



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Zeilende kustvaart van circa 1750 tot circa 1920: Het fenomeen van de Groninger zeevaart in de negentiende eeuw

Gaastra, F.S.

Citation

Gaastra, F. S. (2007). Zeilende kustvaart van circa 1750 tot circa 1920: Het fenomeen van de Groninger zeevaart in de negentiende eeuw. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 26(2), 154-165.

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded
from:

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

Zeilende kustvaart van circa 1750 tot circa 1920

Het fenomeen van de Groninger zeevaart in de negentiende eeuw

FEMME S. GAASTRA

Beschouwen we de Groninger scheepvaart in de lange periode van het midden van de achttiende eeuw tot het begin van de twintigste eeuw, dan spreken de ontwikkelingen in de negentiende eeuw ongetwijfeld het meest tot de verbeelding. Dan immers gaat de Groninger zeescheepvaart een eigen weg en lopen de ontwikkelingen zo anders dan in de rest van Nederland dat er welhaast typisch Groninger factoren aan het werk moeten zijn om die gebeurtenissen te verklaren.

De geschiedenis van de Groninger zeescheepvaart in de negentiende eeuw is onderwerp van groot aantal studies en beschouwingen, al ontbreekt nog een samenvattende studie. De bloei van de kleine handelsvaart met zeilschepen in de eerste helft van de negentiende eeuw – die vooral scheepvaart vanuit de veenkoloniën betreft – werd gevolgd door een terugval, door een periode van crisis en stagnatie, die in 1858 begon en waarin pas tegen het einde van de negentiende eeuw verandering kwam. In deze bijdrage wil ik een aantal van de verklaringen voor deze trend analyseren en nagaan in hoeverre die verklaringen 'typisch Gronings' zijn of meer van algemene aard en dus ook op de gehele Nederlandse scheepvaart van toepassing.

DE AANLOOP

In het midden van de achttiende eeuw is de Groninger scheepvaart nog bescheiden van omvang. Maar Groningers komen we wel tegen op schepen die vanuit andere havens in de Republiek werden uitgereed, ook op de intercontinentale vaart. Zo hebben er heel wat Groningers dienst genomen bij de Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC). Groningers

bezaten dankzij de uit Groningen afkomstige gouverneur-generaal Willem Alting in de VOC in de tweede helft van de achttiende eeuw een speciale positie. Op Java hebben heel wat regentzonen onder het schild van deze machtige beschermheer fortuin kunnen maken – we kunnen spreken van een Gronings netwerk binnen de VOC.¹ Maar vele Groningers voeren ook in lage rangen, dus als matroos of soldaat, uit naar Azië in dienst van de VOC. Nu er steeds meer gegevens beschikbaar komen over het personeel van de VOC, kunnen we vaststellen dat gedurende de gehele achttiende eeuw ongeveer 3000 man van Stad en Lande op Oost-Indiëvaarders zijn uitgezeild, een indrukwekkend getal, temeer omdat tweederde van deze vertrekkers niet zijn teruggekeerd. Het grootste deel van deze Groningse VOC-dienaren vertrok na 1750.²

De meesten van deze matrozen en soldaten kwamen uit de stad Groningen, zo'n 2250. Maar ook uit kleinere plaatsen, zoals Sappemeer of Veendam, zochten nogal wat zeelieden hun heil bij de VOC. Vanuit Sappemeer vertrokken in de achttiende eeuw zo'n 180 man, uit Veendam 140. Zo maakte een zekere Jan Tike (of Teyke) uit Veendam tussen 1750 en 1770 viermaal een reis naar Batavia. Op zijn laatste reis, in 1771, overleed hij. Ook een Cornelis Hasewinkel, die in 1752 als matroos vanuit Vlissingen naar Batavia uitvoer op de Oost-Indiëvaarder *Kattendijke*, of een Hendrik Orsel, die in 1791, ook al als matroos met de *Blitterswijk* vertrok, keerde niet meer naar Veendam terug; zij overleden al op hun eerste reis.

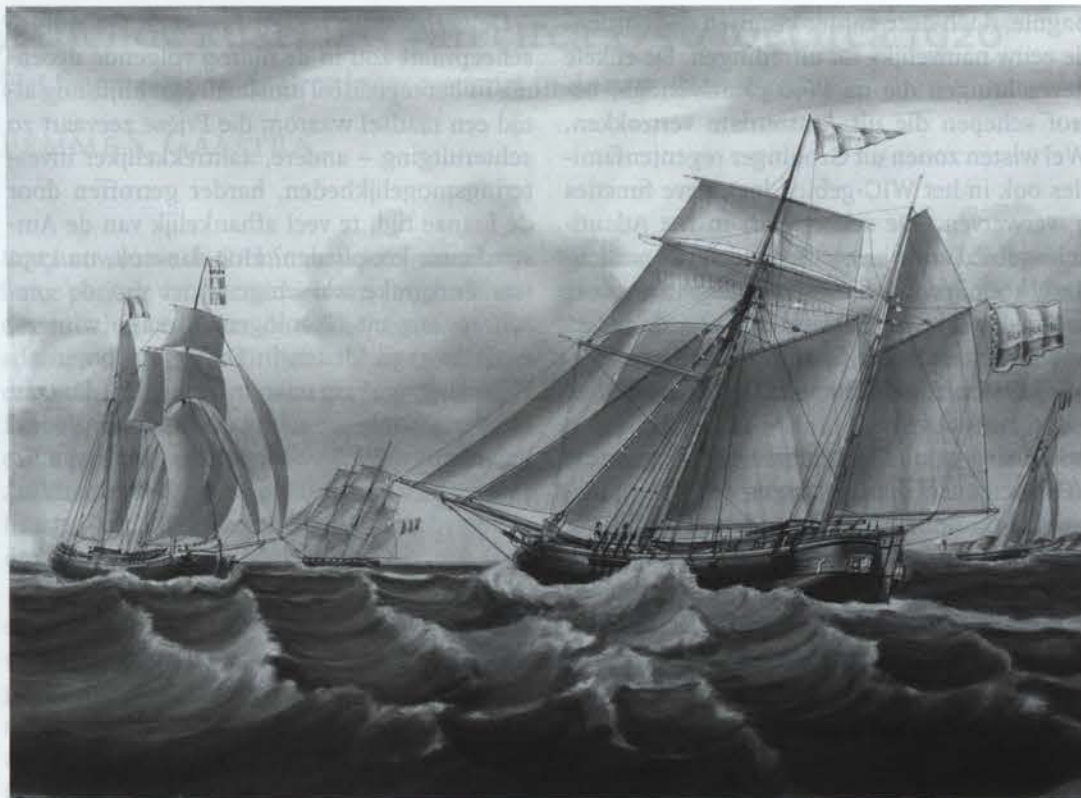
In hoeverre ook schepen op de Atlantische vaart door Groningers werden bemand is moeilijker na te gaan. Weliswaar bezat Stad en Lande een kamer van de West-Indische Com-

pagnie, doch deze kamer kwam in de achttiende eeuw nauwelijks tot uitredingen. De enkele bevrachtingen die na 1750 plaatsvonden, betrof schepen die uit Amsterdam vertrokken. Wel wisten zonen uit Groninger regentenfamilies ook in het WIC-gebied lucratieve functies te verwerven.³ De scheepvaart in het Atlantische gebied was na 1750 in handen van particuliere kooplieden of ondernemingen en deze vanuit Holland en Zeeland opererende reders zullen vast ook van Groningse zeelieden gebruikt hebben gemaakt – maar over aantallen valt niets te zeggen.

In ieder geval blijkt uit de cijfers over het VOC-personeel dat Groningen een zekere maritieme traditie had en in staat was om zeevarend personeel aan de Compagnie te leveren. Zoals gezegd, de Groninger scheepvaart zelf was nog bescheiden van omvang. De bekende Groninger sociaal-geograaf Keuning gebruikt in zijn studie over de Nederlandse 'kleine zeevaart' de cijfers die de Amsterdamse VOC-bewindhebber Cornelis van der Oudermeulen had gepubliceerd in een memorie van 1783.⁴ Van der Oudermeulen had deze cijfers overigens niet zelf bijeengebracht, hij vertrouwde op de gegevens die hem door 'een kundig mensch' waren aangereikt.⁵ Daar blijkt dat de Friese en Groningse vloot bij elkaar 256 schepen telde. Het merendeel van deze schepen, 226, behoorde echter in Friesland thuis. Dat waren meest galjoten en koffen. De Groninger vloot zou in 1783 dus uit niet meer dan 30 schepen bestaan. Die Groninger schepen, koffen, galjoten en smakschepen, waren met een capaciteit van zo'n 50 tot 60 last of 100 tot 120 ton wat kleiner dan de Friese schepen. Maar er waren daarnaast nog wel zo'n 40 tot 50 nog kleinere schepen van schippers buiten Groningen – ik neem aan dat Van der Oudermeulen hier de stad bedoeld – die echter met bodemerij waren bezwaard. De bodemerij-houders of geldschietters waren in meerderheid wel in Groningen gevestigd. Deze schepen, die niet in de cijfers waren meegeteld, zullen in merendeel in de veenkoloniën thuis hebben behoord.

De verhouding tussen Friese en Groningse scheepvaart zou in de hierop volgende decennia in het tegendeel omslaan. Het blijft nog altijd een raadsel waarom die Friese zeevaart zo achteruitging – andere, aantrekkelijker investeringsmogelijkheden, harder getroffen door de Franse tijd, te veel afhankelijk van de Amsterdamse kooplieden? Hoe dan ook, na 1750 was er sprake van enige groei van de zeescheepvaart uit Groningen. Strenge winters, zoals in 1758, deden in Duitse steden, zoals Hamburg, de vraag naar turf stijgen en daaraan konden Groninger schippers voldoen. Vooral Veendam en Wildervank profiteerden ervan. In 1765 zou in Veendam de eerste 'buitenvaarder' gebouwd zijn. De opening, in 1784, van het kanaal door Sleeswijk Holstein – later Eiderkanaal genoemd – schiep nieuwe mogelijkheden. Het werd nu gemakkelijker om met kleine schepen naar de Oostzee te varen en veel Groningers maakten gebruik van dit kanaal. Tussen 1786 en 1790 verdrievoudigde het aantal Groninger zeeschepen ieder jaar.⁶

De Franse tijd, de periode van 1795 tot 1813, is voor de Nederlandse scheepvaart over de hele linie een moeilijke geweest. Nederland was satellietstaat van Frankrijk en was van 1810 tot 1813 bij Frankrijk ingelijfd, de Engelsen beheersten de zee en na invoering van het continentale stelsel in 1806 werd de handel en scheepvaart steeds moeilijker. Maar dat de Groninger schippers in deze periode toch ook kansen zagen en die wisten te benutten blijkt wel uit het onderzoek van Wicher Kerkmeijer naar de scheepvaart van de Groningers onder neutrale vlag in dit tijdvak.⁷ Vele schippers en reders gebruikten de neutrale vlag van kleine Duitse staten en wisselden van nationaliteit om zo te kunnen doorvaren en misschien extra profijt te trekken van de moeilijke omstandigheden die door oorlog elders waren ontstaan. Ook andere bronnen geven aan dat de Franse Tijd niet slechts crisis en neergang bracht. Tussen 1799 en 1805 namen de doorvaarten bij Delfzijl zeer toe – een verviervoudiging zelfs ten opzichte van de voorgaande periode. De



Afb. 1. Het kofschip Richard van kapitein-eigenaar H.B Engelsman, Veendam. In de vlag staat: 'Amsterdam – Hull'. De kof was in 1841 te Veendam gebouwd en verongelukte tien jaar later op de Eierlandse Gronden bij Texel. Aquarel door D.A.J.F. Teupken, 1843. Collectie Noordelijk Scheepvaartmuseum, inv. 2.31.1.

zeevaart op de Oostzee groeide aanmerkelijk.⁸ De gunstige ligging van Groningen ten opzichte van de neutrale Noord-Duitse havens heeft hier ongetwijfeld een rol gespeeld. In de literatuur wordt erop gezinspeeld dat de Franse tijd een leerschool is geweest voor Groninger scheepvaart, die zich door de gebeurtenissen een ruimere blik had verworven.

Na de val van Napoleon en in de periode van de herwonnen vrijheid tijdens Willem I was er zeker groei van de Groninger scheepvaart, maar deze kende nogal wat pieken en dalen. Misoogsten en gebrek aan graan, zoals in 1819, 1828 en 1829, gaven de scheepvaart extra werk, de Belgische opstand deed na 1830 weer veel schade. Van 1830 tot 1835 ging het slecht, daarna was er een opleving tot 1839, toen er

weer een omslag plaats vond naar een mindere tijd. Maar aan het einde van de jaren veertig brak een periode aan van uitbundige bloei die vooral voor de veenkoloniale scheepvaart van uitzonderlijke betekenis werd.

BLOEI IN HET MIDDEN VAN DE NEGENTIENDE EEUW

'We zien de zeelieden der veenkoloniën hunne eervolle taak verrichten als mannen, met heldenmoed op den oceaan kampend tegen wind en golven, geacht waar ze komen en welvaart brengend op den geboortegrond.' Het zijn woorden zoals we die niet meer gebruiken, afkomstig uit de studie van Top van 1892 over de veenkoloniën.⁹

Het is, zoals gezegd, zinvol om bij het zoeken naar de factoren achter de uitzonderlijke groei van de zeescheepvaart vanuit Groningen – en het gaat dan dus vooral om die van de veenkoloniën – onderscheid te maken tussen externe en interne factoren. De literatuur reikt ons heel wat argumenten aan. De belangrijkste externe factor voor de geweldige bloei vanaf het einde van de jaren veertig van de negentiende eeuw was de gunstige vrachtenmarkt, waar de prijzen door bijzondere omstandigheden tot grote hoogte werden opgestuwd. De bijzondere omstandigheden waren zeer verschillend van aard. Bij sommige van deze zaken werden de voordelen de Groningse schippers en scheeps-eigenaren bijna direct in de schoot geworpen, bij andere was er eerder sprake van een indirect effect, waarbij hogere vrachtprijzen ontstonden door gebrek aan scheepsruimte op de internationale vrachtenmarkt.

Ten gevolge van de aardappelziekte in 1846/1847 ontstonden er tekorten op de binnenlandse markt en werden er door Groninger schepen Noorse en Turkse aardappelen aangevoerd. De afschaffing van de navigatiewetten in Groot-Brittannië in 1849 deed de vrachtprijzen op de wereldmarkt stijgen en bood de Nederlandse zeescheepvaart meer kansen. Datzelfde gold voor de goudvondsten in Californië in 1849 en in Australië in 1851. Zaken die de Groningers meer rechtstreeks bevoordeelden waren de oorlogen in deze periode. De Eerste Deens-Pruisische oorlog, die in het revolutiejaar 1848 in Sleeswijk-Holstein uitbrak en tot 1850 duurde, gaf de neutrale Groninger scheepvaart voordeel. Op groter afstand werd de Krim-oorlog (1854-1856) uitgevochten. De interventie van Frankrijk en Engeland in een Russisch-Turkse oorlog en daaropvolgende landing van Franse en Engelse troepen op de Krim in september 1854 bracht voor de Groninger scheepvaart een ongekennde hausse. Het feit dat Engelse schepen geen Russische havens meer konden aandoen maakte het Groninger schippers mogelijk grote winsten te behalen op vrachtprijzen naar Russische havens



Afb. 1 Groninger Zeeman met hoed met slappe rand en oranje hemd, zittend op een mand. Tekening door Jan Ensing 1835. Collectie Noordelijk Scheepvaartmuseum, inv. 11.9.1

zoals Riga, St. Petersburg of Archangel. Omdat de Britse vloot die Russische havens wilde blokkeren gierden de vrachtprijzen direct na uitbreken van de oorlog omhoog. Wie het risico van vastlopen in de blokkade of inbeslagnamen door de Britten aandurfde – het is slechts enkele Nederlandse schepen overkomen – en onmiddellijk reageerde kon geweldig goed verdienen. Top noemt voorbeelden van een Veendammer schipper die 9.000 gulden verdiende met één reis naar Riga en van een ander die met een reis naar Archangel en daarna naar Riga 20.000 gulden binnenhaalde.¹⁰ De late blokkering van Archangel leidde tot speculatie op de vrachtenmarkt en de vrachtprijzen van bijvoorbeeld haver vanuit deze havenstad naar Engeland stegen met bijna het viervoudige. Hoge



Afb. 3. Het als barkentijn getuigde galjoot Christina Jacqueline onder kapitein J.H. Rabe in 1854, reder H.J. Engelkes, Winschoten. Het schip mat 179 ton en was in 1848 te Pekela gebouwd. In 1867 naar Krommenie verkocht, gestrand en voor wrak opgegeven in 1869. Olieverf op doek door A.J. Engelkes 1854. Collectie Noordelijk Scheepvaartmuseum, inv. 2.36.1.

vrachtprijzen voor granen en zaden vanuit de Zwarte Zee deden Groninger schippers ook dat vaarwater opzoeken.¹¹ En Groninger schepen verschenen in nog verder weg gelegen havens, in Afrika en Brazilië en zelfs in Azië.

De 'echte' interne factoren die aan deze opbloei hebben bijgedragen zijn moeilijker aan te wijzen. Allereerst moet bedacht worden dat de veenkoloniale zeescheepvaart al voor de bloeiperiode tot ontwikkeling was gekomen en dat er al een stevige basis was. Tot de thuisvoordelen kan de flexibiliteit tussen binnen- en buitenvaart gerekend worden: waren de omstandigheden voor zeescheepvaart goed, dan konden turf-schippers hun geluk buitengaats be-

proeven. Andere voordelen waren de stevige positie van Groningen in de internationale graanhandel – voor de vaart op de Oostzee van belang – en de sterke samenhang tussen nijverheid en scheepvaart. Eigenaars van houtzaagmolens, scheepswerven en toeleveringsbedrijven waren nauw betrokken bij het uitreden van schepen. Vooral deze laatstgenoemde factor maakte dat snel en gretig werd ingehaakt op de hausse. De scheepsbouw bloeide als nooit tevoren, de werkgelegenheid op de werven nam toe en dat deed de lonen stijgen.

Tabel 1 geeft inzicht in de samenstelling van de vloot van de veenkoloniën in 1863, toen de periode van grote bloei overigens al over was.

Tabel 1. Samenstelling van de veenkoloniale vloot in 1863

Plaats	Rederij	Schepen	Tonnage	Bark	Brik	Schooner (brik)	Galjoot Kof Hoeker	Tjalk Smak
Veendam	139 (122)	166	20.175	–	2	65	90	9
Pekela's	95 (79)	163	20.342	–	–	30	119	14
Wildervank	81 (72)	90	9.565	1	–	22	44	23
Sappemeer	54 (43)	68	8.034	–	3	24	33	8
Hoogezand	26 (13)	55	7.334	–	4	30	15	6
Totaal	395 (329)	542	65.450	1	9	171	301	60

Bron: Top, *Geschiedenis der Groninger Veenkoloniën*, 236-237.

In de kolom onder rederij is niet slechts het aantal rederijen per plaats genoemd, maar ook tussen haakjes hoeveel van die rederijen de vorm van kapitein-eigenaar bezaten. De figuur van kapitein-eigenaar is veruit in de meerderheid en onderscheidde de Groninger zeescheepvaart van de rest van Nederland, waar de partenrederij de meest gebruikelijke bedrijfsvorm was.¹² De gemiddelde tonnage van de schepen komt uit op 120. De scheepstypen zijn niet steeds scherp te onderscheiden, in tabel vallen onder 'schooners' – Top gebruikt de Engelse spellingswijze – ook 'schoonerbrikken', onder galjoten ook koffen en hoekers en onder tjalken ook smakken en kleinere vaartuigen. De galjoten zijn nog in de meerderheid, meer dan de helft van de schepen behoort tot dat type, tjalken hebben nog maar een gering aandeel in de vloot.

Veendam was de grootste thuishaven in de veenkoloniale vloot, Hoogezand kwam met 26 rederijen en 55 schepen achteraan. Maar ten aanzien van de scheepsbouw lag dat anders. Hoogezand, Sappemeer en Pekela profiteerden meer van de vraag naar zeeschepen omstreeks 1850 dan Veendam of Wildervank. In Sappemeer waren er acht werven en kwamen er drie bij, in Hoogezand nam het aantal werven nog meer toe, van 12 in 1844 naar 16 in 1851 en naar 23 in 1856. In Veendam en Wildervank werden meer binnenschepen gebouwd. De werven daar waren minder vatbaar voor de hausse in

zeevaart, maar ook minder gevoelig voor de neergang die volgde.¹³ In 1857 bereikte de scheepsbouwactiviteiten het hoogtepunt. In 1850 waren er in de hele provincie 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 te schepen te kunnen menen die daar getuigd moesten worden – dat kon bij de werven niet.¹⁴

Maar de hoogconjunctuur en de grote voorspoed hielden niet aan. In 1858 kwam er een eind aan het feest en stortte de internationale vrachtenmarkt ineen. De crisis trof de hele Nederlandse scheepvaart, maar de Groningse scheepvaart wel in het bijzonder.

CRISIS EN STAGNATIE

De crisis en stagnatie aan het einde van de jaren 1850 lijken, net als bij de opkomst en bloei, veroorzaakt door een samengaan van externe en interne omstandigheden. De ineenstorting van de vrachtenmarkt in 1858 was een wereldwijd fenomeen. Er volgde een langdurige neergang van de Nederlandse koopvaardij, die zakte in de ranglijst van nationale koopvaardijvloeden van de vierde naar de achtste plaats. Het uitblijven van herstel was in 1874 aanleiding om een parlementaire enquête te houden. De verhoren van

deze parlementaire enquêtecommissie wijzen op specifieke zwakheden van de Groninger veenkoloniale scheepvaart – de getuigen halen soms hard uit naar Groninger reders en scheepsbouwers, en ook de Groningse getuigen zelf steken de hand in eigen boezem. De Enquête, die door het drijven van de Zeeuw Tak van Poortvliet tot stand kwam, bracht heel wat zwakheden aan het licht.¹⁵ Onder de commissieleden was overigens ook een Groninger, de bekende politicus Samuel van Houten, die uit een familie van houthandelaren en reders afkomstig was.

Het scherpste oordeelde S. Stapert, als expert van het bureau Veritas belast met het keuren van schepen, over de Groninger scheepvaart. Stapert merkte op dat men in Groningen 'in den tijd van de ouden koffenbouw' degelijke schepen had gebouwd, maar dat die oude, degelijke bouwwijze was verlaten na het wegvallen van de Engelse scheepvaartwetten en tijdens de Krim Oorlog. De scheepsbouwers spraken nu wel van 'schooners', maar dat waren niet anders dan koffen met platte spiegel. In de haast om geld te verdienen gunde men zich de tijd niet om deze schepen degelijk te bouwen, maar werden ze 'in elkander gesmeten'.¹⁶ 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.¹⁷

Niet slechts de kwaliteit van de schepen liet te wensen over, ook de kwaliteit van de rederijen was onder de maat. 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.¹⁸

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 Winschoter-

zijl, 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 vlakke. 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.¹⁹ Romkes van der Goot erkende dat Groninger schepen geen beste naam hadden in het buitenland, 'en dat lag ook aan onszelfen, omdat tijdens de Krim-oorlog iedereen kapitein moest worden die de pet maar scheef op het oor had'.²⁰

Dat de kwaliteit van de schepen en de structuur van het rederijbedrijf in Groningen te wensen over liet, zal duidelijk zijn. Maar er waren ook externe factoren. De rapporten van Kamers van Koophandel uit de provincie Groningen, die schriftelijk reageerden op de vragen van de enquêtecommissie, noemden enkele van die externe factoren, zoals het gebrek aan matrozen, hoge belastingen en de aanleg van spoorwegen in Europa, die een deel van de vervoers-taken van de kleine zeeschepen overnam. Ook de opkomst van de stoomvaart was schuldig aan de langdurige malaise.

Keuning merkt in zijn studie over de Groninger veenkoloniën bovendien op, dat de band tussen de scheepvaart en de veenkoloniën, waaruit de scheepvaart was ontstaan een losse was – de scheepvaart voltrok zich buiten het gebied, de economische activiteiten in de veenkoloniën sloten daar niet bij aan en konden dus geen economische basis bieden, toen het internationaal slechter ging. Het argument is omstreden, omdat de economische band tussen scheepvaart en thuisbasis, zeker bij de wilde vaart wel vaker zwak is. Die losse band was bo-

vendien al voor de hausse ontstaan en had de bloei niet verhinderd. Maar het blijft een feit dat de veenkoloniale zeevaart niet kon terugvallen op de thuisbasis. Daarbij komt nog, dat er zich nieuwe investeringsmogelijkheden aandienen, zoals de aardappelmeel- en strokarton-industrie.²¹

Het is goed om bij dit alles ook iets meer afstand nemen en de Nederlandse scheepvaart als geheel beschouwen. Dan valt op dat heel lang door de begunstiging die de Nederlandse Handel Maatschappij aan de Nederlandse vloot gegeven had een gunstige situatie was ontstaan voor de reders die op Java voeren. Die gunstige voorwaarden waren door ondernemende reders opgepakt en hadden geleid tot een duidelijke scheiding tussen de Indiëvaart en de rest van de koopvaardij. Zo was ruimte geschapen voor de Groninger scheepvaart om het ontstane 'gat' op te vullen en met kleinere schepen in de Europese wateren en in het Atlantisch gebied te opereren. De al genoemde internationale gunstige omstandigheden hadden echter ook die reders niet onberoerd gelaten en ze hadden hun vleugels uitgeslagen en waren ook zonder bevrachting van de NHM uitgevaren en hadden hun reizen van Java gecombineerd met een uitreis naar Australië. De stapsgewijze afbouw van de NHM subsidies maakte echter dat deze schepen ook nieuw emplooi zochten en daar zullen de Groningers toen veel last van hebben gehad, zeker op vaart over verre afstanden, waar de Groningers reders organisatorisch en technisch minder goed voor waren toegerust.

Tabel 2. Het aantal in de provincie Groningen geregistreerde zeeschepen, 1858-1915

Herkomst	1858	1883	1895	1905	1915
Stad Groningen	185	117	136	193	194
Veenkoloniën	592	165	78	88	68
Delfzijl/Farmsum	61	34	40	25	23
Overig	120	44	19	23	19
Totaal	971	360	272	329	304

Bron: Keuning, 'De Nederlandsche kleine zeevaart of zogenaamde kustvaart', 174, 198-199.

Kortom, de voorspoed na 1849 had tot ongecontroleerde groei geleid. Een ondernemingsgeest die grensde aan grove speculatie, zo stelde Van Herwerden al.²² Kapitein-eigenaars, vooral die uit de Groninger Veenkoloniën, hadden zich in veel gevallen diep in de schulden gestoken. Vele schepen waren, aldus Stapert, tegen de hoge prijzen aan kapiteins opgedrongen.²³ De ineenstorting van de vrachtenmarkt in 1857 had desastreuze gevolgen. Kleinere, financieel zwakke ondernemingen hadden zich met slechte schepen op de markt gewaagd. Op de golven van de voorspoed hadden ze nog goed kunnen varen, maar toen het internationaal tegenzat, werden ze als eerste slachtoffer.

HERSTEL EN VERANDERING

Voor de ontwikkeling van de Groninger scheepvaart na 1858 kunnen we de cijfers van de aantallen in Groningen geregistreerde schepen en de capaciteit van deze vloot over een aantal steekjaren vergelijken. Die gegevens zijn samengevat in tabel 2 en in twee staafdiagrammen (als bijlage). Twee zaken vallen onmiddellijk op:

1. De omvang van de Groninger vloot in 1858 is inderdaad buitengewoon groot. Die omvang wordt in latere jaren bij lange na niet meer geëvenaard.
2. Het enorme overwicht van de Veenkoloniën verdwijnt en maakt plaats voor groter aandeel van de stad Groningen als thuishaven voor Groninger schepen.



Afb. 4. Een documentbus van kapitein J.D. Kajuiter van de tjalk Vijf Gebroeders, Stadskanaal, van ca. 1894. In dergelijke bussen bewaarde de kapitein zijn scheepspapieren. Collectie Noordelijk Scheepvaartmuseum, inv. 4.115.1

De verschuiving naar de stad Groningen is waarschijnlijk mee toe te schrijven aan het feit dat sommige schippers uit de Veenkoloniën zich in Groningen vestigden. De stad Groningen had na 1876 met het gereedkomen van het Eemskanaal het voordeel van een goede verbinding met de zee. Duidelijk is dat de groei van de zeescheepvaart van de Stad Groningen bij verre na niet het verlies van dat van de Veenkoloniën kon compenseren. De diepe val en het trage herstel maken ook duidelijk dat de scheepsbouwproductie enorm is verminderd.

De stagnatie en het trage herstel zijn overigens niet typisch voor Groningen. Ook de Nederlandse vloot als geheel groeide niet of traag

na 1858. Dat had niet slechts te maken met een nogal ongunstige conjunctuur in de jaren zeventig en tachtig, maar ook met de komst van het stoomschip. Stoomschepen waren groter en efficiënter, zodat een afname in aantal schepen nog geen afname van de vervoerscapaciteit betekende. In 1878 telde de Nederlandse vloot 1179 schepen, waarvan 79 stoomschepen, in 1893 was die vloot geslonken tot 596 schepen, maar het aantal stoomschepen daarin was gestegen tot 154. De tonnage verminderde in die jaren van 598.351 tot 491.166 ton.²⁴ Tegelijkertijd echter slonk het aandeel van de Groninger vloot in de Nederlandse koopvaardij. In 1858 was dat Groninger aandeel nog 47% (in aantal schepen) of 20% (in tonnage). In 1883 hoorde 48% van het aantal schepen in de Nederlandse vloot in Groningen thuis, in tonnage slechts 14,7%. In 1905 was het Groninger aandeel teruggelopen tot respectievelijk 32% en 6%.

Uit de staafdiagrammen is af te lezen, dat de trend in de aantallen schepen iets afwijkt van die in de ontwikkeling van de tonnage. Een berekening van de gemiddelde tonnage naar herkomst (tabel 3) wijst uit, dat in 1883 en 1895 de schepen uit de Veenkoloniën en vooral die uit Delfzijl en Farmsum gemiddeld groter waren dan de schepen die in de stad Groningen thuis hoorden. In 1883 waren er zeven schepen uit Delfzijl groter dan 500 brt (bruto registerton), in 1895 waren dat er zelfs achttien, met een gemiddelde tonnage van 640 ton. Ook elders in Groningen waren schepen boven de 500 brt geregistreerd. In 1883 zijn er in totaal 22 en in 1895 zelfs 34 van dit soort schepen in de Groninger vloot. Maar die schepen verdwenen omstreeks 1900, in 1905 waren er nog maar zes van dit soort schepen, in 1915 was er geen enkel schip groter dan 500 brt. Dit waren alle zeilschepen, stoomschepen waren er weinig. In 1905 telde de Groninger vloot zes stoomschepen, waarvan er één meer dan 500 brt mat. Ook stoomschepen komen in de lijst van 1905 niet meer voor.

Tabel 3 Gemiddelde tonnage van de schepen van de Groninger vloot, 1883-1915

Herkomst	1858	1883	1895	1905	1915
Stad Groningen	139,0	120,4	150,1	141,8	141,2
Veenkoloniën	180,4	214,7	218,4	150,3	126,3
Delfzijl/Farmsum	161,3	374,1	366,9	160,0	128,1
Overige	217,0	250,5	456,8	84,2	112,0
Totale vloot	174,6	200,9	223,8	141,3	136,0

Bron: Keuning, 'De Nederlandsche kleine zeevaart of zogenaamde kustvaart', 174, 198-199. N.B. Keuning geeft het volume in kubieke meters netto-inhoud. Bij omrekening is de verhouding gehanteerd die Keuning in zijn artikel aangeeft (849m³ netto=500 bruto registerton). Voor 1858 is de berekeningsfactor gekozen die genoemd wordt in 'Vergelijkend overzicht van de Nederlandsche scheepvaart en scheepsbouw in de laatste jaren', *De Economist* 36, afl. 2 (1887) 656, voor de jaren voor 1876, waarbij 1 'oude ton' gelijk is aan 2,52m³.

De ontwikkeling in de tonnage stemt overeen met de verschuiving in de scheepstypen. Schoeners, galjoten en koffen verdwenen langzaam uit de Groninger vloot. Deze houten schepen maakten plaats voor ijzeren en later stalen tjalcken. Galjoten werden na 1880 nog maar sporadisch gebouwd, in 1895 waren er nog zeven galjoten en tien koffen in de vloot.²⁵ Die nieuwe stalen schepen hadden het voordeel dat zij duurzamer waren dan de houten schepen en mede daardoor gemakkelijker te financieren. Nog steeds was de kapitein-eigenaar de overheersende rederijvorm in Groningen en die kapiteins financierden hun schepen nu veelal via scheepshypothekbanken. De rederijen waren net als voorheen kleine bedrijven, maar hun financiële basis was gezonder.²⁶ De actieradius van de Groninger scheepvaart was beperkter dan vroeger: de schepen voeren nu vooral in de wateren rond noordwest Europa en de Oostzeelanden. Zo wisten Groninger kapiteins en reders zich, tegen de algemene trend van schaalvergroting en stoomvaart in, succesvol met kleine zeilschepen in de markt te handhaven.

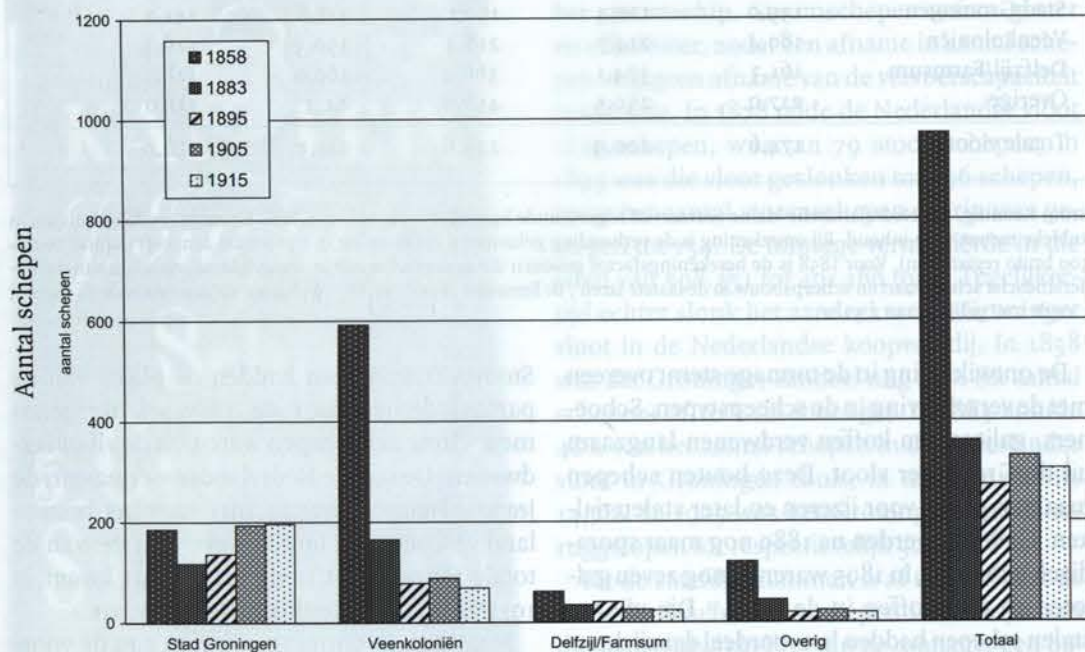
CONCLUSIE

Voor de Nederlandse grote vaart vormde het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in 1915 de afsluiting van een periode van groei en verandering, die rond 1870 was begonnen.

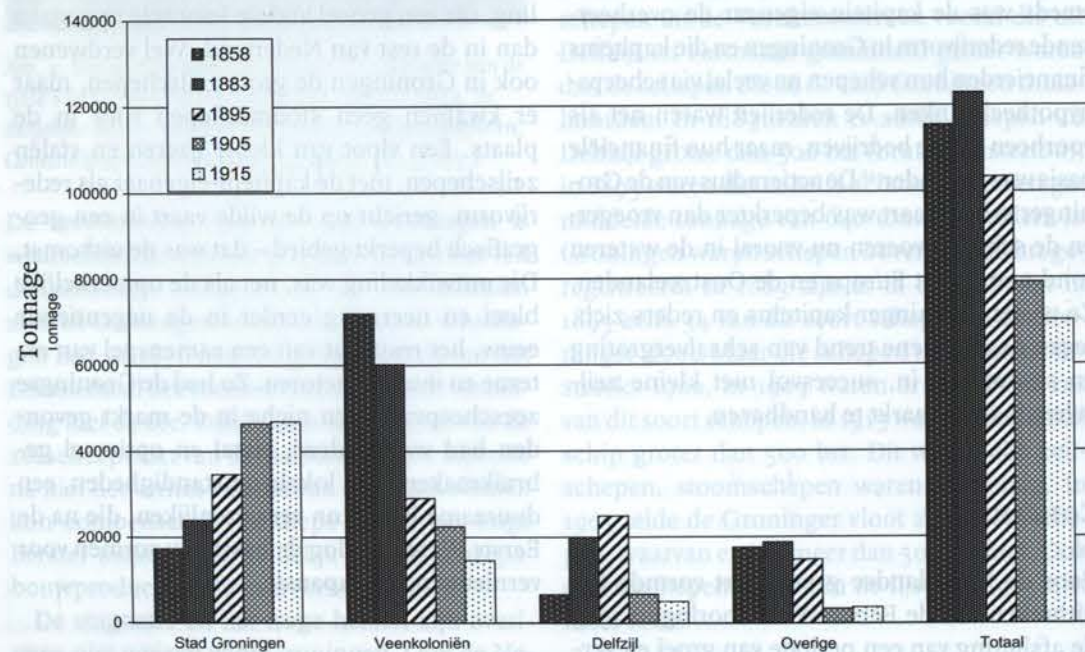
Stoomvaartrederijen hadden de plaats van de partenrederijen voor de zeilvaart overgenomen. Grote zeilschepen waren uit de vloot verdwenen. De laatste Nederlandse viermaster, de *Jeanette Françoise*, was in 1911 naar het buitenland verkocht. De lijnvaart overheerste: van de totale tonnenmaat in de grote vaart kwam in 1913 73% voor rekening van de lijnvaart.

Maar ook in Groningen kwam aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog een eind aan de ontwikkeling in de zeevaart, een ontwikkeling, die een geheel andere kant was opgegaan dan in de rest van Nederland. Wel verdwenen ook in Groningen de grote zeilschepen, maar er kwamen geen stoomschepen voor in de plaats. Een vloot van kleine ijzeren en stalen zeilschepen, met de kapitein-eigenaar als rederijvorm, gericht op de wilde vaart in een geografisch beperkt gebied – dat was de uitkomst. Die ontwikkeling was, net als de opmerkelijke bloei en neergang eerder in de negentiende eeuw, het resultaat van een samenspel van externe en interne factoren. Zo had de Groningse zeescheepvaart een niche in de markt gevonden had waarin deze, vitaal en optimaal gebruikmakend van lokale omstandigheden, een duurzame bloei kon verwezenlijken, die na de Eerste Wereldoorlog de basis zou vormen voor vernieuwing en expansie.

De omvang van de Groninger zeescheepvaart in 1858, 1883, 1895, 1905 en 1915.



Staatfidiagram 1. Het aantal schepen naar plaats van herkomst in de provincie Groningen.



Staatfidiagram 2. Het volume naar herkomst in de provincie Groningen (In kubieke meters netto inhoud).

NOTEN

- J.E. Heeres, 'Mr. Willem Alting, een Groningsche gouverneur-generaal van Nederlandsch Indië (1780-1797)' in: *Groninger Volksalmanak* (1911) 1-48.
- De gegevens haalde ik uit de database van het VOC-personeel (op basis van de zg. scheepssoldijboeken) op internet: <http://vocopvarenden.nationaalarchief.nl>. De database bevatte in april 2007 de gegevens van de kamers Zeeland, Delft, Rotterdam, Hoorn en Enkhuizen en voor een aantal jaren tussen 1720 en 1737 ook van Amsterdam. Omdat Amsterdam de helft van het aantal schepen van de VOC uitrustte is aangenomen dat de gevonden aantallen verdubbeld kunnen worden. De gezochte plaatsnamen (in verschillende spellingsvarianten): Appingedam, Bedum, Delfzijl, Farmsum, Groningen, Groningerland, Grootegast, Hoogezand, Loppersum, Pekela, Sappemeer, Scheemda, Uithuizen, Veendam, Wildervank, Winsum en Zoutkamp.
- P.J. van Winter, *De Westindische Compagnie ter kamer Stad en Lande* (Werken uitgegeven door de Vereeniging Het Nederlandsch Economisch-Historisch Archief, 15, Den Haag 1978), vooral Hfdst. XII, "West-Indië" in de Groninger samenleving. Een nalezing tot slot'.
- H.J. Keuning, 'De Nederlandsche kleine zeevaart of zogenaamde kustvaart' in: *Maandstatistiek van verkeer en vervoer* (CBS) Jrg. 2 (1938), afl. 11, 169-220, 174.
- C. van der Oudermeulen, 'Iets dat tot voordeel der Deelgenoten van de Oost Indische Compagnie en tot nut van ieder ingezetenen van dit Gemeene Best kan strekken' in: Dirk van Hogendorp (ed.) *Stukken raakende den tegenwoordigen toestand der Bataafsche Bezittingen in Oost-Indië* (Den Haag/Delft, 1801) 43-337.
- W. Kerkmeijer, 'Koopvaardij in de achttiende eeuw', in: Jan van den Broek, Harm v.d. Veen en Martin Hillenga (eds.), *375 jaar Hoogezand en Sappemeer* (Bedum 2003) 89.
- W. Kerkmeijer, 'Groningers onder neutrale vlag (1715-1810)', *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 13 (1994) 149-164.
- M. Clement, *Transport en economische ontwikkeling. Analyse van de modernisering van het transportsysteem in de provincie Groningen (1800-1914)* (Groningen 1994) 81-82.
- H.J. Top, *Geschiedenis der Groninger Veenkoloniën* (Veendam 1893, reprint Veendam 1972) 11.
- Ibidem 234.
- P.N. Muller, 'Overzicht van Neêrlands handel en scheepvaart in 1854' in: *De Economist* Dl. 4, afl. 1 (1855) 65-72, 70.
- W. van Koldam, H. van der Veen en J.N. Wilkens, *Veenkoloniale Zeevaart* (Veendam 1979) 20-26.
- W. Kerkmeijer, 'Bloei en neergang aan het Winschoterdiep' in: Jan van den Broek, Harm v.d. Veen en Martin Hillenga (eds.), *375 jaar Hoogezand en Sappemeer* (Bedum 2003) 152; J.F. Voerman, *Verstedelijking en migratie in het Oost-Groningse veengebied 1800-1940* (Groningen 2001) 43-44, 482-483 (te raadplegen via <http://irs.ub.rug.nl/ppn/230279325>).
- P.J. van Herwerden, *De Groninger Zeevaart in de tweede helft der 19e eeuw* (Arnhem 1969, reprint van de eerste editie van 1935) 39-40.
- F.S. Gaastra, *Vragen over de koopvaardij. De 'Enquête omtrent den toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot' uit 1874 en de achteruitgang van de handelsvloot* (Inaugurele rede Leiden 2004).
- Enquête omtrent den toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot. *Verslag der Commissie* (Den Haag 1875) 27-28. Het in Parijs gevestigde Bureau Veritas was één van de grote Europese classificatiebureaus. Deze bureaus hielden toezicht op constructie, bouw en onderhoud van schepen en gaven daarvan certificaten af die zekerheid boden aan verzekeraars en bevrachters over de kwaliteit van het schip.
- Enquête 361.
- Enquête 383.
- Enquête 143-150.
- Enquête 292.
- H.J. Keuning, *De Groninger Veenkoloniën. Een sociaal-geografische studie* (Amsterdam 1933) 187; Van Herwerden, *De Groninger Zeevaart*, 50; Kerkmeijer, 'Bloei en neergang aan het Winschoterdiep', 154; Voerman, *Verstedelijking en migratie*, 107-132.
- Van Herwerden, *De Groninger Zeevaart*, 40.
- Enquête, 29.
- N.N., 'Handelskroniek' in: *De Economist* 43, afl. 1 (1894) 167.
- Frits R. Looimeijer, *Zeilende kustvaarders* (Alkmaar 1985) 85. In 1881 en 1883 werd er nog een galjoet gebouwd (N.N., 'Vergelijkend overzicht van de Nederlandsche scheepvaart en scheepsbouw in de laatste jaren' in: *De Economist* 36, afl. 2 (1887) 656).
- 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: Grootte scheepvaart, stoom- en zeilvaart. Amsterdam 1913) 141.