



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Jan Smit Czn, maritiem ondernemer op de grens van zeil en stoom

Belder, A.

Citation

Belder, A. (2020). Jan Smit Czn, maritiem ondernemer op de grens van zeil en stoom. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 39(1), 65-85.
Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306340>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306340>

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

Jan Smit Czn, maritiem ondernemer op de grens van zeil en stoom

Jan Smit Czn was a maritime entrepreneur based in Alblasserdam, a small town just East of Rotterdam. He was active in the second part of the nineteenth century, primarily in shipbuilding and shipping. Born in 1825, he was the only son of the famous Cornelis Smit, the biggest builder of wooden sailing ships of the nineteenth century. Living with his family on the yard of his father, from a young age he was involved in all kinds of maritime activities which laid the foundation of his later career.

After a decade of economic growth, in 1856 the Crimean War ended, resulting in a long period of decline in shipbuilding and shipping. A lot of ships were laid up and shareholders had to pay extra for their shares in order to compensate for the losses. In the beginning of the 1880s it seemed that the situation changed for the better, however import of cheap grain from the United States and the sugar-crisis in the Dutch East-Indies caused freight rates to fall steeply. This continued till the late 1890s.

Jan Smit Czn decided in 1882 to build on his Alblasserdam yard a steamship for his own account and named her proudly *Smit*. Technically speaking the vessel was a success. Commercially however, she was not. The crisis had already set in, making it difficult to generate a profit. The introduction of steamships made it necessary to change the traditional methods of financing and organisation. Limited liability companies replaced the traditional one-ship firms and the management of shipping companies changed from the traditional bookkeepers to professional office organisations.

In the second half of the 1880s Jan Smit Czn owned and managed four wooden square-riggers. Two of them were sold in 1888 and 1889, they had returned a small profit. The remaining two had paid out at the end of the decade 25% and 50% of their investment. It motivated Jan Smit Czn to build on his own yard and for his own account a steel square-rigger. She went to sea in 1891 and when sold in 1900 she had generated a marginal return.

Upon closing of the century Jan Smit Czn invested less and less in shipping. He passed away in 1908, a short while afterwards the last sailing ship he was financially interested in was abandoned in Brazil and sold locally.

Jan Smit Czn was certainly interested in the dynamic changes that took place in the second half of the nineteenth century, his investments in the commencing steam period being a case in point. However, he did not change to steamshipping wholeheartedly as in the 1890s he owned and managed at the same time wooden sailing ships, an iron steamship and a steel square-rigger.

De Alblasserdammer Jan Smit Czn was een maritiem ondernemer die actief was in de tweede helft van de negentiende eeuw. Hij was in deze periode scheepsbouwer en boekhouder van een aantal partenrederijen, had eigen schepen in de vaart, en was eigenaar van parten in schepen van derden. Tot aan het eind van de negentiende eeuw exploiteerde hij houten zeilschepen. In 1885 ging een op zijn eigen werf gebouwd ijzeren stoomschip naar zee, in 1891 gevolgd door een groot stalen fregat. Van beide schepen was hij alleen-eigenaar.

In dit artikel wordt aandacht besteed aan de activiteiten van Jan Smit Czn als reder, met name gedurende de laatste twee decennia van de negentiende eeuw. Het was een periode van verandering en overgang. Zeilschepen werden in een hoog tempo verdrongen door stoomschepen en de financiering en het management van het rederijbedrijf veranderden ingrijpend. De Nederlandse scheepvaart en scheepsbouw waren achterop geraakt. De redenen hiervoor zijn onderwerp van een debat onder historici. Sommigen hebben gewezen op de afhankelijkheid van overheidssteun van de reders, anderen zochten de oorzaken in nationale en internationale ontwikkelingen.¹ Hoe verliep deze periode voor Jan Smit Czn, en, was hij een exponent van de neergang van de Nederlandse zeilvaart?

Achtereenvolgens worden Jan Smit Czn's achtergronden belicht, wordt een tijdsbeeld van de periode waarin hij actief was geschetst, wordt gekeken naar de maritieme activiteiten en initiatieven die hij ontplooidde, hoe hij een en ander verantwoordde en wat het financiële resultaat van zijn activiteiten was.

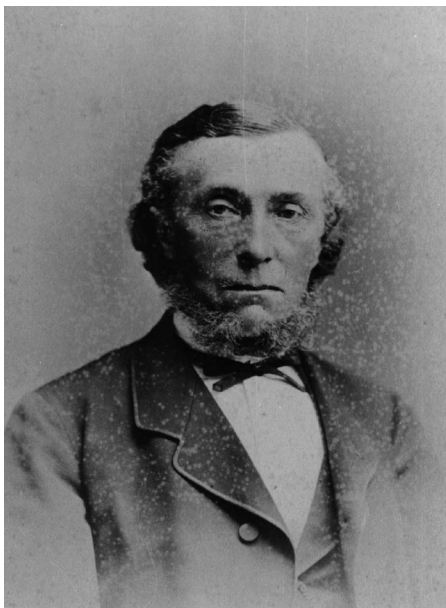
JAN SMIT CZN, EEN INTRODUCTIE

Jan Smit Czn werd op 20 januari 1825 in Alblasserdam geboren. Hij was het jongste kind en de enige zoon van de bekende scheepsbouwer en reder Cornelis Smit.² Hij kreeg de maritieme wereld van zijn tijd met de paplepel ingegoten. Het gezin woonde op de werf en Jan kwam van jongs af aan in contact

1 Femme 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).

2 Cornelis Smit kan worden beschouwd als

de belangrijkste bouwer van houten zeilschepen in Nederland: F.J.A. Broeze, 'Rederij' in: G. Asart, Ph.M. Bosscher, J.M. Bruijn en W.J. van Hoboken ed., *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, deel 3 (Bussum 1977) 118.



Jan Smit Czn op latere leeftijd. Fotografie
onbekend. COLLECTIE FAMILIE SMIT

met de arbeiders die voor z'n vader werkten, met de kapiteins en de zeelui die op de schepen van zijn vader voeren, of die werkten op de schepen die op de werf werden gebouwd of gerepareerd.³ Hij zal ook veel in contact geweest zijn met de gasten bij tewaterlatingen, of met de relaties van zijn vader die de werf bezochten.⁴

In 1849 werd hij boekhouder van zijn eerste schip; op een gehuurde werf in Papendrecht gingen in 1856 zijn scheepsbouwactiviteiten van start. Na het overlijden van zijn vader in 1858 kwam de originele werf in Alblisserdam in zijn bezit, had hij parten in 102 schepen en was boekhouder van één schip.⁵ Hij was een vermogend man geworden.

De laatste schepen voor zijn eigen rederij bouwde hij op zijn eigen werf, achtereenvolgens in 1870, 1875 en 1879 de houten fregatten *Johanna*, *Gebroeders Smit* en *Graafstroom*⁶, in 1885 het ijzeren stoomschip *Smit*⁷ en in 1891 het stalen

3 Toezicht van kapiteins bij nieuwbouw kon geruime tijd duren en veel van hen woonden op, of in de buurt van, de werf, en werden vrienden van de familie. Zowel Jan als zijn oudste zus trouwden met een kapiteinsdochter.

4 Zie bijvoorbeeld: M.G. de Boer, *100 jaar Nederlandsche Scheepvaart* (Den Helder – Amsterdam 1939) 34–35. Gideon Jérémie Boissevain bracht in de zomer van 1836 een bezoek aan Cornelis Smit om met hem de bouw van een Oost-Indiëvaarder te bespreken. Hij bleef logeren bij 'vriend Smit' en ze kwamen tot een overeenkomst. In april 1838 vertrok de *Jan Pieterszoon Koen*, het eerste

schip waarvan Boissevain boekhouder was, voor de eerste reis naar Batavia.

5 Dit was de bark *Johanna Christina*, genoemd naar zijn vrouw Johanna Christina Bonn, een dochter van een kapitein die in dienst was van zijn vader en met wie hij in 1849 was getrouwd.

6 Dit was het laatste houten fregat dat in Nederland werd gebouwd: E.W. Petrejus, *Het schip vaart uit. Onze zeilvaart in de negentiende eeuw* (Bussum 1975) 144–145.

7 Zie voor een uitgebreide beschrijving van dit schip: Bram Belder, *Het stoomschip Smit. Varen naar de Oost* (Papendrecht 1998).

fregat *Johanna*. Van 1869 tot 1888 bouwde en repareerde hij ook op een door hem gestichte werf in Charlois schepen.⁸ De werf in Alblasterdam bouwde vanaf de eeuwwisseling meer en meer stoomschepen.

Jan Smit Czn overleed 19 februari 1908. Hij had in 1900 zijn laatste schip verkocht en zijn aandelen in de werf in 1904 overgedaan aan zijn zoons. Kort na zijn overlijden werd het laatste schip waarin hij parten had verkocht.

1850–1900, EEN PERIODE VAN GROTE VERANDERINGEN

Na een periode van economische groei ontstond na het einde van de Krimoorlog in 1856 een crisis die in Nederland een lange periode van achteruitgang in de scheepvaart en scheepsbouw veroorzaakte.⁹ Eind 1857 noteerde Jan Boissevain¹⁰, zoon van Gideon J. Boissevain en een grote en goede klant van Jan Smit Czn en zijn vader, in zijn dagboek ‘de toekomst van den handel is donker; ik vrees, dat de schepen eenigen tijd moeten stilliggen’.¹¹ Door gebrek aan lading lag er in Nederland en Nederlands-Indië een groot aantal schepen op lading te wachten, of was opgelegd.¹² Er moest, omdat er te weinig inkomsten waren om de uitgaven te dekken, veelvuldig door individuele eigenaren van scheepsparten bijbetaald worden.¹³ Om er maar van af te zijn, werden parten in sommige gevallen voor niets aangeboden.¹⁴

De genoemde crisis werd volgens sommigen mede veroorzaakt door de afhankelijkheid van de Nederlandse reders van de in 1824 opgerichte Nederlandsche Handel-Maatschappij (NHM). Kort samengevat zijn er twee zienswijzen op de rol van de NHM. De ene ondersteunt de afhankelijkheidsgedachte. De hoge vrachttarieven die de NHM zeker in het begin betaalde fungeerden als subsidie, individuele reders ondernamen weinig initiatieven en het ontwerp van de gebouwde schepen was zodanig dat ze zoveel mogelijk konden profiteren van de voorwaarden van de NHM.¹⁵ De andere zienswijze gaat ervan uit dat ondanks de gunstige mogelijkheden die de NHM bood, reders – ondernemers – bereid waren om te investeren en risico’s te nemen. Volgens dit standpunt zijn de initiatieven van de individuele ondernemer leidend en niet de evaluatie van statistieken of macro-economische gegevens.¹⁶ Ook Jan Smit Czn profiteerde van de mogelijkheden die de NHM bood, maar ontplooidde zelf ook

8 Nadat Jan Smit Czn de werf in 1888 verkocht, werd deze voortgezet onder de naam Bonn & Mees.

9 Jan Luiten van Zanden en Arthur van Riel, *Nederland 1780–1914, Staat, Instituties en Economische Ontwikkeling* (Amsterdam 2000) 281.

10 Jan Boissevain was een van de oprichters van de Stoomvaart Maatschappij Nederland.

11 De Boer, *100 jaar Nederlandsche Scheepvaart*, 53.

12 Ibidem, 56–57.

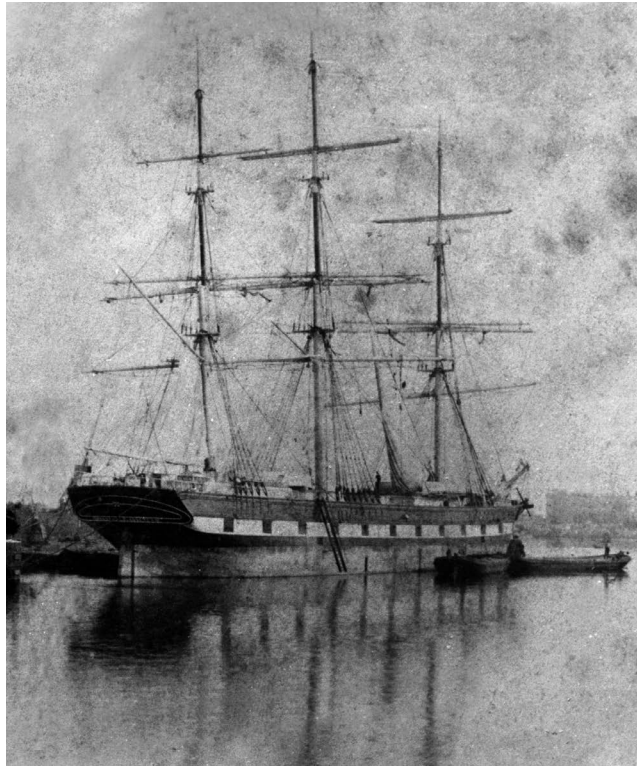
13 Ibidem, 57.

14 Hendrik Muller Szn, ‘Over het afstand doen van scheepsaandeelen, als middel om zich te ontslaan van de verplichting tot bijbetaling. Wetb. van Kooph. art. 321, 322, 335, 336’, *De Economist* 1:8 (1859) 188.

15 Van Zanden en Van Riel, *Nederland 1780–1914*, 281.

16 Gaastra, *Vragen over de koopvaardij*, 8.

Jan Smit Czn was alleen-eigenaar van het houten fregat *Johanna*, op de foto ligt het schip in een onbekende haven. De *Johanna* was van 1870 tot 1889 in de vaart en realiseerde een gemiddeld rendement van 0,6%. Fotograaf onbekend. PARTICULIERE COLLECTIE



zienlijke daling van de vrachtprijzen.²⁰ Deze ‘agrarische’ crisis zou tot 1896 aanhouden.

Het fregat *Cornelia* was een van de vier houten zeilschepen waarvan Jan Smit Czn in het begin van de jaren tachtig van de negentiende eeuw boekhouder was. Het op zijn werf gebouwde schip lag eind juli 1882 in Semarang op de noordkust van Java op lading te wachten, toen kapitein J. de Vries aan Jan Smit Czn schreef:

Het aantal schepen wordt (...) dagelijks grooter en doet een ieder beducht zijn om een goed vrachtcijfer te kunnen bedingen. De suiker (...) wordt in de stoomboten geladen die in Europa gecharterd zijn, zoodat particuliere charters [hier] (...) niet aan de markt komen.²¹

Deze brief geeft een duidelijk beeld van de situatie van dat moment. Er was een overcapaciteit aan scheepsruimte. Stoom kwam in de plaats van zeilen, waardoor lading sneller en met meer regelmaat van Indië naar Europa kon worden vervoerd. De bescherming van de NHM, waarvan de Nederlandse

20 Van Zanden en Van Riel, *Nederland 1780–1914*, 360, 397.

21 Particulier archief Bram Belder, brief van

kapitein J. de Vries aan Jan Smit Czn, Alblas-serdam, 26 juli 1882.

reders gedurende tientallen jaren hadden geprofiteerd, behoorde tot het verleden. In plaats van vaste vrachttarieven moest er concurrerend worden ingeschreven. En, tenslotte, door de introductie van de elektrische telegraaf was de wereld aanmerkelijk kleiner geworden. Duurde het halverwege de negentiende eeuw nog een paar maanden om een brief in Batavia te bezorgen, na 1871, toen de telegraafverbinding met Batavia in gebruik werd genomen, was het een kwestie van een paar dagen om berichten uit te wisselen.²² Het maakte het mogelijk sneller op prijsveranderingen en marktontwikkelingen te reageren. Vaste patronen werden verbroken en Indische producten werden niet meer als vanzelfsprekend eerst naar Nederland vervoerd.²³ Zo ging in 1881 de vierde thuisreis van Jan Smit Czn's houten fregat *Gebroeders Smit* met suiker van Java naar Boston en vandaar met petroleum in blik naar Antwerpen.²⁴ Koffie of suiker kon richting Europa verscheept worden zonder dat het was verkocht, waardoor een flexibilisering van de goederenmarkt optrad. Lading werd tijdens de reis verkocht en het schip naar Cornwall in het zuidwesten van Groot-Brittannië gelegen Falmouth gedirigeerd. Na aankomst kreeg de kapitein daar zijn orders naar welke loshaven hij koers moest zetten. Falmouth was strategisch gelegen, zou blijken dat de lading uiteindelijk in bijvoorbeeld de Verenigde Staten of Ierland moest worden gelost, dan kon dit zonder al te veel vertraging, of extra mijlen. Jan Smit Czn's houten fregat *Johanna* ging driemaal naar Falmouth *for orders*, twee keer vanuit Indië en een keer vanuit Australië.²⁵

Tussen 1860 en 1900 was het aantal schepen onder Nederlandse vlag met zo'n 72% verminderd²⁶ en internationaal gezien was Nederland van de vierde naar de achtste plaats gezakt.²⁷ Het aantal barken en fregatten dat in de vaart was daalde tussen 1890 en 1900 van 134 naar 42 en het aantal stoomschepen steeg van 131 naar 193.²⁸ In 1912 werd het laatste grote Nederlandse zeilende zeeschip naar het buitenland verkocht.²⁹

REDERIJ IN DE NEGENTIENDE EEUW

Tot aan het einde van de negentiende eeuw werden zeilschepen geëxploiteerd als één-schips rederij, dat wil zeggen dat de rederij uit één schip bestond en dat deze ophield te bestaan wanneer het schip verging, verdween, of werd gesloopt. Wanneer het werd verkocht, kwam er een eind

22 Van Zanden en Van Riel, *Nederland 1780-1914*, 274.

23 Ibidem.

24 Particulier archief familie Smit, rederijrekening van het fregatschip *Gebroeders Smit*.

25 Ibidem, rederijrekening fregatschip *Johanna*.

26 N.J. de Vries, *Sweij's Neerlands Vloot en*

Reederijen (Rotterdam) jaargang 1859-1900.

Overigens wijken deze cijfers enigszins af van de cijfers die Gaastra gebruikt, maar de trend is overduidelijk.

27 Gaastra, *Vragen over de koopvaardij*, 6.

28 De Vries, *Sweij's Neerlands Vloot en Reederijen*, jaargang 1859-1900.

29 Petrejus, *Het schip vaart uit*, 147.

Tabel 1. Algemene gegevens van de schepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was.

no naam	type	mate- riaal	grootte	naar zee	boekhouder van tot	aantal jaren	part Jan Smit Czn	werf	opmerkingen
1 <i>Graafstroom (1)</i>	bark	hout	529 ton	1849	1849	1853	1/30	Cornelis Smit, Alblasserdam	van dit schip zijn geen financiële gegevens bekend in 1853 verkocht aan een rederij uit Rotterdam
2 <i>Zes Gezusters (1)</i>	bark	hout	691 ton	1850	1850	1857	3/30	Cornelis Smit, Alblasserdam	van dit schip zijn geen financiële gegevens bekend in 1857 vergaan bij het aanlopen van Sunderland
3 <i>Johanna Christina Vier Gebroeders</i>	bark	hout	710 ton	1854	1854	1873	6/30 5/30 (1859)	Cornelis Smit, Alblasserdam	in 1870 naam gewijzigd in <i>Vier Gebroeders</i> in 1873 verkocht aan een rederij uit Noorwegen
4 <i>Graafstroom (2)</i>	bark	hout	756 ton	1858	1858	1877	1/7 1/1 (1872)	Cornelis Smit / Jan Smit, Czn, Alblasserdam	in 1877 verkocht aan een rederij uit Rotterdam
5 <i>Economie</i>	schoener brik	hout	208 ton	1858	1861	1865	1/20 2/20 (1860) 6/15 (1861)	Jan Pot, Eishout	de eerste boekhouder was C. Kraan, Rotterdam in 1861 verkocht aan een nieuwe rederij: Jan Smit Czn werd boekhouder in 1865 verkocht aan een rederij in Amsterdam
6 <i>Amalia Augusta Petronella</i>	bark	hout	755 ton	1856	1864	1879	2/60 7/24 (1864)	Gebr. B. Pot, Eishout	het schip kwam in 1856 in de vaart onder de naam <i>Amalia Augusta</i> in 1864 verkocht aan een rederij in Alblasserdam; Jan Smit Czn werd boekhouder in 1879 gestrand in Indië en verkocht
7 <i>Johannes Lodewijk</i>	fregat	hout	756 ton	1857	1866	1869	1/40 5/40 (1866)	Floris Kloos, Kinderdijk	de eerste boekhouder was Jan van Delft, Overschie Jan Smit Czn werd in 1866 boekhouder in 1869 verkocht aan een rederij in Alblasserdam
8 <i>Koophandel</i>	bark	hout	531 ton	1849	1866	1868	1/10 (1863)	C. Gips & Zn, Dordrecht	in 1863 verkocht aan een nieuwe rederij: Jan van Delft, Overschie, werd boekhouder Jan Smit Czn werd in 1866 boekhouder in 1868 verkocht aan een buitenlandse rederij
9 <i>Stad Delft</i>	fregat	hout	756 ton	1865	1866	1869	3/40 8/40 (1869)	Jan Smit Czn, Alblasserdam	de eerste boekhouder was Jan van Delft, Overschie Jan Smit Czn werd in 1866 boekhouder in 1869 vermist geraakt
10 <i>Cornelia</i>	fregat	hout	1456 ton	1867	1867	1888	24/48 25/48 (1880) 27/48 (1883)	Jan Smit Czn, Alblasserdam	in 1888 verkocht aan een rederij uit Noorwegen
11 <i>Johanna (1)</i>	fregat	hout	1510 ton	1870	1870	1889	alleen-eigenaar	Jan Smit Czn, Alblasserdam	in 1889 verkocht aan een rederij uit Noorwegen
12 <i>Gebroeders Smit</i>	fregat	hout	1534 ton	1875	1875	1894	alleen-eigenaar	Jan Smit Czn, Alblasserdam	in 1890 met schade in Caldera, Chili, liggend, afgekeurd
13 <i>Graafstroom (3)</i>	fregat	hout	1534 ton	1879	1879	1897	alleen-eigenaar	Jan Smit Czn, Alblasserdam	in 1897 verkocht aan een rederij uit Noorwegen
14 <i>Smit</i>	stoom- schip	ijzer	1.259 brt	1885	1885	1898	alleen-eigenaar	Jan Smit Czn, Alblasserdam	in 1898 onder Korea aan de grond gelopen en gezonken
15 <i>Johanna (2)</i>	fregat	staal	1.804 brt	1891	1891	1900	alleen-eigenaar	Jan Smit Czn, Alblasserdam	in 1899 verkocht aan een rederij uit Groot-Brittannië

Bronnen: Particulier archief familie Smit, privé-administratie Jan Smit Czn, diverse rederijrekeningen; Bram Belder, *De Ouwe Werf. Van Cornelis Smit tot Cornelis Verolme* (Alblasserdam 2005); Charles F.C.G. Boissevain, *Zeilvaart op Nederlands-Indië. Boissevain & Co (1836–1882)* (Zutphen 2015); Jacqueline Leenheer en Cees Zevenbergen, *Bonn en Mees. Van scheepsverf tot hijsspecialist* (Rotterdam 2012).

aan de bestaande rederij en werd een nieuwe – zogenaamde – partenrederij opgericht.³⁰

Belangstellenden die wilden investeren werden meestal in een kring van familie, bekenden en toeleveranciers gezocht. Het oprichten van een partenrederij was vrij eenvoudig. De verdere voordelen waren de beperkte aansprakelijkheid van de individuele partenhouders en zijn of haar vrijheid om het part te verkopen, te belenen of te vererven. Om deze redenen was de partenrederij uitstekend geschikt om investeerders aan te trekken in de tocht, in commercieel opzicht, risicovolle scheepvaart.

Alle partenhouders van de rederij werden reder³¹ genoemd en degene die verantwoordelijk was voor het managen van het schip en feitelijk de directie voerde, kreeg de benaming van boekhouder. Buiten het benoemen van een kapitein en overige bemanningzaken, het verzorgen van de lading en de bevoorrading, was hij ook verantwoordelijk voor de financiële verantwoording van de rederij. Deze verantwoording werd de rederijrekening genoemd en was eigenlijk niets meer en minder dan een exploitatierekening die bestond uit een overzicht van de uitgaven, inkomsten, het saldo en een voorstel – van de boekhouder – voor de bestemming hiervan. Het was gebruikelijk dat de boekhouding van het schip was gebaseerd op de reizen naar en van Indië. Van deze reizen – een zogenaamde uit- en thuisreis – werden de uitgaven en inkomsten apart, en in het geval van Jan Smit Czn gedetailleerd en met een duidelijk leesbaar handschrift, genoteerd in het zogenaamde rederijboek. Vervolgens werd dit laatste, meestal met een begeleidend schrijven en de nodige facturen, kwitanties, en dergelijke, aan de partenhouders voor goedkeuring aangeboden.³² De partenhouders of reders konden niet alleen de verschillende uitgaven en inkomsten op deze manier controleren, maar door hun handtekening fiatteerden ze tevens het voorstel van de boekhouder met betrekking tot de bestemming van het saldo.

Jan Smit Czn investeerde op twee manieren in de zeil- en stoomvaart. Hij nam zelf het initiatief om een rederij op te richten, door een schip te bouwen of aan te kopen. Hij had dan een part in het schip of was er alleen-eigenaar

30 Overigens kende het begrip rederij twee betekenissen. Enerzijds betrof het de exploitatie van een enkel schip. Anderzijds werd er ook gesproken van – bijvoorbeeld – de rederij van Jan Smit Czn. In dat geval werden een of meerdere schepen bedoeld waarvan hij tegelijkertijd boekhouder was.

31 Wanneer zusters van Jan Smit Czn parten in hun bezit hadden, werden ze rederes genoemd.

32 In de rederijcontracten van de onder het boekhouderschap van Jan Smit Czn varende *Cornelia*, *Petronella*, *De Koffijboom* en de *Stad Delft* stond vermeld dat 'De Boekhouder is

belast met incasseren der vrachtpenningen, en gehouden binnen acht dagen na derzelver ontvangst, deze aan zijne Mede-Reders uit te betalen, na aftrek der calculatieve kosten van afrekening en wederuitrusting'. Een identieke formulering stond vermeld in het rederijcontract van de onder het boekhouderschap van Murk Lels varende *Cornelis Smit*, van de *Baron van Pallandt van Rozendaal* onder Huijgens en Hardenberg en de *Catharina Maria* onder J.H. van Santen. Het mag dus wel aangenomen worden dat dit gebruikelijk was. Particulier archief familie Smit, diverse rederijcontracten.

van.³³ Vervolgens bouwde hij het of kocht het en werd de boekhouder van het schip. Hij kon ook passief investeren en had dan alleen een part in een rederij waarvan een ander boekhouder was. In voorkomende gevallen trachtte hij ook dan het schip te bouwen. Om de opdracht voor de bouw zeker te stellen, was het soms noodzakelijk een part in het te bouwen schip te nemen.³⁴ Wanneer hij passief investeerde betekende dit wel dat hij er stilzwijgend op rekende dat latere reparaties aan het schip door hem zouden worden uitgevoerd. Hierover schreef hij 1862 aan een relatie:

tot mijn verwondering moet ik zeggen [dat] mijn adres nog in UED geheugen [is], daar de drie laatste schepen door UED zijn uitgerust en gerepareerd zonder dat ik als mede-eigenaar in aanmerking kwam om iets te leveren, zelfs mijn beleefd verzoek daartoe werd kort afgewezen.³⁵

En aan een andere relatie beklagde hij zich:

ik heb altijd mijne beste zorgen, wetenschap en ondervinding aan de herstelling van dien bodem geweid, terwijl mijne rekeningen als hoogst zuinig door een ieder mijner collega's zullen beoordeeld worden. (...) [Wat] mogen de oorzaken zijn die UED. in het belang der Reederij noodzaken mij te verlaten?³⁶

Het betekende ook dat hij niet enthousiast was om te investeren in schepen voor rederijen die niet in zijn omgeving waren gevestigd omdat 'het [bouwen van het schip] minder mijn belang is, daar de voorkomende reparatiën en verkopering welk eenig voordeel aan den scheepsbouwmeester geven, natuurlijk bij de vaart op Amsterdam geheel door mij gemist worden'.³⁷

Wanneer er voldoende belangstelling was en door intekening het benodigde bedrag voor nieuwbouw, of aankoop van een bestaand schip, beschikbaar was, werd omstreeks deze tijd ook het rederijcontract of rederijceduul opgesteld. Dit was een privaatrechtelijk contract waarin onder andere rechten en plichten van de partnerhouders en de boekhouder werden omschreven.

33 Wanneer iemand een schip exploiteerde waarvan hij alleen-eigenaar was, dan werd gezegd dat hij dit 'buiten-rederij' deed.

34 Zo had hij bijvoorbeeld 2/20 part in elk van de door hem voor E. Suermondt en Zn & Co uit Rotterdam gebouwde fregatten *Maria en Elisabeth* (1864), *Henriëtte Adriana* (1869) en *Mary* (1874). Particulier archief familie Smit, privé-administratie Jan Smit Czn.

35 Particulier archief familie Smit, brief van Jan Smit Czn, Alblasserdam, aan P. Varkevisser & Zoonen, Scheveningen, 26 juli 1862. Op

het moment van schrijven had Jan Smit Czn parten in vijf schepen van Varkevisser in zijn bezit.

36 Ibidem, brief van Jan Smit Czn, Alblasserdam, aan Pistorius & Bicker Caarten, Rotterdam, 4 maart 1865. Op het moment van schrijven had Jan Smit Czn parten in vier schepen van Pistorius & Bicker Caarten in zijn bezit.

37 Ibidem, brief van Jan Smit Czn, Alblasserdam, aan de Heeren Arnold & Zoonen, Amsterdam, 2 september 1864.

Afhankelijk van het aantal investeerders en het bedrag dat ze bereid waren in te leggen werd het aantal parten, of aandelen, bepaald.³⁸

Het bedrag dat de investeerders betaalden voor hun part, bestond uit twee componenten. Allereerst betrof het de kosten voor de bouw van het schip, of de aankoop van een bestaand schip. De tweede component had betrekking op de uitgaven die waren gemoeid met de uitrusting van het schip voor de eerste reis. Beide componenten samen, werden 'vrij in zee' genoemd. Aangezien de uitrustingskosten van de eerste reis onderdeel waren van de inleg van de parthenouders waren deze kosten geen onderdeel van de rederijrekening. Dit hield in dat in de meeste gevallen de eerste reisrekening die werd verantwoord in de rederijrekening, de eerste thuisreis was. Deze reisrekening omvatte alle uitgaven en inkomsten na het vertrek voor de eerste reis. Nadat het schip weer in Nederland was aangekomen – of na afloop van de thuisreis in het buitenland – werd de reisrekening afgesloten en werd een bestemming aangegeven van het saldo. Vrijwel altijd betekende dit dat dit saldo werd doorgeboekt in de volgende rekening, die van de tweede uitreis. Als het schip vervolgens weer vertrokken was, werden de uitgaven, de eventuele inkomsten, het doorgeboekte bedrag en het resulterende saldo verantwoord in deze rekening van de tweede uitreis. In bijna alle gevallen stelde de boekhouder nu voor om het saldo uit te keren aan de parthenouders.

Door deze methodiek kwam er voor de parthenouders vrij kort na de eerste uit- en thuisreis een vrij grote som ter beschikking, omdat immers de uitrustingskosten voor de eerste reis onderdeel van hun investering – vrij in zee – waren geweest.

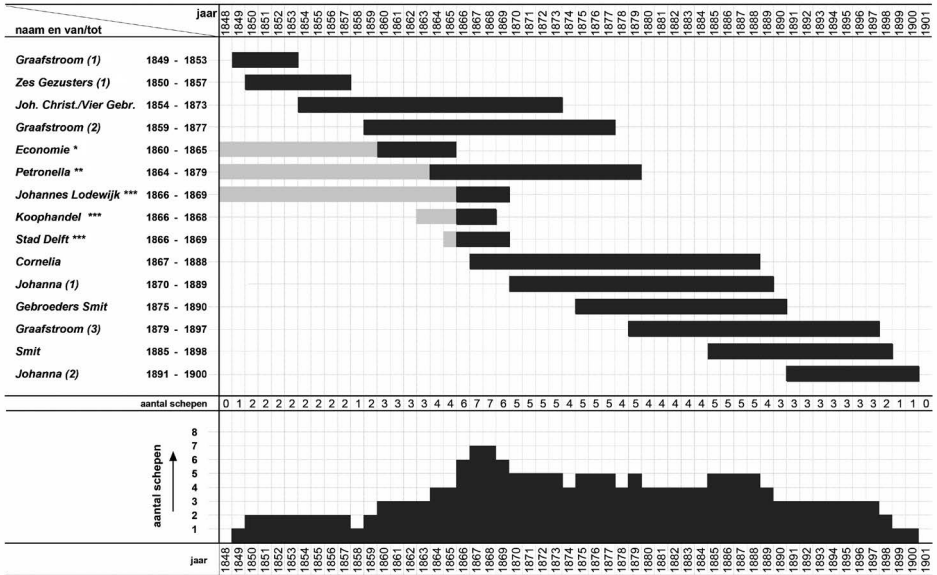
In het geval van Jan Smit Czn herhaalde het hierboven beschreven proces zich vervolgens bij iedere reis. Hij had feitelijk een rekening-courant verhouding met de rederij en kon hiervoor geen voorschot aan de overige parthenouders vragen, maar ontving een commissie van 1% van de bruto vracht – de werkelijke inkomsten.³⁹ Echter, in het geval het saldo aanmerkelijk negatief

38 Broeze geeft aan dat het de gewoonte was de parten binair te verdelen, maar dat allerlei verdelingen mogelijk waren: F.J.A. Broeze, *De Stad Schiedam. De Schiedamsche Scheepsrederij en de Nederlandse Vaart op Oost-Indië omstreeks 1840* ('s Gravenhage 1978) 82. Overigens geeft Vermeulen dit in haar studie over de Gebroeders Meursing in navolging van Broeze ook aan: Petra Vermeulen, *Het rederijbedrijf van de Gebroeders Meursing in Amsterdam ± 1850-1900. Een onderzoek naar het rendement van de zeilschipvaart* (Amsterdam 1989; doctoraalscriptie, ongepubliceerd) 35. Uit de administratie van Jan Smit Czn blijkt dat het omgekeerde het geval was. Een binaire verdeling kwam in

minder dan 40% van de gevallen voor. De verdeling was in één geval zelfs gebaseerd op een priemgetal. In sommige gevallen was het totaal bedrag in een groot aantal parten verdeeld, wat betekende dat er veel investeerders waren die voor een klein bedrag inschreven. Gebaseerd op particulier archief familie Smit, privé-administratie Jan Smit Czn.

39 In de rederijcontracten van de in noot 32 genoemde schepen stond vermeld dat 'De Boekhouder zal in geen geval in eenig voorschot behoeven te komen. Hij zal genieten voor zijne bemoeijingen 1 pCt van de bruto vracht'. Particulier archief familie Smit, diverse rederijcontracten.

Grafiek 1. Rederijen (schepen) onder het boekhouderschap van Jan Smit Czn.



Jan Smit Czn werd in 1861 boekhouder van de *Economie*. In 1864 werd de *Amalia Augusta* aangekocht door de familie Smit, Jan Smit Czn werd boekhouder en de naam werd gewijzigd in *Petronella* **. Jan van Delft, initiatiefnemer en originele boekhouder van deze rederij, overleed in 1866. Jan Smit Czn trad vanaf dat moment op als boekhouder van de rederijen van de *Johannes Lodewijk* ***, de *Koophandel* *** en de *Stad Delft* ***. Bronnen: Particulier archief familie Smit, privé-administratie Jan Smit Czn, diverse rederijrekeningen.

werd, en doorboeken naar de volgende rekening geen oplossing zou brengen, moest er door de partnerhouders toch bijbetaald worden.

ADMINISTRATIE EN RENDEMENT

Administraties bestaan uit een aantal onderdelen die met elkaar in verband staan. In het geval van Jan Smit Czn waren de belangrijkste onderdelen de diverse rederijrekeningen en zijn balans en winst/verliesrekening. De laatste werden jaarlijks opgemaakt, echter het afsluiten van een rederijrekening was gekoppeld aan de reizen en de reisduur van de respectieve schepen en daarom onregelmatig.⁴⁰ In de meeste gevallen werd het positieve saldo van de rederijrekening uitgedeeld aan de partnerhouders. Het stond iedere partnerhouder vervolgens vrij op welke wijze deze uitdeling werd geboekt in zijn – of haar – privé-administratie, namelijk als winst, afschrijving of een combinatie hiervan. In het geval het saldo negatief was en er bijbetaald

40 Uitzondering hierop waren de jaarlijkse uitdelingen van de parten die hij had in de schepen die waren verhuurd aan de NASM.

Particulier archief familie Smit, privé-administratie Jan Smit Czn.

moest worden, kon dit worden geboekt als verlies, herwaardering, of weer een combinatie.

Van de scheepsparten die Jan Smit Czn in zijn bezit had, bepaalde hij elk jaar wat de boekwaarde was. Een mogelijke verandering hiervan – afschrijving of herwaardering – was niet alleen afhankelijk van een eventuele uitdeling of bijbetaling, maar ook van de actuele boekwaarde, de marktsituatie en zijn toekomstverwachting. In 1885 bijvoorbeeld was de situatie dusdanig verslechterd, met weinig kans op verbetering op de korte termijn, dat hij zich genoodzaakt zag om aanzienlijke bedragen af te schrijven op zijn schepen. Bijvoorbeeld op de in dat jaar in de vaart gekomen *Smit* f 50.000 en op het houten fregat *Gebroeders Smit* zelfs f 100.000. Aangezien er geen noemenswaardige uitdelingen tegenover stonden was hij genoodzaakt om een verlies van gelijke grootte te nemen.⁴¹

Een ander onderwerp dat met het voorgaande samenhangt en steeds terugkeert in de literatuur met betrekking tot de partenrederij, is dat er in de rederijrekening geen rekening werd gehouden met reservering, afschrijving, of het in rekening brengen van rente.⁴² Zoals hierboven is aangegeven, was de rederijrekening eigenlijk niets anders dan een exploitatierekening waarin geen bezittingen – activa – voorkwamen. Daarom kon er feitelijk in de rederijrekening ook niet afgeschreven worden. Echter, reserveringen kwamen wel voor, namelijk wanneer het saldo van een bepaalde (reis)rekening geheel of gedeeltelijk werd doorgeboekt naar de volgende (reis)rekening. Dit werd gedaan om bijvoorbeeld verwachte toekomstige reparaties te dekken. Bij een latere uitdeling, of bij de slotuitdeling, zou deze uitdeling weer ter grootte van de eerder gedane reservering hoger zijn. Een reservering – doorboeking naar een volgende (reis)rekening – zou ook kunnen voorkomen dat er bijbetaald moest worden en ook in dit geval had dit geen invloed op het totaalsaldo en het rendement, maar, weer, alleen op het moment van uitdeling.

RENDEMENT

Wanneer een rederij ophield te bestaan, kon het rendement ervan worden bepaald. In het algemeen geldt dat om in staat te zijn dit te doen, de complete rederijrekening van het schip benodigd is, of de administratie van in ieder geval een van de partenhouders.

In de literatuur is een beperkte hoeveelheid voorbeelden beschikbaar van rendementsberekeningen. Hoewel de gebruikte formules voor deze berekeningen weinig van elkaar verschillen, zijn ze jammer genoeg niet eenduidig.⁴³ Voor de berekening van het rendement van de schepen van Jan Smit Czn is

41 Ibidem.

42 Zie hierover bijvoorbeeld Broeze, *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, deel 3, 109.

43 Zie bijvoorbeeld Broeze, *Maritieme*

Geschiedenis der Nederlanden, deel 3, 110;

Broeze, *De Stad Schiedam*, 166 en Vermeulen, *Het rederijbedrijf van de Gebroeders Meuring*, 85.

Tabel 2. Financiële resultaten van de schepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was.

no naam	berekend van tot	aantal jaren	part/ parten Jan Smit Czn	totaal investering	totaal saldo of totaal resultaat	totaal winst verlies	rendement		opmerkingen			
							W _t of V _t	R _t				
1 Graafstroom (1)	1849 1853	5	1/30	-	-	-	-	-	van dit schip zijn geen financiële gegevens bekend			
2 Zes Gezusters (1)	1850 1857	8	3/30	-	-	-	-	-	van dit schip zijn geen financiële gegevens bekend			
3 Johanna Christina	1854 1858	5	6/30	f	35.021	f	31,9%	1,6%	het bedrag dat werd ontvangen voor de verkoop van het 1/30 part is afkomstig uit de privé-administratie van Jan Smit Czn			
Vier Gebroeders	1859 1873	15	5/30	f	140.011	f	60,7%	3,0%	het bedrag dat werd betaald voor de aankoop van de parten is afkomstig uit de privé-administratie van Jan Smit Czn			
4 Graafstroom (2)	1858 1872	15	1/7 alleen eigenaar	f	15.781	f	47,6%	6,0%	de bedragen die werden betaald voor de aankoop van de diverse parten zijn afkomstig uit de privé-administratie van Jan Smit Czn			
5 Economie	1860 1860	1	2/20	f	5.090	f	15,7%	1,0%	het bedrag dat werd betaald voor de aankoop van de parten van de <i>Petronella</i> is afkomstig uit de privé-administratie van Jan Smit Czn			
6 Amalia Augusta	1861 1865	5	6/15	f	10.385	f	70,9%	5,5%	het bedrag dat werd betaald voor de aankoop van de parten is afkomstig uit de privé-administratie van Jan Smit Czn			
Petronella	1864 1879	16	7/24	f	29.362	f	3,2%	0,5%	-			
Johannes Lodewijk	1857 1865	9	1/40	f	6.075	f	4,310	70,9%	5,5%	het bedrag dat werd betaald voor de aankoop van de parten is afkomstig uit de privé-administratie van Jan Smit Czn		
8 Koophandel	1866 1869	4	5/40	f	5.800	f	186	3,2%	0,5%	-		
9 Stad Delft	1863 1869	7	2/20	f	5.986	f	186	3,2%	0,5%	-		
10 Cornelia	1865 1868	4	3/40	f	22.247	f	21.948	-1,3%	-0,2%	het bedrag dat werd betaald voor de aankoop van de parten is afkomstig uit de privé-administratie van Jan Smit Czn		
11 Johanna (1)	1869 1870	2	8/40	f	103.188	f	156.719	f	53.531	51,9%	2,4%	het bedrag dat werd betaald voor de aankoop van het 1/48 part is afkomstig uit de privé-administratie van Jan Smit Czn
12 Gebroeders Smit	1867 1879	13	24/48	f	257.621	f	286.449	f	28.828	11,2%	0,6%	-
13 Graafstroom (3)	1880 1882	3	25/48	f	269.071	f	129.891	f	-139.180	-51,7%	-2,6%	-
14 Smit	1883 1888	6	27/48	f	267.929	f	195.319	f	-72.610	-27,1%	-1,4%	-
15 Johanna (2)	1875 1894	20	alleen eigenaar	f	258.689	f	192.329	f	-66.360	-25,7%	-1,8%	-
	1879 1897	19	alleen eigenaar	f	225.599	f	242.405	f	16.806	7,4%	0,7%	-
	1885 1898	14	alleen eigenaar									
	1881 1900	10	alleen eigenaar									

Het jaar waarin de investering in de balans werd opgenomen en het jaar waarin zijn investering volledig werd afgeschreven, zijn als twee jaren meegenomen in de rendementsberekening. Het gemiddelde rendement van de *Amalia Augusta* kon niet worden berekend. De eerste uitdeling van de *Johannes Lodewijk* vond plaats in 1858.

Bronnen: Particulier archief familie Smit, privé-administratie Jan Smit Czn, diverse rederijrekeningen.

de volgende definitie gebruikt, namelijk dat het gemiddelde rendement per jaar gelijk is aan het totaal van de reissaldo's minus de investering, gedeeld door de investering en gedeeld door het aantal jaren dat een part of parten in bezit was.⁴⁴ Financiële componenten, zoals bijvoorbeeld onverdeelde winst, bijbetaling en het verkoopbedrag van het schip, behoeven niet apart te worden benoemd, aangezien zij deel uitmaken van de rederijrekening en als zodanig hierin opgenomen, c.q. verdisconteerd zijn.

Jammer genoeg is literatuur met betrekking tot de rentabiliteit van het exploiteren van zeil- en stoomschepen in de tweede helft van de negentiende eeuw beperkt. Met betrekking tot de stoomvaart worden in diverse studies en publicaties wel uitspraken gedaan over dividenden van nieuw opgerichte stoomvaartmaatschappijen, maar niet over rendementen van individuele schepen. Er is een aantal opgaven te vinden van totaalresultaten, echter de basisgegevens voor de onderliggende berekeningen ontbreken. Zoals M.G. de Boer al jaren geleden aangaf: 'weer stuiten we op het ontbreken der meeste gegevens'.⁴⁵

Van de vele honderden zeilschepen die in de negentiende eeuw in de vaart waren zijn erg weinig complete rederijrekeningen of administraties van individuele partnerhouders in openbare archieven of musea overgeleverd.⁴⁶ Het risico is dat op grond van deze betrekkelijk geringe hoeveelheid bronnen, die ook bovendien voor een deel betrekking hebben op de eerste helft van de negentiende eeuw, conclusies worden getrokken die vervolgens als de norm voor de gehele zeilvaartperiode worden gezien.

In het geval van Jan Smit Czn zijn van de vijftien schepen waarvan hij boekhouder was, van zeven schepen de rederijrekeningen bewaard gebleven. Van nog eens zes schepen zijn de belangrijkste financiële gegevens uit zijn privé-administratie af te leiden.⁴⁷ De gemiddelde rendementen van zijn schepen varieerden sterk, echter naarmate de negentiende eeuw vorderde namen ze steeds verder af. Een trend die in gelijke mate geldig was voor de schepen waarin hij alleen parten had.

REDERIJACTIVITEITEN

In de periode van 1849 tot en met 1900 was Jan Smit Czn boekhouder – manager, directeur – van in totaal vijftien rederijen.⁴⁸ In 1848 bezat hij zijn eerste

44 Deze berekeningswijze houdt uiteraard geen rekening met de tijdsduur tussen de originele investering en de diverse uitdelingen. Christiaan van Bochove en Joost Jonker bereiden een artikel voor waarin aan dit aspect aandacht zal worden geschonken.

45 De Boer, *100 jaar Nederlandsche Scheepvaart*, 64.

46 De rederijrekeningen van een aantal

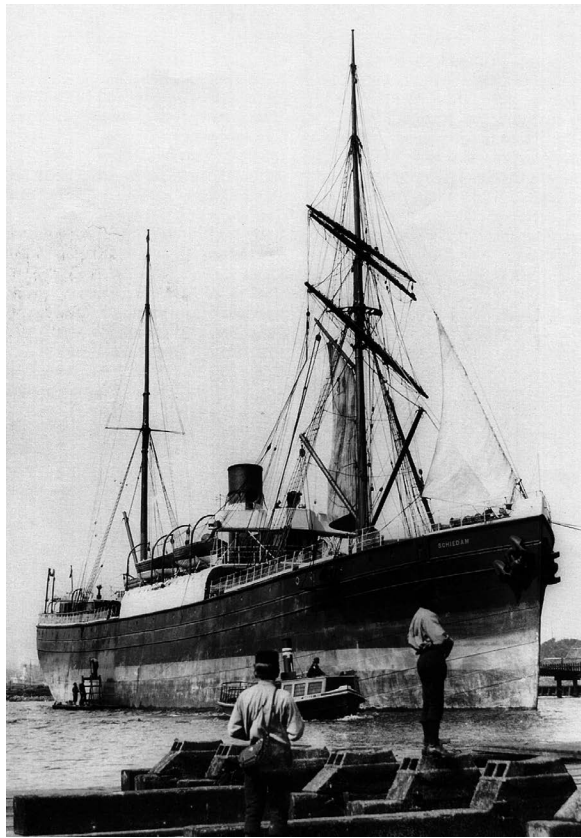
schepen van Boissevain & Co en die van de Gebr. Meursing zijn bewaard gebleven in het Stadsarchief van Amsterdam, die van de rederij van Blussé van Oud Alblas in het Regionaal Archief in Dordrecht.

47 In beheer bij Johan Smit, een betachterkleinzoon van Jan Smit Czn.

48 Particulier archief familie Smit, privé-administratie Jan Smit Czn.

Het stoomschip *Schiedam* in het Amsterdamse Koninginnedok. Jan Smit Czn had van 1877 tot 1880 2/190-part in zijn bezit. Het schip was door een partenrederij in Groot-Brittannië aangekocht en werd verhuurd aan de NASM met het recht om het schip te allen tijde aan te kopen van de partenrederij voor de oorspronkelijke koopprijs, verminderd met 5% afschrijving per jaar. Fotograaf onbekend.

COLLECTIE ROEL ZWAMA



part in een schip, eind 1858, na het overlijden van zijn vader, bezat hij parten in 102 schepen. Dit aantal werd in de daaropvolgende jaren snel minder, na vier jaar was het aantal al tot 60% hiervan gereduceerd. Buiten het aantal, wijzigde ook de verdeling van de parten in zeil- en stoomschepen. In 1877, toen hij nog van zeventien zeilschepen parten in zijn bezit had, kocht hij zijn eerste part in een stoomschip, 2/190 part⁴⁹ in het stoomschip *Schiedam*, het vijfde schip van de in 1873 opgerichte Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij NV (NASM), de latere Holland-Amerika Lijn.⁵⁰ Omdat bij de rederij de benodigde liquiditeit ontbrak, werd het schip aangekocht door, en was eigendom van, een partenrederij, waarin onder andere prins Hendrik, de Groningse industrieel W.A. Scholten en de NASM zelf ook, participeerden.⁵¹ Het werd onder een aantal voorwaarden verhuurd aan de NASM. In 1880 kocht hij parten in de *Amsterdam* en de *Edam*, eveneens voor de NASM. Het vaargebied van de NASM week af van wat Jan Smit Czn gewoon was. Doordat zijn parten een vaste opbrengst per jaar opleverden, was het risico echter beperkt. Dit in

49 Ibidem.

50 G.J. de Boer, *125 Jaar Holland-Amerika Lijn, 1873-1998* (Alkmaar 1998) 158.

51 M.G. de Boer, *De Holland-Amerika Lijn,*

1873-1923 (Rotterdam 1923) 25; A.D. Wentholt, *Brug over den Oceaan. Een eeuw geschiedenis van de Holland-Amerika Lijn* (Rotterdam – 's Gravenhage 1973) 37-38.

tegenstelling tot de NASM zelf, met uitzondering van de jaren 1888 en 1889 werd van 1882 tot en met 1897 geen dividend uitgekeerd.⁵² De in 1870 opgerichte Stoomvaart Maatschappij Nederland NV (SMN) keerde alleen in 1884 en 1886 geen dividend uit⁵³, terwijl de Rotterdamsche Lloyd NV (RL) alleen in het jaar van oprichting – 1883 – geen dividend uitkeerde.⁵⁴ Het blijft gissen waarom hij van deze twee NV's geen aandelen kocht.

De resultaten in de beginnende stoomvaart waren hoopgevend en zijn investeringen geven aan dat hij open stond voor deze nieuwe ontwikkeling. Als een gevolg hiervan besloot hij ook te investeren in twee stoomschepen voor particuliere reders. In 1882 in de *Alblasserdam* van Vroege en De Wijs en twee jaar later in de op zijn werf in Charlois gebouwde *Erasmus* voor Bonke & Visser. Maar hij ging nog verder.

In maart 1882 ontving Jan Smit Czn een circulaire van de Stoomvaart Maatschappij Insulinde uit Amsterdam, waarin hij werd opgeroepen deel te nemen in het plaatsen van het resterende kapitaal van deze in het jaar ervoor opgerichte naamloze vennootschap. Hij ging niet in op de uitnodiging, maar besloot een eigen stoomschip te bouwen en te exploiteren. Op 26 augustus van dat jaar legde hij de kiel. Ruim twee jaar later ging het stoomschip te water. Toen het 30 april 1885 voor de eerste reis naar de Oost vertrok, had hij het trots en zelfverzekerd de naam *Smit* gegeven. Het leek erop dat de stoomvaart kansen bood. Helaas kwam Jan Smit Czn's initiatief om een eigen stoomschip te bouwen en te exploiteren op het verkeerde moment. Er was, zoals reeds vermeld, een crisis uitgebroken en het was ook zo dat de beginnende stoomvaart een andere benadering noodzakelijk maakte. Niet alleen de financiering, maar ook de bedrijfsvoering moest worden aangepast. Naamloze vennootschappen kwamen in de plaats van partenrederijen en de positie en functie van de reder-boekhouder werd steeds meer overgenomen door een gespecialiseerde kantoororganisatie. Dit bood echter geen zekerheid op succes. De Stoomvaart Maatschappij Insulinde werd vijf jaar na de oprichting al geliquideerd, met grote verliezen voor de aandeelhouders tot gevolg.

Naarmate de eeuwwisseling dichterbij kwam, investeerde Jan Smit Czn meer en meer in niet maritiem gerelateerde aandelen, effecten en hypotheeken en steeds minder in scheepsparten. Na 1900 had hij alleen, behalve in zijn eigen werf, een scheepshypotheekbank en twee scheepsparten, aandelen in de NASM/HAL – niet meer in de individuele schepen – en in geen enkele andere scheepvaartmaatschappij of maritieme onderneming.⁵⁵ In 1908, na zijn overlijden, werd het laatste schip waarvan hij een part had in Brazilië geabandonneerd.

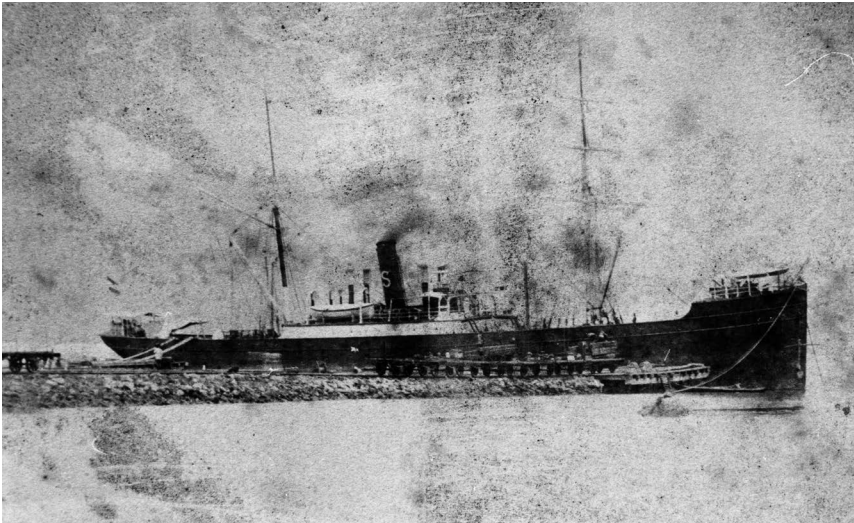
52 De Boer, *De Holland-Amerika Lijn*, 102.

53 M.G. de Boer, *Gedenkboek der Stoomvaart Maatschappij Nederland 1870-1920* (Amsterdam 1920) 91.

54 A. Hoyneck van Papendrecht, *De zeilvloot*

van Willem Ruys Jan Danielszoon en de Rotterdamsche Lloyd (Rotterdam 1933) 151.

55 Particulier archief familie Smit, privé-administratie Jan Smit Czn.



Het stoomschip *Smit* eind oktober 1890 in Padang op Sumatra. Het schip kwam in 1885 in de vaart en verging in 1898 onder Korea. Het gemiddelde rendement bedroeg $-1,8\%$. Fotograaf onbekend.

COLLECTIE BRAM BELDER

NAAMLOZE VENNOOTSCHAPPEN

Naamloze vennootschappen – en uiteraard het stoomschip – maakten schaalvergroting en continuïteit mogelijk. Betrouwbaarheid, regelmaat en snelheid werden het nieuwe adagium. Het tijdperk van de partenrederij als ondernemingsvorm was voorbij.

Doordat de partenrederij in principe werd opgericht voor één schip en dus ook werd geliquideerd wanneer dit schip uit de vaart raakte, waren geregelde afvaarten – lijndiensten – vrijwel onmogelijk. Regelmaat en continuïteit werden mogelijk doordat in een naamloze vennootschap meerdere schepen tegelijkertijd in de vaart gebracht en gehouden konden worden. De grotere bedragen die hiervoor benodigd waren, konden ook gemakkelijker bijeengebracht worden. Bij de partenrederij werden immers investeerders grotendeels gevonden in een kleine kring van familie, bekenden en leveranciers, en niet bij het grotere publiek. Bovendien werden de aansprakelijkheden en commerciële risico's voor de individuele aandeelhouders beperkt. Ook de leiding van de rederijen – het management – veranderde door de introductie van de naamloze vennootschappen. Management en eigendom werden steeds meer gescheiden en de dagelijkse leiding kwam meer en meer in handen van experts.⁵⁶

De betrouwbaarheid en de snelheid van de schepen namen toe doordat de stoommachines zich steeds verder ontwikkelden. Ze werden efficiënter en omdat er steeds meer bunkerstations beschikbaar kwamen, werd de hoeveelheid kolen die meegenomen moest worden steeds minder, waardoor bij

⁵⁶ Broeze, *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, deel 3, 138–140.

dezelfde scheepsafmetingen meer lading vervoerd kon worden.⁵⁷ Doordat een stoomschip niet meer afhankelijk was van de wind, konden lijndiensten worden geïntroduceerd met vaste vertrek- en aankomstdata. Interessant is dat het zeilschip meer en meer dienst deed voor het vervoer van kolen naar de Oost en omgekeerd dat het stoomschip afhankelijk was van deze goedkope transportmogelijkheid. Dit rekte het bestaan van het zeilschip.⁵⁸

TEVERGEEFS GEBUNDELDE KRACHTEN

Doordat steeds meer lading door de stoomvaart werd overgenomen, was de rond 1885 ontstane crisis voor de zeilvaart nog ingrijpender. In het jaar dat de Smit in de vaart kwam, werd de 'Vereeniging van Nederlandsche Reeders van zeilschepen op de Groote- en Atlantische Vaart' opgericht die zich ten doel stelde de belangen van de zeilvaart te behartigen. Jan Smit Czn werd een prominent lid en nam zitting in het bestuur.⁵⁹ De activiteiten van de Vereeniging waren gericht op het verbeteren en vergroten van het goederenvervoer door het zeilschip en de verhoging van de vrachttarieven. De verzoekschriften die in verband hiermee aan het ministerie van Koloniën werden gestuurd, gaven duidelijk aan dat de overheid de stoomvaart beschermde, 'de bescherming van de eene, ten laste van de andere'.⁶⁰ In 1886 en 1887 werden in totaal drie bijna gelijke verzoekschriften ingediend. Ze waren, net als andere initiatieven, niet succesvol.⁶¹ De Vereeniging leidde vanaf 1896 een slapend bestaan en werd in 1903 ontbonden.⁶²

JAN SMIT CZN'S ZEILSCHEPEN

In tegenstelling tot zijn stoomschip, was het met de vier houten zeilschepen die hij tussen 1885 en 1889 in de vaart had beter gesteld. De *Cornelia* en de *Johanna* werden in 1888 en 1889 verkocht, het gemiddelde rendement per jaar

57 De laatste reis van het stoomschip *Smit* ging in 1897 naar Vladivostok in Siberië. In Zuidwest-Engeland werd gebunkerd, niet alleen in de kolenbunkers zelf, maar ook in de ruimen. In Port Said, bij de ingang van het Suezkanaal, werd bijgebunkerd. Het was nodig om zelfs aan dek zakken steenkool op te slaan. In Singapore werden tien tremmers ingehuurd om de kolen die aan dek en in de ruimen lagen, naar de bunkers te tremmen. Particulier archief familie Smit, rederijrekening stoomschip *Smit*.

58 Gaastra, *Vragen over de koopvaardij*, 9.

59 Petra Vermeulen, 'Pleidooi voor de

zeilvaart. Een vereniging van reders van zeilschepen aan het einde van de negentiende eeuw', *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 12:2 (1993) 142-145. Net als Jan Smit Czn, was ook de voorzitter van de Vereeniging, de bekende Amsterdamse reder A. Hendrichs, zowel in de zeilvaart als in de stoomvaart geïnteresseerd. In 1883 was hij directeur geworden van de Stoomvaart Maatschappij Insulinde NV die in 1886 liquideerde.

60 Ibidem, 146.

61 Ibidem.

62 Ibidem, 155.

van beide schepen bedroeg 2,2%, respectievelijk 0,6%. Dit werd mede veroorzaakt doordat ze allebei voor een aanzienlijk bedrag naar het buitenland konden worden verkocht. De *Graafstroom* en de *Gebroeders Smit* waren in 1889 nog in de vaart en hadden ruim 50%, respectievelijk 25% van de investering terugverdiend. Het teleurstellende resultaat van met name de *Gebroeders Smit* was niet alleen aan de slechte marktsituatie te wijten, maar werd voor een groot deel veroorzaakt door een schade die in de Verenigde Staten gerepareerd moest worden en die maar ten dele was verzekerd.⁶³

Zes jaar nadat de *Smit* in de vaart kwam, bracht Jan Smit Czn nog een laatste – stalen – zeilschip in de vaart. De resultaten van zijn zeilschepen na het in de vaart komen van de *Smit* waren dusdanig, dat het hem de motivatie gaf om dit te doen. De *Smit* verging in 1898 in het Verre Oosten. Een jaar daarvoor had hij zijn laatste houten zeilschip verkocht, bijna twee jaar erna deed hij zijn enige stalen zeilschip van de hand. Vanaf dat moment had hij geen eigen schepen meer in de vaart en was een passieve investeerder geworden.

CONCLUSIE

Jan Smit Czn's fortuin en status waren gebaseerd op de zeilvaart. Naarmate de eeuw vorderde, namen de rendementen in de zeilvaart af. Die van de schepen waarvan hij boekhouder was of die waarvan hij alleen parten in zijn bezit had, waren hierop geen uitzondering. Hij volgde de ontwikkelingen van de beginnende stoomvaart met grote interesse en kocht aandelen van de *NASM*, de latere *HAL*. Daarop besloot hij in 1882 een eigen stoomschip te bouwen en te exploiteren. De *Smit* voldeed in technisch opzicht goed, maar hij verdiende er geen geld mee. Door de crisis liepen niet alleen de hoeveelheden lading, maar ook de tarieven, sterk terug. Ook de resultaten van de parten die hij in bezit had van twee andere, voor particuliere reders varende, stoomschepen waren teleurstellend.

Toen Jan Smit Czn in 1889 besloot nog een stalen zeilschip voor eigen rekening op stapel te zetten, waren de behaalde rendementen van zijn laatste zeilschepen marginaal, maar niet negatief. En hoewel het aspect van werkgelegenheid op zijn werf zeker meegespeeld zal hebben, waren de hoofdredeuren rendement behalen en geld verdienen. De praktijk van dat moment gaf echter aan dat schaalvergroting de juiste reactie was om te overleven. Maar dit vereiste een totaal andere benadering. De hoge investeringen die hiervoor nodig waren, konden niet meer door een particulier of door een financieringsvorm als de partenrederij worden opgebracht. Er moesten naamloze vennootschappen voor in de plaats komen, die ook de aansprakelijkheid van de aandeelhouders beperkten. En, door alle schepen in één vennootschap onder te brengen, kon ook het commerciële risico afgedekt worden. Het was wel noodzakelijk

63 Particulier archief familie Smit, rederijrekening *Gebroeders Smit*.

een grotere en meer ter zake kundige walorganisatie op te zetten. Dat dit niet betekende dat deze ontwikkelingen zekerheid op succes boden, bewijst de casus van de Stoomvaart Maatschappij Insulinde. De selectieve steun van de overheid aan de SMN en de RL moet hierbij niet worden onderschat. De bedragen die ermee waren gemoeid behoefden niet groot te zijn, maar zij konden wel het verschil maken tussen overleven en ten onder gaan.

Jan Smit Czn was scheepsbouwer en reder, een combinatie die niet veel voorkwam in de tweede helft van de negentiende eeuw. Hij was boekhouder van in totaal vijftien afzonderlijke rederijen (schepen). Van vijf hiervan was hij alleen-eigenaar. De bedrijfsvoering zal niet wezenlijk hebben verschild van de andere tien schepen. Zijn bedrijf is een goed voorbeeld van de partenrederij in de negentiende eeuw en een exponent van de neergang van de Nederlandse zeilvaart. Wanneer het hem op korte termijn uitkwam, maakte hij gebruik van de mogelijkheden die de NHM bood, maar indien deze mogelijkheden er niet of onvoldoende waren, trok hij zijn eigen plan en zorgde ervoor dat hij de laadruimte van zijn schepen op een andere manier te gelde maakte.

Jan Smit Czn liet het verleden niet los, hij bracht na zijn investeringen in de stoomvaart nog een groot stalen zeilschip in de vaart. Het blijft gissen waarom hij in niet meer grote stoomvaartmaatschappijen investeerde. Wellicht uit een gebrek aan vertrouwen, en zijn leeftijd zal ook meegespeeld hebben.

OVER DE AUTEUR Bram Belder was, na als scheepswerktuigkundige gevaren te hebben, werkzaam in diverse technisch-commerciële functies en ging in 2018 met pensioen. Hij schreef drie boeken over de maritieme historie van Alblasserdam en behaalde in 2019 aan de Universiteit Leiden zijn MA, met als specialisatie Maritime History. Dit artikel is een bewerking van zijn masterscriptie over de rederijactiviteiten van Jan Smit Czn.