



Universiteit
Leiden
The Netherlands

De Suezkanaalcommissie, 1856-1859

Kruijt, A.

Citation

Kruijt, A. (1990). De Suezkanaalcommissie, 1856-1859. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 9(1), 35-49.
Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305760>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305760>

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

47. *Staatsalmanak voor den jare 1816* ('s-Gravenhage en Amsterdam, z.j. (1816)) 141-142.

48. *Almanach Royal des Pays Bas pour l'an 1817* (Brussel, 1817) 83-85.

Agenda

25 augustus - 2 september 1990: International Congress of Military History: *The influence of military thought on war development during the last five centuries*. Informatie: Comisión Española de Historia Militar. Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), Paseo de la Castellana 61, 28046 Madrid, España.

26 augustus - 1 september 1990: *Food for the world; maritime trade and shipping of foodstuffs*, het driejaarlijks congres van de International Commission for Maritime History, deze maal in Madrid te houden. Inlichtingen: Siasa Congresos, S.A., Po de la Habana 134, E-20836 Madrid, Spanje, en prof. dr. K. Friedland, Kreienholt 1, D-2305 Heikendorf, West-Duitsland.

Tijdens dit congres wordt tevens een zitting georganiseerd door de *Association for the History of the Northern Seas* (AHNS). Inlichtingen: prof. W. E. Minchinton, 4 Alexandra Terrace, Exeter EX4 6SY, England.

September 1990: *6th Conference of the International Maritime Lecturers Association*, Bremen, West-Duitsland.

De afdeling Zeegeschiedenis van de Rijksuniversiteit te Leiden organiseert vanaf dinsdag 11 september 1990 (aanvang 20.30 uur) wekelijks een serie van elf hoorcolleges over *De geschiedenis van Nederland ter zee*. Deze colleges zijn ook toegankelijk voor niet-studenten tegen betaling van een laag inschrijfgeld. Informatie: Vakgroep Geschiedenis, Doelensteeg 16, 2311 VL Leiden, tel. 071-272651/52 of 272761/62.

1 - 5 oktober 1990: IX Congreso de AHILA: *Europa e Iberoamérica: Cinco Siglos de Intercambios*, in Sevilla, Spanje. Informatie via: Hans Vogel, Vakgroep Talen en Culturen van Latijns Amerika, Van Wijkplaats 3, postbus 9515, 2300 VE Leiden.

12 - 13 oktober 1990: Symposium georganiseerd door Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum' en Rijksuniversiteit Leiden (zeegeschiedenis). Thema: *The Interchange, influence and development in mercantile marine relations between the United Kingdom and the Netherlands in the period 1700-1850*. Inlichtingen: W. F. J. Mörzer Bruijns, RNSM, Kattenburgerplein 1, 1018 KK Amsterdam.

De Suezkanaalcommissie, 1856-1859

A. Kruijt

Inleiding

In het midden van de negentiende eeuw werden er plannen gemaakt voor een kanaal tussen de Middellandse Zee en de Rode Zee. Zo'n verbinding zou volgens velen zeer gunstig zijn voor de wereldhandel. De route tussen Europa en Azië zou aanmerkelijk bekort worden.

Nederland had grote belangen in Azië. De staatsschatkist was voor een aanzienlijk gedeelte afhankelijk van de opbrengsten uit Nederlands-Indië. Indische produkten zoals koffie, suiker en indigo brachten een vermogen op op de Europese markt. De Nederlandse regering was dus alleszins geïnteresseerd in alle ontwikkelingen die de contacten met deze overzeese bezitting konden beïnvloeden.

In 1854 werden de plannen concreet toen Ferdinand de Lesseps een concessie voor het graven van het kanaal kreeg van Mohammed Said, onderkoning van Egypte. Koning Willem III riep daarop in 1856 een commissie in het leven die de gevolgen van zo'n kanaal voor Nederland moest onderzoeken.

De totstandkoming van de commissie

In de Nederlandse regering reageerde men verdeeld op de plannen voor het kanaal. Chs. F. Pahud (minister van Koloniën) zag weinig in de onderneming. Nederland was niet of nauwelijks gebaat bij het Suezkanaal. Een snellere verbinding was wel mogelijk, maar de Engelsen waren al bezig met een spoorlijn van Alexandrië naar Suez en die zou aan de behoefte tot

snel vervoer (brieven en personen) kunnen voldoen.¹

G. Simons (Binnenlandse Zaken) was echter juist zeer enthousiast. In een rapport aan Koning Willem III drukte Simons zich iets voorzichtiger uit. Hij wees op het grote belang van Nederlands-Indië voor Nederland. Zodoende zou het Suezkanaal dus ook van groot belang zijn voor het land, want dit zou de route naar Indië aanmerkelijk bekorten.

Simons stelde voor een commissie op te richten. Deze 'Suezkanaalcommissie' moest onderzoeken wat de gevolgen van het kanaal zouden zijn voor de handel en scheepvaart. Daarnaast moest zij onderzoeken hoe Nederland haar positie kon behouden en zo mogelijk verbeteren na realisering van het Suezkanaal.²

De koning kon zich zeer wel vinden in dit voorstel en gaf Simons toestemming tot de vorming van zo'n commissie. Tot voorzitter van de commissie werd benoemd: E. P. de Monchy, president van de Nederlandsche Handel Maatschappij (NHM); N. A. M. Guicherit, docent aan de Koninklijke Academie te Delft, werd secretaris. Als overige leden werden benoemd: Jb. Spengler, president van de Kamer van Koophandel en Fabrieken (KvK) te Amsterdam; A. van Rijckevorsel, president van de KvK te Rotterdam; J. 't Hooft, president van de KvK te Dordrecht; G. J. Sprenger, president van de KvK te Middelburg; G. de Clercq, secretaris van de NHM; L. M. F. Plate, oud-president van de factorij van de NHM te

Batavia; P. van Vlissingen, reder en scheepsbouwer te Amsterdam; F. W. Conrad, hoofdingenieur van Waterstaat en door De Lesseps benoemd tot president van de commissie voor de doorsnijding van de landengte van Suez; J. W. van Oordt, directeur van de Nederlandse Stoombootmaatschappij te Rotterdam en S. Vissering, jurist en hoogleraar te Leiden.³

Bij de eerste vergadering op 12 augustus 1856 bleek al direct dat de meerderheid van de commissie geen voorstander was van de aanleg van het Suezkanaal. Nog voordat er van enige uitwisseling van gedachten sprake was geweest, verklaarden de meeste leden van de commissie dat de oude zeeroute naar Nederlands-Indië via Kaap de Goede Hoop de beste was. Men had dan vooral reizen met zeilschepen in gedachte. In de stoomvaart had men overwegend weinig vertrouwen. Van Rijckevorsel verwoordde het standpunt van de meerderheid, wat de stoomvaart aangaat, door te wijzen op de geringe laadcapaciteit en dus de hoge vrachttarieven van de stoomschepen. En volgens deze zelfde meerderheid zou men alleen met stoomschepen door het kanaal kunnen varen.⁴ Het was niet vreemd dat de meeste commissieleden, verbonden met de KvK en NHM, niet stonden te springen van enthousiasme. De KvK en de NHM voeren wel bij het bestaande handelssysteem en hadden geen behoefte aan een nieuwe route.

Fervent voorstander van het Suezkanaal was Conrad. Hij zag een grote toekomst voor het Suezkanaal. Dit kanaal zou Europa en Azië letterlijk en figuurlijk dicht bij elkaar brengen. Tijdens een lezing voor de natuurkundige afdeling van de Koninklijke Academie der Wetenschappen over het Suezkanaal in 1857 sprak hij over 'De verwezelijking van een der schoonste denkbeelden van onze tijd' en 'Het oogenblik is nabij. De laatste tegenstand hoe

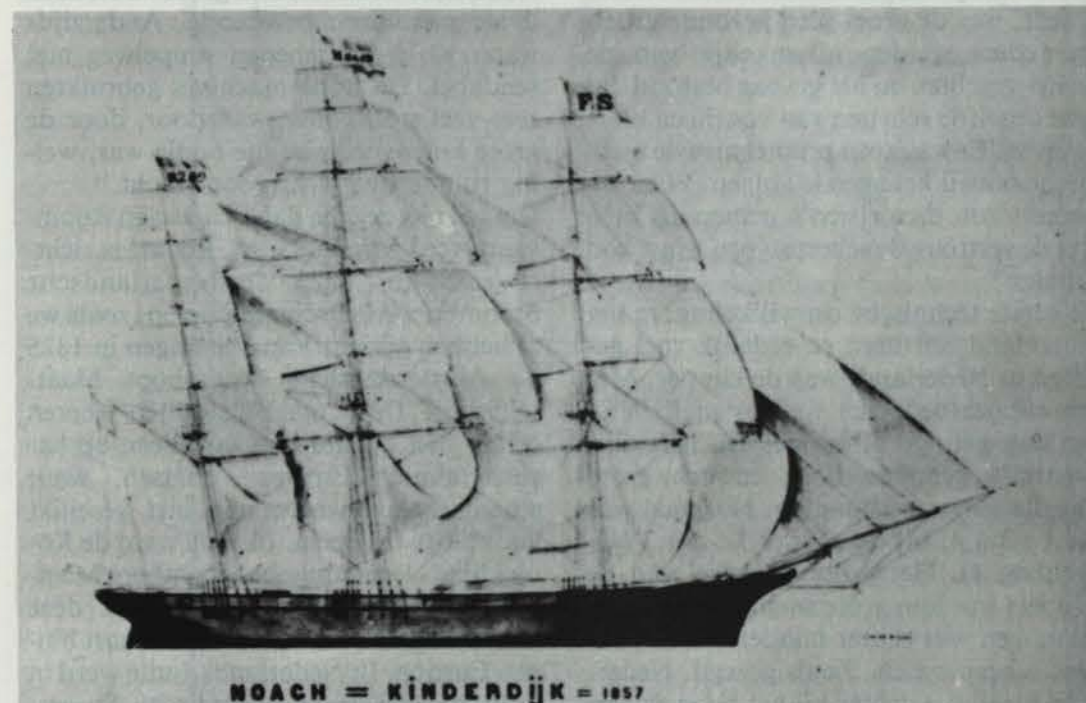
magtig ook, zal weldra vallen voor de steun der wetenschap, voor de krachtige uitspraak van het algemeen belang van handel en zeevaart, en voor den stelligen wil van Europa en Indië.'⁵

Van Vlissingen was het als enige met Conrad eens. Volgens hem zou het kanaal gunstig zijn voor de gehele wereldhandel en dus ook voor de Nederlandse handel. De voordelen zouden weliswaar het eerst te merken zijn voor de havens aan de Middellandse Zee, maar uiteindelijk zouden ook de havens in de rest van West-Europa meeprofitieren.⁶

Over zijn visie hoeven we ons niet echt te verbazen. Hij had in 1825 een van de eerste stoombootmaatschappijen van het land opgericht (de Amsterdamsche Stoomboot Maatschappij) en kan met recht een pionier op dit gebied genoemd worden, die vernieuwingen toejuichte. Het Suezkanaal nu was een vernieuwing van de eerste orde en voor 'zijn' stoomvaart een zeer geschikte route.

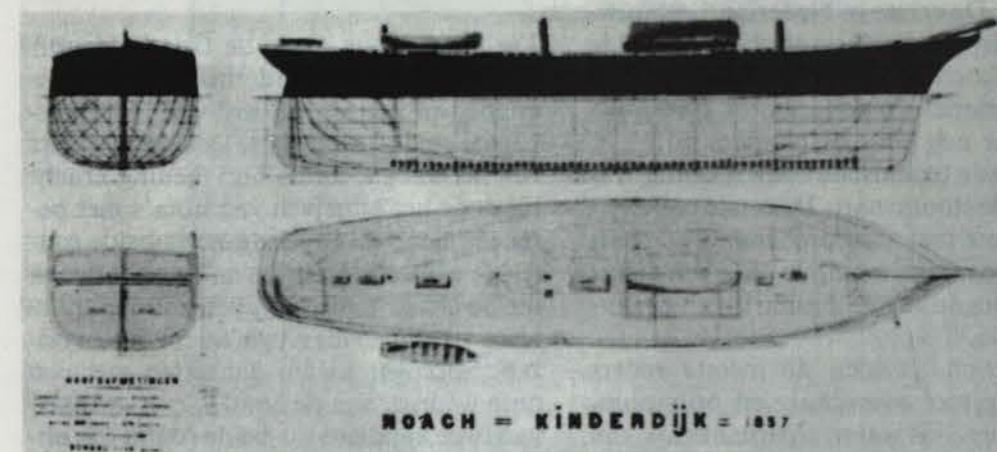
De scheepvaart tot ±1860

De Nederlandse handel en vrachtvaart waren tijdens de Franse tijd sterk achteruitgegaan. Na de bevrijding in 1813 wist Nederland haar positie echter redelijk snel weer terug te winnen. In het midden van de negentiende eeuw had Nederland de vierde vloot van de wereld opgebouwd.⁷ De groei van de Nederlandse vloot kreeg een sterke impuls door de NHM, opgericht in 1824. De NHM had als voornaamste doel de bevordering van de handel en scheepvaart, scheepsbouw etc. Zij kreeg van de overheid het monopolie op het vervoer van Indische produkten. Zij had hiervoor geen eigen schepen, maar huurde die tegen zeer hoge vrachtprijzen van Nederlandse reders, mits de schepen in Nederland gebouwd waren. De vloot groeide aldus gestaag. De animo onder de reders was zo groot dat een beurtlijst ingesteld moest worden.⁸



„Noach”, tuigtekening

(Maritiem Museum „Prins Hendrik”, Rotterdam)



„Noach”, romp en dekingeling

Afbeelding 1. Clipper. Bron: A. Blussé van Oud-Alblas, 'De geschiedenis van het clipperschip'.

Maar juist omdat elk in Nederland gebouwd schip was verzekerd van een NHM-vracht, was de groei geen gezonde groei. De reders werden afhankelijk van de NHM-vrachten en het gevaar bestond dat men dezelfde schepen van voorheen bleef bouwen. Er was geen prikkel nieuwe technische ontwikkelingen te volgen. Waarom immers zou men risico's nemen als men met de verworpende scheepstypen winst kon behalen?

De eerste technische ontwikkeling, in het buitenland ontstaan en redelijk snel gevolgd in Nederland, was de clipper. Met een clipper bedoelen we een snelzeilend vierkant-getuigd schip met een enigszins S-vormig gebogen boeg en een grote breedte-lengte verhouding. Normaal was die 1 : 3 à 4, bij de clipper 1 : 5 à 7 (afbeelding 1). Het grote voordeel van de clippers was hun grote snelheid; het laadvermogen was echter minder dan bij andere scheepstypen. Zoals gezegd, Nederland bleef niet achter bij het bouwen van clippers. Als gevolg van het protectiesysteem van de NHM bleven de oude schepen eerst de voorkeur houden, maar in de jaren '50 begon men aarzelend clippers te bouwen. De eerste in Nederland gebouwde clipper was de *Kosmopoliet*, in 1854 te water gelaten. Drie jaar later liep de *Noach* van stapel. In de jaren tot 1900 kwamen daar nog eens 61 clippers bij.⁹

Een tweede technische ontwikkeling was die van de stoomvaart. De eerste commerciële dienst met stoomschepen was reeds in 1807 geopend, terwijl in 1816 een dienst werd geopend tussen Frankrijk en Groot-Brittannië.¹⁰

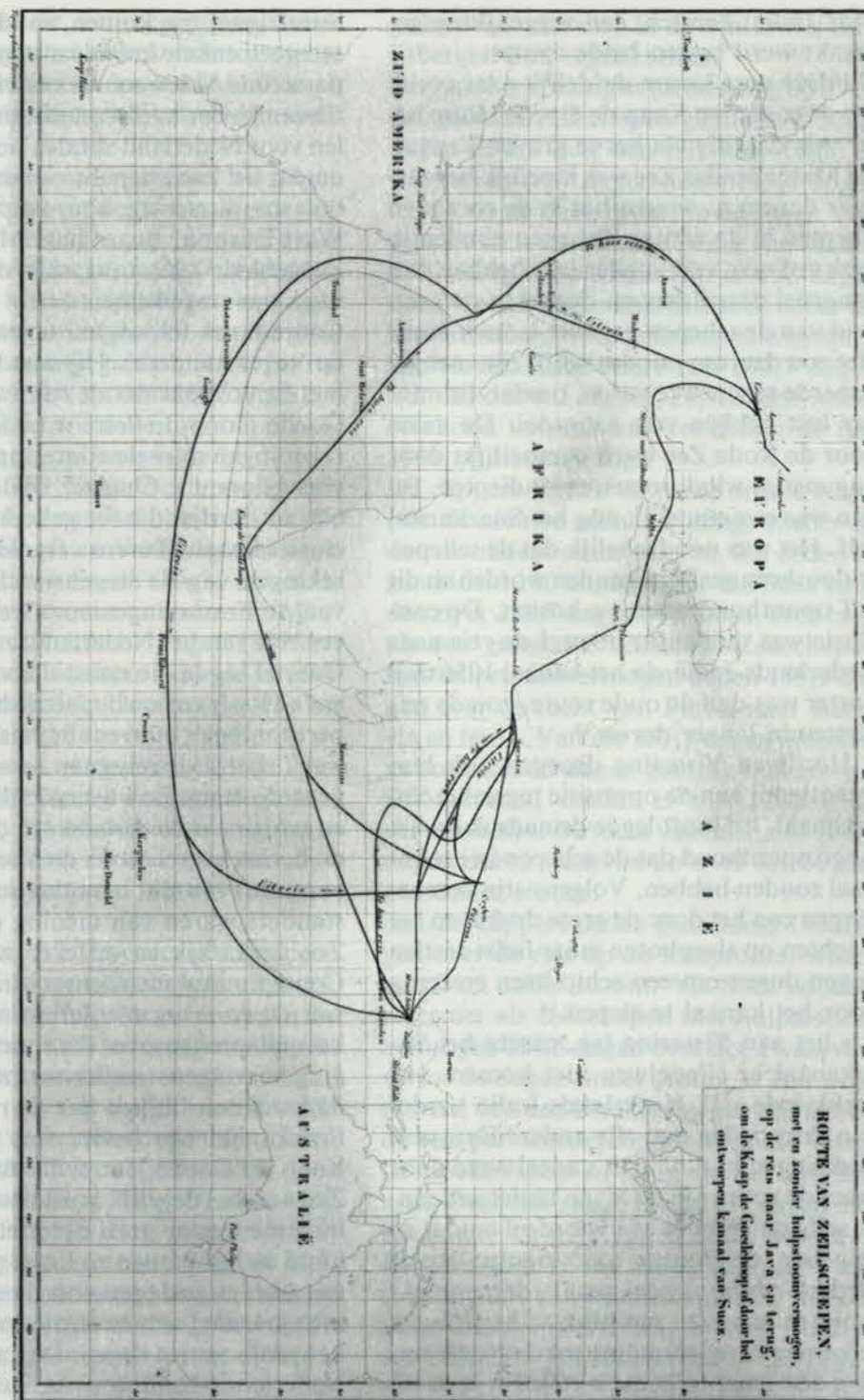
In Nederland wilden de meeste reders voorlopig niet overschakelen op stoomvaart. Enerzijds waren zij afhankelijk van de beurtlijst van de NHM en bracht de tijdwinst geen economische voordelen met zich mee. Voor de NHM had versnelling van het vervoer geen zin. De veilingen van de Indische produkten waren maar een

paar maal per jaar, zodat snel vervoer naar Nederland veelal slechts grote voorraden in de pakhuizen betekende. Anderzijds waren de stoomschepen simpelweg niet rendabel. De stoommachines gebruikten zeer veel steenkolen, waardoor, door de grote kolenvoorraad die nodig was, weinig ruimte overbleef voor vracht.¹¹

Dat wil niet zeggen dat er niets aan stoomvaart werd gedaan. G. M. Roentgen richtte reeds in 1823 de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij op en, zoals we al hebben gezien, Van Vlissingen in 1825 de Amsterdamsche Stoomboot Maatschappij. Deze maatschappijen voeren echter niet op Indië, maar alleen op havens binnen Europa. Logisch, want stoomschepen waren nog niet geschikt voor lange trajecten. In 1856 werd de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (KNSM) opgericht. Ook deze maatschappij richtte zich op de vaart binnen Europa. In Nederlands-Indië werd in 1849 de Nederlandsch-Indische Stoomvaart Maatschappij opgericht voor de vaart tussen Batavia, Semarang en Soerabaja en in 1850 voor de vaart tussen Soerabaja en Makassar.¹²

Via Suez of via Kaap de Goede Hoop?

Zoals gezegd, de meerderheid van de commissie was niet geporteerd voor het Suezkanaal en de stoomvaart. De tegenstanders van het kanaal zetten hun mening kracht bij door het schrijven van nota's met berekeningen van de reisduur via beide routes en een opsomming van de problemen die de Nederlandse schepen zouden moeten overwinnen als zij via Suez zouden reizen. Sprenger kwam aanzetten met een nota waarin, aan de hand van ervaringen van twee kapiteins die beide routes (de oude route via Kaap de Goede Hoop en de Suezkanaalroute, dat wil zeggen per schip door de Middellandse Zee, dan over land over de landengte van Suez en vervolgens met de mailboot door de Rode Zee en zo



Afbeelding 2. Route van zeilschepen. Bron: 'Verslag Suezkanaalcommissie'.

naar Indië) kenden, een vergelijking maakt werd tussen beide routes.

Uit deze nota kwam duidelijk naar voren dat de route om Kaap de Goede Hoop beter was dan die via het te graven kanaal. De Middellandse Zee was moeilijk bevaarbaar door o.a. windstiltes in de zomer en stormen in de winter. Schepen zouden in deze zee ook veel sneller last hebben van aangroei dan elders en deze zou de snelheid van de schepen negatief beïnvloeden. Het zou daarom noodzakelijk zijn met gekoperde schepen te varen, omdat die minder last hebben van aangroei. De vaart door de Rode Zee werd bemoeilijkt door ongunstige wind, rotsen en ondiepten. En dan was er natuurlijk nog het Suezkanaal zelf. Het was noodzakelijk dat de schepen er doorheen gesleept zouden worden en dit gaf oponthoud en extra kosten. De conclusie was duidelijk: hoewel de reis naar Nederlands-Indië via het kanaal 1056 mijl korter was dan de oude route, zou de reis niettemin langer duren.¹³

't Hooft en Vissering droegen ook hun steentje bij aan de oppositie tegen het Suezkanaal. 't Hooft legde de nadruk op het lange oponthoud dat de schepen in het kanaal zouden hebben. Volgens zijn berekeningen zou het door de grote drukte en het wachten op sleepboten maar liefst zestien dagen duren om een schip heen en terug door het kanaal te slepen.¹⁴

Als het aan Vissering lag, mocht het Suezkanaal er simpelweg niet komen. Hij verklaarde dat Nederlands-Indië verder van Europa lag dan alle andere Europese bezittingen in Azië. Dit nadeel werd door de oude route om de Kaap teniet gedaan, ja zelfs omgezet in een voordeel omdat de Engelsen, de grootste concurrenten van de Nederlanders, twee maal de evenaar moesten passeren om bij hun bezittingen te komen in tegenstelling tot de Nederlanders één maal (afbeelding 2). En juist bij het passeren van de evenaar had men veel last van 'slechte wind'. Als er echter een

Suezkanaal zou komen, zouden de Engelsen geen enkele keer de evenaar hoeven te passeren. Aldus zou de concurrentiepositie van Nederland verslechteren. De nadelen voor Nederland zouden nog toenemen, omdat het zwaartepunt van de handel zich volgens Vissering zou verplaatsen van West-Europa naar het Middellandse-Zeegebied.¹⁵ Kortom, een dergelijk kanaal was ongewenst.

Conrad trok fel van leer tegen de visie van de 'tegenstanders'. Hij was het absoluut met hen oneens dat de route om Kaap de Goede Hoop de beste was. Hij legde berekeningen over de routes op tafel uitgevoerd door ene Chancel, oud scheepsofficier uit Parijs, die tot geheel andere conclusies kwam. Tevens vergeleek hij de berekeningen van de 'tegenstanders' met die van de Franse ingenieur Gressier en met een reis van het Nederlandse schip *Flevo*. Conrad legde die naast die van Sprenger en 't Hooft en concludeerde hieruit dat de berekeningen omtrent de reis via de Kaap wel klopten (de reis naar Java duurde volgens de commissie gemiddeld 108 dagen en terug naar Nederland 121 dagen), maar de berekeningen voor de Suezkanalroute waren volstrekt hypothetisch. De tegenstanders waren van mening dat de Rode Zee gevaarlijk en onzeker was. Volgens Conrad moest men echter eerst afwachten wat de ervaring zou leren, eer men zich kon uitspreken over dit soort zaken. Hij ging vervolgens verder met te stellen dat dan wel zou blijken dat de route via het Suezkanaal een betere was dan die via Kaap de Goede Hoop. De Middellandse Zee was wel degelijk goed bevaarbaar, zolang men maar goed oplette. Het oponthoud in het kanaal zou niet meer dan 24 uur (dus twee dagen voor heen- en terugreis) in beslag nemen en niet zoals 't Hooft beweerde zestien dagen. De totale reis naar Nederlands-Indië zou via Suez niet meer dan 164 dagen duren. Conrad besloot met te zeggen dat hij het moeilijk te begrijpen

vond dat men uit een vergelijking tussen het bekende en het onbekende tot een zo stellige conclusie kon komen.¹⁶ Hij vergat daarbij dat hijzelf eigenlijk precies hetzelfde deed.

Dat de commissieleden allen al hun eigen mening hadden over de twee routes is duidelijk. Deze mening was echter niet altijd beargumenteerd met de meest betrouwbare gegevens. Men haalde de berekeningen van een kapitein of ingenieur aan die goed in het eigen straatje pasten, maar waren deze wel juist? Om nu een einde te maken aan het geruzie werd besloten een sub-commissie in te stellen om de beide routes aan een nader onderzoek te onderwerpen. Deze sub-commissie bestond uit De Monchy, 't Hooft en Van Oordt en werd geassisteerd door J. van Gogh, directeur van de afdeling zeevaart van het KNMI.¹⁷ De sub-commissie bracht in april 1857 verslag uit. Zij had zich voor haar onderzoek volledig gebaseerd op de vele gegevens beschikbaar gesteld door het KNMI. Op de afdeling zeevaart werden namelijk de journalen van Nederlandse oorlogsschepen en koopvaarders onderzocht en allerlei berekeningen gemaakt. Zo had men een schat aan gegevens voor de scheepvaart vergaard.¹⁸

De sub-commissie leverde een gedegen stuk werk af. Voor zeilschepen, clippers, zeilschepen met hulpstoomvermogen en schroefclippers (dat wil zeggen clippers met hulpstoomvermogen) werd berekend hoe lang de reis zou duren via de beide routes en wat de kosten zouden zijn. Schepen met vol stoomvermogen werden door de commissie direct al buiten beschouwing gelaten, omdat men deze schepen al bij voorbaat ongeschikt achtte door de kleine laadruimte en de hoge kosten. Voor de route om Kaap de Goede Hoop werd ook gekeken naar een nieuwe route, die sneller was door betere wind. Deze route, ontdekt door de Amerikaanse luitenant-ter-zee Maury, lag zuidelijker en had als eni-

ge bezwaar dat men in de winter wel eens ijsbergen kon tegenkomen.

Uit hun berekeningen (afbeelding 3) bleek dat gewone zeilschepen gemiddeld 222,8 dagen deden over een reis naar Indië en weer terug (107 dagen heen; 115,8 dagen terug) via de oude route om de Kaap. Volgens de nieuwe zeilaanwijzing van Maury deed een gewoon zeilschip er 190 dagen over. De sub-commissie achtte de route via het Suezkanaal voor zeilschepen uitgesproken slecht. Deze route zou 211,7 dagen kosten, dat wil zeggen 21,7 dagen meer, ofschoon volgens hun rekensom de reis 1980 mijl korter was.

De clippers legden de route om de Kaap (via de nieuwe zeilaanwijzing) sneller af dan de oudere scheepstypen. Zij deden er gemiddeld 180 dagen over. Via Suez zouden zij er 211,7 dagen over doen, even lang als een gangbaar zeilschip. Zeilschepen met hulpstoomvermogen deden 155,5 dagen over de tocht van Patria naar Batavia en terug. Van die 155,5 dagen moesten ze ongeveer 25 dagen gebruik maken van stoomkracht, omdat er niet voldoende wind zou zijn. De tocht van Suez zou 124,5 dagen duren waarvan zo'n 49 tot 64 dagen onder stoom.

Schroefclippers deden gemiddeld 145 dagen over de reis op de Kaaproute, waarvan 24,5 onder stoom. Via Suez zouden ze er net als zeilschepen met hulpstoomvermogen 124,5 dagen over doen waarvan 49 tot 64 dagen onder stoom.¹⁹ Ten slotte werd ook een berekening gemaakt voor de reis per schroefclipper heen via Kaap de Goede Hoop en terug via het Suezkanaal. Deze reis zou in totaal 137 dagen duren, waarvan 41,2 dagen onder stoom.²⁰ Behalve de reisduur waren de kosten een tweede punt van bespreking. Een stoomschip kon minder lading meenemen dan een zeilschip. Dit resulteerde in een hogere vrachtprijs. Daar stond tegenover dat de reis met hulpstoom sneller zou gaan. Men was minder dagen op zee en hoefde

g. Onderlinge vergelijking der reizen van Texel naar

UITREIZEN.		ZEILSCHEPEN ; OUDE ROUTE.				ZEILSCHEPEN ; NIEUWE ROUTE.		
Van Texel naar Batavia.	Afstand in duitsche mijlen.	Gemidd. duur van 400 reizen.	Gemidd. duur van 25 snelste.	Aanmerking.	Afstand in duitsche mijlen.	Etmalen reis.	Aanmerking.	
Om de Kaap.	3339	107	87	Uit deze gegevens is de duur der reis afgeleid voor de nieuwe route.	3347	90	De route langs de Kaap biedt een voordeel aan van ruim 6 etmalen, niettegenstaande de afstand veel grooter is dan de weg langs Suez.	
Langs Suez.					2206	96.2		
Verschil					1141	6.2		

TEHUISREIZEN.		ZEILSCHEPEN ; OUDE ROUTE.				ZEILSCHEPEN ; NIEUWE ROUTE.		
Van Batavia naar Texel.	Afstand in duitsche mijlen.	Gemidd. duur van 450 reizen.	Gemidd. duur van 45 snelste.	Aanmerking.	Afstand in duitsche mijlen.	Etmalen reis.	Aanmerking.	
Om de Kaap.	3210	115.8	96.5	Uit deze gegevens is de duur der reis afgeleid voor de nieuwe route.	3210	100	De route langs de Kaap biedt een voordeel aan van 15.5 etmaal, niettegenstaande de afstand veel grooter is dan de weg langs Suez.	
Langs Suez.					2371	115.5		
Verschil					839	15.5		

DUUR DER GEZAMENLIJKE UIT- EN TEHUISREIS.	ZEILSCHEPEN.	ZEILCLIPPERS.	ZEILSCHEPEN MET HULPSTOOMVERMOGEN.	SCHROEFCLIPPERS.
Om de Kaap.	190	180	155.5	145
Langs Suez.	211.7	211.7	124.5	124.5
Verschil	21.7	31.7	31.0	20.5

Batavia en terug, om de Kaap en langs Suez.

ZEILCLIPPERS.		ZEILSCHEPEN MET HULPSTOOMVERMOGEN.				SCHROEFCLIPPERS.		
Etmalen reis.	Aanmerking.	Afstand in duitsche mijlen.	Getal etmalen stoomens.	Totaal etmalen reis.	Aanmerking.	Getal etmalen stoomens.	Totaal etmalen reis.	Aanmerking.
85	De route langs de Kaap biedt dus een voordeel aan van ruim 11 etmalen, niettegenstaande de afstand veel grooter is dan de weg langs Suez.	3289	12.5	75	De route langs Suez biedt een voordeel aan van 14 etmalen, doch men stoomt 9.5 tot 17.5 etmalen langer dan op de route langs de Kaap.	12.2	70	De route langs Suez biedt een voordeel aan van 9 etmalen.
96.2		2206	22 tot 30	61		22 tot 30	61	
11.2		1083		14			9	

ZEILCLIPPERS.		ZEILSCHEPEN MET HULPSTOOMVERMOGEN.				SCHROEFCLIPPERS.		
Etmalen reis.	Aanmerking.	Afstand in duitsche mijlen.	Getal etmalen stoomens.	Totaal etmalen reis.	Aanmerking.	Getal etmalen stoomens.	Totaal etmalen reis.	Aanmerking.
95	De route langs de Kaap biedt een voordeel aan van 20.5 etmaal, niettegenstaande de afstand veel grooter is dan de weg langs Suez.	3133	12.5	80.5	De route langs Suez biedt een voordeel aan van 17 etmalen, doch men stoomt 14.5 tot 1.5 etmalen langer dan op de route langs de Kaap.	12.3	75	De route langs Suez biedt een voordeel aan van 11.5 etmaal.
115.5		2208	27 tot 34	63.5		27 tot 34	63.5	
20.5		925		17			11.5	

Zeilschepen hebben dus gemiddeld 21 tot 31 etmalen verlies gedurende eene uit- en tehuisreize, wanneer zij de route langs Suez nemen.

Zeilschepen met hulpstoomvermogen hebben gemiddeld 21 tot 31 etmalen winst gedurende eene uit- en tehuisreize, wanneer zij de route langs Suez nemen, doch moeten veel meer stoomen, en daartoe gedurende de reis voorzeker steenkolen innemen. waarvan het tijdverlies niet in rekening is gebracht.

Afbeelding 3. Onderlinge vergelijking van reizen via de Kaap en door het Suezkanaal. Bron: 'Verslag Suezkanaalcommissie', 186-187.

dus minder verzekeringspremie te betalen.²¹

Aldus kwam de sub-commissie tot de volgende conclusie. Men zou het beste gebruik kunnen maken van schroefclippers en de oude route om Kaap de Goede Hoop. De reis via de Kaap heen en terug via het Suezkanaal was weliswaar sneller, maar de kosten waren ook hoger en men vond uiteraard de goedkoopste route het aantrekkelijkste. De commissie nam het standpunt van de sub-commissie in zijn geheel over.²²

De markt van Indische produkten

Het tweede discussiepunt binnen de commissie was de vraag of men vast moest houden aan het beginsel dat de Indische produkten naar Nederland werden vervoerd om hier verkocht te worden. Met de invoering van het cultuurstelsel in 1830 werd het vervoer van Indische produkten nog belangrijker. Dit stelsel was gebaseerd op het idee dat op Java de soeverein Nederland recht had op een gedeelte van de opbrengst van de grond. De geestelijke vader van het cultuurstelsel, J. van den Bosch, schatte dit gedeelte op 20%, maar bepaalde dat men in plaats van 20% van de opbrengst te leveren 20% van de grond moest bebouwen met door het gouvernement aan te wijzen en hieraan te leveren produkten. De NHM kreeg zo een enorme hoeveelheid produkten zoals koffie, suiker en indigo te vervoeren.

Het was nu de vraag of hier na opening van het Suezkanaal niet beter verandering in kon komen. De Monchy was van mening dat de markt van Indische produkten in Nederland behouden moest blijven. De staat zou anders grote verliezen lijden.²³ Van Rijckevorsel meende dat de verkoop van Indische produkten in Nederland voorlopig wel behouden kon blijven. Hij benadrukte echter dat, wanneer het Suezkanaal er eenmaal was, het wellicht beter zou zijn een deel van de Indische pro-

dukten direct naar de Middellandse Zeehavens te brengen. Deze havens zouden dan toch de meeste produkten uit Azië naar zich toe trekken en de haven met de grootste markt bood de beste handelsvoorwaarden. Dit zou het gunstigste zijn voor Nederlands-Indië en uiteindelijk ook voor Nederland.²⁴

Vissering had grote bezwaren tegen de opinie van De Monchy. Hij vond dat men de nadelen van het Suezkanaal alleen kon beperken door de ontwikkeling van Nederlands-Indië te bevorderen. Door het ontwikkelen van handel en nijverheid zou men kapitaal naar Nederlands-Indië lokken. Nederlands-Indië zou zich tot het centrum van een enorm handelsnetwerk kunnen ontwikkelen. Het kon zo het middelpunt worden in het handelsverkeer tussen Australië, China, Siam en vele andere landen en streken. Nederland zou hierdoor de schatkist kunnen spekken terwijl door de toegenomen welvaart in Nederlands-Indië de Nederlandse uitvoer naar dit gebied zou toenemen. Om dit alles te bereiken moest Nederlands-Indië wel zelf over haar produkten kunnen beschikken. Het verplichte vervoer naar Nederland diende dus afgeschaft te worden.²⁵ Vissering nam hiermee feitelijk een zeer modern standpunt in.

De meerderheid van de commissie schaarde zich echter achter De Monchy. In het verslag adviseerde de commissie de markt voor Indische produkten in Nederland te behouden, ook na realisering van het Suezkanaal. Vissering eiste hierop de aparte vermelding van zijn standpunt, maar dit werd door de meerderheid afgewezen waarop hij uit de commissie trad.²⁶

Het verslag

In januari 1859 kwam het verslag uit. Alhoewel de koning erop had aangedrongen dat de commissie zo snel mogelijk verslag uitbracht, had deze zich niet gehaast. De commissie was zich ervan bewust dat het

nog jaren zou duren eer het Suezkanaal geopend werd, als het kanaal er al zou komen, want dat was voor de meeste commissieleden nog allerm minst zeker.

Van Rijckevorsel liet weten dat het wellicht beter was het uitbrengen van het verslag op de lange baan te schuiven. Hij dacht dat het verslag de regering wellicht in een onplezierige positie bracht, omdat het de tegenstanders van het Suezkanaal de 'onverbidelijke cijfers'²⁷ en daarmee een wapen in handen gaf. Dit zouden de voorstanders van het kanaal de regering kunnen verwijten. Veel commissieleden waren het hiermee eens, maar De Monchy en enkele andere leden vonden het hun plicht het verslag te voltooien. Wel besloten zij de minister van Binnenlandse zaken in te lichten over deze mogelijke gevaren.

In het verslag worden drie vraagpunten stuk voor stuk behandeld. De eerste vraag was wat de gevolgen van de doorgraving van de landengte van Suez zouden zijn voor de handel en scheepvaart in het algemeen en voor die van Nederland in het bijzonder.

Volgens de commissie zouden er aan de Aziatische kant van het kanaal voornamelijk voordelen zijn voor die gebieden die al veel contact hadden met Europa en dat waren eigenlijk alleen de Europese bezittingen aldaar. Vooral de Britse bezittingen zouden profiteren, want die lagen het dichtste bij het Suezkanaal. In Nederland-Indië zou voornamelijk de steeds groter wordende groep van privé-ondernemers er baat bij hebben. Zij zouden betere prijzen kunnen bieden voor hun produkten. De Nederlandse staat zou aldus een groot aandeel in de handel in Indische produkten verliezen. Verder zouden aan de Aziatische kant van het kanaal de kuststreken van de Rode Zee en delen van Oost-Afrika profiteren van het kanaal. Deze streken zouden nu makkelijker bereikbaar worden voor de Europese handelsvaart. Een mo-

ralistisch tintje ontbrak niet, want de commissie merkte op dat de Europese contacten de volken langs de Rode Zee wat beschaving bij zouden brengen. De 'roofzucht' van die volken zou zodoende afnemen en men zou zich meer gaan bezighouden met eerlijke handel.²⁸

Aan de Europese kant van het kanaal zouden vooral de landen aan de Middellandse Zee profiteren, alhoewel niet alle landen. Turkije bij voorbeeld was economisch en politiek in zo'n slechte situatie dat het weinig uitmaakte of het kanaal er nu wel of niet kwam. Griekenland daarentegen kon zeker een graantje meepikken dank zij de goede havens aldaar en de vele zeelieden die dit land bezat. Italië en Zuid-Frankrijk zouden veruit het meeste baat hebben bij het Suezkanaal. Havens als Genua, Venetië, Triëst en Marseille zouden een enorme handelsstroom naar zich toetrekken. En als het Italiaanse spoorweginet zou worden verbeterd en uitgebreid, zouden de Italiaanse havensteden een aanzienlijk deel van de handel op Midden-Europa in handen krijgen.²⁹ Dit zou grotendeels ten koste gaan van Nederland, dat van oudsher dit gebied voorzag van Indische produkten. De route via het Suezkanaal bracht Nederland dus alleen maar nadelen. De commissie verzuchtte dat de vooruitgang zijn loop wel zou hebben. Het zou kleingeestig en vruchteloos zijn te proberen deze ontwikkeling tegen te houden. Het enige wat er op zat, was te proberen de nadelen te overwinnen.³⁰ De tweede vraag was hoe deze nadelen overwonnen konden worden. In hoofdstuk twee van het verslag werd ingegaan op de vraag welke wegen moesten worden ingeslagen en welke middelen aangewend om na het graven van het Suezkanaal ons aandeel in de handel en scheepvaart te behouden en zo mogelijk te vergroten. De commissie kwam met allerlei vage aanbevelingen. Bedrijven en fabrieken moesten de krachten bundelen om zo de buiten-

landse concurrentie het hoofd te bieden. Er moest wetenschappelijk onderzoek verricht worden, onder meer naar de mogelijkheden voor de stoomvaart. Dit onderzoek zou een belangrijke stimulans geven aan de Nederlandse economie.³¹ Maar daarbij liet men het.

In het derde hoofdstuk beantwoordde de commissie de laatste vraag, namelijk welke maatregelen de regering kon nemen om de positie van de Nederlandse handel en scheepvaart te beschermen of wellicht te verbeteren.

De commissie pleitte voor vrijhandel. De regering diende het heffen van invoerbelasting op in het buitenland gebouwde schepen en uit het buitenland afkomstige scheepsmaterialen te stoppen. De Nederlandse reders zouden dan goedkoper schepen kunnen kopen en aldus hun concurrentiepositie verbeteren. Vooral schepen met hulpstoomvermogen waren in het buitenland tegen redelijke prijzen te koop en hieraan was volgens de commissie behoefte.

De regering zou ook de tarieven en reglementen die golden voor de handel en scheepvaart in Indië moeten herzien. Er waren te veel regels die het Nederlandse reders beletten een deel van de Aziatische markt te veroveren. De commissie pleitte voor het creëren van vrijhavens, dat wil zeggen havens die de regering van tolwetten had ontheven en waarin dus schepen van alle naties, zonder betaling van rechten, konden binnenlopen en handel drijven.³²

De regering diende er tevens voor te zorgen dat de Nederlandse markt voor Indische produkten gehandhaafd bleef (hier dus geen vrijhandel). De commissie was van mening dat deze markt veel bijdroeg tot de Nederlandse welvaart. Niet alleen de schatkist voer er wel bij, maar ook de burgers profiteerden ervan. Reders, verzekeringsmaatschappijen, pakhuiseigenaren, allen verdienden ze aan deze markt.

Voor Nederlands-Indië zou het ook niet wenselijk zijn als de contacten met het moederland verminderden, want anders kon de Nederlandse staat de bevolking niet naar een hoger niveau 'opheffen'.³³ Als de Indische produkten direct in Indië verkocht werden, zou de 'gewone man' daar toch niet veel wijzer van worden, maar alleen enkele handelshuizen op Java.

De regering moest bovendien hogere vrachtprijzen betalen aan reders die met schepen met hulpstoomvermogen gouvernementsgoederen vervoerden dan aan reders die met zeilschepen voeren. Zo zouden de reders eerder overgaan op het gebruik van deze schepen. Ofschoon de commissie voordien geen voordelen van het snellere vervoer per stoomschip kon bedenken, wist zij in het eindverslag een enkel winstpunt te noemen. Bepaalde produkten zoals koffie zouden, in geval men de periodieke veiling had gemist, voortaan niet meer door het langdurig opslaan in kwaliteit achteruitgaan. En tevens zou door het snellere vervoer minder schade tijdens de reis ontstaan.

De commissie wees er natuurlijk ook op dat Indië door de snellere verbinding veel makkelijker bereikbaar werd. Troepen en goederen bestemd voor Nederlands-Indië zouden, als daartoe noodzaak was, via de snelste, zij het duurste, weg vervoerd kunnen worden. Dat wil zetten op schepen met hulp- of volstoomvermogen door het Suezkanaal. De commissie had het hier bij het rechte eind, zoals nog zal blijken.³⁴

Tot zover het standpunt van de meerderheid. Niet alle commissieleden konden zich hier echter bij aansluiten. Conrad en Van Vlissingen, die alleen maar voordelen zagen in een Suezkanaal, wel het allerm minst. De pro-Suezkanaal mening is echter vrijwel niet terug te vinden in het verslag, behalve dan misschien Van Vlissingen's voorkeur voor stoomvaart, dat wil zeggen de commissie propageerde het bouwen van schepen met hulpstoomvermogen.

Vissering en Van Rijckevorsel gaven hun mening weer in een bijlage. Zoals gezegd, was Vissering uit de commissie gestapt omdat zijn visie niet werd vastgelegd in een noot. Nu kreeg hij wel de mogelijkheid zijn mening te geven in een bijlage, mijns inziens minstens even effectief als in een noot. Daarin verklaarde hij nog eens nadrukkelijk dat het onverstandig was vast te houden aan de markt van Indische produkten in Nederland. Hij herhaalde hierbij grotendeels de argumenten die hij in de discussie in de commissie te berde had gebracht. Hij voegde hieraan toe dat Nederland wel genoodzaakt zou zijn een deel van de Indische produkten buiten Nederland te verkopen, omdat de Nederlandse markt te duur zou zijn in vergelijking met de markten in de Middellandse Zee. Hij spoorde de regering aan realistisch te zijn en niet star vast te houden aan oude gewoonten. Van Rijckevorsel was het hier volmondig mee eens en onderschreef in zijn bijlage Visserings visie.³⁵

Guicherit voegde, als een soort tegenwicht, ook nog een bijlage toe aan het verslag waarin hij juist aandrang op het behouden van de markt van Indische produkten in Nederland, zoals de meerderheid al had geadviseerd. Welke veranderingen de opening van het Suezkanaal ook teweeg zou brengen, het oude handelssysteem moest behouden blijven, zelfs als dit enige opoffering zou kosten. Hiermee gaf hij zelf aan dat hij toch wel moeilijkheden zag voor dit oude handelssysteem na opening van het kanaal.³⁶

Gezien de conclusies van de Suezkanaalcommissie is het niet verwonderlijk dat de Nederlandse regering niet veel heil zag in een Suezkanaal. Nederland moest zich maar zoveel mogelijk afzijdig houden van dit project en afwachten wat er van zou komen.³⁷

Na opening van het Suezkanaal

In het jaar dat de commissie haar eind-

verslag uitbracht (1859) begonnen de graafwerkzaamheden voor het kanaal. Pas tien jaar later, op 17 november 1869, werd het kanaal officieel geopend.

De commissie had een moeilijke taak gehad. Ruim tien jaar voordat het kanaal geopend werd, moest zij voorzien wat de gevolgen ervan zouden zijn. In die tien jaar hadden de ontwikkelingen in de scheepvaart niet stilgestaan. In de jaren vijftig van de negentiende eeuw stond de stoomvaart in feite nog in de kinderschoenen. Stoomschepen waren hoofdzakelijk te gebruiken voor het transport van dure produkten met een gering volume, post en passagiers. Hierdoor waren de stoomschepen nog geen echte concurrenten van het zeilschip, zeker niet toen de clipper zijn intrede deed. De Suezkanaalcommissie nam in 1859 dan ook de juiste beslissing de bouw van clippers met hulpstoomvermogen te adviseren. Hiermee combineerde men de voordelen van de clipper met die van de stoommachine.

Het steenkoolverbruik van de stoommachines bleef nog erg hoog. In de loop der tijd wist men dit verbruik sterk terug te dringen door het gebruik van de zogenaamde 'compoundmachine'. In deze machines werd de stoomdruk sterker opgevoerd en de afgewerkte stoom weer benut in grotere stoomcilinders. Deze zuinige stoommachines werden vanaf ongeveer 1865 op schepen geplaatst.³⁸ De stoomvaart werd zo rendabeler en derhalve een bedreiging voor de zeilvaart. Dit was een ontwikkeling die de commissie onmogelijk had kunnen voorzien.

De scheepvaart van Nederland na opening van het kanaal

Wilde Nederland een belangrijk deel van de scheepvaart op Indië behouden, dan moest het roer om. De tijden waren veranderd. B. J. Tideman, hoofdingenieur bij de marine, verwoordde deze noodzaak in een brochure waarin hij verklaarde dat

het spoedig gedaan zou zijn met onze wereldhandel, als wij 'niet breken met sommige oudere gewoonten en gaan stoomvaart hebben, en veel stoomvaart!' ³⁹ Nederland was echter niet geheel onvoorbereid. Dit blijkt wel uit het feit dat tijdens een vergadering in augustus 1869 in Amsterdam werd besloten een Nederlandse Stoomvaartmaatschappij op te richten. Op 13 mei 1870 was het zover, de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN) werd opgericht, met als doel het vervoer van goederen en passagiers met stoomschepen door het Suezkanaal naar Indië. Nederland stapte het stoomtijdperk serieus in. De overheid steunde de maatschappij niet direct, maar zegde wel het vervoer van gouvernementen producten toe tegen een hoge vrachtprijs. De SMN was op haar beurt verplicht ruimte beschikbaar te stellen voor het vervoer van uitgaande goederen en passagiers van de regering. ⁴⁰ Ook in Rotterdam ontstonden plannen voor een stoomvaartmaatschappij voor de vaart op Java. W. Ruys en Zn. richtte in 1875 een stoomvaartmaatschappij op onder de naam Rotterdamsche Lloyd. ⁴¹ De SMN verzorgde in het begin een maandelijks dienst op Java, vanaf 1877 een driewekelijkse en vanaf 1879 een tweewekelijkse dienst. In 1882 begon de SMN zelfs met afvaarten om de tien dagen. Door coördinatie met de Rotterdamsche Lloyd vertrok er elke week een schip naar Indië. ⁴² De stoomvaart op Java was volwassen geworden. De reisduur was inmiddels sterk bekort. In 1875 had een stoomschip gemiddeld minder dan vijftig dagen nodig voor de overtocht naar Java. ⁴³

Conclusie

Had de commissie nu slecht werk afgeleverd? Mijns inziens kan men de commis-

sie niet al te veel verwijten maken. Wel kan men stellen dat het denken van de meerderheid van de commissie erg bepaald werd door gevestigde belangen. Zowel de voorzitter als enkele andere commissieleden waren nauw verbonden met de NHM en deze wilde alles het liefst bij het oude laten. De meeste andere commissieleden waren presidenten van Kamers van Koophandel en deze zagen het bestaande handelssysteem grote winsten opleveren en hadden dus ook geen reden op veranderingen aan te dringen. Daarbij komt dat de commissie in 1859 verslag uitbracht over een project dat pas tien jaar later gereed kwam. In die tien jaar waren de ontwikkelingen niet stil blijven staan. Stoomschepen waren in 1859 nog onrendabel en nauwelijks geschikt voor de vaart op Nederlands-Indië. Het advies om schepen met hulpstoomvermogen te bouwen was gezien de omstandigheden het beste advies. Het werkelijk innoverende denken van bij voorbeeld Van Vlissingen kon nog niet op veel begrip rekenen, zeker omdat dit denken eerder voortkwam uit enthousiasme dan dat het gebaseerd was op harde feiten. Al met al kunnen we concluderen dat de Suezkanaalcommissie zich redelijk van haar taak heeft gekwet, maar eigenlijk te vroeg was ingesteld. De commissie bevond zich op een breukvlak in de tijd en kon niet overzien hoe snel en hoeveel er in het komende decennium zou veranderen op scheepvaart gebied. De commissie had wellicht wel beter samengesteld kunnen worden. Zij bestond uit veel direct geïnteresseerden die met behulp van allerlei gelegenheidsargumenten hun eigen standpunt wilden verdedigen. Zo kwam er niet een werkelijk open, onafhankelijke discussie op gang.

Noten

1. Correspondentie over het kanaal van Suez: Algemeen Rijksarchief 's-Gravenhage (ARA). Archief van het Ministerie van Buitenlandse Zaken 1813-1870, inv. nr. 3226.
2. Ibidem.
3. Ibidem.
4. Staatscommissie tot onderzoek naar de gevolgen van de doorgraving van de landengte van Suez, 1856-1859. ARA, Archief van het Ministerie van Binnenlandse Zaken 1825-1877, inv. nr. 1-4.
5. F. W. Conrad, *Over de doorgraving der landengte van Suez* (Amsterdam 1858), 1 en 31.
6. ARA, Archief Binnenlandse Zaken 1825-1877, inv. nr. 1-4.
7. M. G. de Boer, *100 jaar Nederlandsche scheepvaart* (Den Helder/Amsterdam 1939), 5.
8. J. W. Bonebakker, *De scheepsbouwnijverheid in Nederland* (Haarlem 1936), 2-3.
9. J. M. Dirkzwager, 'Schepen' in: *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden IV* (Bussum 1978), 14.
10. H. P. Spratt, *The birth of the steamboat* (Londen 1958), 9-10.
11. J. A. de Jonge, *De industrialisatie in Nederland tussen 1850 en 1914* (Nijmegen 1976), 143.
12. De Boer, *100 jaar*, 79-82.
13. ARA, Archief Binnenlandse Zaken 1825-1877, inv. nr. 1-4.
14. Ibidem.
15. Ibidem.
16. Ibidem.
17. Ibidem.
18. Ibidem.
19. Ibidem.
20. *Verslag over de vermoedelijke gevolgen der doorgraving van de landengte van Suez voor*

den handel en de reederijen van Nederland ('s-Gravenhage 1859) 38.

21. Ibidem, 43.
22. Ibidem, 48.
23. ARA, Archief Binnenlandse Zaken 1825-1877, inv. nr. 1-4.
24. Ibidem.
25. Ibidem.
26. Ibidem.
27. Ibidem.
28. *Verslag*, 74.
29. Ibidem, 80-81.
30. Ibidem, 94-95.
31. Ibidem, 101-104.
32. Ibidem, 110.
33. Ibidem, 113-114.
34. Ibidem, 117.
35. Ibidem, 220-240.
36. Ibidem, 241-254.
37. ARA, Archief Buitenlandse Zaken 1813-1870, inv. nr. 3226.
38. E. J. Hoos, *De ontwikkeling van de Nederlandsche koopvaardijvloot* (Amsterdam 1911), 24.
39. Oprichting der S.M.N.: ARA, Archief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland, doos 1.
40. G. G. Callenbach, *De N.V. Stoomvaart Maatschappij Nederland in de jaren 1870-1895* (niet gepubliceerde doctoraalscriptie, Utrecht 1967), 10-11.
41. H. Reuchlin, 'Handelsvaart' in: *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden IV* (Bussum 1978), 235.
42. M. P. Bossenbroek, *Van Holland naar Indië. Het transport van koloniale troepen voor het Oost-Indische leger 1815-1909* (Amsterdam 1986), 41.
43. Ibidem, 61.