



Universiteit
Leiden

The Netherlands

Vragen over de koopvaardij. De 'Enquête omtrent den toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot' uit 1874 en de achteruitgang van de handelsvloot

Gaastra, F.S.

Citation

Gaastra, F. S. (2004). *Vragen over de koopvaardij. De 'Enquête omtrent den toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot' uit 1874 en de achteruitgang van de handelsvloot*. Leiden: Universiteit Leiden. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4519>

Version: Not Applicable (or Unknown)
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4519>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Vragen over de koopvaardij

De 'Enquête omtrent den toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot' uit 1874 en de achteruitgang van de handelsvloot

Rede uitgesproken door

Prof. dr. Femme S. Gaastra

Bij de aanvaarding van het
ambt van hoogleraar
in de Zeegeschiedenis
aan de Universiteit Leiden
op vrijdag 20 februari 2004

Mijnheer de rector magnificus, zeer geachte aanwezigen,

‘In [het] oog [van de zeeman] is het stoomschip een wangedrocht. Een malgracieus lichaam met schoorsteenen en masten in verhouding tot de romp als bezemstokken. Niets is geproportioneerd. Het laat iedereen koud, zelfs de kostbare en comfortabele inrichting der kajuiten vindt hij dwaas en ondoelmatig. Op zee: overal kolenstof, passagiers, die alles vuil maken, in de weg lopen, immer dezelfde reizen. Hij voelt zich er niet ’t huis. ’t Is alles koud proza!’

‘Stel daartegenover het sierlijke gracieuze zeilschip. Vorm, romp, tuig, vooral onder zeil, zijn even zoovele harmonische lijnen. Het oog rust op alles met welgevallen.’¹

Het negentiende-eeuwse zeilschip en daarmee ook de geschiedenis van de zeilvaart in de periode dat de stoomvaart opkwam, heeft altijd tot de verbeelding gesproken en tot prachtige boeken geleid. Het recente boek van Ron de Vos over de geschiedenis van de Nederlandse clippers is er een overtuigend bewijs van.² Maar ook in eigen tijd, in de tweede helft van de negentiende eeuw, sprak, blijkens dit citaat van de oud-gezagvoerder Rovers, het zeilschip meer tot de verbeelding dan het stoomschip. Rovers schreef deze zinnen in een reactie op de parlementaire scheepvaart enquête van 1874.

Deze parlementaire enquête werd gehouden omdat kamerleden zich zorgen maakten over de achteruitgang van de Nederlandse handelsvloot, die flink terrein verloor op de buitenlandse concurrentie. Ik wil deze *Enquête* vanmiddag als uitgangspunt nemen voor een beschouwing over de ontwikkeling van de Nederlandse koopvaardij in het midden van de negentiende eeuw. Het gaat mij daarbij niet zozeer om de vraag welke gevolgen de enquête heeft gehad voor het overheidsbeleid ten aanzien van de koopvaardij, maar om de vraag naar de oorzaken van die achteruitgang. Wat heeft de *Enquête* ons daarover te zeggen?

Een Enquête vol somberheid

De *Enquête* was niet geheel zonder slag of stoot tot stand gekomen. In maart 1873 had het liberale kamerlid J.P.R. Tak van Poortvliet met een vijftal medestanders daartoe een initiatiefvoorstel ingediend. In navolging van Engeland, Frankrijk en de Verenigde Staten zou ook het parlement in Nederland moeten onderzoeken waarom het de koopvaardij zo slecht ging. Op 3 maart 1874 ging de Tweede Kamer tenslotte akkoord – met vijftig tegen dertien stemmen. Toen waren ook de problemen rond de samenstelling van de commissie opgelost. Ch.F.J. de Mirandolle werd voorzitter, Tak van Poortvliet zelf rapporteur. De Mirandolle behoorde net als de Zeeuw Tak van Poortvliet tot de liberale richting, hij wordt gekenschetst als een ‘lange, tengere man, die zich nooit versprak en tamelijk onverstoorbaar was’, eigenschappen die voor het voorzitterschap van de commissie niet onhandig waren.³ Overige leden werden de

bekende liberalen S. van Houten en Donald baron Mackay en voorts H.A. Insinger, E.H. 's Jacob en de oud marine-officier G. Fabius. De drie laatstgenoemden behoorden tot de conservatieve richting. Het eerste verhoor van de commissie vond plaats op maandag 3 augustus 1874, het laatste op donderdag 24 oktober van dat jaar. In dit tijdvak werden 83 personen gehoord, reders, cargadoors, scheepsbouwers, gezagvoerders, inspecteurs en vele andere vooraanstaande personen uit de scheepvaartwereld. Aan deze getuigen werden in totaal 8291 vragen gesteld en van hen werden dus even zovele antwoorden gekregen – ik zal ze hier niet allemaal behandelen. Op 17 maart 1875 leverde de commissie haar rapport af. Dat rapport bevat een samenvatting van het besprokene, een zeventiental aanbevelingen en de volledige verslagen van de verhoren.⁴

Het zijn deze verhoren die een uiterst boeiend beeld geven van de Nederlandse scheepvaart uit de tweede helft van de negentiende eeuw. Sterker nog, het omvangrijke boek laat zich werkelijk met rode oortjes lezen. Sommige indrukken, ik wil het geen conclusies noemen, dringen zich al snel op. Zeeuwen behoren, zo blijkt wel, tot het zuinige deel der natie, Groningers tot het zwijgzame. Duidelijk is te zien dat sommige verhoren stroef lopen, soms is sprake van ergernis of irritatie, dan weer van enthousiasme.

Het valt op dat er veel somberheid over de situatie is, uit de antwoorden van de getuigen spreekt weinig zelfvertrouwen. Er is veel mis gegaan in de jaren voor 1874, en er is nog steeds veel mis. De somberheid wordt nog eens gevoed door het feit dat in de verhoren de laatste vraag vrijwel steeds luidde, welke nu de oorzaken van de achteruitgang waren. De antwoorden op die vraag gaven aanleiding tot zwaarmoedige overpeinzingen, kritische beschouwingen en soms tot felle uitvallen.

Over één van de oorzaken die tot de achteruitgang in de scheepvaart hebben geleid, zijn – op een enkele uitzondering na – de getuigen het wel eens: de beschermingspolitiek van de *Nederlandsche Handel Maatschappij* (NHM) en de overheid had op het Nederlandse rederijwezen en scheepvaart een funeste invloed gehad.

Waarom dat oordeel? Om dat te kunnen begrijpen is het nodig om kort de voorgeschiedenis voorafgaand aan 1874 te schetsen.

Continuïteit bij herstel, groei en crisis

Een overzicht van die voorafgaande periode begint logischerwijs met het herstel van de scheepvaart na de Franse tijd. Die Franse periode, van 1795 tot 1813, had immers een vernietigende invloed op handel en scheepvaart uitgeoefend. Herstel na de Franse periode was geen eenvoudige zaak.

We zijn over de ontwikkelingen na 1813 goed ingelicht. Er is in de negentiende eeuw geen gebrek aan statistische gegevens en er staat ons werkelijk een hele rij studies ter beschikking, die de scheepvaart in deze periode tot onderwerp hebben. We kunnen bovendien terugvallen op de werken van Hurlings en Smits, die op een voorbeeldige

wijze de omvang en ontwikkeling van de Nederlandse dienstensector, en dus ook van de koopvaardij, in de periode van 1813 tot 1913 analyseren.⁵ We kunnen ons dus beperken tot het schetsen van enkele grove lijnen.

Na een eerste snelle ontwikkeling als reactie op de Franse tijd vertraagde de groei na 1820. De vaart op het nieuwe Nederlands-Indië was in de eerste jaren na 1816 van weinig betekenis. Men had de schepen niet meer, en de Engelsen hadden zich na de verovering van Java in 1811 tot 1816, toen zij Java weer overdroegen aan het Nederlands bestuur, een vaste plaats in de handel en scheepvaart tussen Europa en Java verworven. Pas na de oprichting van de *Nederlandsche Handel Maatschappij* in 1824 kwam hier verandering in. Een verandering die versneld werd door:

1. de instelling van het cultuurstelsel in 1830, dat de voor export bestemde agrarische opbrengsten van Java in het handen van het Gouvernement in Batavia bracht, en
2. het consignatiestelsel, dat ervoor zorgde dat de NHM deze producten verscheepte naar Nederland voor verkoop.

De NHM gebruikte daar Nederlandse schepen voor, en betaalde een riant, aanvaankelijk zelfs vorstelijke prijs. Bovendien werd de reders bij nieuwbouw een subsidie van circa tien procent van de bouwpreis toegezegd.

Gevolg van dat alles was, dat de vaart op Java een groot aandeel ging innemen in de totale Nederlandse scheepvaart – omstreeks 1850 zou bijna de helft van de capaciteit van de Nederlandse vloot in de koloniale vaart zijn ingezet.⁶ Gevolg was ook dat reders zich, aangemoedigd door bouwpremies en de zekerheid van hoge bevrachtingen, massaal stortten op deze vaart en in een hoog tempo nieuwe schepen aan de NHM aanboden.

Omstreeks 1840 overtrof het aanbod van scheepsruimte de vraag, en daarom werd, in 1841, een beurtlijst opgesteld. Deze lijst bestond uit alle 321 voor bevrachting beschikbare schepen van dat moment. Sommige rederijen nu lieten hun schepen maanden, ja soms meer dan een jaar, wachten tot deze volgens de lijst voor bevrachting aan bod kwamen. Maar andere, meer ondernemende reders stuurden hun schip in tussentijd voor eigen rekening uit, op een zogenaamde ‘tussenreis’.

Bij dit alles moet bedacht worden dat de vaart op Java nog steeds dezelfde kenmerken toonde als die uit de tijd van de VOC in de zeventiende en achttiende eeuw. Uitgaande lading was er weinig, de verdienste moest vooral komen uit de terugreis, wanneer de schepen met koffie, suiker en andere tropische producten beladen waren. Het feit dat de Nederlandse textiel industrie dankzij steun van de NHM haar producten in Java kon afzetten, veranderde daar weinig aan. Reders konden op de uitreis nog wel voordeel halen uit het transport van koloniale troepen en van passagiers – sommige schepen werden speciaal voor het vervoer van goedbetalende passagiers ingericht.

Hoewel er een sterke concentratie was op de scheepvaart op Java, betekende dat natuurlijk niet dat er geen ontwikkeling was daarbuiten. Het waren vooral de, wat Oderwald

in zijn klassieke studie over de zeilvaart noemt, ‘ondernemende kleine vaart mensen’, die daar voor dynamiek zorgden.⁷ Dit menstype trof men vooral in Groningen aan. De kleine vaart was overigens zo klein nog niet. Uit de *Enquête* blijkt dat tot de kleine vaart niet alleen alle Europese vaart, dus ook die naar de Middellandse Zee, gerekend werd, maar ook de Atlantische vaart: de routes naar Afrika, naar Noord Amerika en, en dat was een bestemming die in het midden van de eeuw aan betekenis won, naar Zuid-Amerika. Op die kleine vaart kom ik straks nog terug.

De crisis op de vrachtenmarkt na 1857 luidde voor de gehele Nederlandse scheepvaart een periode van achteruitgang in, met een dieptepunt in 1875, waarna voorzichtig herstel plaats vond. Cijfers - men treft ze bijna in alle studies aan - tonen de neergang. Het aantal rederijen nam af van 1190 in 1859 tot 662 in 1874, bijna een halvering. Het getal der schepen daalde in dezelfde periode van 2428 tot 1856, met 23 procent dus, terwijl de capaciteit van de vloot verminderde met vijftien procent. De cijfers geven aan, dat vooral kleinere rederijen met één schip en kapitein-eigenaars de vaart hadden gestaakt, en dat de handelsvloot de gemiddeld kleinere schepen verloor. Nu was de crisis op de vrachtenmarkt internationaal, maar het effect in Nederland was langduriger en de crisis greep dieper in dan in het buitenland. Het meest geciteerde bewijs van deze relatief sterke achteruitgang – ook in het rapport van de *Enquête* commissie genoemd – is wel het gegeven dat de Nederlandse koopvaardijvloot in 1850 nog de vierde plaats op de wereldranglijst innam, maar in 1873 was weggezakt naar de achtste.⁸

En wie niet alleen op cijfermateriaal wil terugvallen, die luistere naar de auteur S. Zeverijn, die in 1881 een brochure schreef over mogelijk herstel van de zeilvaart op Indië. Zeverijn, als hoofd van een belangrijk Bataviaas handelskantoor een man uit de praktijk, stelde dat ‘onze zeilvloot de laatste twintig jaren het leven van een’ teringlijder heeft geleid.’⁹

De *Enquête* viel dus nog een periode waarin deze patiënt al zo’n vijftien jaar ziek was. Nu had Zeverijn het over de zeilvloot. Die had het tegen het einde van de jaren zestig steeds moeilijker gekregen. Niet alleen werd de beurtlijst, die na 1851 was bijgesteld en uitgebreid, door de NHM in 1868 afgeschaft en werden bevrachtingen aanbesteed tegen de geldende marktprijzen, maar ook was door de openstelling van het Suez-kanaal in 1869 en door de verbeteringen aan de stoommachines de stoomvaart op Indië binnen bereik gekomen. Deze werd vanuit Nederland als eerste ter hand genomen door de in Amsterdam gevestigde Stoomvaart Maatschappij ‘Nederland’, spoedig volgden meer maatschappijen dit voorbeeld. Zeilvaartreders moesten zich dus niet slechts weren tegen buitenlandse concurrentie, maar ook tegen de opkomende stoomvaart. Deze geschiedenis, het zij nogmaals gezegd, is ook welbekend. Maar hadden de getuigen in de *Enquête* het bij het rechte eind door de door de NHM geboden bescherming aan de Nederlandse scheepvaart als schuldige aan te wijzen voor de geringe concurrentiekracht van de zeilreders? Het is een opvatting die ook volop in zowel de oudere als de meest recente literatuur is terug te vinden, maar die niet onweersproken is.

De bescherming van de NHM

W.M.F. Mansvelt, die in 1924 bij het honderdjarig bestaan van de NHM een dik gedenkboek schreef, heeft veel bijgedragen tot dit negatieve beeld. Hoeveel had de bescherming wel niet gekost? Volgens Mansvelt ruim tachtig miljoen gulden! En had de bescherming aan het doel beantwoord? Nee! Scheepseigenaren, groot geworden en verwend door de bescherming, waren niet in staat om de concurrentie met buitenlandse reders aan te gaan toen dat na afbraak van de protectie nodig was. De bescherming was, zo zegt Mansvelt, 'afgezwakt tot werkverschaffing'. Sterker nog, 'de protectie kwam neer op een middel om beunhazen, die hun reeds lang vrijgevangen schip als melkkoetje alleen voor de beurtvaart aanhielden, aan een bescheiden bestaan te helpen'.¹⁰

Het zijn opvattingen en argumenten die in vele studies over de Nederlandse scheepvaart in de negentiende eeuw terugkomen. Maar niet alleen in die werken. Ook Horlings en Smits verklaren de achteruitgang van de scheepvaart na 1860 grotendeels uit de nadelen waarmee de beschermingspolitiek van de NHM de maritieme sector had opgezadeld. En reeks van negatieve effecten zijn er te noemen, men vraagt zich af hoe kortzichtig de NHM directie en de daarachter staande beleidsmakers wel niet zijn geweest.

Ik som op:

1. De NHM had oude vermolmde structuren bestendigd, de minder efficiënte partenrederij was door dit stelsel begunstigd, de moderne naamloze vennootschappen kwamen er niet door van de grond.
2. De beurtlijst had inderdaad bouw van te kleine schepen bevorderd, tussen de beurten lagen schepen werkeloos in de havens.
3. Ook de trage overgang van zeil naar stoom in Nederland wordt door deze auteurs op het conto van de NHM geschreven.
4. Tenslotte werden door de NHM-politiek grote efficiënte schepen aan het Europese handelsverkeer onttrokken en werden investeringen in andere takken van zeevaart dan die op Java minder aantrekkelijk.¹¹

En zo kwam deze negatieve opvatting over de NHM terecht in de recente overzichtswerken over de Nederlandse economische geschiedenis in deze periode van Van Zanden en Van Riel, en van Michael Wintle.¹²

Er zijn tegenstemmen. Recht tegenover deze opvattingen staat de conclusie, die de maritiem historicus Frank Broeze trekt in zijn boek *De stad Schiedam en de Schiedamsche Scheepsrederij*, dat als dissertatie in 1978 hier, aan deze universiteit, werd verdedigd. Broeze concludeert 'dat de bevrachtingspolitiek van de NHM een bijzonder effectieve en economisch verantwoorde wijze was om de Nederlandse Oostindische vaart en de houten scheepsbouw te vestigen en in stand te houden'.¹³ Mansvelt maakte met zijn opmerkingen een karikatuur van de reders. Op belangrijke punten slaat de 'Mansvelt-doctrine' de plank mis. Zo weerlegt Broeze de opvatting dat de bescherming geleid had tot een vloot van te kleine en verouderde schepen. Pas na

1841 daalde de gemiddelde tonnage van nieuw gebouwde schepen op Nederlandse werven, voor 1840 was er internationaal gezien op dat punt geen achterstand. Het is zelfs de vraag of de gemiddelde capaciteit van Nederlandse schepen na 1841 achteruit ging. Gegevens van Horlings, in deze toch een onverdachte bron, wijzen op een voortdurende groei van de gemiddelde capaciteit van schepen op de intercontinentale routes van 1815 tot 1850: over deze hele periode zou de capaciteit zelfs verdubbeld zijn.¹⁴ Ook Griffiths is in zijn studie over de Nederlandse economie in het begin van de negentiende eeuw positiever gestemd. Hij meent dat de doelgerichte beschermingspolitiek voor zover het de scheepsbouw betreft goed heeft gewerkt en dat deze industrie zich daardoor na 1850, toen een liberaler politiek werd gevoerd, goed kon weren.¹⁵

Het is jammer dat noch Horlings, noch Smits in hun analyses ingaan op Broeze's opvatting. Het boek van Broeze ontbreekt in beide studies op de literatuurlijst. Het is in ieder geval duidelijk dat Broeze de zaak vanuit een ander perspectief bekijkt dan Horlings en Smits. Broeze gaat uit van de ondernemer, de reder. Horlings en Smits baseren zich op statistische en macro-economische gegevens en proberen verklaringen te vinden voor de waargenomen trends.

Boissevain in 'De Economist'

Om het vraagstuk op te lossen is het goed om de oorsprong van de negatieve opvatting over de NHM-bescherming nader te onderzoeken. Mansvelt en vele andere auteurs, maar ook getuigen in de *Enquête* refereren op dit punt steeds aan enkele belangrijke artikelen die de Amsterdamse reder Jan Boissevain in 1868 en 1869 in het tijdschrift *De Economist* schreef over deze materie. Boissevains politieke opvatting over overheidsbescherming van de scheepvaart is inderdaad ondubbelzinnig: of er in de moeilijke jaren voor de scheepvaart weer naar zo'n middel moest worden gegrepen? 'Nee', zo beantwoordde hij die vraag, dat zou 'geheel tegen mijn beginselen strijden'.¹⁶

Maar die opvatting verhinderde Boissevain niet om een genuanceerd beeld te schep-
pen van de gevolgen van de protectie van NHM. Die protectie kwam in 1868 tot een
einde. Onder welke omstandigheden betreden de Nederlandse rederijen nu het veld
van vrije competitie – zo is de vraag van Boissevain.

Deze concurrentie, zo begint Boissevain, moest worden aangegaan op een moment
dat de Nederlandse koopvaardij na de val van de vrachtenmarkt in 1858 een periode
van minder gunstige omstandigheden heeft doorgemaakt. Maar de tien jaar daaraan
voorafgaand, vanaf circa 1848, waren een periode van buitengewone bloei geweest.
Tal van factoren hadden tot die bloei bijgedragen. Allereerst waren door de aardappel-
ziekte in Europa omstreeks 1846 de graan- en rijstprijzen hoog opgelopen – de vraag
naar rijst bracht reders ertoe om eerder 'tussenreizen' naar Java te maken. In 1849
kwamen er nieuwe mogelijkheden voor Nederlandse reders door afschaffing van de
beperkende scheepvaartwetten in Engeland.

Het eerste gevolg van die afschaffing was het zoeken van wat Boissevain 'indirecte
retourvracht' noemt. Uitgaande vracht naar Azië werd in Engeland gevonden – steen-

kool. Het is enigszins paradoxaal dat de komst van de stoomvaart in Aziatische wateren, bijvoorbeeld in het verkeer tussen de eilanden van Nederlands-Indië, een oud probleem voor de zeilvloot verlichtte, het probleem van een tekort aan uitgaande vracht. De toenemende vraag naar steenkool in Azië, die door de hoogwaardige steenkool uit Engeland en Wales moest worden voldaan, zou lange tijd, ook na de opening van het Suezkanaal een belangrijke uitvracht voor Nederlandse zeilschepen vormen. Er waren meer factoren die de vraag naar scheepsruimte deed toenemen: goudvondsten, eerst in Californië en vervolgens ook Australië. Vooral die goudvondsten in Australië boden voor Nederlandse reders gouden kansen. De vaart op Australië had voor hen het grote voordeel dat ze gecombineerd kon worden met de Oostindische vaart. De migratie naar de nieuwe goudgebieden en de vraag naar vele Europese producten leidden tot een enorme stijging van de vrachtprijzen. Uitvrachten rezen van f 20 tot f 60 per last, zelfs de kleinste schepen maakten nog goede rekening. Boissevain toont met cijfers de betekenis van deze indirecte vaart aan: in 1850 vertrokken 49 van de 251 uitgaande schepen naar Java via een buitenlandse haven. Op het hoogtepunt van de Australië-vaart in 1853 voeren niet minder dan 239 van 332 schepen naar Java via indirecte weg, en van die 239 schepen zeilden er 144 via Liverpool naar Australië. Vervolgens bleef van 1854 tot 1858 de helft van het aantal uitreizen indirect.¹⁷ Tenslotte werd de hoogconjunctuur op de vrachtenmarkt nog eens bestendigd door de Krim Oorlog (1854-1856), die de vraag naar scheepsruimte tot ongekende hoogte opstuwde.

In al deze over elkaar buitende voordelen had, het zij voor alle duidelijkheid opgemerkt, de brave directie van de NHM geen hand gehad. Wel bood ook de NHM nog steeds via de bijgewerkte beurtlijst bescherming aan de reders, zij het lang niet zoveel als voorheen. De NHM verminderde juist haar vrachtprijs, van f 140 per last in 1848 naar f 110 per last in 1853. Boven dit bedrag gaf de NHM nog een premie, het zogenaamde 'kaplaken', van vijftien procent; deze premie werd in 1860 afgeschaft. Maar de regels bevoordeelden schepen tot 400 last – daarboven werd bij de vrachtprijs een reductie toegepast van vijf gulden per last.

Niet de NHM bevrachtingen maar de internationale vrachtenmarkt waren de drijvende kracht achter de expansie na 1848. Reders stortten zich vol overgave op de gunstige markt. Ook nieuwkomers stapten de rederijwereld binnen, waaronder heus niet alleen beunhazen of gelegenheidsreders, maar ook degelijke firma's als de Gebr. Goedkoop en Van Eeghen & Co.¹⁸ Het aantal zeilschepen voor de grote vaart steeg van 363 in 1850 tot 609 in 1860, het hoogtepunt in de negentiende eeuw.¹⁹ Uit alles blijkt dat Nederlandse reders niet te traag waren om gebruik te maken van nieuwe kansen en ontwikkelingen. Niet inertie of lusteloosheid, maar dynamiek, koortsachtige activiteit beheerste het rederijwezen in de jaren vijftig van de negentiende eeuw.

Deze hoogconjunctuur moest wel eens voor de val komen, en dat gebeurde in 1857. Het komt me voor dat de gunstige omstandigheden in de jaren 1848-1857 tot onverantwoorde uitbreiding van de vloot hebben geleid. Het negatieve effect van de NHM-

regels was daarbij maar van zeer beperkte betekenis, in zoverre dat de reders, door de conjunctuur opgejaagd bij hun expansie, toch nog vaak vasthielden aan de grens van 400 last, omdat die investering het meeste profijt beloofde. Dat is toch ook het enige negatieve aspect dat bij Boissevain aan te treffen is. Er zijn bij hem geen 'beunhazen' te vinden, geen woord over achteroverleunende, want door protectie beschermde reders.

Hoogconjunctuur en crisis in de 'kleine vaart'

Het argument dat het ondernemersgedrag tijdens de lange periode van hoogconjunctuur schadelijker is geweest voor de concurrentiekracht van de Nederlandse rederijen na 1858 dan de protectie van de NHM, wordt versterkt door het feit dat hetzelfde zich ook voordeed in de wereld van de 'ondernemende kleine vaart mensen'. En daar had de NHM in het geheel geen invloed op. Verhelderend is het verhoor van S. Stapert, als expert van het bureau Veritas belast met het keuren van schepen en in die hoedanigheid kenner van de Groninger scheepsbouw.

Stapert merkte op dat men in Groningen 'in den tijd van de ouden koffenbouw', 'zonder zich te storen aan deskundigen en aan hetgeen de waterweegbouwkunde leerde, praktisch en empirisch een zeer goed schip bouwde' voor de Europese vaart. Maar die oude, degelijke bouwwijze was verlaten na het wegvallen van de Engelse scheepvaartwetten en tijdens de Krim Oorlog, 'een schoon tijdperk voor de vrachtvaart'. Door die twee gebeurtenissen nam de Groninger vrachtvaart zeer toe: men zocht nieuwe vaargebieden, tot Brazilië toe. Er werd echter niet aan gedacht schepen te verbeteren en fijnere lijnen te geven. Zo kwamen de scheepsbouwers uit op 'schooners', niet anders dan koffen met platte spiegel. Men gunde zich de tijd niet om ze goed te bouwen. De schepen werden slechter, 'als in elkander gesmeten'. Haast was echter geboden, er was, 'dat zagen de grote houthandelaars en scheepsbouwers met helderen blik', in die dagen geld te verdienen – en dat deden zij ook, zegt Stapert.

Daarna werd beter gebouwd, al ging het, zo moest Stapert erkennen, na 1870 weer minder.²⁰

Stapert was de enige niet die uithaalde naar de kleine vaart vanuit provincie Groningen. De Amsterdamse reder en cargadoor L. Heymeriks stelde dat de 'liefhebberij voor de rederij door Groninger heeren bedorven was'. De wijze waarop geld voor rederijen bijeengebracht werd was 'allerellendigst'. Rederijen werden gevormd door leveranciers, die hun inkomsten voornamelijk verkregen door producten van minder kwaliteit aan de rederij te leveren. Voordien was het ook al niet veel beter geweest. Twintig jaar geleden wisten de Groninger boeren met hun geld geen raad. Verstand van effecten hadden ze niet, dus stopten ze hun geld maar in de rederijen. 'Maar al die schepen gaven geen rente. Volstrekt niet: al wat de boeren daarvan hadden was eene jaarlijksche partij te Winschoten of elders'.²¹ Schepen van slechte constructie, slecht uitgerust, in één woord treurige schepen, die onze roem zeer benadeeld hebben, zo oordeelde ook de Amsterdamse cargadoor Adriaan Bruinier.²²

Uiteraard kwamen ook Groningers zelf aan het woord voor de *Enquête*-commissie.

Het is een kenmerkend lijstje, zowel door de combinatie van beroepen als ook door de plaats van herkomst: G.H. Addens, houthandelaar en reder te Winschoterzijl, J.A. Hooites, scheepsbouwer, reder en burgemeester van Hoogezand, J. Romkes van der Goot, touwslager, zeilmaker en reder te Sappemeer, J.H. Meihuizen, houtkoper en scheepsreder uit Wildervank, C.M. Nap, advocaat, houthandelaar en reder te Groningen en D. Mulder, kassier en boekhouder van de rederijen te Winschoten.

Zij hielden zich ten aanzien van de kwaliteit van de Groningse rederijen en schepen begrijpelijkerwijs wat meer op de vlakte. Hooites zette uiteen, dat hij aan zijn redersactiviteiten niet veel verdiende, maar eigenlijk reder was geworden om zijn andere bedrijven – een zaagmolen, een zeil- en mastenmakerij, werven en een smederij aan de gang te houden. Hij had echter niet veel zin om iets van zijn verdiensten prijs te geven.²³

Romkes van der Goot gaf wel toe dat Groninger schepen geen beste naam hadden in het buitenland, 'en dat lag ook aan onszelven, omdat tijdens de Krim-oorlog iedereen kapitein moest worden die de pet maar scheef op het oor had.' Later tijdens het verhoor herhaalde Van der Goot nog eens dat de achteruitgang van de rederijen was ontstaan tijdens de Krim Oorlog: toen waren er slecht uitgeruste, slecht bemande en dure schepen aangebouwd.²⁴

Duidelijk wordt uit deze verhoren, dat er onderscheid was tussen die rederijen waarin de aandeelhouders beleggers waren, 'geldreders', en die waarin de leveranciers overheersten. De geldreders hadden zich na de débâcle van 1857 uit de voeten gemaakt. Kapiteins-eigenaars, vooral die uit de Groninger Veenkoloniën, hadden zich in veel gevallen zeer in de schulden gestoken. Vele van die schepen waren, aldus Stapert, tegen de hoge prijzen aan kapiteins opgedrongen.²⁵ Ook zij hadden het na 1857 vaak niet meer kunnen bolwerken, van de 1000 schepen uit de Veenkoloniën waren er wel 200 naar Friesland of Zeeland overgegaan, andere waren opgelegd. Of de cijfers kloppen is niet duidelijk, maar de trend was zeker juist. Zo blijkt dat acht van de tien schepen, die tussen 1859 en 1875 uit Workum werden gereed, uit Groningen afkomstig waren en al voor 1860 in deze provincie waren gebouwd.²⁶

Kortom, de voorspoed na 1849 had tot ongecontroleerde groei geleid. In 1850 waren er al tachtig, in 1860 zelfs honderd scheepswerven! In december 1857 stonden 125 schepen op stapel en in de stad Groningen moesten buiten de Noorderhaven, in het Reitdiep, voorzieningen worden aangebracht om de schepen te kunnen meren die daar getuigd moesten worden – dat kon bij de werven niet. Een ondernemingslust die grensde aan speculatiezucht.²⁷ De ineenstorting van de vrachtenmarkt in 1857 was desastreus.

Het is naar mijn opvatting hetzelfde patroon dat zich in de grote vaart had voorgedaan, maar dan heftiger, omdat de financiële basis van veel van deze rederijen veel zwakker was.

Er blijft echter nu nog wel een belangrijke vraag open. Als we, voortbouwend op de argumentatie van Broeze, die zich vooral richtte op de periode voor 1850, ook de

beschermingspolitiek van de NHM na 1850 van het negatieve oordeel willen ontdoen, hoe verklaren we dan dat zoveel reders en deskundigen in de verhooren, de een na de ander, voor de commissie verklaren dat die protectie zo nadelig heeft gewerkt? Het lijkt me dat daarbij vooral politieke overtuigingen een rol hebben gespeeld. Hoe minder de overheid zich met de scheepvaart bemoeit, hoe beter het is, is de teneur van vele getuigen. Politieke overtuiging won het van de historische analyse. De botsing tussen overtuiging en praktijk kwam ook naar voren in de kwestie rond de bescherming die de overheid bood aan de opkomende stoomvaart – een thema dat ik hier tot slot zal aansnijden.

Nieuwe bescherming voor stoomvaart?

Temidden van *principieel* negatieve oordelen over overheidsbescherming in de *Enquête* valt de opinie van de getuige P.E. Tegelberg nogal uit de toon. Tegelberg was directeur van de in 1870 opgerichte Maatschappij ‘Nederland’, en dus vertegenwoordiger van de in de literatuur zo geprezen nieuwe ontwikkeling: een moderne naamloze vennootschap, een onderneming bovendien, die zou uitgroeien tot een der voorname rederijen van het land, die model zou staan voor het nieuw elan in de scheepvaartwereld. Op de vraag van de voorzitter, of de ‘Nederland’ de geregelde vaart met stoomschepen op Indië zonder steun van de staat zou kunnen volhouden, gaf Tegelberg onomwonden aan, dat hij niet geloofde dat dat mogelijk was.²⁸ De overheidssteun aan de ‘Nederland’ was eerder al Stapert in het verkeerde keelgat geschoten. Die had op de vraag naar oorzaken van de achteruitgang van de scheepvaart geantwoord, dat die oorzaken toch alom bekend waren?

‘Het was een direct gevolg van de bescherming van vroeger, daarop moet men nooit meer terugkomen. Ik wijs op een begin van de bescherming met de kwade gevolgen daarvan, de clandestine, half indirecte bescherming aan de Maatschappij Nederland. Het bewijs dat de bescherming niet deugt, heeft deze maatschappij reeds geleverd, want ze heeft nog niets uitgedeeld, terwijl andere maatschappijen zonder bescherming, wel hebben uitgedeeld – maar het zit onzen handelsstand in het bloed om te monopoliseren en te beschermen.’²⁹

Het lijkt de bouwwereld wel. Het antwoord is toch ook kenmerkend voor wat in de *Enquête* op meer plaatsen te lezen valt: de grote, zonder enige onderbouwing geuite afkeer van overheidsbescherming. De uitval leverde Stapert een reprimande op van de voorzitter: ‘Laat u niet te ver voeren in hetgeen wij niet moeten doen, zeg wat we wel moeten doen.’³⁰

Ook anderen, zoals de Rotterdamse reder Decker, ergerden zich aan de bescherming die de ‘Nederland’ van de staat ontving.³¹

En volgens verwachting hekelden ook de financiers en directeuren van de met de ‘Nederland’ concurrerende Stoomvaart Maatschappij ‘Java’ de voorkeursbehandeling van de ‘Nederland’. Johan Schröder zette voor de commissie uiteen, hoe verwachting

van gouvernements-charters en vervoer van troepen hem ertoe hadden gebracht schepen voor de 'Java' te kopen. Met die gouvernementscharters was het misgelopen en tijdens zijn uiteenzetting wond hij zich steeds meer op: zijn schepen waren 'paria's' geworden, die bij het Nieuwe Diep gedwongen waren aan de 'Stenen Dam' te blijven liggen omdat ze niet aan de kade mochten aanmeren. 'Dat is geen aanmoediging, dat is fnuiking van de rederij!'

Ook dat liet de commissie niet zomaar over haar kant gaan. De voorzitter vroeg daarop of Schröder niet reder was geworden om te profiteren van de hoge vrachten die de Regering wilde betalen om troepen en goederen voor de strijd te Atjeh over te brengen. Met andere worden, had hij niet misbruik gemaakt van de situatie? Schröder erkende dat wel, maar hij wilde nog wel gezegd hebben, dat hij toekomst zag voor zijn stoombootrederij, mits 'nergens monopolie en volkomen gelijkstelling besta'.³²

Eerder al had de commissie de directeur Th. Scholl van de 'Java', gevraagd waarom zijn concurrent de 'Nederland' in tegenstelling tot de 'Java' nog geen dividend had uitgekeerd. Scholl wist het antwoord wel. De eerste schepen van de 'Nederland' waren gebouwd als voor de transatlantische vaart. Grote fraaie stoomschepen, daar niet van, maar te duur en te luxe voor de Indische vaart. 'Ik heb', zo legde Scholl uit, 'de *Holland* laten inrigten voor de passagiers, er aan denkende dat hij, die naar Indië gaat, Indisch wordt, en dat hij die terugkomt, Indisch is. Die mensen zijn gewoon te varen met een salon in het midden en aan weerszijden de hutten'.³³ De 'Java' was dan ook korte tijd een lastige concurrent voor de 'Nederland', omdat ze goedkoper passage bood: de prijs voor een overtocht was gesteld op f 600, terwijl de Nederland er f 900 voor vroeg. Toch hield de 'Java' de strijd niet lang vol, en na verloop van tijd nam de 'Nederland' haar schepen over.

Waaruit bestond nu de bescherming voor de 'Nederland'? De 'Nederland', opgericht met het oog op de opening van het Suezkanaal, die een snelle verbinding met stoomschepen mogelijk zou maken, trachtte van de NHM toezegging te verkrijgen voor voldoende lading. Tenslotte lukte dat en werd tot 1875, dus voor vijf jaar, bevrachting van gouvernementsproducten toegezegd. Verdere voordelen werden nog niet gegeven. Jan Boissevain, kreeg als directeur van de maatschappij van het ministerie van Koloniën in 1870 zelfs te horen: 'Soldaten krijgt ge in geen geval, zij moeten voor hunne gezondheid een lange zeereis maken, en daarom moeten ze per zeilschip blijven varen'.³⁴ Dat was natuurlijk onzin, en spoedig zou de Atjeh Oorlog snelle aanvoer van troepen nodig maken – vanaf 1873 gingen alle troepen al per stoomschip naar Indië.³⁵

Na 1875 profiteerde de 'Nederland' en later ook haar Rotterdamse tegenhanger, de Rotterdamse Lloyd, van contracten voor vervoer van mail en gouvernementspassagiers. Kennelijk was de praktijk sterker dan de leer. Het was overigens niet een exclusief Nederlandse politiek, ook in het buitenland profiteerden stoomvaartlijnen van dergelijke contracten.³⁶ In de commissie was deze afwijking van het leidende beginsel van onthouding van overheidssteun niet zonder slag of stoot gegaan. Een van de

zeventien aanbevelingen van de commissie luidde dat Nederlandse maatschappijen de voorkeur moesten krijgen bij het geven van mailcontracten – het was echter geen unanieme aanbeveling. Van Houten stemde er niet mee in.

Tot slot

Volgens velen heeft de *Enquête* een juiste diagnose gesteld van de achteruitgang. Op die diagnose hadden we het nodige aan te merken.

Ik besef heel goed dat er bij die aanmerking nog vele andere argumenten kunnen worden genoemd, die ik in dit bestek niet heb kunnen uitwerken. Was er toch ook niet veel meer vernieuwing in de scheepsbouw dan de vroegere literatuur ons wil doen geloven? Wat was de betekenis van de gebrekkige toegang tot de havens en van het gebrek aan uitvracht vanuit Nederland? De sterke groei na 1890 zou te danken zijn aan een verbetering van juist deze twee punten.³⁷ Voor die tijd zullen deze dus belemmerend gewerkt hebben. Dat lijkt me opnieuw een argument om de rol van NHM in het proces van neergang van geringe betekenis te achten.

De *Enquête* raakte aan veel meer thema's dan aan die van overheids-bescherming alleen. Zo kwamen de structuur van de rederijen, de opleiding en kwaliteit van de scheepsofficieren, problemen rond de matrozenstand en de arbeidsbemiddeling, de achterstand in de scheepsbouw en de rol van de overheid in het scheepvaartbedrijf aan de orde. De gegevens uit de *Enquête*, niet alleen de verhoren, maar ook de bescheiden die verder door de commissie bijeen werden gebracht, vormen een vruchtbaar uitgangspunt voor verder onderzoek naar de geschiedenis van de Nederlandse scheepvaart in de negentiende eeuw. Het lijkt me dat op dit terrein naast onderzoek op deelgebieden, ook behoefte is aan meer samenvattende studie waarin de macro-economische gegevens worden afgezet tegen de verscheidenheid van het scheepvaartbedrijf uit deze periode en waarin die ontwikkeling nog meer in het internationaal perspectief wordt geplaatst dan tot dusver is gedaan.

De *Enquête* heeft, zo zegt De Boer in zijn *100 jaar Nederlandse scheepvaart*, het einde van de zeiltijd niet tegen kunnen houden.³⁸ Gelukkig maar, denk ik, want dan was er van vernieuwing en herstel van de concurrentiepositie niets terechtgekomen. Dat herstel was buitengewoon krachtig, en niet alleen in omvang, maar ook in productiviteit. Omstreeks 1910 nam de Nederlandse scheepvaart nog steeds de achtste plaats in in de rangorde der zeevarende landen, maar het was de meest productieve ter wereld.³⁹ Het is dan ook geen wonder dat de sector zich in 1913 in Amsterdam trots en heel wat zelfverzekerder dan in de *Enquête* van 1874 presenteerde op de *Eerste Nederlandse Tentoonstelling op Scheepvaartgebied*, de ENTOS. Deze tentoonstelling bood de bezoeker onder andere een diorama, 'Revue der Nederlandsche handelsvloot' op een schaal van één op 500: een maquette waarop 467 schepen van de grote vaart waren afgebeeld, liggend voor de kust tussen IJmuiden en Hoek van Holland. Daaronder waren geen gracieuze zeilschepen meer.⁴⁰

Dankwoord

Het beeld, dat de ENTOS bood, vormt een goede afsluiting van deze beschouwing over de Nederlandse koopvaardij. De ENTOS vormde met zijn ‘Historische afdeling’ ook een begin, het begin van het Scheepvaart Museum in Amsterdam.⁴¹ Maritieme musea en andere wetenschappelijke instellingen op het gebied van de maritieme geschiedenis van Nederland vormen, zo leg ik ook elk jaar mijn studenten uit, een belangrijke infrastructuur die het vak een hechte basis geeft. En omdat ook vanuit die infra-structuur steun is gekomen om deze leerstoel in stand te houden, kom ik zo op mijn slot-, dus dankwoord.

De kapitein Rovers, dezelfde die ik in het begin van mijn rede aanhaalde, vroeg zich af, waarom de regering bij het hoger onderwijs voorrang gaven aan ‘het nuttige boven het noodzakelijke’. Waarom zoveel geld uitgegeven aan universiteiten? Alsof men ons ‘tot een volk van professoren, predikanten, advocaten, doctoren en filosofen wil vormen!’⁴² Ik wil hier de instellingen dank zeggen die hebben ingezien dat het in de huidige tijd goed is om ‘het nuttige’ te behouden door de Leidse leerstoel in de zeegeschiedenis in stand te houden. Die instellingen vormen samen de stichting ‘Maritieme leerstoel’: de *Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum*, *Het Admiraal Van Kinsbergen Fonds* en *Het Vaderlandsch Fonds ter Aanmoediging van ‘s Lands Zeedienst*. Ik zie uit naar de samenwerking met de leden van de raad van advies voor de leerstoel, Jens Arnbak, Erik Boelen, Henrick van Lennep en Cees van Duyvendijk, mannen uit de wereld ‘van het noodzakelijke’, maar met oog voor de wereld ‘van het nuttige’. En natuurlijk gaat mijn dank ook uit naar de ‘nuttige’ leden van de raad: Karel Davids, Jan Bank en Leonard Blussé.

Ik wil ook het College van Bestuur en het Bestuur van de Faculteit Letteren dank zeggen voor hun inspanningen voor het behoud van de leerstoel en voor het feit dat zij deze samenwerking mogelijk hebben gemaakt.

Bijzondere dank gaat naar Jan Bank en met hem naar al mijn collega’s in de sectie vaderlandse en zeegeschiedenis met wie ik al zo lang samenwerk. Ik wil bovendien ook Wim van den Doel dank zeggen, die ons instituut met vaste en behendige hand leidt – en via hem dan ook alle andere medewerkers van dat instituut. Het is er geweldig werken, in de sectie, Jan, en in het Instituut, Wim, en ik kan het weten, ik geloof dat alleen Piet Emmer er langer werkt dan ik – maar historisch onderzoek zou daarover uitsluitsel kunnen geven.

Leonard Blussé komt dank toe voor zijn onvermoeibare ijver waarmee hij zich voor het behoud van deze leerstoel heeft ingezet. Met Leonard werk ik al in veel zaken samen, één daarvan is het vermaarde Tanap-project, dat alle deelnemers nog meer tot wereldburger maakt dan we al waren.

Gelegenheden waarbij men zijn leermeesters in het openbaar dank kan zeggen doen zich weinig voor en ik grijp de mogelijkheid om Ivo Schöffner en Jaap Bruijn, mijn beide promotores, te bedanken, graag aan. Ivo, je hebt als grondlegger van het *Dutch-Asiatic shipping* project mij in de wereld van de VOC-dienaren binnengebracht. En Jaap, jij hebt me al opklimmend in de rangen van de VOC, steeds verder de maritiem-historische wereld binnengeloodst. Ik wil je dank zeggen voor de geweldige samenwerking die we in de afgelopen jaren als subsectie zee binnen 'vg' hebben gehad. Het is een eer om jouw opvolger te mogen zijn en ik hoop het onderwijs en onderzoek in jouw geest voort te zetten. Ik prijs me daarbij gelukkig dat Henk den Heijer mij daarbij terzijde staat.

Tenslotte wil ik Doortje en Adriaan en Femke bedanken, omdat zonder hen dit alles eenvoudigweg niet mogelijk was.

De richtlijnen voor een oratie schrijven voor dat het laatste woord voor de studenten is. Het klinkt een beetje alsof het voorgaande niet voor hen bestemd was. Niets is natuurlijk minder waar. Universiteit en wetenschap leven bij de gratie van studenten – en ik denk persoonlijk dat studenten ons redden van een situatie zoals in 'Het Bureau' geschetst. Uit het voorgaande bleek dat er nog genoeg te doen is en dat dat gedaan kan worden samen met instellingen die de infrastructuur van het vak vormen. Ik sta te trappelen van ongeduld om dat werk met studenten aan te vatten.

Ongeduld is trouwens ook hier en nu op zijn plaats. 'Wij bevinden ons er goed bij, Janmaat drie borrels daags te geven', zo meldde Tegelberg aan de *Enquête* commissie. Laten wij dat voorbeeld volgen en ons een oorlam gunnen.

Ik heb gezegd.

Noten

- 1 Rovers, *Onze Scheepvaart*, 39.
- 2 De Vos, *Nederlandse clippers*.
- 3 Over de commissieleden: zie de biografieën van de website ‘Parlement & Politiek’ van het Parlementair Documentatie Centrum van de Universiteit Leiden, www.parlement.com.
- 4 *Enquête*, 1-4; Stapelkamp, *Gerhardus Fabius*, 162-163; Schuman, *Tussen vlag en voorschip*, 82-83.
- 5 Zie voor de volledige titels van de hier genoemde boeken van Horlings en Smits de literatuurlijst. Studies over scheepvaart in de 19de eeuw zijn er vele, ik gebruikte de in de literatuurlijst genoemde werken van Blussé, De Boer, Broeze, Schuman, Petrejus en Wanjon.
- 6 Horlings, *The economic development of the Dutch service sector*, 177.
- 7 Oderwald, *Het Nederlandsch zeilschip*, 30.
- 8 *Enquête*, 4; De bovengenoemde cijfers o.a. bij De Boer, *100 jaar Nederlandsche scheepvaart*, 72.
- 9 Zeverijn, *Onze Oost-Indiëvaarders*, 17.
- 10 Mansvelt, *De geschiedenis van de NHM*, dl. 2, 332-338.
- 11 Horlings, *The economic development of the Dutch service sector*, 184-185, 192; Smits, *Economische groei en structuurveranderingen in de Nederlandse dienstensector*, 142-145.
- 12 Van Zanden en A. van Riel, *Nederland 1780-1914*, 282; Wintle, *An economic and social history of the Netherlands*, 197.
- 13 Broeze, *De stad Schiedam*, 181.
- 14 Horlings, *The economic development of the Dutch service sector*, 190. Uit de opgave bij Boissevain, ‘De Nederlandsche Oostindiëvaarders’, 185 (Staat B), blijkt dat de gemiddelde capaciteit van door de NHM bevrachte schepen toenam tot 1848 (gemiddelde was toen 402 last) en daarna weer afnam.
- 15 Griffiths, *Industrial retardation*, 95.,
- 16 Boissevain, ‘De Nederlandsche Oostindiëvaarders’, 177.
- 17 Boissevain, ‘De Nederlandsche Oostindiëvaarders’, 167.
- 18 Rogge, *Het handelshuis Van Eeghen*, 264; Van Eeghen & Co begon haar rederijactiviteiten in 1850 met het barkschip *De Capella*. Westermann, *Kagen, clippers, werven en motoren*, 88; Gebr. Goedkoop begon met de brik *Juno* in 1851 met de rederij.
- 19 Boissevain, ‘De Nederlandsche Oostindiëvaarders’, 185 (staat B).
- 20 *Enquête*, 27-28. Het in Parijs gevestigde Bureau Veritas was één van de grote Europese classificatie bureaus. Deze bureaus hielden toezicht op constructie, bouw en onderhoud van schepen en gaven daarvan certificaten af die zekerheid boden aan verzekering en bevrachters over de kwaliteit van het schip.
- 21 *Enquête*, 383.

- 22 *Enquête*, 361.
- 23 *Enquête*, 143-150.
- 24 *Enquête*, 292.
- 25 *Enquête*, 29. Voor de belangrijke rol van kapitein-eigenaars: Koldam e.a., *Veenkoloniale zeevaart*, 20-26.
- 26 Gegevens uit H. Sweijts, *Neerlands vloot en reederijen (1858-1875)* en Bouma, *Lijst*; de schepen werden gereed door enkele kapitein-eigenaars en de boekhouders F.J. Gaastra, S.B. Gaastra, P. Visser en R.J. Visser.
- 27 Van Herwerden, *De Groninger zeevaart*, 39-40.
- 28 *Enquête*, 258.
- 29 *Enquête*, 33.
- 30 *Ibidem*.
- 31 *Enquête*, 167.
- 32 *Enquête*, 354.
- 33 *Enquête*, 273. De Maatschappij 'Java' had de *Holland* in Engeland laten bouwen en in november 1873 in de vaart gebracht. Het schip bood accommodatie aan slechts 25 salon passagiers en aan 200 militairen.
- 34 De Boer, *De geschiedenis der Amsterdamsche Stoomvaart*, dl. 1, 175.
- 35 Bossenbroek, *Van Holland naar Indië*, 64.
- 36 Zie Williams, 'State policy', voor een discussie over dergelijke steunmaatregelen voor Britse maatschappijen.
- 37 Smits, *Economische groei en structuurveranderingen in de Nederlandse dienstensector*, 163-164.
- 38 De Boer, *100 jaar Nederlandsche scheepvaart*, 73.
- 39 Wintle, *An economic and social history of the Netherlands*, 199.
- 40 *De Nederlandsche koopvaardijvloot in MCMXIII*, 9-17, geeft een overzicht van de omvang van de Nederlandse handelsvloot in 1913.
- 41 Balbian Verster, *Overzicht van de historische afdeling op de E.N.T.O.S.*
- 42 Rovers, *Scheepvaart-enquête*, 16.

Literatuurlijst

- J.F.L. de Balbian Verster, *Overzicht van de historische afdeling op de Eerste Nederlandsche Tentoonstelling op Scheepvaartgebied* (Amsterdam 1913)
- A. Blussé van Oud-Alblas, *De geschiedenis van het clipperschip in Noord-Amerika, Engeland en Nederland* (Amsterdam 1972)
- M.G. de Boer, *De geschiedenis der Amsterdamsche Stoomvaart* (2 dln, in drie banden, Amsterdam 1921-1922)
- M.G. de Boer, *100 jaar Nederlandse scheepvaart* (Amsterdam 1939)
- M.P. Bossenbroek, *Van Holland naar Indië. Het transport van koloniale troepen voor het Oost-Indische leger 1815-1909* (Amsterdam 1986)
- Jan Boissevain, 'De Nederlandsche Oost-Indiëvaarders', *De Economist* (1868) 159-188.
- G.N. Bouma, *Lijst van Nederlandse koopvaardij schepen alsmede hun gezagvoerders en thuishavens 1820-1900* (Hoorn 1998)
- Frank Broeze, *De Stad Schiedam. De Schiedamsche Scheepsrederij en de Nederlandse vaart op Oost-Indië omstreeks 1840* (Diss. Leiden, Den Haag 1978)
- De Nederlandsche koopvaardijvloot in MCMXIII* (Uitgegeven ter gelegenheid der opening van de Eerste Nederlandsche Tentoonstelling op Scheepvaartgebied te Amsterdam, op 5 juni 1913, door de Commissie voor groep IV: Groote scheepvaart, stoom- en zeilvaart. Amsterdam 1913)
- Enquête omtrent den toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot. Verslag der Commissie* (Den Haag 1875)
- E.N.T.O.S. : *Eerste Nederlandsche Tentoonstelling op Scheepvaartgebied 1913 Amsterdam : Catalogus* (Amsterdam 1913)
- R.T. Griffiths, *Industrial retardation in the Netherlands 1830 - 1850* (Den Haag 1979)
- P.J. van Herwerden, *De Groninger zeevaart in de tweede helft der 19^{de} eeuw* (Arnhem 1969, ongew. herdruk van de editie van 1935)
- E. Horlings, *The economic development of the Dutch service sector 1800-1850. Trade and transport in a pre-modern economy* (Amsterdam 1995)
- Wilco van Koldam, Harm van der Veen, Jan Nico Wilkens, *Veenkoloniale zeevaart* (Veendam 1979)
- W.M.F. Mansvelt, *Geschiedenis van de Nederlandse Handel-Maatschappij* (2 dln., Haarlem 1924)
- J. Oderwald, *Het Nederlandsche zeilschip van 1800 tot het einde* (Amsterdam 1939)

- J. Rogge, *Het handelshuis Van Eeghen. Proeve eener geschiedenis van een Amsterdams handelshuis* (Amsterdam 1949)
- J.H. Rovers, *Onze Scheepvaart. Onze zeelieden en passagiers. Een beroep op het Nederlandsche volk* (Groningen 1876)
- J.H. Rovers, *Scheepvaart-enquête. De vorming onzer zeelieden met betrekking tot onze scheepvaart. Een beroep op het Nederlandsche volk* (Groningen 1881)
- P. Schuman, *Tussen vlag en voorschip. Een eeuw wettelijke en maatschappelijke emancipatie van zeevarenden ter Nederlandse koopvaardij, 1838-1940* (Diss. Leiden, Amsterdam 1995)
- J.P. Smits, *Economische groei en structuurveranderingen in de Nederlandse dienstensector, 1850-1913. De bijdrage van handel en transport aan het proces van 'moderne economische groei* (dissertatie VU, 1995)
- H. Stapelkamp, *Gerhardus Fabius (1806-1888). Een leven voor de marine* (Diss. Leiden; Amsterdam 1999)
- Ron de Vos, *Nederlandse clippers* (Franeker 2003)
- D. Wanjon, *Geschiedenis van den Nederlandschen handel sedert 1795* (Haarlem 1900)
- J.C. Westermann, *Kagen, clippers, werven en motoren. Geschiedenis van een geslacht van schippers, reeders, scheepsbouwmeesters en motorfabrikanten te Amsterdam* (Amsterdam 1942)
- A.W. Wichers Hoeth, *De geschiedenis van het Amsterdamsche handelshuis Louis Bienfait & Soon* (Hilversum 1941)
- David M. Williams, 'State policy and maritime business in Great Britain 1860-1914', in R. Ertesvåg, D.J. Starkey, A.T. Austbø, *Maritime industries and public intervention* (Stavanger 1995)
- M. Wintle, *An economic and social history of the Netherlands 1800-1920* (Cambridge 2000)
- J.L. van Zanden en A. van Riel, *Nederland 1780-1914. Staat, instituties en economische ontwikkeling* (Amsterdam 2000)
- S.B. Zeverijn, *Onze Oost-Indiëvaarders* (Amsterdam 1881)