hiervan een overzichtelijk beeld. Het is duidelijk dat juist nu zeil en stoom tot 'aflossing van de wacht overgingen', hun respectievelijke invloeden op de werkgelegenheid het meest in elkaar overvloeiden en het minst duidelijk te scheiden en onderscheiden waren. Vandaar de ogenschijnlijke discrepantie tussen dalende uitklaringen en stijgende personeelsbehoefte. Des te meer valt op hoe buiten deze overgangsperiode de twee elementen op welhaast perfecte wijze hun invloed uitoefenden op uitklaringen en werkgelegenheid.

Voor de periode 1873-1886 was het parallel lopen van schepelingen en uitklaringen afhankelijk van het aantal zeilschepen. Aangezien de grote veranderingen met betrekking tot de stoomvaart op dat moment nog in het verschiet lagen, mogen we aannemen dat ook vóór 1873 deze zeilvloot van beslissende betekenis voor de aanmonstering is geweest. De hierboven genoemde parallel kan tot aan het begin van de negentiende eeuw doorgetrokken worden, ondanks het feit dat er geen statistisch materiaal over schepelingen voorhanden is. De streepjeslijn in grafiek 3b stelt deze geëxtrapoleerde parallel voor en geeft voor de negentiende eeuw dus een continue werkgelegenheidsbeeld. Een dusdanige veronderstelling voor een periode die bijna driekwart eeuw beslaat, is zonder contrôlemiddelen een riscante onderneming. Op een aantal manieren kan, onafhankelijk van elkaar, de juistheid van de geëxtrapoleerde cijfers worden aangetoond.

Op dezelfde wijze als boven in nationaal perspectief is gedaan, kunnen voor de diverse havensteden uit de statistieken dezelfde reeksen tegen elkaar worden afgezet. Zodoende wordt op dezelfde manier de aanmonstering van schepelingen gekoppeld aan het aantal uitklaringen dat in de betreffende haven heeft plaatsgehad. De uitklaringen zijn bekend vanaf 1846, het aantal aangenomen schepelingen vanaf 1873. Mutatis mutandis geldt per havenstad dezelfde mate van gelijkvormigheid tussen beide elementen als voor Nederland als geheel is vastgesteld: het totaal is de som der

delen. Dit geldt ook voor de parallel doorgetrokken cijfers voor de schepelingen. Nu komen de gegevens uit de monsterrollen en signalementen te pas. Zo kunnen de geconstrueerde aanmonsteringscijfers voor Amsterdam en Dordrecht op hun juistheid getoetst worden. De stippellijnen in grafiek 4B en 4D geven aan hoe groot de respectievelijke aanmonsteringen zijn geweest; de omcirkelde punten zijn de werkelijke gegevens. Kwalitatieve verschillen tussen de havensteden in recruiteringsmethoden of vaargebieden verstoren de gestelde getalsmatige parallel tussen uitklaring en aangemonsterde schepelingen niet. Per havenstad of per regio kunnen naar analogie van Amsterdam en Dordrecht deze gegevens tegenover elkaar worden geplaatst. Vooropgesteld dat er, ter contrôle van de geconstrueerde cijfers, gegevens uit monsterrollen of signalementen aanwezig zijn. Ervan uitgaande, dat deze methode zo voor de havens bruikbare gegevens oplevert omtrent de werkgelegenheid, zal het Nederlandse totaal, dat op dezelfde wijze tot stand is gekomen en bovendien de optelsom is van alle havens, ook op dezelfde manier bruikbaar zijn.

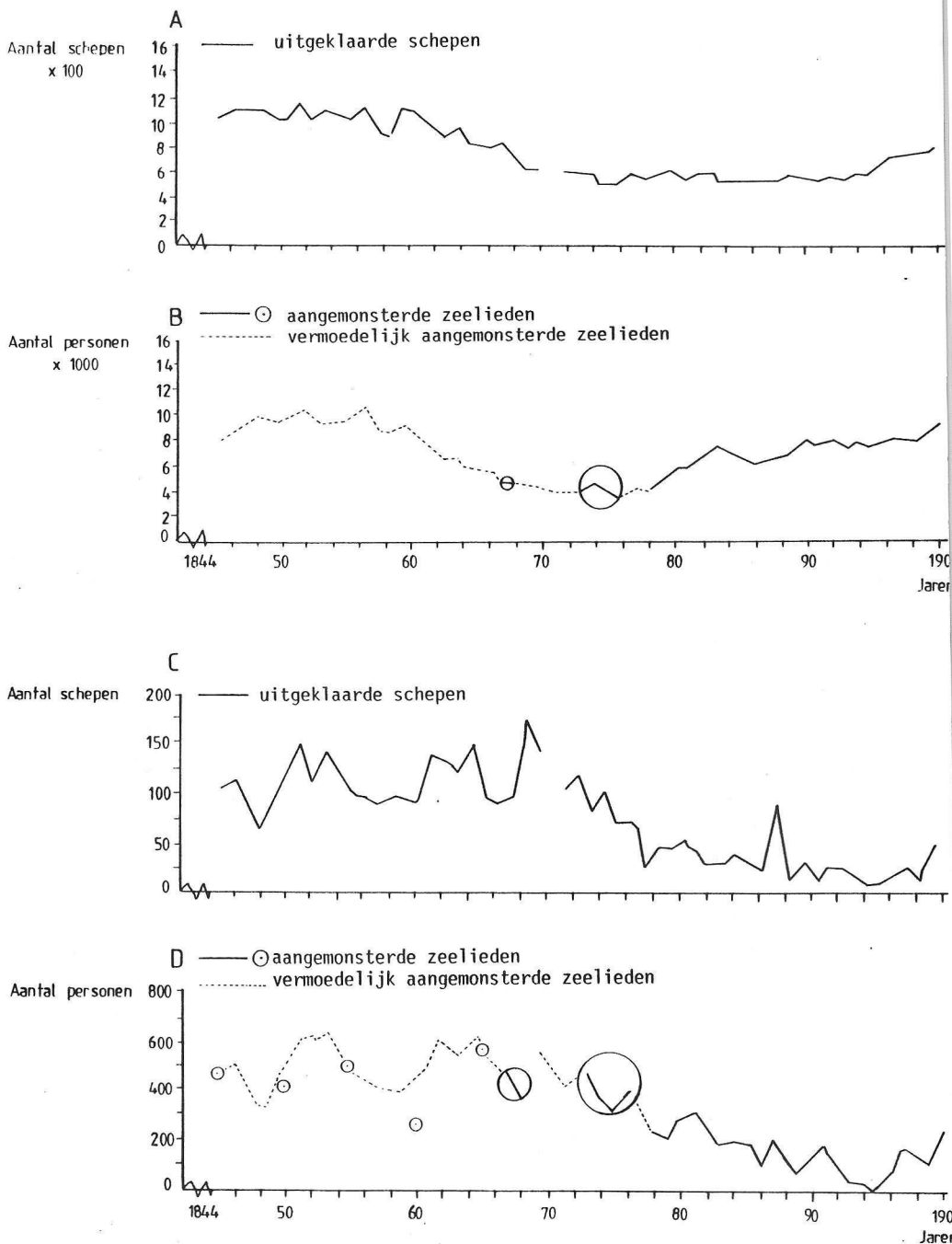
Een ander contrôlemogelijkheid of eigenlijk meer een contrôlepunt wordt aangereikt door Drieling, die in 1827 een beeld van de toestand der koopvaardijvloot en de bemanning daarvan schetste:

	<u>schepen</u>	<u>oude tonnen</u>
schepen boven 100 ton	834	166024
schepen onder 100 ton	1936	114898
totaal	2770	280922 (=621961 m ³)

Deze vloot van 2770 schepen werd bemand met 17025 man. Drieling noemde deze 17025 zeelieden 'de bemanning van onze koopvaardijvloot'⁴³. Hij gaat daarbij uit van officiële Franse en Engelse gegevens, die op in- en uitklaringen zijn gebaseerd. Dit is dezelfde rekenmethode als later het ministerie van Financiën zou gaan toepassen in zijn statistiek van de in-, uit- en doorvoer. Door het tellen van het aantal zeelieden elke keer als ze in- en uitklaarden, respectievelijk in een buitenlandse of Nederlandse haven, wordt in feite het aantal aanmonsteringen geteld. Ook bij het aantal schepen moet een kanttekening worden geplaatst. Drieling onderkent het verschil in sterkte en aantal uitklaringen en vermeldt, dat hij dubbeltellingen heeft willen voorkomen. Dat is hem slechts in 190 gevallen gelukt.

In het betreffende jaar 1827 werden er 2960 schepen uitgeklaard, waardoor het gemiddelde uitklaringen per schip op basis van Drielings cijfer 1.07 zou bedragen, terwijl dit cijfer in werkelijkheid véél hoger ligt.

Reconstructie van het aantal aangemonsterde schepelingen te Amsterdam



Bovendien geeft Brugmans een sterkte voor de koopvaardijvloot in 1824 van + 1097 schepen⁴⁴. In dit geval moeten er in een tijdsbestek van drie jaar ruim 1600 schepen zijn gebouwd; een getal, dat zelfs in de hausseperiode 1850-1857 zeker niet gehaald werd. Overigens bereikte in 1858 de omvang van de Nederlandse koopvaardijvloot ten gevolge van deze hausse, die zich ook in de scheepsbouw voordeed, een negentiende-eeuws hoogtepunt met 2438 schepen, wat nog onder het cijfer van Drieling ligt. Zijn totaalstelling kan dan ook beter als onvolledige in- en uitklaring beschouwd worden en het aantal zeelieden als aanmonsteringen. In dat geval komt dit contrôlepunt goed overeen met het op bovengenoemde wijze geschetste beeld der aanmonsteringen.

Door de bronnen, statistieken en verspreide gegevens uit de literatuur op een dergelijke wijze te combineren ontstaat er een duidelijk beeld van de werkgelegenheid ter koopvaardij gedurende de negentiende eeuw. Een beeld, dat weliswaar niet tot in de kleinste details terug te voeren is op exacte gegevens, maar toch in grote lijnen een goede indruk geeft van deze werkgelegenheid en bovendien als basis kan dienen voor verder onderzoek.

HANS WIJN

BIJLAGEN

In de bijlagen I t/m III is al het cijfermateriaal bij elkaar gezet, op basis waarvan de grafieken 1 t/m 4 zijn samengesteld. De kolommen in de bijlagen zijn alle op dezelfde manier gegroepeerd zodat ze per stad en voor het land een indruk geven van het aan- en vooral het afwezige cijfermateriaal uit de bronnen, voorzover het althans hier gebruikt is. Zo is bijvoorbeeld vanaf 1858 bekend hoe de koopvaardijvloeten per stad waren samengesteld uit de jaarlijkse lijsten van H. Sweijs, "Neêrlands vloot en reederijen" en soortgelijke publikaties. Omdat deze gegevens niet gebruikt zijn staan ze niet in de bijlagen vermeld.

Van de, door de departementen van financiën en waterstaat uitgegeven statistieken zijn alleen die gegevens gebruikt, die belangrijk bleken voor het schepelingen onderzoek.

Het meest complete beeld levert Nederland als geheel op; hiervan zijn de meeste en de vroegst gedateerde gegevens bekend. Het onderzoek heeft zich hierop geconcentreerd. Rotterdam komt er, wat dit soort gegevens betreft, het minst goed van af.

De betekenis van de kolommen is de volgende:

1. jaar
2. aantal in de vaart zijnde zeilschepen.
3. inhoud van alle zeilschepen in kubieke meters
4. aantal in de vaart zijnde stoomschepen
5. inhoud van alle stoomschepen in kubieke meters
6. koopvaardijvloot (zeil- en stoomschepen)
7. aantal aangemonsterde schepelingen
8. aantal uitgeklaarde Nederlandse schepen, geladen en in ballast, zowel zeil- als stoomschepen
9. inhoud van alle uitgeklaarde Nederlandse zeil- en stoomschepen, geladen en in ballast, in kubieke meters
10. aantal uitgeklaarde Nederlandse stoomschepen, geladen en in ballast
11. inhoud van alle uitgeklaarde Nederlandse stoomschepen, geladen en in ballast, in kubieke meters.

In 1850 werd er een verbeterde telling ingevoerd van de samenstelling van de koopvaardijvloot in Nederland (kolom 2 t/m 5). Tot aan dit tijdstip werd de stand van het voorafgaande jaar genomen en de bekende mutaties bij- of afgeschreven. Vanaf 1850 liet men alle schepen weg, waarvan de verleende zeebrieven niet verlengd waren, zodat alleen die schepen op de lijst stonden die in de afgelopen vier jaren voor het eerst een zeebrief hadden gekregen of een verlenging daarvan. Dit gaf niet onaanzienlijke veranderingen. In 1850 was men volgens de oude manier gekomen tot 2395 schepen met een inhoud van 224666 last. De nieuwe methode leverde een totaal op van 1793 schepen met 188711 last. Deze laatste opgave is in de bijlage opgenomen. Het is niet aan te nemen dat het verschil tussen 1850 en 1849 in één jaar is ontstaan, maar dat de gegevens van 1846 af allemaal te hoog zijn. Daarom is in grafiek 2 de koopvaardijvloot pas vanaf 1850 in beeld gebracht en zijn de geflatteerde jaren daarvoor weggelaten.

In 1875 werd er een wet aangenomen (3 juni 1875, stbl. 101), die in werking trad op 1 januari 1876. Deze wet voorzag onder meer in een methode van scheepsmeting die internationaal in gebruik was: het Moorsom-systeem. Hierdoor werden de hinderlijke verschillen met het buitenland voortaan vermeden. Er werd een nieuwe tonnenmaat ingevoerd, de registerton van 2,83 kubieke meter (100 kubieke voet in Engeland meet 2,83 kubieke meter). De oude tonnenmaat die in ons land lange tijd in gebruik was geweest, mat 2,214 kubieke meter. Bovendien werd de inhoud van een schip voortaan ook uitgedrukt in kubieke meters. Om aan al deze

meetproblemen in het onderhavige onderzoek een einde te maken, heb ik alle inhoudsmaten omgerekend in kubieke meters, om onderlinge vergelijking mogelijk te maken. De volgende verhoudingen zijn daarbij in acht genomen:

1 last	= 1,89 oude ton
1 oude ton	= 2,214 kubieke meter
1 registerton	= 2,83 kubieke meter.

In 1876 blijkt het aantal schepen waaruit de Nederlandse koopvaardijvloot bestond wederom fors te zijn gedaald. Afgezien van de reeds bestaande neergaande trend, is dit toch een te grote sprong. Grafiek 2 vertoont in het verloop van het totaal aantal schepen en in het totaal aantal zeilschepen een piek in 1875, die niet verklaarbaar is door bijvoorbeeld hernieuwde aanbouw of verhoogde aankoopactiviteiten. Naar aanleiding van de nieuw ingevoerde meetwijze had men de schepen opnieuw geteld aan de hand van de afgegeven of vernieuwde zeebrieven gedurende de vier voorafgaande jaren. Alle schepen die in die periode op een of andere wijze in het ongereede waren geraakt werden zodoende opgespoord en van de lijst afgevoerd. 1876 geeft dus de werkelijke situatie weer en de 'piek' van 1875 is derhalve het gevolg van onzorgvuldig tellen.

BIJLAGE I NEDERLAND

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1813										
14	1000				1000					
15										
16										
17										
18										
19										
20										
21										
22										
23										
24	1097	289570	-		1097					
25						17000				
26					1176					
27							2960	602331		
28							3261	675938		
29					1346		2906	628364		
30							2943	663955		
31							2133	518359		
32							2423	574896		
33							1863	425734		
34							2539	641125		
35							2563	643067		
36							2500	638396		
37							2720	725042		
38							2799	754958		
39							2983	839796		
40							2813	811756		
41							2826	807963		
42							2785	854442		
43							2741	842378		
44							2852	870150		
45							3161	960282		
46	1931	790632	5	3468	1936		3412	971100	113	90851
47	2055	822263	6	4134	2061		3381	1040294	89	76723
48	2130	854685	6	4134	2136		3537	1022817	122	89266
49	2300	897632	10	6980	2310		3627	1049588	166	100008
50	1781	822784	12	7682	1793		3452	1061783	206	120981
51	1846	874164	12	7724	1860		3522	1146491	240	138620
52	1958	930863	13	8264	1971		3617	1236038	308	175594
53	2022	993286	15	9314	2037		3383	1181138	353	195972
54	2139	1075304	17	10593	2156		3883	1278157	450	252216
55	2210	1142326	20	12276	2230		4020	1378124	478	261085
56	2312	1219677	31	21816	2343		3767	1463876	641	365079
57	2388	1271677	40	27829	2428		3975	1562007	712	411777
58	2397	1271110	41	28606	2436		3695	1462477	683	411626
59	2364	1249015	42	30001	2406		3485	1272392	629	375266
60	2315	1202910	42	28759	2361		4113	1524423	646	389894
61	2292	1170442	40	27223	2332		4102	1514382	629	391043
62	2251	1133173	38	26437	2289		3882	1496285	610	396316
63	2191	1100198	40	29277	2231		3749	1446651	603	415036
64	2184	1102795	43	33187	2227		4024	1574269	603	428592
65	2161	1095507	42	31525	2203		3668	1519018	615	440014
66	2135	1096113	43	33860	2176		3337	1346058	544	397156
67	2111	1086622	47	43296	2159		3367	1386045	509	365996
68	2070	1073063	46	46352	2116		3343	1423030	554	404876
69	2012	1057653	46	47217	2058		3147	1433815	607	451494
70	1933	1050461	51	55221	1984		3002	1459265	650	502923

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
71	1842	1014618	59	76666	1901		-	-	-	-
72	1765	995673	66	97017	1855		3118	1658625	721	633564
73	1731	969600	73	126766	1804	16730	2774	1695370	733	698140
74	1747	976106	80	137417	1827	15838	2660	1712989	714	747818
75	1749	995629	86	170095	1835	15149	2564	1875672	839	1016578
76	1702	801974	84	162857	1786	15506	2716	2158710	925	1146870
77						14444	2715	2314842	1067	1322606
78						14406	2574	2587731	1163	1688273
79						13604	2446	2764617	1146	1942595
80	917	746801	79	162234	996	15094	2584	3003843	1128	2027707
81	802	658887	78	204396	880	15008	2411	2892686	1104	2104265
82	751	615602	86	241321	837	16228	2566	3239378	1185	2316458
83	701	587473	96	288008	797	15818	2405	3289450	1185	2465117
84	673	560302	107	311441	780	15076	2261	3246709	1209	2555605
85	634	550003	106	306833	740	14576	2465	3539129	1488	2904560
86	596	507010	106	308402	702	13420	2341	3446382	1489	2973309
87	516	440430	105	284927	621	15097	2645	4150007	1734	3567297
88	502	396675	107	297851	609	15139	2775	4548443	1905	4007134
89	500	388003	110	311170	610	17302	2666	4468793	1920	3972275
90	500	359974	118	363686	618	17855	2613	4400004	1813	3986011
91	478	369904	143	457306	621	19759	2609	4747729	1879	4290436
92	447	349206	150	479314	597	20184	2751	5120576	2048	4761142
93	442	335139	154	499097	596	20949	2755	5168330	2123	4878802
94	424	313203	157	519624	581	20856	2894	5369571	2184	5021464
95	405	289739	162	532619	567	18397	2635	5214766	2145	4909441
96	440	278887	172	555816	612	20601	2956	5719774	2379	5457640
97	441	269400	171	568510	612	20460	3010	5942846	2449	5676024
98	429	249918	176	605374	605	20660	2988	6217118	2477	5981940
99	432	238543	192	667961	624	22139	3165	6619034	2714	6394728
1900	425	222134	213	759657	638	24811	3390	6781557	2857	6558782

BIJLAGE II AMSTERDAM

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
1813								
14								
15								
16								
17								
18								
19								
20								
21						2982		
22						2982		
23								
24								
25								
26								
27								
28								
29								
30								
31								
32								
33								
34								
35								
36								
37						4288		
38								
39								
40								
41								
42								
43								
44								
45								
46							1054	434495
47							1105	452458
48							1122	413234
49							1111	408892
50							1062	399985
51							1027	422982
52							1164	469631
53							1019	421326
54							1096	433306
55							1059	458437
56							1031	509158
57							1122	551682
58					380		946	480586
59							905	388813
60							1128	518552
61							1055	547318
62							947	475545
63							882	442266
64							961	465190
65							853	444754
66							832	441427
67						4604	853	463368

6E						4743	734	45530F
6E							63E	436432
7D							624	420945
71							-	-
72							613	478874
73						4064	597	448631
74						4711	583	462818
75						4042	503	421182
7E						3553	519	489951
77	15E	199F4D	4E	13D23E	20E		5E3	860474
7E						398D	554	631172
79						528E	572	714673
8D						631E	61E	789811
81						64D0	54D	771051
82						7557	592	95256D
83						8055	58D	104352D
84						767D	52E	986172
85						7191	54E	9950D5
8E						6432	529	984887
87						6413	537	962915
88						6852	53E	1052123
8E						7321	58C	1085211
9D						8311	562	1135467
91						7839	52E	112649E
92						8276	555	1241898
93						7597	542	1168211
94						8017	561	1310484
95						7777	579	1295783
96						7956	682	1471173
97						8278	731	1549541
98						8023	724	1539892
99						8624	732	1587549
19D0						9628	794	1618D43

BIJLAGE III DORDRECHT

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
1813								
14								
15								
16						247		
17								
18								
19								
20						165		
21								
22						141		
23								
24								
25								
26						259		
27								
28								
29								
30						492		
31								
32								
33								
34								
35						307		
36								
37								
38						620		
39						283		
40						709		
41								
42								
43								
44								
45						457		
46							107	43823
47							112	40022
48							81	38988
49							65	29227
50						417	100	49735
51							122	56865
52							151	72450
53							114	58301
54							140	63838
55						506	123	52664
56							105	55493
57							97	56842
58							89	49522
59							95	36010
60						269	95	39057
61							81	31954
62							142	68572
63							132	70684
64							127	70234
65						559	149	83859
66							94	33307
67						461	84	37693
68						365	102	39351
69							174	81811
70							140	87441

71								
72						110	67166	
73					460	120	65089	
74					352	82	46657	
75					320	106	63508	
76					380	73	44729	
77	17	18522	1	812	16	-	45013	
78						234	27	12418
79						206	47	27076
80						283	47	34794
81						308	54	44596
82						240	42	36468
83						187	30	26113
84						198	32	26601
85						188	42	33120
86						101	30	23182
87						190	26	43981
88						103	95	43372
89						62	10	16126
90						130	33	29563
91						173	13	28454
92						94	27	29319
93						46	26	13018
94						37	15	10450
95						3	8	1529
96						55	10	19831
97						169	17	54896
98						150	29	39173
99						113	16	26194
1900						241	47	44226

BIJLAGE IV BEREKENING VAN HET AANTAL UITKLARINGEN PER SCHIP IN DE NEGENTIENDE
 EEUW

Het schip is de verbindende schakel tussen aanmonstering en uitklaring. Aangezien de grootte van de bemanning van een schip gedurende de zeiltijd slechts afhankelijk was van het type, mogen we binnen deze typering een vaste relatie aannemen tussen aanmonstering en uitklaring.

De samenstelling van de koopvaardijvloot was voortdurend aan veranderingen onderhevig. Ongelukken, sloop en verkoop werden aangevuld door nieuwbouw en aankopen uit het buitenland. Over een lange periode bekeken is deze samenstelling ook een vast gegeven, waar slechts zeer geleidelijk grote verschuivingen in optraden.

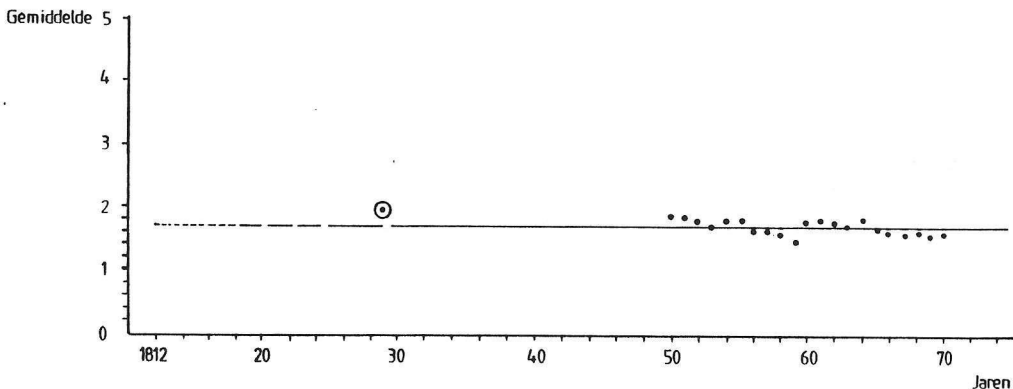
Voor een aantal jaren in de zeiltijd is het aantal uitklaringen per schip per jaar berekend, op basis waarvan een "gemiddelde voor de zeiltijd" is vastgesteld.

In grafiek 5 is dit gemiddelde cijfer voor de periode 1850-1870 in beeld gebracht evenals het gemiddelde voor de gehele zeiltijd. Wederom is er gelukkig een contrôlepunt. In 1829 werden er volgens de SHSKN 2906 schepen uitgeklaard en volgens een opgave van Everzwijn bestond de Nederlandse koopvaardijvloot uit 1346 schepen⁴⁵. Het gemiddelde bedraagt 2,1 en is in de grafiek omcirkeld. De lijn die het gemiddelde voor de zeiltijd aangeeft is gedeeltelijk gestippeld en gestreept weergegeven, omdat er voor die betreffende tijd, vóór 1830, geen contrôlemogelijkheden meer zijn en het berekende gemiddelde wellicht iets hoger kan uitvallen. Dit is in 1829 al het geval.

GRAFIEK 5

Jaarlijks aantal uitklaringen per schip voor de periode 1850-1870.

----- gemiddeld aantal uitklaringen per schip voor de "zeiltijd".



NOTEN:

- 1 J.R. Bruijn, "Zeevarenden", Maritieme geschiedenis der Nederlanden (MGN), (4 delen, Bussum 1977), III. Zie ook: bibliografie III, zeevarenden, 405.
- 2 I.J. Brugmans, Paardekracht en mensenmacht. Sociaal-economische geschiedenis van Nederland van 1795 tot 1940 ('s-Gravenhage 1961) deel I, passim.
- 3 Dit was het oordeel van diegenen die toentertijd aan de wieg van het herstel van Nederland stonden. Zie I.J. Brugmans, Paardekracht, 33 ev., 88 89 90 91.
- 4 Statistiek van de zeescheepvaart (SZS) 1900, deel I, C, bemanning, staat XII.
- 5 G. Teitler, "Zeevarenden", MGN IV, 100 ev.
- 6 G. Geradts en T. Nijenhuis, "Een sleep van fusies" in De Volkskrant 10-1-1981. Zie ook: De Volkskrant 11-11-1980.
- 7 F.J.A. Broeze, De stad Schiedam. De Schiedamse scheepsrederij en de Nederlandse vaart op Oost-Indië omstreeks 1840 ('s-Gravenhage 1978) hoofdstuk 2, 4.
- 8 Gemeente Archief Amsterdam (GAA), Persoonlijke Archieven (PA) 38 waterschout, nummers 116-155 (monsterrollen en signalementen).
- 9 Gemeente Archief Dordrecht (GAD), inventarisnummer 12, archief van de waterschout.
- 10 P.C. Gijsbers en N. Kolff, vijfjaarlijkse steekproef in de Dordtse monsterrollen 1977, niet gepubliceerd.
- 11 S. Kleerekoper, De Nederlandse Zeescheepvaartstatistiek (Amsterdam 1923) hoofdstuk 1.
- 12 J.A. de Jonge, De industrialisatie van Nederland tussen 1850 en 1914 (Amsterdam 1968) hoofdstuk 2,3, pagina 13 e.v.
- 13 S. Kleerekoper, Statistiek 31,32.
- 14 De statistiek der scheepvaart (SdS) is in de universiteitsbibliotheek aanwezig vanaf 1884 tot 1897 en op het Centraal Bureau voor de statistiek (CBS) de volledige serie met uitzondering van het beginjaar 1877. Bij navraag bleek dit deel wel te bestaan, maar helaas zoekgeraakt te zijn. Vandaar dat in diverse tabellen en bijlagen de gegevens uit dit jaar ontbreken.
- 15 J.A. de Jonge, Industrialisatie, hoofdstuk 2. S. Kleerekoper, Statistiek.
- 16 zie voor het onderscheid tussen schipper, kapitein en gezagvoerder: P.J. van Herwerden, De Groninger zeevaart in de tweede helft der negentiende eeuw (Arnhem 1969) ,67. Hier is verder geen onderscheid gemaakt.
- 17 H. Sweijts, Neêrlands vloot en rederijen (vanaf 1858) GAA, PA 646, collectie

- Bienfait, nr. 119-155, scheepszaken. Een voorbeeld van zo'n kapitein die steeds 'bevorderd' werd naar een groter schip is kapitein M. de Wijn (367A/745A) in dienst van de rederij L. Bienfait & Soon te Amsterdam, die achter-eenvolgens de schepen fregat 'Vier Gebroeders', fregat 'Lodewijk Antonie' en de nieuwe ijzeren clipper 'California' onder zijn commando heeft gehad.
- 18 GAA, PA 646, collectie Bienfait, nr. 171-192. Bij rederij Louis Bienfait & Soon verdiende de kapitein altijd f100,- per maand gedurende de gehele periode dat hij schepen uitreedde, ongeacht de grootte van het schip en ongeacht of het uitgerust zou worden met hulpstoomvermogen.
- 19 J.R. Bruijn, Het gelag der zeelieden, Leiden 1978.
J.R. Bruijn, "Zeevarenden", MGN III, 167 ev.
F.J.A. Broeze, Schiedam, 142 ev.
- 20 J.R. Bruijn, Gelag, passim.
- 21 I.J. Brugmans, Paardekracht, 417.
G. Tietler, "Zeevarenden", MGN IV, 125.
- 22 F.J.A. Broeze, Schiedam, 50.
"Verslag enquêtecommissie", Handelingen, zitting tweede kamer 1874-1875, bijlage 7-1, pagina 17.
- 23 GAA, PA 502, havenmeester 1834-1939.
P.D.J. van Iterson, "Havens", MGN III.76.
- 24 SHSKN 1847-1876
SIUD 1877-1916
SdS 1884-1897
SZS 1898-1930
- 25 J.A. de Jonge, Industrialisatie, 13.
- 26 Ibidem, 132.
- 27 J.R. Bruijn, "Zeevarenden", MGN III, 156, 158-161.
G. Teitler, "Zeevarenden", MGN IV, 100-110.
F.J.A. Broeze, Schiedam, 146-150.
D. van Ketwich, "Over de bemanning onzer koopvaardijvloot met Nederlandsche zeelieden", De zee, 1 (1879).
P.J. van Herwerden, Groninger zeevaart, enz.
- 28 J.A. Drieling, Bijdragen tot een vergelijkend overzicht van Nederlands zeevaart en handel (Den Haag-Amsterdam 1829) 10 ev.
- 29 I.J. Brugmans, Paardekracht, 41.
- 30 P.A.A. van Mechelen, Zeevaart en zeehandel van Rotterdam 1813-1830 (Rotterdam 1829, pagina 227 ev., bijlagen.
- 31 F.J.A. Broeze, Schiedam, 2 ev.
- 32 W.G.D. Murray, Scheepsbouw in stormpolder 1685-1945 (Rotterdam 1949) 43.
- 32 W. van Houten, De Nederlandsche Handel-Maatschappij, haar bestaan en werking in verband met den algemeenen handel beschouwd (Rotterdam 1837).
- 33 F.J.A. Broeze, Schiedam, 6 ev.
W.G.D. Murray, Stormpolder, 44.
- 34 J.A. de Jonge, Industrialisatie, Hoofdstuk 2.
- 35 Grafiek 1 is gebaseerd op bijlage I.
- 36 J.H. Wijnand (ed.), Het schiprijck Amsterdam (Amsterdam 1946) 19.
I.J. Brugmans, Paardekracht, 89.
W.M.F. Mansvelt, Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij, 1824-1924 (2 delen, Haarlem 1924) I, 146.
J.C.A. Everwijn, Beschrijving van handel en nijverheid in Nederland (3 delen, 's-Gravenhage 1912) I, 70 ev.
- 37 F.J.A. Broeze, Schiedam, 10 ev.
- 38 Berekening en controle van het gemiddeld aantal uitklaringen per schip per jaar voor de 'zeiltijd' in de negentiende eeuw, alsmede deze gemiddelden voor de overgangperiode naar de 'stoomtijd', worden gegeven in bijlage IV.
- 39 W.M.F. Mansvelt, NHM II, 131, 134.
J.A. de Jonge, Industrialisatie, 132 ev.
- 40 Ibidem, 135, 136. De Jonge brengt echter geen scheiding aan tussen het aantal schepen wat tussen 1857 en 1868 verdwenen is en de soort schepen tussen 1868 en 1873, zoals dat mijns inziens wel heeft plaatsgevonden.
- 41 J.A. de Jonge, Industrialisatie, 142 ev.

"Verslag enquêtecommissie", Handelingen, zitting Tweede Kamer 1874-1875,
bijlage 7-2 (getuigenverhoor) 42, 56, 72.

W.M.F. Mansvelt, NHM II, 336.

H. Reuchlin, Zeil strijken-stoom op (Rotterdam 1975) 58.

42 SIUD 1877-1916

SdS 1884-1897

SZS 1898-1930, zie ook bijlagen I t/m III.

43 J.A. Drieling, Bijdragen, 28 ev.

44 I.J. Brugmans, Paardekracht, 89.

45 J.C.A. Everwijn, Beschrijving, I, 70. Zie ook bijlage I.