

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

Thesis

Master Colonial and Global History

2018 – 2019

Maritime History

Begeleider Dr. Anita M.C. van Dissel

Student

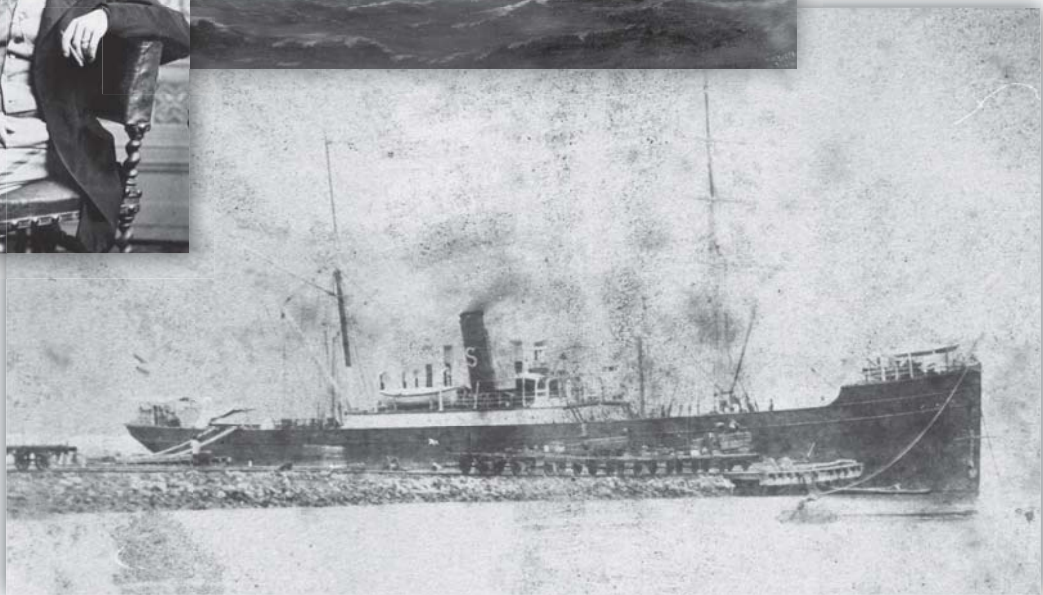
Bram Belder

Student no

2186357

EC

20



Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Inleiding	4
Inleiding	4
Onderzoeksvraag	5
Maritieme ontwikkelingen en periodisering	5
Winst en verlies - rendement	8
Primaire bronnen - rederijrekeningen	10
Methodologie en opzet	11
1 Jan Smit Czn, maritiem ondernemer	13
Inleiding	13
Familie en relaties	14
Scheepsbouwactiviteiten	16
Rederijactiviteiten	19
Conclusie	24
2 Rederij, inkomsten en uitgaven	26
Inleiding	26
Rederij in de negentiende eeuw	27
Partenredelij	29
Rederijrekening	30
Boekhouding - balans en winst- en verliesrekening ..	34
Rendement	36
Conclusie	40
3 Zeil, stoom en toch weer zeil	41
Inleiding	41
Ontwikkelingen	43
Naamloze vennootschappen	45
Tevergeefs gebundelde krachten	46
Jan Smit Czn's zeilschepen	47
Conclusie	51
Conclusie	52
Bijlagen	54
Lijsten van tabellen, grafieken en afbeeldingen	73
Bibliografie	74

Afbeeldingen voorzijde: Links, Jan Smit Czn (fotograaf onbekend, collectie familie Smit); boven, het fregat *Graafstroom* (3) (schilder onbekend, particuliere collectie) en onder, het stoomschip *Smit* eind oktober 1890 in Padang op Sumatra liggend (fotograaf onbekend, collectie Bram Belder).

Voorwoord

Zo lang als ik mij kan herinneren ben ik in geschiedenis, schepen en scheepvaart geïnteresseerd geweest. Bestond dit in aanvang uit het verzamelen van gegevens over individuele schepen, later werd dit aangevuld met achtergronden, het hoe, wanneer en waarom. Je zou kunnen zeggen, verzamelen werd het beoefenen van maritieme geschiedenis. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in deze scriptie, onderdeel van de masterstudie maritieme geschiedenis.

Hoewel ik er al langer over nadacht, dank ik em. prof. dr. J.R. Bruijn die mij eind 2017 het laatste zetje gaf met als gevolg dat ik aan deze studie ben begonnen. Mijn dank gaat ook uit naar dr. Anita van Dissel die mij vanaf het begin heeft gestimuleerd om met deze studie te beginnen en mij steeds opbouwend en ter zake kundig commentaar op de scriptie in wording gaf.

Mijn speciale dank gaat uit naar Johan Smit die zo welwillend was het interessante archief van zijn familie - weer - voor nadere studie ter beschikking te stellen. De inhoud hiervan, met name voor wat betreft de rederijrekeningen, is uniek in de historie van de zeilvaart in de tweede helft van de negentiende eeuw.

‘Het aantal schepen wordt ... dagelijks groter en doet een ieder beducht zijn om een goed vrachtcijfer te kunnen bedingen. De suiker die mede langzaam afkomt, wordt in de stoomboten geladen die in Europa gecharterd zijn, zoodat particuliere charters [hier] hetzij naar Amerika, Kanaal of elders, niet aan de markt komen ...’.

(Deel uit een brief van 26 juli 1882 van kapitein J. de Vries van het op de rede van Semarang, Java, voor anker liggende fregat *Cornelia*, aan Jan Smit Czn in Alblasserdam, de boekhouder van het schip.)

Inleiding

Het fregat *Cornelia* was een van de vier houten zeilschepen waarvan de Alblasserdamse scheepsbouwer en reder Jan Smit Czn in het begin van de jaren tachtig van de negentiende eeuw boekhouder - manager - was. Het schip lag eind juli 1882 in Semarang op de noordkust van Java op lading te wachten, toen kapitein De Vries het bovenstaande aan Jan Smit Czn schreef.¹ De brief gaf een duidelijk beeld van de situatie op dat moment. Er was een overcapaciteit aan scheepsruimte, waardoor veel schepen op lading lagen te wachten. Stoom kwam in de plaats van zeilen, waardoor lading sneller en met meer regelmaat van Indië naar Europa kon worden vervoerd. De bescherming waarvan de Nederlandse 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 geworden om berichten uit te wisselen.² Het maakte het mogelijk sneller op prijsveranderingen te reageren. Vaste patronen werden verbroken en Indische producten werden niet meer als vanzelfsprekend eerst naar Nederland vervoerd.³ Zo ging in 1881 de vierde thuisreis van Jan Smit Czn's fregat *Gebroeders Smit* met suiker van Java naar Boston en vandaar met petroleum in blik naar Antwerpen.⁴ Koffie of suiker kon richting Europa verscheept worden zonder dat het verkocht was, waardoor een flexibilisering van goederenstromen mogelijk werd. Schepen gingen vanuit Azië naar Falmouth 'for orders', de lading werd tijdens de reis

¹ Particulier archief Bram Belder, brief van kapitein J. de Vries aan Jan Smit Czn, Alblasserdam, dd 26 juli, 1882.

² Jan Luiten van Zanden en Arthur van Riel, *Nederland 1780-1914, Staat, Instituties en Economische Ontwikkeling* (Amsterdam 2000) 274.

³ Ibidem.

⁴ Particulier archief familie Smit, rederijrekening van het fregatschip *Gebroeders Smit*.

verkocht en het schip werd geïnformeerd over de loshaven zodra het Falmouth had bereikt.⁵ Jan Smit Czn's fregat *Johanna* (2)⁶ ging driemaal naar Falmouth 'for orders', twee keer vanuit Indië en een keer vanuit Australië. De loshavens van het schip lagen in Ierland en Groot-Brittannië.⁷

De introductie van de stoomvaart kwam in Nederland traag op gang. In de literatuur wordt met name aandacht besteed aan de grotere stoomvaartrederijen die in de tweede helft van de negentiende eeuw werden opgericht. Het waren naamloze vennootschappen, die meerdere schepen in de vaart brachten. Echter, er waren ook particuliere initiatieven. Een van deze initiatieven werd ontplooid door Jan Smit Czn. Hij bouwde op zijn eigen werf, voor zijn eigen rederij, een – ijzeren – stoomschip. Toen het in 1885 in de vaart kwam, had hij het trots en zelfverzekerd de naam *Smit* gegeven. Hij voegde het toe aan zijn vloot van vier houten zeilschepen. Zes jaar nadat de *Smit* in de vaart kwam, bracht Jan Smit Czn nog een laatste - stalen - zeilschip in de vaart. 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 Jan Smit Czn geen schepen meer in de vaart.

Onderzoeksvraag

Naarmate de negentiende eeuw vorderde, verminderde het aantal zeilschepen onder Nederlandse vlag. Een ontwikkeling die ook van toepassing was op de situatie van Jan Smit Czn. De hoofdvraag die in deze scriptie wordt onderzocht is of Jan Smit Czn gezien kan worden als een exponent van deze neergang, of dat hij een uitzonderingspositie innam.

Om bovengenoemde vraag te kunnen beantwoorden wordt eerst gekeken naar een aantal deelvragen. Wat waren de nationale en internationale ontwikkelingen in de maritieme wereld in de laatste twee decennia van de negentiende eeuw? Wat was de rol van de Nederlandse overheid met betrekking tot de introductie van de stoomvaart en hoe was dit in de ons omringende landen? En, waren de oorzaken externe ontwikkelingen, of, speelde een eventueel te lang en eenzijdig blijven profiteren van de voordelen die het varen voor de Nederlandse Handel-Maatschappij bood, ook een rol? Tenslotte, hoe zagen de rendementen eruit van de zeilschepen waarin Jan Smit Czn had geïnvesteerd?

Deze scriptie levert een bijdrage aan de historiografie van het laatste deel van de negentiende eeuw en toont aan dat buiten de grote naamloze vennootschappen, ook particuliere initiatieven een eigen rol en plaats hadden bij de introductie van de stoomvaart in Nederland. Tevens worden de initiatieven van Jan Smit Czn gerelateerd aan het debat over de - vermeende - afhankelijkheid van de Nederlandse scheepvaart en scheepsbouw van de Nederlandsche Handel-Maatschappij.

Maritieme ontwikkelingen en periodisering

Volgens Van Zanden en Van Riel veroorzaakte de crisis die ontstond na het einde van de Krimoorlog in 1856 een lange periode van achteruitgang in de scheepvaart en scheepsbouw.⁸ Eind

⁵ Falmouth ligt in Cornwall, in het zuidwesten van Groot-Brittannië. Het was strategisch gelegen, want zou blijken dat de lading uiteindelijk in bijvoorbeeld de Verenigde Staten of Ierland moest worden gelost, dan kon hier door de langs de zuidwest kust varende schepen zonder al te veel vertraging, of extra mijlen, koers naar worden gezet. Falmouth 'for orders' werd een begrip.

⁶ Wanneer achter de naam van een schip een cijfer is aangegeven - 1, 2 of 3 - betekent dit dat dit het eerste, tweede of derde schip van deze naam is.

⁷ Particulier archief familie Smit, rederijrekening fregatschip *Johanna* (2).

⁸ Van Zanden en Van Riel, *Nederland 1780-1914*, 281.

1857 noteerde Jan Boissevain⁹, zoon van Gideon J. Boissevain, een grote en goede klant van Jan Smit Czn en zijn vader Cornelis, in zijn dagboek ‘... de toekomst van den handel is donker; ik vrees, dat de schepen eenigen tijd moeten stilliggen ...’.¹⁰ Door gebrek aan lading was er in Nederland een groot aantal schepen opgelegd en ook in Nederlands-Indië was het kommer en kwel. Veel zeilschepen lagen op de rede van Batavia en die van andere Indische havens op een retourvracht te wachten.¹¹ Hoewel dit volgens Broeze weinig voorkwam¹², moest er nu toch, omdat er te weinig inkomsten waren om de uitgaven te dekken, veelvuldig door individuele eigenaren van scheepsparten bijbetaald worden om de rederijrekening kloppend te krijgen.¹³

Deze crisis werd volgens sommigen mede veroorzaakt door een vermeende afhankelijkheid van de Nederlandse reders van de in 1824 opgerichte Nederlandsche Handel-Maatschappij - NHM.¹⁴ Een van de doelstellingen bij het oprichten van de NHM was het bevorderen van de scheepsbouw en de scheepvaart. Bovendien was het haar taak alle Indische gouvernementenproducten in Nederland te verkopen en het transport hiervan met ingehuurde Nederlandse schepen te verzorgen. De vrachttarieven die hiervoor door de NHM werden betaald lagen ruim boven de geldende marktprijzen. De oprichting bleek een krachtige impuls te zijn en de scheepsbouw en scheepvaart vertoonden hierna een forse groei. Echter, de tarieven werden in de loop van de jaren steeds verder verlaagd, terwijl ook door het invoeren in 1841 van een beurtlijst het aantal schepen dat door de NHM kon worden ingehuurd, werd begrensd.¹⁵

De discussie met betrekking tot de afhankelijkheid van de reders van de NHM en de effecten hiervan op de scheepsbouw en scheepvaart zijn in de literatuur uitgebreid behandeld. De opstelling van Mansvelt¹⁶, die ook is gevolgd door onder andere Van Zanden en Van Riel¹⁷, bestond er kort samengevat uit dat de hoge vrachttarieven als subsidie fungeerden en dat mede hierdoor de in Nederland gebouwde schepen, omdat ze werden gebouwd om zoveel mogelijk van de voorwaarden van de NHM te profiteren, de vergelijking met de in het buitenland gebouwde schepen niet konden doorstaan. Broeze daarentegen is het hier niet mee eens en vindt de karikatuur die Mansvelt van de reders uit de eerste helft van de negentiende eeuw maakte, onterecht. Hij argumenteert onder andere dat er, ondanks de gunstige mogelijkheden die de NHM bood, ondernemers bereid waren om te investeren en risico's te nemen. Bovendien, de oprichting en de activiteiten van de Schiedamsche Scheepsrederij - het onderwerp van zijn studie - zouden zonder de NHM niet mogelijk geweest zijn.¹⁸ Gaastra merkt mijns inziens terecht op dat Broeze uitgaat van de initiatieven van de individuele ondernemer en niet van de evaluatie van statistieken of macro-economische gegevens.¹⁹ Gaastra geeft aan dat de ‘brave directie van de NHM’ geen invloed had op de internationale ontwikkelingen voorafgaand aan de genoemde crisis. Het was de internationale

⁹ Jan Boissevain was een van de oprichters van de Stoomvaart Maatschappij Nederland.

¹⁰ M.G. de Boer, *100 jaar Nederlandsche Scheepvaart* (Den Helder – Amsterdam 1939) 53.

¹¹ Ibidem, 56-57.

¹² Broeze, *De Stad Schiedam, De Schiedamsche Scheepsrederij en de Nederlandse Vaart op Oost-Indië omstreeks 1840* ('s Gravenhage 1978) 171.

¹³ De Boer, *100 jaar Nederlandsche Scheepvaart*, 57.

¹⁴ Van Zanden en Van Riel, *Nederland 1780-1914*, 281.

¹⁵ E.W. Petrejus, *Het schip vaart uit. Onze zeilvaart in de negentiende eeuw* (Bussum 1975) 13-14.

¹⁶ W.M.F. Mansvelt, *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij*, 2 dln (Haarlem 1924).

¹⁷ Zie noot 14.

¹⁸ Broeze, *De Stad Schiedam*, 177-183.

¹⁹ 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), 8.

vrachtenmarkt die de expansie van 1848 tot aan 1857 veroorzaakte en mogelijk maakte.²⁰ Ook voor wat betreft het langzame herstel na de crisis is de rol van de NHM beperkt. Veeleer waren hier de slechte toegang tot de Nederlandse havens en het ontbreken van voldoende Nederlandse uitvracht de beperkende condities.²¹

Na het overlijden in 1858 van Cornelis Smit werd zijn enige zoon Jan een bemiddeld man. Maar, zoals hierboven aangegeven, werd hij dit in een moeilijke tijd. In 1868 behoorde de beurtbevrachting tegen vaste en - nog steeds - hoge vrachttarieven tot het verleden en uitgaande en retourvrachten konden alleen nog verkregen worden door concurrerend in te schrijven. Hoewel in die periode maar ongeveer 20% van de benodigde scheepsruimte voor de NHM in Indië werd ingehuurd, was de concurrentie daar toch veel heftiger dan in Nederland. In 1870 werd besloten dat het transport van suiker voortaan via de fabrikanten zelf zou plaatsvinden en niet meer via de NHM en vanaf 1876 werden de schepen bestemd voor het vervoer van gouvernementsproducten uitsluitend nog in Indië ingehuurd.²² In hetzelfde jaar was het Noordzeekanaal gereedgekomen en was Amsterdam direct, hoewel via sluisen, met de Noordzee verbonden. Vier jaar eerder was de Nieuwe Waterweg in gebruik genomen. De totale grootte van de in het buitenland gebouwde en onder Nederlandse vlag gebrachte schepen, was in 1873 groter dan die van de schepen die in Nederland waren gebouwd. Bovendien waren bijna alle stoomschepen onder Nederlandse vlag in het buitenland - Groot-Brittannië - gebouwd.²³

Tussen 1860 en 1900 verminderde het aantal schepen onder Nederlandse vlag van 2023 naar 570, een afname van zo'n 72%. De totale capaciteit groeide echter van 399.758 ton (herleide) nieuwe meting, naar 443.332 ton nieuwe meting. Dit betekende dat de gemiddelde grootte van de schepen bijna verviervoudigd was. Enerzijds werd dit veroorzaakt doordat het aantal kleinere schepen zoals galjoten en koffen sterk was gereduceerd, en anderzijds door de toename van het aantal - gemiddeld veel grotere - stoomschepen.²⁴ Internationaal gezien was deze teruggang ook zichtbaar. Stond de Nederlandse vloot in 1850 nog op de vierde plaats, in 1873 was dit de achtste plaats geworden.²⁵ Het beleid van de NHM werkte in aanvang, op de korte termijn, zeker positief, zie bijvoorbeeld de opkomst van de Schiedamsche Scheepsrederij. Op de lange termijn echter, was voor veel reders de verleiding groot om zich toch op de NHM te blijven richten.

De Nederlandse scheepsbouw en scheepvaart waren zowel kwantitatief als kwalitatief achteropgeraakt. Door onder andere te weinig aandacht te hebben voor nieuwe ontwikkelingen, waren de meeste werven niet in staat om snel om te schakelen en ijzeren of stalen stoomschepen te bouwen. Investeren en ervaring opdoen waren geen snelle processen, de achterstand zou zo'n drie decennia duren.²⁶ Het was aanleiding voor de in de jaren 1874-1875 gehouden parlementaire enquête over de toestand van de, met name kwijnende, Nederlandse zeilvloot. Hoewel het resulteerde in een aantal aanbevelingen die de zeilvaart – en overigens ook de stoomvaart – ten goede kwamen, konden ze de zeilvaart niet redden.²⁷

²⁰ Ibidem, 9.

²¹ Ibidem, 14.

²² Petrejus, *Het schip vaart uit*, 23-27.

²³ De Boer, *100 jaar Nederlandsche Scheepvaart*, 72.

²⁴ 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, echter, de trend is overduidelijk.

²⁵ Gaastra, *Vragen over de koopvaardij*, 6.

²⁶ Van Zanden en Van Riel, *Nederland 1780-1914*, 281.

²⁷ De Boer, *100 jaar Nederlandsche Scheepvaart*, 73. Zo werden onder andere de materialen die geïmporteerd moesten

Het leek erop dat na 1880 de concurrentiepositie van de Nederlandse scheepvaart verbeterde. Echter, doordat er internationaal steeds meer stoomschepen in de vaart werden gebracht, nam de export van onder andere Amerikaans graan naar Europa ook steeds meer toe. De prijzen daalden hierdoor, vooral na 1882, sterk. Ongeveer tegelijkertijd ontstond er bovendien in Indië een suikercrisis die niet alleen diverse ondernemingen in Nederlands-Indië in grote problemen bracht, maar ook zorgde voor een aanzienlijke daling van de vrachtprijzen.²⁸ Deze ‘agrarische’ crisis zou tot 1896 aanhouden.²⁹

In het laatste decennium van de negentiende eeuw nam het aantal zeilschepen onder Nederlandse vlag steeds verder af, terwijl het aantal stoomschepen langzaam steeg. In 1890 waren er nog 134 barken en fregatten tegen 131 stoomschepen in de vaart. In 1900 waren dit er respectievelijk 42 en 193.³⁰ In 1912 werd het laatste grote Nederlandse zeilschip naar het buitenland verkocht.³¹

Winst en verlies - rendement

Hoewel er een aantal boeken is verschenen met als onderwerp de laat negentiende-eeuwse zeil- en stoomvaart, behandelen deze met name de ontwikkeling hiervan, de reizen en de lotgevallen van de schepen en bemanningen. Literatuur met betrekking tot de rentabiliteit van het exploiteren van zeil- en stoomschepen in deze periode is erg beperkt. Voor wat betreft de stoomvaart, worden wel uitspraken gedaan over dividenden van nieuw opgerichte stoomvaart-maatschappijen, of bouw- en reparatiekosten van stoomschepen, maar zijn geen gegevens bekend over rendementen van individuele schepen. Dit ondanks dat in aanvank door verschillende rederijen, bijvoorbeeld door Wm. Ruys & Zonen, de schepen individueel, als ‘één-schip-rederij’, werden geëxploiteerd.³² Voor wat betreft de zeilvaart zijn de uitzonderingen hierop de studies van de hierboven al genoemde Broeze en die van Vermeulen.

Broeze heeft in zijn studie een overzicht geschetst van de historie van de Schiedamsche Scheepsrederij en haar eerste schip, de bark *Stad Schiedam*. Meer in het algemeen heeft hij aandacht besteed aan de vaart op Indië, de organisatie, bevrachting en verzekering ervan en de kapitains en bemanningen.³³

Vermeulen heeft een studie gemaakt van de Amsterdamse scheepsbouwers en reders Meursing.³⁴ De nadruk van haar studie lag op de rederijactiviteiten, met name op de historie van de bark *Baarn* die van 1881 tot en met 1897 in de vaart was. Zij behandelt de uitgaven en inkomsten met betrekking tot de exploitatie van het schip en berekent op grond van deze gegevens het rendement. Wat de indeling van de diverse kosten betreft, volgt zij die zoals Broeze die heeft opgesteld in zijn studie over de *Stad Schiedam*. Hoe de exploitatie van het schip of de rederij, geconcretiseerd

worden en benodigd waren voor de scheepsbouw, vrijgesteld van invoerrechten, de scheepsmeting werd verbeterd en er kwamen nieuwe bepalingen met betrekking tot de tucht aan boord.

²⁸ Van Zanden en Van Riel, *Nederland 1780-1914*, 360, 397, en F.W.G. Leeman, *Van Barkschip tot ‘Willem Ruys’, 120 jaar Zeevaart* (Rotterdam 1961) 120-121.

²⁹ Van Zanden en Van Riel, *Nederland 1780-1914*, 254.

³⁰ Gebaseerd op de jaargangen 1890 en 1900 van N.J. de Vries, *Sweijts Neerlands Vloot en Reederijen*.

³¹ Petrejus, *Het schip vaart uit*, 147.

³² Zie bijvoorbeeld: Leeman, *Van Barkschip tot ‘Willem Ruys’*, 104-105.

³³ Zie hierover ook Petrejus, *Het schip vaart uit*, of J. Oderwald, *Het Nederlandsche Zeilschip, van 1800 tot het einde* (Amsterdam 1939).

³⁴ Petra Vermeulen, *Het rederijbedrijf van de gebroeders Meursing in Amsterdam ± 1850-1900. Een onderzoek naar het rendement van de zeilscheepvaart* (Amsterdam 1989; doctoraalscriptie, ongepubliceerd). In 2012 werd een aangepaste versie van deze scriptie gepubliceerd door de Stichting Nederlandse Kaap Hoorn-vaarders onder de titel *Scheepsbouw en rederij in de overgang van zeil naar stoom, de Meursings en de bark Baarn* (Hoorn 2012).

in de uitdelingen en eventuele bijbetalingen, in de privé-administratie van de diverse eigenaren van de parten werd verwerkt, is niet bekend. Ook de grootboeken en balansen van de boekhouder zelf, W.H. Meursing, zijn niet overgeleverd en dus kon zij geen volledige analyse maken. Er zijn geen andere financiële analyses van zeilschepen uit deze periode bekend. Wel is in de literatuur een aantal opgaven te vinden van totaalresultaten, echter de basisgegevens voor de onderliggende berekeningen ontbreken. In diverse archieven en musea is nog een aantal rederijrekeningen overgeleverd, echter het aantal dat betrekking heeft op de tweede helft van de negentiende eeuw is erg gering.

De Boer geeft van een aantal zeilschepen varend voor Boissevain & Co en Ruys de totaalbedragen – uitdelingen en investeringen – zonder de onderliggende berekening.³⁵ Over de schepen van Ruys meldt De Boer ‘... weer stuiten we op het ontbreken der meeste gegevens ...’.³⁶ Willem Ruys J.Dzn en Wm. Ruys & Zonen waren boekhouders - managers - van een groot aantal zeil- en stoomschepen.³⁷ Van geen van deze schepen is een rederijrekening, of is de privé-administratie van Ruys overgeleverd. Was bij Vermeulen de rederijrekening van de *Baarn* beschikbaar en was de privé-administratie van de boekhouder, W.H. Meursing, niet overgeleverd, bij Broeze’s beschrijving van de *Stad Schiedam* was de situatie omgekeerd. Hij had de beschikking over de grootboeken van een van de initiatiefnemers en aandeelhouders van de rederij, Loopuyt & Co, maar niet over de rederijrekening van het schip. Hij heeft op grond hiervan een verkorte boekhouding gemaakt met een overzicht van de uitdelingen van de rederij en de mutaties in de boekwaarden van het part. Op basis hiervan heeft hij het rendement berekend. Echter, wanneer niet alle benodigde onderdelen voor zo’n berekening bekend of compleet zijn en er aannames gemaakt moeten worden, is de vraag welke betekenis er aan het resultaat gegeven kan worden. Broeze geeft zelf aan dat de boekhouding summier is en dat hij ervan uitgegaan is dat de grootboeken geheel betrouwbaar zijn.³⁸

Scholten heeft geprobeerd het rendement van de schepen van de rederij Van Starckenborg van Straten op een wel heel bijzondere wijze te berekenen.³⁹ Van deze rederij zijn rederijrekeningen noch grootboeken bewaard gebleven. De inkomsten van een aantal reizen zijn bepaald aan de hand van de niet volledig overgeleverde remises van de NHM aan de rederij, terwijl de uitgaven - kosten - aangenomen zijn op basis van vergelijkbare schepen van andere rederijen, waarvan deze gegevens wel bewaard zijn gebleven. Het spreekt voor zich dat de nauwkeurigheid van een dergelijke benadering erg klein is, bovendien kan de betrouwbaarheid van de op deze manier verkregen cijfers in twijfel worden getrokken.

Als de rederijrekening niet beschikbaar is en alleen het grootboek bewaard is gebleven, kan niet correct geïnterpreteerd worden of een mutatie van de boekwaarde van een part - aandeel - werd veroorzaakt door een uitdeling of bijbetaling of, zoals Broeze aangeeft, door een zoeken naar de marktwaarde van het part.⁴⁰ Broeze geeft ook aan dat er in het algemeen slechts onder

³⁵ Van een aantal schepen van Boissevain & Co is, in tegenstelling tot die van Ruys, in het Amsterdamse Stadsarchief wel een aantal rederijrekeningen bewaard gebleven.

³⁶ De Boer, *100 jaar Nederlandsche Scheepvaart*, 64.

³⁷ Zie hiervoor A. Hoyneck van Papendrecht, *De Zeilyloot van Willem Ruys Jan Danielszoon en de Rotterdamsche Lloyd* (Rotterdam 1933) 23-28; en Leeman, *Van Barkschip tot ‘Willem Ruys’*, 70-75, 104-107 en 112-113.

³⁸ Broeze, *De Stad Schiedam*, 166.

³⁹ Cor Scholten, *Zeilredery Van Starckenborg van Straten. Herstel in de Amsterdamse scheepvaart en scheepsbouw 1815-1865* (Zutphen 2018) 233 en volgend.

⁴⁰ Broeze, *De Stad Schiedam*, 174.

zeer bijzondere omstandigheden, wanneer de inkomsten niet toereikend waren om de uitgaven te dekken, door de bezitters van de parten bijgestort hoefde te worden.⁴¹ Maar is dit ook zo? Diverse malen herwaardeerden Loopuyt & Co hun part in de *Stad Schiedam*. Broeze neemt aan dat naar een juiste boekwaarde werd gezocht, echter het kon ook zo zijn dat de herwaardering werd gedaan omdat er tegenover de uitgaven, te weinig inkomsten stonden, en er daarom bijbetaald was. Muller gaf begin 1859 aan dat er voortdurend klachten waren over het bijbetalen. Het was zelfs voorgekomen dat iemand, om er maar van af te zijn, zijn aandelen om niet had aangeboden.⁴² In het geval van Jan Smit Czn zijn de financiële gegevens van 12, van de in totaal 14 zeilschepen waarvan hij boekhouder was, bewaard gebleven. Hieruit blijkt dat er in het geval van acht schepen op enig moment bijbetaald moest worden. Van de 25 zeilschepen waarvan hij de parten in of na 1858 in zijn bezit kreeg, moest er bij 15 schepen een of meer malen worden bijbetaald. In beide gevallen afgerond zo'n 60%. Dit betekent dat er niet alleen onder zeer bijzondere omstandigheden bijbetaald hoefde te worden zoals Broeze aangeeft, maar dat het veel meer voorkwam. Jan Smit Czn boekte de bijbetalingen als een herwaardering van het part, of als een verlies in de winst- en verliesrekening. Uiteraard kunnen andere partenhouders andere beslissingen nemen, maar dat laat onverlet dat wanneer de benodigde gegevens niet volledig beschikbaar zijn, er meerdere conclusies mogelijk zijn. In het geval van de rendementsberekening van de hierboven genoemde rederij Van Starckenborg van Straten komt het onderwerp 'bijbetaling' in het geheel niet voor. Mede hierom is de conclusie van Scholten dat deze rederij als zeer succesvol getypeerd kan worden, dan ook op zijn minst voorbarig.⁴³

Primaire bronnen - rederijrekeningen

Van zeil- of stoomvaartrederijen uit de tweede helft van de negentiende eeuw zijn erg weinig rederijrekeningen en/of privé-administraties van boekhouders of partenhouders overgeleverd.⁴⁴ Zoals hierboven aangegeven zijn deze benodigd om een rendementsberekening te kunnen maken en als ondersteuning om de hoofdvraag van deze scriptie te kunnen beantwoorden. In het archief van de familie Smit⁴⁵ bevinden zich de rederijrekeningen van zeven, van de in totaal vijftien, schepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder - manager - was. Ook zijn vanaf 1858 de proefbalansen, en van een aantal jaren aanvullende overzichten, van Jan Smit Czn privé overgeleverd. Hierdoor kan van nog eens zes schepen waarvan hij boekhouder was, het rendement berekend worden. Wanneer de uitdelingen en bijbetalingen die in genoemde rederijrekeningen staan vermeld, vergeleken worden met de mutaties in de opeenvolgende proefbalansen, dan blijkt dat deze mutaties vrijwel zonder uitzondering overeenkomen met de respectievelijke bedragen uit de rederijrekeningen. Dit betekent ook dat van de schepen waarin Jan Smit Czn alleen parten had - 25 zeilschepen en zes stoomschepen - en waarvan hij de parten in of na 1858 in zijn bezit kreeg, een rendementsberekening gemaakt kan worden. Uiteraard is het bij deze schepen niet mogelijk een uitspraak te doen over de uitgaven en de inkomsten per reis.

⁴¹ Ibidem, 171.

⁴² 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. Uiteraard verscheen het artikel gedurende de crisis die na de Krimoorlog was ontstaan, echter dit was niet de eerste crisis die zich voordeed.

⁴³ Scholten, *Zeilrederij Van Starckenborg van Straten*, 250.

⁴⁴ Rederijen zijn hier bedoeld zoals dit gebruikelijk was in de zeiltijd, met andere woorden de exploitatie van een enkel schip.

⁴⁵ In beheer bij Johan C.C. Smit, een betachterkleinzoon van Jan Smit Czn.

Het jaar 1858 is hierboven met name genoemd, omdat vanaf dat jaar de privé-boekhouding van Jan Smit Czn is overgeleverd. Hij erfde in dat jaar veel parten en hiervan is niet bekend wat de initiële investering was geweest, welke uitdelingen het part al had gerealiseerd, of welke bijbetalingen noodzakelijk waren geweest, voordat ze in zijn bezit kwamen. De vraag wat de financiële resultaten – rendementen – van de schepen waren waarvan hij alleen parten bezat, kan dus alleen beantwoord worden voor die parten die hij in, of na, 1858 in zijn bezit kreeg.

Zowel de rederijrekeningen als de overgeleverde privé-administratie bieden een unieke mogelijkheid om een analyse te maken van de exploitatie van een aantal zeil- en stoomschepen uit de tweede helft van de negentiende eeuw. Hierdoor is het mogelijk de initiatieven van Jan Smit Czn, om zowel een stoomschip als zeilschepen te exploiteren, in het juiste kader te plaatsen.

Door het beschikbaar zijn van de proefbalansen kan bovendien gekeken worden naar de bestemming van de uitdelingen en bijbetalingen, met andere woorden of Jan Smit Czn deze bedragen boekte als winst of verlies, afschrijving of herwaardering, of een combinatie hiervan. De analyse hiervan geeft inzicht in zijn benadering, probeerde hij bijvoorbeeld steeds de marktwaarde van zijn part, of schip, te bepalen? De rederijrekeningen geven buiten de bedragen zelf ook veel aanvullende informatie over de soort en omvang van de uitgaven, de inkomsten en de reizen van de schepen en maken het mogelijk vergelijkingen tussen de verschillende schepen van Jan Smit Czn te maken, maar ook met die van derden.

Het ontbreken - in het algemeen - van betrouwbare financiële gegevens met betrekking tot de nadagen van de zeilvaart, maakt een analyse hiervan uiteraard gecompliceerder. De beschikbaarheid van deze gegevens met betrekking tot Jan Smit Czn, maken niet alleen een gedetailleerde en betrouwbare analyse van zijn activiteiten en initiatieven mogelijk, maar kunnen ook gebruikt worden om een meer algemener beeld te schetsen.

Methodologie en opzet

De basis voor dit onderzoek vormen enerzijds de overgeleverde primaire bronnen die zich in het archief van de familie Smit bevinden en anderzijds de rederijrekeningen aanwezig in diverse Nederlandse archieven. Ook is gebruikgemaakt van diverse onderzoeken en literatuur die betrekking hebben op dit onderwerp.

De scriptie is als volgt opgebouwd. In het eerste hoofdstuk wordt Jan Smit Czn geïntroduceerd. Zijn achtergrond en familie komen aan bod. Er wordt – kort – aandacht besteed aan zijn zwagers en zussen die allemaal scheepsbouw- en/of rederijactiviteiten ontplooiden. Tevens wordt - eveneens kort - stilgestaan bij zijn vader Cornelis Smit. Immers, hij legde de basis voor, om het zo uit te drukken, het startkapitaal van Jan Smit Czn. Voor de volledigheid wordt vervolgens aandacht besteed aan de schepen die door Jan werden gebouwd. Dit hoofdstuk wordt afgerond met een overzicht van zijn rederijactiviteiten. De schepen waarvan hij boekhouder - manager - was en die waarin hij alleen investeerde - parten had.

Het tweede hoofdstuk behandelt eerst de diverse begrippen die van toepassing zijn om het onderwerp van deze scriptie eenduidig te behandelen, zowel financieel, als anderszins. Hierdoor kan tevens begripsverwarring worden voorkomen. Ook wordt in dit hoofdstuk de systematiek van de diverse in de literatuur genoemde rendementsberekeningen nader besproken en van commentaar voorzien. De berekeningsmethodiek, de presentatie van de diverse analyses van de rederijrekeningen en de balansen van Jan Smit Czn worden toegelicht en het hoofdstuk wordt

afgesloten met een overzicht van de berekende cijfers: rendementen en de bestemmingen van de respectievelijke uitdelingen en bijbetalingen. In hoofdstuk drie komen de ontwikkelingen uit de tweede helft van de negentiende eeuw aan de orde. Onder andere wordt gekeken naar de rol van de overheid in deze periode in relatie tot de stoomvaart, ook wordt kort naar het buitenland gekeken. Tenslotte komen financiën, nationale en internationale ontwikkelingen en de initiatieven van Jan Smit Czn met betrekking tot de zeil- en stoomvaart bij elkaar en wordt de hoofdvraag beantwoord.

‘Aan de overeenkomst om UEd een goed, deugdzaam en soliede schip te leveren zal ik voldoen wanneer UEd mij daartoe de magt en lust niet ontnemt. Geene der Constructeurs onder mij, werken niet naar hunne, doch naar mijne wijze en verg ik nimmer van hun wit, zwart te noemen, doch waarheid en ruitelijk hun gevoelens te zeggen ... Hoe onaangenaam en verdrietig mij reeds deze zaak tot hiertoe is, kan ik niet genoeg zeggen. Ik meende om met toegeven het onaangename weg te nemen, doch het contra volgde’.

(Deel uit een brief van 24 april 1863 van Jan Smit Czn uit Alblasterdam aan Van Charante & Co uit Rotterdam.)

Inleiding

Het bovenstaande is een deel van een brief die de Alblasterdamse scheepsbouwer en reder Jan Smit Czn (1825-1908) schreef aan Van Charante & Co uit Rotterdam.¹ Hij bouwde in de jaren 1862 en 1863 voor deze Rotterdamse rederij de bark *Marie* en er waren moeilijkheden ontstaan met de opzichter van de rederij over de kwaliteit van de gebruikte planken. Later ontstond ook discussie over de bezaansmast. Nadat hij zich in eerste instantie welwillend had opgesteld en een aantal planken had vervangen, bleef de rederij echter met klachten komen. Jan verving geen planken meer en met betrekking tot de bezaansmast bevestigde hij aan de rederij dat ‘... wanneer binnen tien jaren na heden de mast ... onbruikbaar is [ik] verplicht zal zijn tegen inruiling eenen nieuwen mast te leveren’.² De *Marie* werd na 25 jaar voor Van Charante te hebben gevaren door hen aan een Noorse rederij verkocht. Met de kwaliteit van het schip zal het dus wel meegevallen zijn.

Het bovenstaande stond in schril contrast met een brief uit augustus 1869 van kapitein Schuchard, die na de eerste uitreis met het door Jan Smit Czn voor het Rotterdamse Suermondt & Zn & Co gebouwde fregat *Henriëtte Adriana* in Indië was aangekomen, ‘... de *Henriëtte Adriana* heeft zich zeer goed gehouden en voldoet in alle opzichten zeer goed ... gebreken aan het schip bespeur ik niet ...’.³ Ook de directeur van de rederij, L.A.E. Suermondt, was positief. In 1874, na een vraag van de voorzitter van de in de inleiding genoemde parlementaire enquête antwoordde hij dat de deugdelijkheid en de prijs van de schepen van zijn rederij, die allemaal

¹ Particulier archief familie Smit, kopiebriefvenboek, brief van Jan Smit Czn aan Van Charante & Co, Rotterdam, dd 24 april 1863.

² Ibidem, kopiebriefvenboek, brief van Jan Smit Czn aan Van Charante & Co, Rotterdam, dd 1 augustus 1863.

³ Particulier archief Bram Belder, brief van A.F. Schuchard aan Jan Smit Czn, Alblasterdam, dd 10 augustus 1869.

door vader en zoon Smit waren gebouwd, niets te wensen overlieten.⁴

Dit hoofdstuk besteedt aandacht aan de persoon Jan Smit Czn. Hoe groeide hij op? En hoe ontwikkelden zijn maritieme activiteiten zich? Hoewel deze scriptie met name zijn rederijactiviteiten behandelt, komen voor de volledigheid ook zijn scheepsbouwactiviteiten – kort – aan bod.

Familie en relaties

Jan Smit Czn kreeg in zijn jeugd de maritieme wereld van zijn tijd met de paplepel ingegoten. Hij werd 20 januari 1825 in Alblasserdam geboren, was het jongste kind en de enige zoon van Cornelis Smit en had zes oudere zusters. Het gezin woonde op de Alblasserdamse werf van vader Cornelis. Jan groeide er op en kwam van jongs af aan in contact met de arbeiders die voor z'n vader op de werf werkten en met de kapiteins en de zeelui die op de schepen van zijn vader voeren, of die werkten op de schepen die voor reparatie aan de werf lagen. Kapiteins hielden toezicht bij de bouw van een nieuw schip.⁵ Hij zal ook veel in contact geweest zijn met de bezoekers en gasten bij tewaterlatingen, of met de relaties van zijn vader die voor onderhandelingen van nieuwbouwprojecten op de werf kwamen.⁶

Het eerste zeegaande schip dat Cornelis bouwde en waar hij ook boekhouder van was – *De Hoop van Alblasserdam* – vertrok in 1828 naar Indië. Ook van de volgende vier schepen die zijn werf verlieten was hij boekhouder. Zijn aandeel varieerde per schip van een kwart tot de helft van de parten. Hij profiteerde optimaal van de hoge vrachttarieven die de NHM betaalde, terwijl hij voor de eerste schepen ook nog eens een bouwpremie incasseerde.⁷ Zijn zaken gingen goed en tot aan zijn dood bouwde hij niet alleen op zijn eigen werf schepen, maar ook op een tweede werf in Alblasserdam, één in Papendrecht en één in Zierikzee. Bovendien besteedde hij de bouw soms geheel of gedeeltelijk uit, waarbij hij dan zelf het benodigde hout leverde en het toezicht op de bouw verzorgde. Mede hierom had hij in 1842 op zijn werf een grote houtzaagmolen met een balkengat laten bouwen, zodat hij niet meer afhankelijk was van derden voor de opslag, het wateren en het zagen van het benodigde hout.⁸ Hij investeerde

⁴ *Enquête omtrent den toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot 1874-1875* ('s Gravenhage 1875) vraag 3489. Suermondt & Zn & Co had een langdurige en goede relatie met zowel Jan Smit Czn als zijn vader Cornelis, als voorbeeld hiervan dient het volgende. In januari 1856 wilde Suermondt een derde schip aanbesteden bij Cornelis, echter deze had de nodige bezwaren. Suermondt schreef '... Weledele Heer en Vriend ... het doet ons leed UEd zwaarigheid maakt om een schip ... voor ons te bouwen. Daar echter de zwaarigheid die UEd verondersteld te bestaan gemakkelijk uit de weg te ruimen is, en wij bijzonder er op gesteld zijn het schip door UEd gebouwd wordt, zoo geven wij bij deze de verzekering de bouw van het schip geheel aan UEd zal worden toevertrouwd zonder tussenkomst van een kapitein, terwijl wij aan uwe keuze overlaten om daarin al of geen aandeel te nemen. Wij vertrouwen UEd alsnu gaarne aan ons verlangen zult willen voldoen ...'. Het contract voor de latere bark *Kortenaer* was in maart gereed en bestond uit vijf artikelen. De bouwsom was een richtprijs en als Suermondt de uiteindelijke prijs te hoog zou vinden, behoefden ze het schip niet af te nemen, maar konden het aan Cornelis Smit 'laten'. Indicaties van de 'sellers market' van die periode en de concurrerende prijs van Cornelis, maar zeker ook van het grote vertrouwen dat Suermondt in hem stelde. Particulier archief familie Smit, brief van Suermondt & Zn & Co, Rotterdam, aan Cornelis Smit, Alblasserdam, dd 22 januari 1856 en concept bouwcontract dd maart 1856.

⁵ Dit toezicht kon geruime tijd duren en veel van deze kapiteins woonden op de werf, of er bij in de buurt, en werden vrienden van de familie. Zowel Jan als zijn oudste zus trouwden met een kapiteinsdochter.

⁶ Zie bijvoorbeeld: De Boer, *100 jaar Nederlandsche Scheepvaart*, 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 werden het eens. In april 1838 vertrok de *Jan Pieterszoon Koen*, het eerste schip waarvan Boissevain boekhouder was, voor de eerste reis naar Batavia.

⁷ Zie hiervoor Bram Belder, *De Ouwe Werf, van Cornelis Smit tot Cornelis Verolme 1812-2005* (Alblasserdam 2005) 17-18.

⁸ Zie hiervoor Ad Korpel, *Historie houtzaagmolen 'Ons Genoegen', Alblasserdam* (Alblasserdam 1987).



Afbeelding 1.1 - Jan Smit Czn op late leeftijd. (fotograaf onbekend, collectie familie Smit)

ook in schepen die niet door, of via hem, werden gebouwd.⁹ Cornelis, die beschouwd kan worden als de grootste bouwer van houten zeilschepen in Nederland,¹⁰ overleed op 12 juni 1858.¹¹

Jans oudste zus, Deliane, trouwde met Frans Harms von Lindern, een kapitein die in dienst was geweest van haar vader. Frans was later boekhouder van een aantal rederijen, had een touwbaan - Straat Soenda genaamd - en zette de tweede Alblasserdamse werf van zijn schoonvader voort. Hij bouwde er nog tien zeilschepen, waarvan zes voor zijn eigen rederij. De tweede zus, Margje, trouwde met Cornelis G. van der Lee, die ook boekhouder werd van een aantal zeilschepen en een spinnerij en een zeildoekweverij oprichtte. De derde zus, Janna, trouwde met Jan Vroege die de administratie deed van Cornelis Smit en eveneens een rederij begon.

Dirkje, de vierde zus, trouwde met Emmo Hooites Meursing, een broer van de bekende W.A. en A.H. Meursing uit Groningen die zich in Amsterdam hadden gevestigd en aldaar werven en rederijen hadden.¹² Ook Emmo trad op als boekhouder en stichtte in Alblasserdam een fabriek voor geconserveerde levensmiddelen. Tot slot de twee jongste ongetrouwde zusters van Jan, Cornelia en Petronella. Zij bezaten allebei een grote hoeveelheid parten. Twee schepen onder het boekhouderschap van hun broer, waarin ze beiden participeerden, werden naar hen genoemd.

De twee oudere broers van Jans vader waren eveneens actief in de maritieme wereld. Enige voorbeelden illustreren dit. De oudste broer van Cornelis was de bekende Fop Smit uit de Kinderdijk, die onder andere in 1847 voor Willem Ruys het eerste Nederlandse ijzeren zeilschip bouwde.¹³ Een kleinzoon van Fop richtte Piet Smit Jr. in Rotterdam op, een andere kleinzoon De Schelde in Vlissingen. Twee neven, Jan en Kornelis, zoons van Cornelis' broer Jan, richtten J. en K. Smit op, dat tegenwoordig na een fusie met onder andere de originele werf van Fop,

⁹ Belder, *De Ouwe Werf*, 28. In het rederijcontract van bijvoorbeeld de bij Floris Kloos gebouwde *Nijverheid*, onder het boekhouderschap van Cornelis' schoonzoon Van der Lee, en de bij de Gebr. Pot in het Elshout gebouwde *Amalia Augusta*, stond vermeld dat de schepen onder leiding van Cornelis Smit werden gebouwd.

¹⁰ F.J.A. Broeze, 'Rederij' in: G. Asart, drs. Ph.M. Bosscher, J.M. Buijn en W.J. van Hoboken redactie, *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, deel 3 (Bussum 1977) 118.

¹¹ Naar aanleiding van het overlijden van Cornelis Smit, noteerde Jan Boissevain, een van de latere oprichters van de Stoomvaart Maatschappij Nederland en zoon van de eerder genoemde Gideon Jérémie Boissevain, enigszins aanmatigend in zijn dagboek '... een ouden vriend van Papa, die na een uiterst werkzaam leven vol nieuwe ondernemingen en voorspoed eindelijk na een jaar van allerlei zorgen en teleurstellingen is bezweken. Het was een merkwaardig type van den self-made man, met al zijn deugden en eigenaardigheden, met een onverschrokken ondernemingsgeest en een goeden blik op zaken, maar in de wijze van de te behandelen correspondentie met den stijl en de hebbelijkheden van een schuitmaker ...'; De Boer, *100 jaar Nederlandsche Scheepvaart*, 55.

¹² Het zijn deze twee broers die het onderwerp zijn van de eerder genoemde studie van Petra Vermeulen.

¹³ Dit was de schoener-brik *Industrie*. Het schip verdween eind 1853 op weg van Batavia naar Australië. Volgens Hoyneck van Papendrecht, *De Zeilvloot van Willem Ruys Jan Danielszoon*, 7-8, ontmoetten Fop Smit en Willem Ruys elkaar in de trekschuit naar Amsterdam, raakten aan de praat, werden het eens en eind oktober 1838 vertrok de *Cornelis Wernard Eduard* als eerste schip van wat uiteindelijk de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd zou worden, naar zee. Van de 23 zeilschepen die onder het boekhouderschap van Willem Ruys en W. Ruys & Zonen zouden varen, bouwde Fop er op zijn werven in Kinderdijk en Slikkerveer niet minder dan 16. Leeman, *Van Barkschip tot 'Willem Ruys'*, 70-75.

nog actief is onder de naam Royal IHC.¹⁴

Na het overlijden van zijn vader erfde Jan Smit Czn de originele werf in Alblasserdam en een groot aantal parten. Broeze geeft aan dat Cornelis bij zijn overlijden voor een bedrag van ruim f 2.000.000 parten bezat in 49 schepen.¹⁵ Waarschijnlijk heeft Broeze, zoals ook overigens De Boer aangeeft, de parten van de verschillende schepen waarvan Cornelis eigenaar was bij elkaar opgeteld en is zo tot een totaal van 49 schepen gekomen. De Boer geeft een aantal van 196 schepen waarin Cornelis parten bezat.¹⁶ Dit zou betekenen dat hij gemiddeld van elk schip een kwart van de parten in zijn bezit had. Jans zus Dirkje erfde voor een totaalbedrag van f 295.215 aan parten, vermenigvuldigd met het aantal van zeven erfgenamen betekent dit weer het totaalbedrag van ruim f 2.000.000.¹⁷ Echter, niet bekend is hoe de precieze verdeling van de erfenis was. Hoe werd bijvoorbeeld de werf van Cornelis verrekend, en hoe werd de waarde van de parten bepaald? Niettegenstaande dit, had Jan aan het eind van 1858 parten in 102 schepen in zijn bezit en van een schip was hij ook boekhouder.¹⁸ Bovendien bezat hij een werf.

Scheepsbouwactiviteiten

Jan Smit Czn maakte vanaf zijn vroegste jeugd van dichtbij mee hoe schepen werden gebouwd en gerepareerd. Waarschijnlijk zal hij zelf ook een aantal werkzaamheden die hiermee samenhangen hebben verricht. Zijn scheepsbouwactiviteiten begonnen in 1856 met de bouw van de bark *Hendrika* op een gehuurde werf in Papendrecht. Hij bouwde hier vier schepen, hoogstwaarschijnlijk allemaal onder leiding van zijn vader.¹⁹ Toen Cornelis overleed stond op de Alblasserdamse werf de *Graafstroom* (2) op stapel. Jan bouwde het schip af en het ging begin 1859, als vierde schip voor een rederij onder zijn boekhouderschap, naar zee. Drie jaar later bouwde hij de *India Packet*, een fregat voor de Gebr. Hendrichs uit Amsterdam, de *Candati*, een schoener-brik voor het Schiedamse De Groot, Roelants & Co²⁰, en de in het begin van dit hoofdstuk genoemde bark *Marie* voor Van Charante & Co uit Rotterdam. In deze schepen had hij geen aandelen, het zal niet nodig geweest zijn om de opdracht voor de bouw te krijgen. In twee fregatten die hij bouwde, *De Koffijboom* voor kapitein-reder F. Fokkens²¹ uit Delfshaven had hij 6/54 part²² en in de *Stad Delft* voor de oud-kapitein J. van Delft uit Overschie, 3/40

¹⁴ Zie voor de genealogie van de familie Smit, Joke Korteweg, *Genealogie familie Smit, Alblasserwaardse tak (1639-2015), Oud-Beijerlandse tak (1796-2015)* (Aerdenhout 2015).

¹⁵ Broeze, *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, deel 3, 118.

¹⁶ De Boer, *100 jaar Nederlandsche Scheepvaart*, 53. Overigens is het zo dat in Jhr. Henri Reuchlin, *Zeil strijken – stoom op* (Rotterdam–s Gravenhage 1975) 25, een totaalbedrag wordt genoemd van f 2.110.000, dus ongeveer hetzelfde als aangegeven door Broeze en als berekend zou kunnen worden uit de erfenis van Dirkje Smit. Echter, Reuchlin refereert in voetnoot 52 aan een lijst, waarvan het totaalbedrag nog geen miljoen gulden bedraagt en betrekking heeft op 48 schepen. Wanneer hier Cornelis' part in de *Johanna Christina* bij wordt opgeteld, is wel het aantal schepen van Broeze verklaard, maar niet het bedrag.

¹⁷ Particulier archief familie Smit, privé-administratie Dirkje Smit.

¹⁸ 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. Het was derde schip waarvan hij boekhouder was. Het tweede schip, de bark *Zes Gezusters* (1), was in maart 1857 bij het aanlopen van Sunderland aan de Engelse oostkust, aan de grond gelopen en verloren gegaan.

¹⁹ Zie als voorbeeld Belder, *De Ouwe Werf*, 28.

²⁰ In Broeze, *De Stad Schiedam*, 304, wordt foutief aangegeven dat dit schip op de werf De Nijverheid in Schiedam is gebouwd.

²¹ Kapitein Fokkens schreef 9 december 1863 aan Jan Smit Czn '... ik ben alweer teleurgesteld, de menschen schijnen te schrikken van een aandeel in schepen te nemen, enfin er is voor twee ton geteekend ... P.S. Den Burgemeester van Maas-sluis, alwaar we aan geschreven hebben, heeft ook geen trek. Zoo UEd nu de overige aandelen wist te plaatsen?', particulier archief Bram Belder, brief van F. Fokkens, Delfshaven, aan Jan Smit Czn, Alblasserdam, dd 9 december, 1863.

²² Particulier archief familie Smit, rederijcontract *De Koffijboom*.

Tabel 1.1 Zeegaande schepen gebouwd door Jan Smit Czn en de Firma Jan Smit Czn - vanaf 10 januari 1890 - in Papendrecht, Alblasserdam en Charlois.

no	naam	type	werf	jaar	opdrachtgever - boekhouder	part Jan Smit Czn *
1	<i>Hendrika</i> **	bark	Papendrecht	1856	H.J.L. Minderop, Rotterdam	2/20
2	<i>Landbouw</i> **	bark	Papendrecht	1856	Vaesens & Steinhaus, Rotterdam	1/36
3	<i>Vrede</i> **	bark	Papendrecht	1857	Boissevain & Co, Amsterdam	--
4	<i>Robertus Hendrikus</i> **	bark	Papendrecht	1858	Vaesens & Steinhaus, Rotterdam	--
1	<i>Graafstroom (2)</i>	bark	Alblasserdam	1858	Jan Smit Czn, Alblasserdam	1/7
2	<i>India Packet</i>	fregat	Alblasserdam	1862	Gebr. Hendrichs & Co, Amsterdam	--
3	<i>Candati</i>	schoener-brik	Alblasserdam	1863	De Groot, Roelants & Co, Schiedam	--
4	<i>Marie</i>	bark	Alblasserdam	1864	Van Charante & Co, Rotterdam	--
5	<i>Maria & Elisabeth</i>	fregat	Alblasserdam	1864	E. Suermondt & Zn & Co, Rotterdam	2/20
6	<i>De Koffijboom</i>	klipper-fregat	Alblasserdam	1865	F. Fokkens, Delfshaven	6/54
7	<i>Stad Delft</i>	fregat	Alblasserdam	1865	Jan van Delft, Delft	3/40
8	<i>Cornelia</i>	fregat	Alblasserdam	1869	Jan Smit Czn, Alblasserdam	24/48
9	<i>Henriëtte Adriana</i>	fregat	Alblasserdam	1870	E. Suermondt & Zn & Co, Rotterdam	2/20
10	<i>Johanna (1)</i>	fregat	Alblasserdam	1870	Jan Smit Czn, Alblasserdam	alleen-eigenaar
11	<i>Mary</i>	fregat	Alblasserdam	1874	E. Suermondt & Zn & Co, Rotterdam	2/20
12	<i>Gebroeders Smit</i>	fregat	Alblasserdam	1875	Jan Smit Czn, Alblasserdam	alleen-eigenaar
13	<i>Graafstroom (3)</i>	fregat	Alblasserdam	1879	Jan Smit Czn, Alblasserdam	alleen-eigenaar
14	<i>Smit</i>	stoomschip	Alblasserdam	1885	Jan Smit Czn, Alblasserdam	alleen-eigenaar
15	<i>Johanna (2)</i> ***	fregat	Alblasserdam	1891	Jan Smit Czn, Alblasserdam	alleen-eigenaar
16	<i>Adriana</i> ***	fregat	Alblasserdam	1892	J. U. Smit, Alblasserdam	21/46
17	<i>Hugo Molenaar</i> ***	fregat	Alblasserdam	1894	Zeilvaart Mij Neptunus, Rotterdam	13-3/4 aandelen
18	<i>Hendrika</i> ***	stoomschip	Alblasserdam	1898	NV Tot Exploitatie vh Stoomschip Hendrika, Rotterdam	77 aandelen
1	<i>Groen van Prinsterer</i>	bark	Charlois ****	1876	Voorhoeve & Jelier, Rotterdam	1/20
2	<i>Erasmus</i>	stoomschip	Charlois ****	1883	Bonke & Visser, Rotterdam	2/50
3	<i>K.A. Niemann</i>	stoomschip	Charlois ****	1884	Nieuwe Afrikaansche Handels Vereeniging, Rotterdam	--

* Dit is het part van Jan Smit Czn bij het in de vaart komen van het schip.

** Jan Smit Czn bouwde deze schepen onder leiding - directie - van zijn vader Cornelis Smit.

*** Deze schepen werden gebouwd door de Firma Jan Smit Czn; niet opgenomen zijn de schepen gebouwd door de NV Scheepswerf voorheen Jan Smit Czn.

**** Waarschijnlijk was de zwager van Jan Smit Czn, Hillrich Jann Bonn, bedrijfsleider op de werf.

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

part.²³ In de drie fregatten die hij voor E. Suermondt & Zn & Co uit Rotterdam bouwde had hij 2/20 part.²⁴ Tot slot bouwde hij nog vier houten zeilschepen waarvan hij zelf boekhouder werd. Met uitzondering van de *Cornelia* waarvan hij voor de helft eigenaar was, was hij van de drie overige schepen alleen-eigenaar. Nadat het laatste houten fregat dat in Nederland werd gebouwd, de *Graafstroom (3)*²⁵, in 1879 naar zee was gegaan, kwam in 1885 de *Smit* in de vaart. Ook van dit eerste en enige ijzeren stoomschip dat hij op Alblasserdam bouwde was hij alleen-eigenaar.²⁶ In 1890 richtte hij de Firma Jan Smit Czn op, waarvan hij met drie van zijn zoons, ieder voor een kwart, eigenaar was.

In de tweede helft van de jaren 1860 had Jan het idee opgevat om een drijvend – houten –

²³ Ibidem, rederijcontract *Stad Delft*.

²⁴ Ibidem, privé-administratie Jan Smit Czn.

²⁵ Petrejus, Het schip vaart uit, 144-145.

²⁶ Zie voor een uitgebreide beschrijving van dit schip, Bram Belder, *Het stoomschip Smit. Varen naar de Oost* (Papendrecht 1998).

droogdok te bouwen en dit in Rotterdam, samen met een nieuwe werf, te gaan exploiteren. Eind 1868 was het dok klaar en het werd het jaar daarop in Katendrecht, aan de zuidkant van Rotterdam, in gebruik genomen.²⁷ Het eigendom ervan was overgegaan in een maatschap waarin Jan 22 aandelen van *f* 1.000 had. Ook exploiteerde hij het dok niet zelf meer. Het lag wel bij zijn nieuwe werf, zodat het onderhoud van, en de reparaties aan, de schepen door hem konden worden uitgevoerd.²⁸ Voordat hij de werf in 1888 aan zijn zwager Hillrich Jann Bonn en diens partner Joan Mees verkocht, bouwde hij er drie zeegaande schepen.²⁹

Tabel 1.1 geeft een overzicht van de zeegaande schepen die door Jan Smit Czn en de Firma Jan Smit Czn, in Alblasserdam, Papendrecht en Charlois werden gebouwd. Begin jaren negentig bouwde de werf nog drie bijna identieke stalen fregatten. Van het eerste, de *Johanna* (2) was hij alleen-eigenaar³⁰, van het tweede, de *Adriana*, had hij 21/48 part.³¹ Het derde schip, de *Hugo Molenaar*, werd gebouwd in opdracht van de Zeilvaart Maatschappij Neptunus NV, hierin had hij 13-3/4 aandelen van *f* 1.000.³² De werf verkreeg begin 1897 opdracht voor de bouw van het eerste stalen stoomschip, de *Hendrika*. Het schip en de machine-installatie waren geen succes en de claim van de rederij kostte de werf veel geld.³³ In mei 1899 werd om, onder andere, de aansprakelijkheid te limiteren, de eerder opgerichte firma omgezet in een naamloze vennootschap. Jan en zijn drie zoons bleven ieder voor een kwart eigenaar. Hierna kwam een gestage stroom van opdrachten voor stoomschepen binnen. Hoogstwaarschijnlijk zal Jan, hij was in 1900 75 jaar oud geworden, zich steeds minder met de dagelijkse gang van zaken op de werf hebben bemoeid.

De schepen die door Jan Smit Czn werden gebouwd waren eerst van hout en later van ijzer en staal. Deze overgang ging niet plotseling, in de van hout gebouwde schepen werd al steeds meer ijzer toegepast. IJzeren knieën³⁴ werden gebruikt bij de eerste schepen van Cornelis Smit en vanaf 1860 paste Jan bij de schepen die hij bouwde steeds meer ijzer toe. De hierboven genoemde *Marie*, had een ijzeren fokke- en grotmast, alleen de bezaansmast was nog van hout. Bij de latere schepen werden alle masten en ra's van ijzer gemaakt en kwamen daar ijzeren zaathouten, dekbalken en schrankplaten³⁵ bij. De belangrijkste verbanddelen van de *Smit* waren van ijzer, echter het dek en het tussendek waren nog van hout. De laatste drie zeilschepen waren geheel van staal gemaakt. Overigens bouwde hij voorafgaand aan de bouw van de *Smit* op zijn werf in Alblasserdam negen ijzeren sleepschepen met een lengte van bijna 50 meter.³⁶

²⁷ Katendrecht werd in 1873 opgeheven en samengevoegd met Charlois. Charlois op haar beurt werd in 1895 geannexeerd door Rotterdam. Onmiddellijk werd begonnen met het aanleggen van havens in dit agrarische gebied. Bonn en Mees en het dok moesten verplaatst worden omdat op de locatie ervan de ingang van de latere Maashaven was geprojecteerd. J.U. Brolsma, *Havens, kranen, dokken en veren. De Gemeentelijke Handelsinrichtingen en het Havenbedrijf der gemeente Rotterdam, 1882-2006* (Utrecht 2007) 128.

²⁸ Het dok was geschikt voor schepen van maximaal 2.000 ton, bij grotere schepen was het nodig eerst het roer te demontieren. Tot 1890 waren de financiële resultaten bevredigend en werden er gemiddeld zo'n 45 schepen per jaar in opgenomen. Daarna ging het minder en toen de werf verplaatst moest worden werd het inmiddels vervallen dok voor de sloop verkocht. Brolsma, *Havens, kranen, dokken en veren*, 128.

²⁹ Zie voor de verdere historie van deze werf, Jacqueline Leenheer en Cees Zevenbergen, *Bonn en Mees*.

³⁰ Particulier archief familie Smit, rederijrekening *Johanna* (2) en privé-administratie Jan Smit Czn.

³¹ Ibidem, privé-administratie Jan Smit Czn.

³² Ibidem.

³³ Zie hiervoor Belder, *De Ouwe Werf*, 50-54.

³⁴ Een verbindingsstuk waarmee twee verbanddelen van een schip aan elkaar worden gezet.

³⁵ Platen die werden gebruikt om de houten spanten op de juiste locatie en evenwijdig aan elkaar te houden. Zij droegen hierdoor tevens bij aan het vergroten van de langsscheepse sterkte.

³⁶ Belder, *De Ouwe Werf*, 239-240.

Veel timmerlieden, en later de ijzerwerkers, hadden hun eigen kleinere gereedschap, zoals beitels en hamers, terwijl de werf zelf de grotere werktuigen ter beschikking had. Bij de introductie van ijzer en staal veranderde dit voor de werven en moesten er meer en grotere bewerkingsmachines aangekocht worden. In het begin werden de ijzeren onderdelen compleet voorbewerkt gekocht, Jan ging echter steeds meer zelf het ijzer bewerken. Ook hij moest de benodigde werktuigen hiervoor zelf aankopen, hetgeen een forse investering betekende. Begin 1863 bijvoorbeeld kocht hij een pons- en knipmachine. Later volgden er meer bewerkingsmachines voor bijvoorbeeld het buigen. Alles werd nog met handkracht bediend.³⁷

Rederijactiviteiten

Jan Smit Czn bouwde niet alleen schepen, in de periode van 1849 tot en met 1900 was hij boekhouder - manager, directeur - van in totaal 15 rederijen.³⁸ In 1848 bezat hij zijn eerste part in een schip, eind 1858 bezat hij parten in 102 schepen.

De meeste schepen waarvan hij boekhouder was had hij op zijn eigen werf gebouwd. De combinatie van bouwen en redenen kwam vaker voor in Nederland, echter dit was waarschijnlijk in de meeste gevallen uit nood geboren. Cornelis Smit was met het zelf bouwen en uitreden van schepen begonnen met de eerste vijf schepen die zijn werf verlieten. In aanvang was de motivatie het verdienen van geld, maar zeker ook om ervaring met het bouwen op te doen en om zo ook aan potentiële klanten te kunnen aantonen dat hij in staat was een schip te bouwen. Cornelis was later ook gewoon parten te nemen in de schepen die hij voor derden bouwde. In een aantal gevallen zal dit noodzakelijk geweest zijn om een contract voor een nieuw te bouwen schip te verkrijgen. Echter dit was zeker niet altijd het geval.³⁹

Jan Smit Czn investeerde op twee manieren in schepen. Hij bezat alleen een part, was feitelijk een passieve investeerder, of hij trad zelf op als boekhouder van een rederij. Uiteraard rekende hij erop dat in het geval hij alleen een part in een schip had, hij voor de eventuele reparaties in aanmerking zou komen.⁴⁰ Het kon zelfs een reden zijn om een part te kopen. Naarmate de negentiende eeuw verstreek verminderde het aantal scheepsparten dat hij in zijn bezit had en het aantal schepen waarvan hij boekhouder was aanzienlijk. Er kwamen effecten, hypotheeken en aandelen voor in de plaats.

De *Graafstroom* (1) was het eerste schip waarvan Jan boekhouder werd. Deze op de werf van zijn vader gebouwde bark kwam begin 1849 in de vaart. Een jaar later werd het gevolgd door de *Zes Gezusters* (1). In beide schepen had hij 3/30 part en ze waren maar relatief kort in de vaart. Dit in tegenstelling tot het derde schip, de weer op de werf van zijn vader gebouwde bark *Johanna Christina* die in 1854 in de vaart kwam.⁴¹ Hij had 6/30 part, zijn vader de overige parten. Na de dood van Cornelis, had Jan 1/30 part minder, de overige parten waren in het bezit van zijn drie zwagers en drie van zijn, op dat moment nog, ongetrouwde, zusters. Zijn vierde schip, de bark *Graafstroom* (2) stond op stapel toen zijn vader overleed. Ook het eigendom van dit schip was weer een familieaangelegenheid. Jan, zijn drie zwagers en zijn drie zusters hadden elk 1/7 part.

³⁷ Ibidem, 45-46.

³⁸ Zie hoofdstuk 2 voor een verdere verklaring van deze begrippen.

³⁹ Zie hiervoor ook noot 4.

⁴⁰ Zie hiervoor als voorbeeld: Belder, *De Ouwe Werf*, 40-41.

⁴¹ Zie ook noot 18.



Abbeelding 1.2 - Bewijs van 1/48-ste aandeel – part – in het fregatschip *Cornelia*. Het was aandeel no. 1 en behoorde toe aan Jan Smit Czn. Elk 1/48 aandeel werd folio gedrukt en in het midden gevouwen. Aan de binnenzijde was het rederij-contract gedrukt. Dit bestond, buiten de betalingstermijnen, uit zeven artikelen die rechten en plichten van de boekhouder en aandeelhouders regelden. Jan Smit Czn, als boekhouder, was verantwoordelijk voor de bevrachting van het schip, het voordragen, instrueren (middels de lastbrief) en het eventueel ontslaan van de kapitein, hij moest alle dagelijkse zaken behandelen en moest alle bescheiden, als rekeningen en dergelijke, aan de overige aandeelhouders overleggen. Na ontvangst van de vrachtpenningen moest hij deze, onder aftrek van kosten, uitbetalen. Wanneer het schip binnen drie maanden na ontvangst geen nieuwe reis maakte, dan moest hij ook het nog aanwezige kasgeld na aftrek van kosten uitbetalen. Voor zijn 'bemoeijingen' ontving hij 1% van de bruto vracht. Wanneer het nodig was voor rekening van de rederij vracht in te kopen, ontving hij 2% van de verkooprekening tot een bedrag van 30.000 gulden, van het bedrag hierboven 1%. Jan Smit Czn was ook verantwoordelijk voor het verzekeren van het schip 'naar den marktprijs gegist' en de lading wanneer die voor eigen rekening was ingekocht. Vrachtpenningen werden niet verzekerd. Het contract gaf ook de voorwaarden waaronder een vergadering met de 'rederij' belegd moest

REEDERIJ-CONTRACT
VAN DE
Fregatschip CORNELIA.

Wij Ondergetekenden nemen aan te redden en aandel te nemen elk voor noverl achteventigste gedeelten, als oor ons bij deze aantekening is uitgedrukt, in een Fregatschip groot ongeveer 769 gratten Laaten, si den naam zal voeren van

CORNELIA,

ans in aanbouw bij JAN SMIT Czn. te Alblasterdam.

Met het bouwen en uitrusten is onzer Medereeder JAN SMIT Czn. te Alblasterdam belast, aan wien wij ons rbinden te zullen voldoen, de volgende gelijkje termijnen, werten dagen na komsingering.

/ 48,000 als het Schip in de hoden staat.
• 48,000 • • • • • beplaatk t.
• 48,000 • • • • • is te wate gelaten.
• 48,000 • • • • • gered is van de werf te vertrekken.
• 48,000 • • • • • gered is van naar toe te gaan.

Zijde dese TWEE HONDERD VEERTIG DUIZEND Gulden, de som welke vroegt wordt de kostende prijs te in van het Schip, met Uitrusting en uitgaande Zee-Assurance.

Verklaren wij dezes te zijn overeengekomen en alsoog bevesten te konnen, als volgt:

Artikel 1.
Tot Boekhouder onzer ons, is aangesteld onzer Medereeder J. B. de Noor, onder de volgende bepalingen:
1. Hij zal verpligt zijn bij de eerste reis van het schip oer te leggen alle rekeningen, quitantien en verdere bescheiden, welke behoren tot de uitrusting tot in een, verder bij iedere nieuwe uitrusting verantwoord doen van de ver- zende vrachtpenningen, en alle rekeningen, quitantien en bescheiden, bij die verantwoording overleggen tot de wederuitrusting behoorende.
2. De Boekhouder is belast met het aangaan van bevrach- tingen, het geven van instructie aan den Kapitein, het behaandelen der dagelijks voorkomende zaken, behoudens zijne verantwoording aan de Rederij.
3. De Boekhouder is belast met het ontvaangen der vracht- penningen en geboden, binnen acht dagen na derselver ontvangt, den aan de Rederij uit te betalen en afrek der calculative kosten van afrekening en wederuitrusting; mocht het achter te voornen zijn dat het schip binnen den tijd van drie maanden na de ontvangt der vrachtpenningen geen nieuwe reis zal ondernemen, zal de Boekhouder ge- houden zijn, de aan kas zijnde gelden uit te betalen, na aftrek der benodigde gelden voor spijzen, en verdere uitgaven gedurende het stilleggen.
4. De Boekhouder zal in geen voornem behoeven te komen, bij sal genieten voor zijne bemoeijingen, van de bruto vracht 1 procent, en ingeval er voor rekening der Rederij goederen worden aangebragt, sal hij voor in- en verkoop- commissie in eens af gratten, 2 procent van het bedrag

der verkooppenning wanneer het bedrag niet meer dan Dertig Duizend Gulden bedraagt, en van hetgen dat be- drag te boven gaat, 1 procent; de kosten van het patent der Boekhouders sal door de Rederij worden gedragen.

Art. 2.
De Boekhouder is belast met het bezorgen der Assurance op het gehele schip, tijdens den aanbouw, voor brand, de eerste reis voor de kostende som en in het vervolg de waarde naar den marktprijs gegist, en op de lading, indien deszelve voor Rederij-rekening geladen mocht zijn, met de inkoopwaarde vrachtpenningen worden niet verzekerd, tenzij dat zulks bij het sluiten van een verzekering verpligtend is.

Art. 3.
De Gengreeder wordt bevoegd en outlagen, op voordragt van den Boekhouder, door de Rederij.

Art. 4.
Bij belangrijke omstandigheden zal de Boekhouder de Rederij raadplegen, in eens daartoe te beveligen vergadering, hiervan vier dagen te voren schriftelijk kennisgevinge.
Bij afwezigheid van een of meerder grattenmeesters op de vergadering, sal het besluit der aanwezigen, voor allen ver- bindend zijn, indien namelijk, minstens twee derde gedeelte vertegenwoordigt zijn; op aanvraag van acht of meerder aan- wesen, in de Boekhouder verpligt Rederij-vergadering uit te schrijven, waarin besluiten sullen kunnen genomen worden, met medetaking van bestaande bepaling. Indien kan zich op de vergadering door vertegenwoordigen, mits daartoe aan een der Deelhebbers schriftelijk volvoegt gevende.

Art. 5.
Het doel der Rederij vruchtvaart zijnde, sullen de instructie van den Boekhouder aan den Gengreeder, of Correspondent; geven, steeds zoodaag worden ingepikt, dat het bekomen naar redelijke vracht op den voorgaand staat, slechts dan onvoer hierin niet kan worden gebod, en de belangen der Rederij dit vorderen, sal men tot het aankopen van goederen of scheppekering overgaan. De Rederij magt bij dese in Boekhouder om in dit geval den Gengreeder, in overleg met ja Correspondent, een credit te openen tot aankoop van sedelen voor rekening der Rederij, betaalbaar naar het ge- rukt der plaatsen, waar de lading gembodt; de som van dit wellet wordt bepaald op Veertig Duizend Gulden, voor elke reis.

Art. 6.
Bij verkoop van Aandelen sullen de grattenmeesters de oorker hebben, welke gezamenlijk deszelve kunnen overne- men; daarna een het recht van aanting, eveneens behouden zij het oosttaande recht bij eenne publieke veiling, veertien dagen wat schriftelijk door des verkoper daarvan opgaf aan den oostabbe in gebod, die daarvan oostdijde de Rederij sullen geef.

Art. 7.
Alle geschillen tusschen de Rederij en den Boekhouder of de Rederij ondeling, sullen bij arbitrage worden beslecht, s kiesn zij hiervoor zoo voor zich als voor hunne regter-

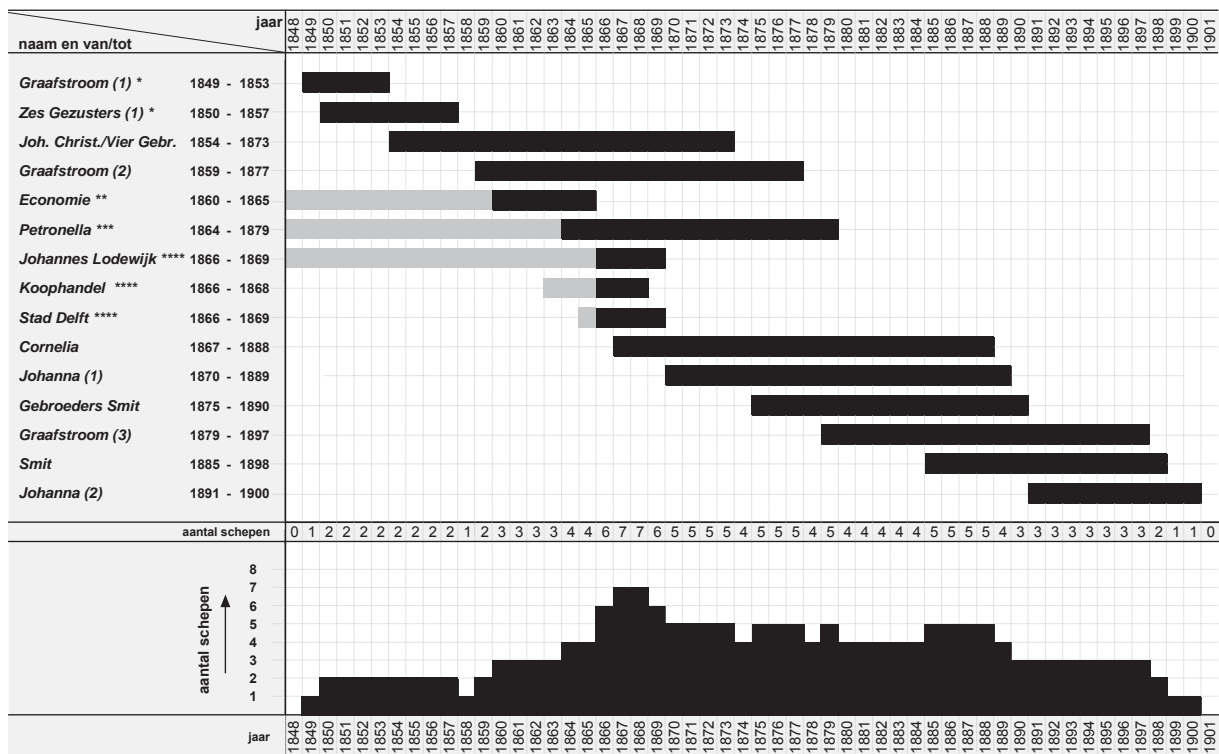
lijpenden den oostdijde te Alblasterdam, ten kantore van den Boekhouder. Overigen onderwerpen zij zich aan de be- staande wetten, voor zoverre deszelve in de bestaande artikelen niet zijn gewijzigd, en sullen hieraan schriftelk bevoeren berijgen van Aandeel worden uitgegeven.

Alles ter goeder trouw overeengekomen, en getekend te ALBLASTERDAM den 28 Maert achttien honderd ses en zestig.

JAN SMIT Czn., voor vierenwintig Achteventigste Aandelen.			
J. VROEGE,	• vier	• •	
C. G. VAN DER LEE,	• vier	• •	
F. H. VON LINDERN,	• twee	• •	
p.p. D. MEURINGEN gk. aar,	• vier	• •	
J. VROEGE,			
p.p. CORN. SMIT,	• vier	• •	
J. SMIT Czn.			
F. SMIT,	• vier	• •	
F. H. VON LINDERN Jr.,	• een	• Aandeel.	
F. H. VON LINDERN als Voogd voor T. G. VON LINDERN,			

voor een Achteventigste Aandeel.

Grafiek 1.1 Rederijen (schepen) onder het boekhouderschap van Jan Smit Czn.



- * Van deze twee schepen zijn geen financiële gegevens bekend.
- ** Jan Smit Czn werd in 1861 boekhouder van de *Economie*, tot dat jaar had hij alleen een part in het schip.
- *** Jan Smit Czn had een part in het originele schip, in 1864 werd het verkocht aan een rederij onder het boekhouderschap van Jan Smit Czn; 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 als boekhouder van de *Johannes Lodewijk*, de *Koophandel* en de *Stad Delft*.

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

De eerste vier schepen onder het boekhouderschap van Jan Smit Czn werden op de Alblas-serdamse werf gebouwd, de volgende twee in het Elshout, bij Nieuw-Lekkerland. De schoenerbrik *Economie* werd bij Jan Pot gebouwd, het kwam in 1858 in de vaart en Jan had 1/20 part. Door vererving had hij een jaar later 2/20 part in zijn bezit. Het jaar daarop werd hij boekhouder van de rederij, het schip zal waarschijnlijk verkocht zijn want de onderverdeling van de parten was aanmerkelijk veranderd. Jan had 6/15 part.⁴² De bark *Amalia Augusta* werd in 1856 onder leiding van Cornelis Smit bij de Gebr. B. Pot gebouwd, Jan had 2/20 part.⁴³ De parten werden in 1864 verkocht en er werd een nieuwe rederij opgericht onder het boekhouderschap van Jan Smit Czn, die zelf 7/24 part in zijn bezit had. Het was weer een familieaangelegenheid, Jans drie zwagers en drie van zijn zusters waren eigenaar. Het schip werd genoemd naar een van hen – *Petronella*.⁴⁴

⁴² Particulier archief familie Smit, bewijs van aandeel *Economie*.
⁴³ Ibidem, rederijcontract *Amalia Augusta*.
⁴⁴ Ibidem, rederijcontract *Petronella*.

Tabel 1.2 Algemene gegevens van de schepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was.

no	naam	type	materiaal	grootte	naar zee	boekhouder van	boekhouder tot	aantal jaren	part Jan Smit Czn	werf	opmerkingen
1	<i>Graafstroom (1)</i>	bark	hout	529 ton	1849	1849	1853	5	1/30	Cornelis Smit, Alblasterdam	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	8	3/30	Cornelis Smit, Alblasterdam	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	20	6/30 5/30 (1859)	Cornelis Smit, Alblasterdam	in 1870 naam gewijzigd in Vier Gebroeders in 1873 verkocht aan een rederij uit Noorwegen
4	<i>Graafstroom (2)</i>	bark	hout	756 ton	1858	1858	1877	20	1/1 1/1 (1872)	Cornelis Smit / Jan Smit, Czn, Alblasterdam	in 1877 verkocht aan een rederij uit Rotterdam
5	<i>Economie</i>	schoenerbrik	hout	208 ton	1858	1861	1865	5	1/20 2/20 (1860) 6/15 (1861)	Jan Pot, Elshout	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	16	2/60 7/24 (1864)	Gebr. B. Pot, Elshout	het schip kwam in 1856 in de vaart onder de naam <i>Amalia Augusta</i> in 1864 verkocht aan een rederij in Alblasterdam; Jan Smit Czn werd boekhouder in 1879 gestrand in Indië en verkocht
7	<i>Johannes Lodewijk</i>	fregat	hout	756 ton	1857	1866	1869	4	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 Alblasterdam
8	<i>Koophandel</i>	bark	hout	531 ton	1849	1866	1868	3	1/10 (1863)	C. Gips & Zn, Dordrecht	de eerste boekhouder was Serruys & Co, Rotterdam 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	4	3/40 8/40 (1869)	Jan Smit Czn, Alblasterdam	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	22	24/48 25/48 (1880) 27/48 (1883)	Jan Smit Czn, Alblasterdam	in 1888 verkocht aan een rederij uit Noorwegen
11	<i>Johanna (1)</i>	fregat	hout	1510 ton	1870	1870	1889	20	alleen-eigenaar	Jan Smit Czn, Alblasterdam	in 1889 verkocht aan een rederij uit Noorwegen
12	<i>Gebroeders Smit</i>	fregat	hout	1534 ton	1875	1875	1894	20	alleen-eigenaar	Jan Smit Czn, Alblasterdam	in 1890 met schade in Caldera, Chili, liggend, afgekeurd
13	<i>Graafstroom (3)</i>	fregat	hout	1534 ton	1879	1879	1897	19	alleen-eigenaar	Jan Smit Czn, Alblasterdam	in 1897 verkocht aan een rederij uit Noorwegen
14	<i>Smit</i>	stoomschip	ijzer	1.259 brt	1885	1885	1898	14	alleen-eigenaar	Jan Smit Czn, Alblasterdam	in 1898 onder Korea aan de grond gelopen en gezonken
15	<i>Johanna (2)</i>	fregat	staal	1.804 brt	1891	1891	1900	10	alleen-eigenaar	Jan Smit Czn, Alblasterdam	in 1899 verkocht aan een rederij uit Groot-Brittannië

Bronnen: Particulier archief familie Smit, privé-administratie Jan Smit Czn en diverse rederijrekeningen; Belder, *De Ouwe Werf*, Boissevain, *Zeilvaart op Nederlands-Indië*; Leenheer en Zevenbergen, *Bonn en Mees*.

In de volgende drie schepen had Jan in aanvang alleen parten, maar na het overlijden in 1866 van de boekhouder van de schepen – de oud-kapitein Jan van Delft uit Overschie – werd hij er boekhouder van. De *Stad Delft* was het jaar daarvoor door Jan zelf gebouwd. De *Johannes Lodewijk* was door Floris Kloos aan de Kinderdijk gebouwd en kwam in de tweede helft van 1857 in de vaart. Jan zal van zijn vader het 1/40 part hebben geërfd. Toen hij boekhouder werd vergrootte hij het naar 5/40 part.⁴⁵ Tot slot de bij C. Gips & Zn uit Dordrecht gebouwde bark *Koophandel*. Het in 1849 in de vaart gekomen schip werd na eerst onder het boekhouderschap van twee Rotterdamse reders gevaren te hebben, in 1863 ondergebracht in een nieuwe rederij van Jan van Delft waarin Jan voor 2/20 part participeerde.⁴⁶

De laatste zes schepen onder zijn boekhouderschap bouwde hij op zijn eigen werf. Het eerste, de *Cornelia*, was weer een echte familieaangelegenheid.⁴⁷ Van de volgende vijf schepen was hij alleen-eigenaar, hij exploiteerde ze ‘buiten-rederij’. De *Johanna (1)*, de *Gebroeders Smit* en de *Graafstroom (3)* waren grote houten fregatten, de al een aantal maal genoemde *Smit* was een ijzeren stoomschip, terwijl de *Johanna (3)* een stalen fregat was.

In grafiek 1.1 zijn de schepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was chronologisch weergegeven. In de jaren 1867 en 1868 waren dat er totaal zeven tegelijkertijd.

⁴⁵ Ibidem, rederijcontract *Johannes Lodewijk* en privé-administratie Jan Smit Czn.

⁴⁶ Ibidem, rederijcontract *Koophandel* en privé-administratie Jan Smit Czn.

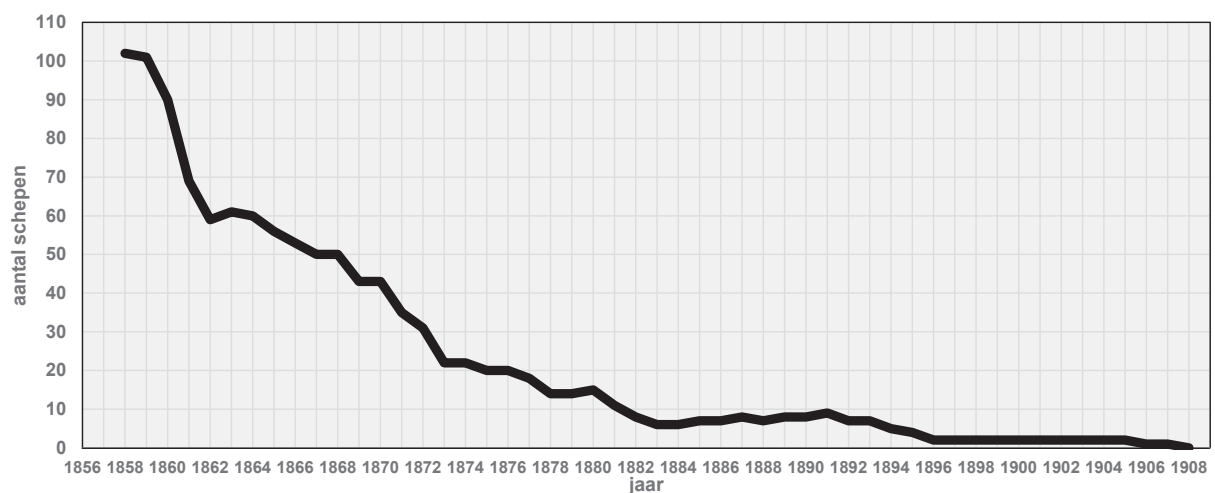
⁴⁷ Zie hiervoor pagina 20.

Na de beschrijving van de rederijactiviteiten, dringt zich de belangrijke vraag op of Jan Smit Czn hier succesvol mee was. Hoewel succes op een aantal manieren kan worden gedefinieerd, bijvoorbeeld op een persoonlijk niveau aan de hand van geluk, of de kwaliteit van leven, wordt het toch in het algemeen gerelateerd aan de behaalde resultaten, dus het financiële succes. Het is natuurlijk ook de enige parameter die objectief kan worden gemeten.⁴⁸ In het volgende hoofdstuk zal hier verder op worden ingegaan, echter in het algemeen kan opgemerkt worden dat de rendementen die werden gerealiseerd niet groot waren, die van de laatste twee houten fregatten en de *Smit* waren zelfs negatief.

Jan bezat zijn eerste part toen hij 23 jaar oud was. In het jaar van zijn overlijden – 1908 – werd het laatste schip waarvan hij parten in zijn bezit had, verkocht.⁴⁹ Voorafgaand aan 1858, het jaar waarin hij een groot aantal parten erfde, zal hij ongetwijfeld meerdere parten in zijn bezit hebben gehad. Echter aangezien zijn privé-administratie pas vanaf 1858 beschikbaar is, kan hier alleen naar gegist worden.

Toen Cornelis Smit overleed moest er een grote hoeveelheid parten verdeeld worden. Het zal veel gepuzzel geweest zijn om de erfgenamen tevreden te stellen. Buiten de schepen waarvan hij parten had en waarvan hij boekhouder was, bezat Jan aan het eind van 1858 parten in 102 schepen. Dit aantal werd in de jaren daarna snel minder, na vier jaar was het aantal al tot 60% gereduceerd, in 1881 tot 10%. Vanaf 1896 tot 1905 had hij nog parten in twee schepen in zijn bezit, in 1908 werd het laatste schip waarvan hij een part had in Brazilië geabandonneerd. In de laatste decennia van de negentiende eeuw verminderde niet alleen het aantal parten dat hij in bezit had, maar ook de verdeling ervan in zeil- en stoomschepen wijzigde zich. In 1877,

Grafiek 1.2 Aantal schepen waarvan Jan Smit Czn parten in zijn bezit had.

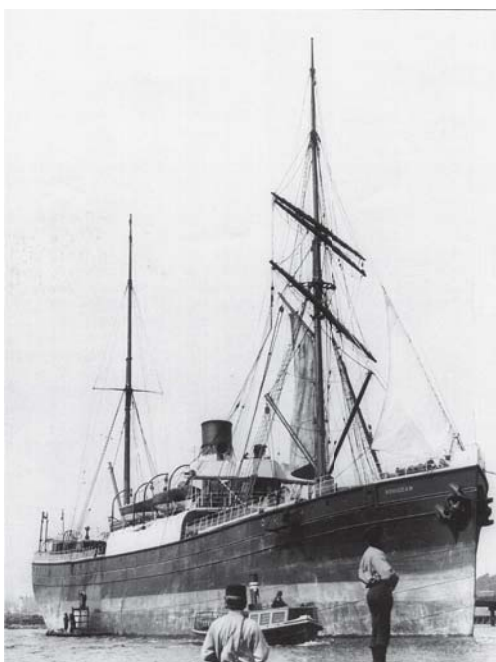


Zie bijlage I voor een compleet overzicht van de schepen waarvan Jan Smit Czn parten in zijn bezit had.

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

⁴⁸ Mark Casson, *Entrepreneurship, Theory, Networks, History* (Cheltenham 2010) 373.

⁴⁹ De bark *Noord*, 639 ton, werd in 1848 door Cornelis Smit gebouwd voor een rederij onder het boekhouderschap van Jan Smit Czns zwager Frans Harms von Lindern. Thuisvarend in 1854 verging het op Schouwen. Als laatste schip werd de op zijn werf gebouwde *Adriana* in 1908 met schade in Rio de Janeiro geabandonneerd, Jan bezat 21/46 part in het schip.



Afbeelding 1.3 – Het stoomschip *Schiedam* in het Amsterdamse Koninginnedok liggend. Jan Smit Czn had van 1877 tot 1880 2/190 part van dit schip in zijn bezit. Het was door een partenrederij in Groot-Brittannië aangekocht en het werd verhuurd – vercharterd – aan de NASM. De NASM had het recht om het schip te allen tijde aan te kopen van de partenrederij voor de originele koopprijs, minus 5% afschrijving hiervan, per jaar. (fotograaf onbekend, collectie Roel Zwama)

toen hij nog van 17 zeilschepen parten in zijn bezit had, kocht hij 2/190 part⁵⁰ in het stoomschip *Schiedam*, het vijfde schip van de in 1873 opgerichte Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij NV - NASM - de latere Holland-Amerika Lijn.⁵¹ Omdat bij de rederij de benodigde liquiditeit ontbrak, werd het schip aangekocht door, en was eigendom van, een parten-rederij, waarin onder andere Prins Hendrik, de Groningse industrieel W.A. Scholten en de NASM zelf ook, participeerden.

⁵² Het schip werd onder een aantal voorwaarden vercharterd aan de NASM. In 1880 had Jan ook parten gekocht in de *Amsterdam* en de *Edam* (1) van de NASM.⁵³ Dit laatste schip verging in 1882 na een aanvaring. De rederij bestelde onmiddellijk een vervangend schip, de *Edam* (2), waarvan de kiel drie maanden na de ramp werd gelegd bij de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij in Rotterdam. In oktober van het jaar erna kwam het in de vaart.⁵⁴ Een en ander ging zo snel in zijn werk, dat Jan in zijn privé-administratie de grootboekrekening van de *Edam* (1) niet afsloot, maar hij de mutaties samenhangend met de *Edam* (2) hierin gewoon doorboekte.⁵⁵

Buiten de genoemde aandelen in de stoomschepen van de NASM, investeerde hij ook in twee kleinere stoomschepen. Allereerst kocht hij in 1882 1/40 part in de *Alblasserdam* dat door de Rotterdamse werf van Rijkée & Co gebouwd werd voor het bekende, eveneens in Rotterdam gevestigde, cargadoorskantoor van Vroege en De Wijs. Twee jaar later bouwde hij op zijn werf in Charlois de *Erasmus* voor Bonke & Visser. Het 2/50 part⁵⁶ dat hij in dit schip investeerde zal waarschijnlijk noodzakelijk geweest zijn om het contract voor de bouw te verkrijgen.

Conclusie

Jan Smit Czn was zijn hele leven actief in maritieme ondernemingen en activiteiten. Hoewel de zeilvaart meer en meer werd verdrongen door de stoomvaart, bracht hij in 1879 nog een op zijn eigen werf gebouwd houten fregat in de vaart, ruim tien jaar later gevolgd door een stalen fregat. Tussendoor kwam het op zijn Alblasserdamse werf voor eigen rekening gebouwde stoomschip *Smit* in de vaart.

⁵⁰ Particulier archief familie Smit, privé-administratie Jan Smit Czn.

⁵¹ G.J. de Boer, *125 Jaar Holland-Amerika Lijn, 1873-1998* (Alkmaar 1998) 158.

⁵² M.G. de Boer, *De Holland-Amerika Lijn 1873-1923* (Rotterdam 1923) 25, en A.D. Wentholt, *Brug over den Oceaan. Een eeuw geschiedenis van de Holland-Amerika Lijn* (Rotterdam -'s Gravenhage 1973) 37-38.

⁵³ Particulier archief familie Smit, privé-administratie Jan Smit Czn.

⁵⁴ De Boer, *125 jaar Holland-Amerika Lijn*, 158-160.

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

⁵⁶ Ibidem.

In 1877 kocht hij ook een eerste part in een stoomschip, de *Schiedam* van de NASM. Hoewel dit natuurlijk ook een spreiding van risico's was, gaf het ook aan dat hij open stond voor nieuwe ontwikkelingen en bereid was hierin te investeren.

Naarmate de eeuwwisseling dichterbij kwam, investeerde hij meer en meer in niet maritiem gerelateerde aandelen, effecten en hypotheek en steeds minder in scheepsparten. Dit hing ook samen met de opkomst van naamloze vennootschappen en het verdwijnen van de partenrederijen. Na 1900 had hij alleen, behalve in zijn eigen werf en een scheepshypotheekbank, aandelen in de NASM/HAL - niet meer in de individuele schepen - en in geen enkele andere scheepvaartmaatschappij of maritieme onderneming.⁵⁷ In het volgende hoofdstuk komen de financiële gegevens aan de orde die enerzijds ten grondslag lagen aan de beslissingen van Jan Smit Czn om te investeren in schepen, en die anderzijds het gevolg hiervan waren.

⁵⁷ Ibidem.

‘Meenige Reederij heb ik zien kwijnen en ten ondergaan, niettegenstaande de eerlijkste en getrouwste principes zoowel bij Boekhouder als Kapitein werden in acht genomen. Alleen op de laatste lasten werd niet gedacht; en dit over een reeks van tien reizen maakt eene onderneming slecht of goed ... men begrijpt niet altijd dat zoo ligt nog hier of daar plaats gemaakt kan worden voor een baal koffij die zuiver f 3 vracht betaald ... zie hier Vriend Fokkens een ... misschien nuttelooze brief, kunt UEd er eenig voordeel in het belang der Reederij uit putten, dan is mijn doel bereikt.’

(Deel uit een brief uit augustus 1865 van Jan Smit Czn uit Alblasterdam aan kapitein F. Fokkens uit Delfshaven, kapitein-reder van het door Jan Smit Czn gebouwde clipper-fregat *De Koffijboom*.)

Inleiding

Het deel van de hierboven aangehaalde brief geeft een beeld van de zienswijze van Jan Smit Czn op het rederijbedrijf: altijd proberen het schip tot het maximale te beladen om zo de inkomsten te maximaliseren. Hij gaf kapitein Fokkens ook de raad niet te veel oude spullen aan boord te houden. Het nam alleen plaats in en het was maar de vraag of het ooit nog gebruikt of verkocht zou kunnen worden. De ruimte die erdoor werd ingenomen kon beter voor lading gebruikt worden. Jan Smit Czn, die met 6/54 part in het nieuwe schip participeerde¹, schreef de brief aan kapitein Fokkens toen die gereed lag om voor de eerste keer met *De Koffijboom* naar Indië te vertrekken.²

Jan Smit Czn was gedurende zijn leven van vijftien schepen manager, of zoals dit in de negentiende eeuw werd genoemd, boekhouder. Van alleen de twee eerste schepen zijn geen financiële gegevens bewaard gebleven. Van de overige schepen zijn de relevante gegevens overgeleverd in de privé-administratie van Jan Smit Czn, bovendien is van zeven schepen de rederijrekening beschikbaar. Jan had ook parten in een groot aantal zeilschepen waarvan anderen boekhouder waren.

Dit hoofdstuk gaat in op het rederijbedrijf in de negentiende eeuw en de financiële achtergronden ervan. De onderwerpen die hiermee samenhangen worden behandeld en vergeleken met de beschikbare literatuur. Tot slot wordt nader ingegaan op de berekening van het rendement van een rederij en wordt gekeken naar de rendementen die door Jan Smit Czn met zijn investeringen in de respectievelijke schepen werden behaald.

¹ Particulier archief familie Smit, privé-administratie Jan Smit Czn.

² Particulier archief familie Smit, kopie-brievenboek, Jan Smit Czn aan F. Fokkens, Delfshaven, dd augustus 1865. Overigens ging *De Koffijboom* al in 1868 door brand geheel verloren.

Rederij in de negentiende eeuw

Hoewel het natuurlijk afhankelijk was van individuele ervaringen, gewoontes en netwerken, was in de negentiende eeuw in het algemeen het traject om een schip in de vaart te brengen als volgt.³ Een investeerder, een privépersoon of een firma, had op een bepaald moment het plan om een schip te gaan exploiteren. Dit kon door het kopen van een bestaand schip of door het bouwen van een nieuw schip. De investering - het benodigde geld - moest door een of meerdere partijen worden opgebracht. Door mondeling overleg, het schrijven van brieven of het rondsturen van circulaire werd nu getracht voldoende geïnteresseerden te vinden. Dit konden familieleden zijn, relaties die eerder in parten hadden geïnvesteerd, of leveranciers. Het kwam ook voor dat de toekomstige kapitein een of meerdere parten in het toekomstige schip verkreeg. Als er voldoende investeerders waren gevonden werd, afhankelijk van hun aantal en het bedrag dat ze bereid waren in te leggen, het aantal parten, of aandelen, vastgesteld. Broeze geeft aan dat het de gewoonte was de parten binair te verdelen, maar dat allerlei verdelingen mogelijk waren.⁴ Uit bijlage I - waarin een overzicht wordt gegeven van alle parten die Jan Smit Czn in zijn bezit heeft gehad - blijkt echter dat het omgekeerde het geval was. Een binaire verdeling kwam in minder dan 40% van de gevallen voor.⁵

De exploitatie van het schip werd een rederij genoemd en degene die verantwoordelijk werd voor het managen van het schip, die feitelijk de directie voerde over de rederij, kreeg de benaming van boekhouder. Het lag overigens voor de hand dat dit ook de initiatiefnemer van de rederij was. Het kon zijn dat het de toekomstige kapitein van het schip was.⁶ Nadat er voldoende geld bij elkaar was gebracht, werd besloten welke werf het nieuwe schip zou gaan bouwen, of welk tweedehands schip zou worden aangekocht. In het geval dat Jan Smit Czn de initiatiefnemer was sprak het vanzelf dat in dat geval hij het ook zou gaan bouwen of zou aankopen. Omstreeks deze tijd werd ook het rederijcontract of rederijceduul opgesteld. Dit was een privaatrechtelijk contract waarin rechten en plichten van de partenhouders - ze werden allemaal reders genoemd - en de boekhouder werden omschreven.⁷ Bij sommige schepen was dit in aanvang een handgeschreven versie. Was het schip zeilklaar, of vertrokken voor de eerste reis, dan werd bijna altijd in folio voor ieder part - aandeel - een exemplaar gedrukt. Hierna werden deze exemplaren gevouwen; de voorzijde was dan voor ieder part apart genummerd, terwijl aan de binnenzijde het rederijcontract was afgedrukt.

Als voorbeeld van het voorgaande dient de aankoop van de bark *Amalia Augusta*. Dit schip werd onder leiding van Cornelis Smit door de Gebroeders B. Pot in het Elshout gebouwd, het originele rederijcontract dateerde van 20 november 1856, boekhouder was W.B. Goudswaard uit Amsterdam. Cornelis had twintig van de in totaal zestig parten, Jan had twee parten en drie schoonzons van Cornelis hadden er ieder drie. De overige partenhouders kwamen uit Rot-

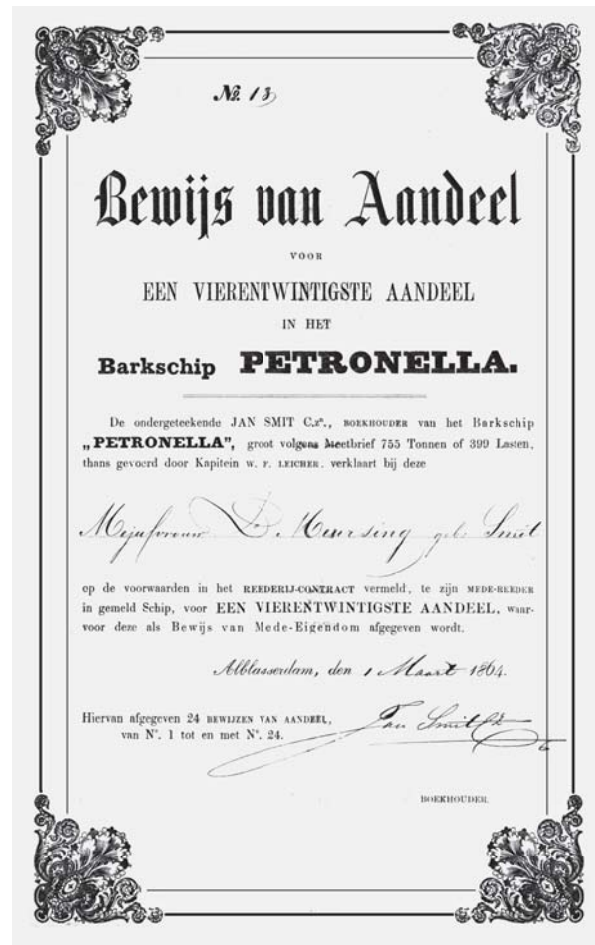
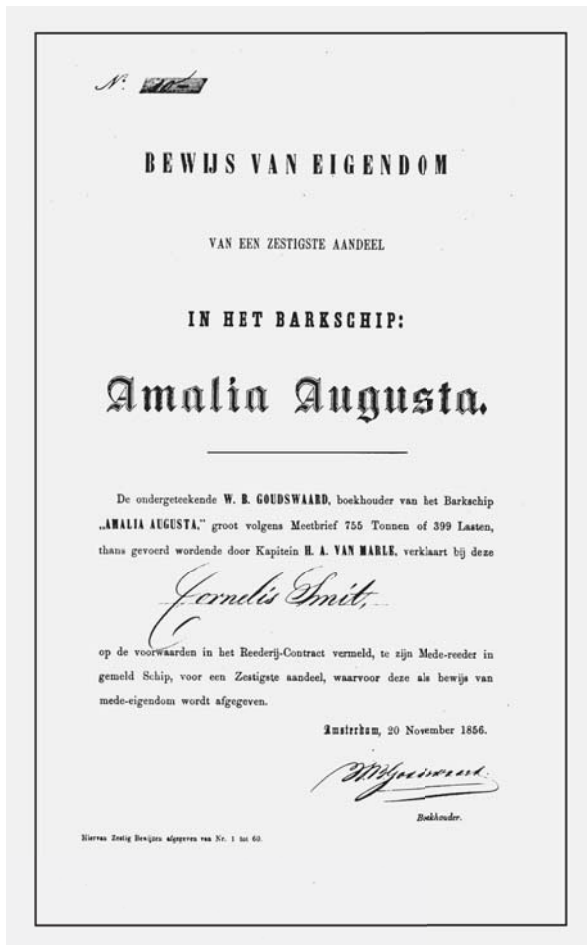
³ Zie hiervoor bijvoorbeeld noot 4 op pagina 14 en ook Broeze, *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, deel 3, 106-107.

⁴ Broeze, *De Stad Schiedam*, 171. Overigens geeft Vermeulen dit in haar studie over de Gebroeders Meursing in navolging van Broeze ook aan; Vermeulen, *Het rederijbedrijf van de Gebroeders Meursing*, 35.

⁵ De verdeling was soms zelfs gebaseerd op een priemgetal, het eigendom van de bark *Jacoba* bijvoorbeeld was verdeeld in 31 parten. 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. Bijvoorbeeld het eigendom van de bark *President Ram* was verdeeld in honderd parten en dat van de *Stad Schiedam* zelfs in 300 parten. Overigens was dit ook het geval bij de parten van de stoomschepen van de NASM die Jan Smit Czn in zijn bezit had, hier was de verdeling 1/140, 1/146 en 1/190; particulier archief familie Smit, privé-administratie Jan Smit Czn.

⁶ Zie bijvoorbeeld noot 21 op pagina 16.

⁷ Zie voor een voorbeeld hiervan het rederijcontract van het fregat *Cornelia* op pagina 20.



Abbeelding 2.1 - Bewijzen van aandeel in de bark *Amalia Augusta* en, na verkoop, hetzelfde schip met de nieuwe naam *Petronella*. Hoewel het schip gelijk bleef, werd het geëxploiteerd door een nieuwe rederij. Het rederijcontract van de *Petronella*, aan de binnenkant van het omslag afgedrukt, begon met ‘Wij ondergeteekenden Reeders en Reederessen van het voor onze rekening aangekocht, gekoperd en kopervast Barkschip ‘*Petronella*’ ...’. (Bron: Particulier archief familie Smit).

terdam, Haarlem, Zierikzee, ‘s Gravenhage, Utrecht en uit Amsterdam, waar in totaal zestien parten waren geplaatst.⁸ De boekhouder van het schip overleed eind 1863 en Jan Smit Czn trad korte tijd op als boekhouder ad interim. Jan en zijn familieleden wilden het schip volledig in bezit krijgen, waarbij hij zelf boekhouder van de nieuwe rederij zou worden. Ze konden dit plan realiseren doordat artikel zes van het rederijcontract aangaf dat op een hiertoe speciaal belegde rederijvergadering door de meerderheid van stemmen besloten kon worden het schip te verkopen, waarna de oude rederij beëindigd zou zijn. De boekhouder was gemachtigd dit te doen en hij moest daarna zo snel mogelijk met de deelhebbers afrekenen.⁹ Het plan werd doorgezet en Jan kreeg volmacht van zijn familieleden om onderhands al zoveel mogelijk aandelen in het schip te kopen. Zich beroepend op artikel vier van het rederijcontract¹⁰ riep hij begin februari

⁸ Particulier archief familie Smit, bewijs van eigendom van 1/60 aandeel in het barkschip *Amalia Augusta*.

⁹ Ibidem.

¹⁰ Artikel vier luidde: De boekhouder, en ook de houder of houders van acht of meer aandelen, hebben de bevoegdheid wanneer zij zulks noodzakelijk zullen oordeelen, eene vergadering van deelhebbers te beleggen. Elk aandeel geeft regt op eene stem; terwijl de deelhebbers zich op vergaderingen zullen kunnen doen vertegenwoordigen, door eene schriftelijke volmagt aan der andere deelhebbers te geven. De besluiten der meerderheid zullen verbindend zijn ook voor de afwezigen, die zich niet zullen hebben doen vertegenwoordigen en wier stem dus in geene aanmerking is gekomen; particulier archief familie Smit, bewijs van eigendom van 1/60 in het barkschip *Amalia Augusta*.

1864 in lokaal Eensgezindheid aan het Spui in Amsterdam een zogenaamde rederijvergadering bijeen. Er stonden diverse punten op de agenda, waaronder de locatie waar de verkoping van het schip zou plaats vinden en wat de minimumprijs zou zijn waarvoor de rederij het schip zou 'laten gaan'. Het besluit het schip te verkopen werd in de vergadering aangenomen en de datum waarop dit zou gebeuren werd vastgesteld op 29 februari. Jan had met zijn familieleden afgesproken dat wanneer de prijs redelijk was, hij het schip namens hen zou aankopen en ook wat de toekomstige verdeling van de parten zou zijn.

De *Amalia Augusta* werd na de aankoop eigendom van Jan Smit Czn, zijn drie zwagers, zijn met E. Meursing getrouwde zus Dirkje en zijn twee ongetrouwde zusters Cornelia en Petronella. De oude rederij hield op te bestaan, Jan Smit Czn werd boekhouder van de nieuwe rederij en het schip werd genoemd naar de jongste ongetrouwde zus van Jan, *Petronella*. Het eigendom van het schip was verdeeld in 24 aandelen, waarvan Jan er zeven had. Het nieuwe rederijcontract was gedateerd op 1 maart.¹¹ De *Petronella* strandde in 1875 in Straat Bali, waarna het wrak werd verkocht.¹² Jan Smit Czn had voor zijn zeven aandelen f 25.375 betaald, iets meer dan de - omgerekende - boekwaarde van de *Amalia Augusta*.¹³ Hoewel het in 1875 verging, kwam het schip pas in 1879 niet meer in zijn administratie voor, wellicht liet de uitkering van de verzekering lang op zich wachten. In de zestien jaar dat Jan het 7/24 part in zijn bezit had, keerde de rederij een totaal saldo of resultaat uit van f 29.362, wat een totaalrendement van gemiddeld 1% per jaar betekende.

Partenrederij

In de negentiende eeuw werden schepen geëxploiteerd als één-schips rederij, dat wil zeggen dat de rederij - of onderneming - uit één schip bestond en dat de rederij ophield te bestaan wanneer het schip verging, verdween, werd gesloopt, of verkocht. De aankoop van de *Amalia Augusta*, zoals hierboven omschreven, is van dit laatste een voorbeeld. Door de verkoop van het schip hield de bestaande rederij ervan op te bestaan en werd een nieuwe opgericht.

De voordelen van de partenrederij waren de beperkte aansprakelijkheid van de individuele partenhouder en zijn of haar vrijheid om het part te verkopen, te belenen of te vererven. Ook was het oprichten ervan vrij eenvoudig. Om deze redenen was de partenrederij uitstekend geschikt om investeerders aan te trekken in de toch, voor wat betreft de commerciële resultaten, risicovolle scheepvaart.¹⁴

Het begrip rederij kende twee betekenissen. Enerzijds betrof het, zoals hierboven omschreven, de exploitatie van een enkel schip. Anderzijds echter, werd er ook gesproken van - bijvoorbeeld - de rederij van Jan Smit Czn. In dat geval werden een of meerdere schepen bedoeld waarvan Jan Smit Czn tegelijkertijd boekhouder was. In het ene geval ging het dus om een onderneming die één schip exploiteerde. In het andere geval ging het om een onderneming die een of meerdere schepen - individuele partenrederijen - in beheer had. Dit hoefde overigens niet te betekenen dat

¹¹ Particulier archief familie Smit, bewijs van aandeel voor 1/24 aandeel in het barkschip *Petronella*.

¹² G.N. Bouma, *Lijst van Nederlandse koopvaardij-schepen alsmede hun gezagvoerders en thuishavens 1820-1900* (Hoom 1998) 559.

¹³ De thuisreis van de *Amalia Augusta* voorafgaand aan de verkoop werd negatief afgesloten, het kan zijn dat het - eventueel - bij te betalen bedrag door Jan Smit Czn bij het betaalde bedrag voor de aankoop van het schip werd opgeteld en dat dit bedrag de eerste boekwaarde van zijn parten in de balans werd.

¹⁴ Broeze, *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, deel 3, 100.

het schip of de schepen volledig eigendom waren van de rederij, soms was dit maar voor een erg klein deel het geval.¹⁵

Voor de in de tweede helft van de negentiende eeuw opkomende stoomvaartrederijen werden voor het grootste deel naamloze vennootschappen opgericht. En hoewel de partenrederij als ondernemingsvorm bijna uitsluitend betrekking had op het exploiteren van zeilschepen, werd er ook bij de introductie van de stoomvaart gebruik van gemaakt. Zo was Jan Smit Czn partenhouder van een vijftal - separate - rederijen van een stoomschip. Hij bezat parten in twee stoomschepen die in de vaart waren gebracht door Rotterdamse cargadoors en hij bezat parten in drie stoomschepen die tegen vaste prijzen werden verhuurd aan de NASM.¹⁶ Buiten dat, was hij alleen-eigenaar van het stoomschip *Smit*.

Rederijrekening

In bijna alle van toepassing zijnde literatuur over de zeilvaart in de negentiende eeuw komen begrippen voor die bij de financiële evaluatie van een rederij gebruikt worden. Hoewel deze begrippen als bekend mogen worden verondersteld, worden ze in aantal gevallen niet juist, of door elkaar gebruikt. Dit werkt niet alleen verwarrend, maar het kan bovendien fouten introduceren bij het interpreteren van bijvoorbeeld een berekening van een rendement. Zoals hieronder nader wordt toegelicht, was de rederijrekening eigenlijk niets meer en niets minder dan een exploitatierekening die bestond uit een overzicht van uitgaven, inkomsten en een bestemming van het saldo of resultaat hiervan. Broeze heeft het echter ook over de balans en het dividend, wanneer hij de rederijrekening en de uitdeling bedoelt.¹⁷ Echter een balans is een overzicht van bezittingen, schulden en het eigen vermogen van een onderneming. En, hoewel onder dividend ook een uitkering op een aandeel of een part kan worden verstaan, is dit in het geval van een partenrederij fundamenteel anders. Immers, in het algemeen werd door de rederij het totale saldo of resultaat uitgekeerd - uitgedeeld. De uitkering van dividend en de hoogte hiervan was in het geval van een firma of een vennootschap van veel meer factoren afhankelijk. Voor de duidelijkheid zijn ook de begrippen winst en verlies niet gebruikt in relatie tot de rederijrekening, maar alleen in relatie tot de winst- en verliesrekening. Om bovengenoemde redenen heb ik de begrippen die zijn gebruikt in de financiële analyse van de partenrederij in tabel 2.1 nader gedefinieerd.

De boekhouder van de rederij was feitelijk de manager van het schip. Buiten het benoemen van een kapitein, overige bemanningszaken, het verzorgen van de lading, de bevoorrading, en dergelijke, was hij ook verantwoordelijk voor de financiële verantwoording van de rederij - het schip. In de negentiende eeuw was het gebruikelijk dat de boekhouding van het schip was gebaseerd op de reizen naar en van Indië. Deze reizen, zowel die naar Indië, als die retour naar Nederland - een zogenaamde uitreis en een thuisreis - werden voor wat betreft uitgaven en

¹⁵ Dit verschilde van boekhouder tot boekhouder, of van rederij tot rederij. Van de twaalf schepen die onder het boekhouderschap van Boissevain & Co in de vaart waren, waren er twee waarin ze 20% en 22% van de parten hadden, echter daar stonden er twee tegenover waarin ze 5%, respectievelijk 7,5% bezaten. Het bezit aan parten van de overige schepen lag hier tussenin. (Boissevain, *Zeilvaart op Nederlands-Indië*, 128-129) De bekende Rotterdamse reder Anthony van Hoboken fungeerde alleen als boekhouder als hij de meerderheid van de parten bezat. (Broeze, *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, deel 3, 115) Van Willem Ruys JDzn is bekend dat deze met een klein deel van de parten genoeg nam, het is zeer waarschijnlijk dat hij alleen in parten investeerde om zijn hoofdactiviteit als cargadoor te ondersteunen (ibidem, 116). Voor de parten die Jan Smit Czn had in de schepen waarvan hij boekhouder was, zie tabel 1.2.

¹⁶ Zie ook pagina 22-23.

¹⁷ Broeze, *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, deel 3, 109.

Tabel 2.1 Financiële begrippen.

Symbol	Omschrijving	Toelichting
I_t	Investering totaal	I_t is het totale bedrag dat werd betaald voor het part/de parten, bij het in de vaart komen van een nieuw schip, of bij het stichten van een nieuwe rederij. Bijna altijd is dit bedrag inclusief de uitrustingskosten voor de eerste reis; het bedrag werd als eerste boekwaarde van het part/de parten in de balans geboekt en werd ook wel aangeduid als 'vrij in zee'. Indien van toepassing werd dit bedrag vermeerderd of verminderd met de respectievelijke bedragen, wanneer later een part/of parten werd/werden bijgekocht of verkocht.
U U_t	Werkelijke Uitgaven Werkelijke Uitgaven totaal	U zijn de werkelijke uitgaven - kosten - van een uit- en/of thuisreis; ze hingen samen met de exploitatie van het schip; de bedragen werden in de rederijrekening geboekt; U_t is het totale bedrag aan werkelijke uitgaven gedurende de gehele periode dat het part/ de parten, in bezit was/waren.
O O_t	Werkelijke Ontvangsten Werkelijke Ontvangsten totaal	O zijn de werkelijke ontvangsten - inkomsten - van een uit- en/of thuisreis; ze hingen samen met de exploitatie van het schip; de bedragen werden in de rederijrekening geboekt; O_t is het totale bedrag aan werkelijke ontvangsten gedurende de gehele periode dat het part/de parten in bezit was/waren.
S of Res S_t of Res_t	Saldo of Resultaat * Saldo of Resultaat totaal	S of Res is het saldo of resultaat van de werkelijke ontvangsten en uitgaven, $S = Res = O - U$. S_t of Res_t is het totale saldo of resultaat van de werkelijke ontvangsten en uitgaven, gerekend over de gehele periode dat een part/de parten in bezit was/waren. $S_t = Res_t = O_t - U_t$; S , S_t , Res en Res_t konden zowel positief als negatief zijn.
UD UD_t	Uitdeling Uitdeling totaal	UD is het gehele of gedeeltelijke saldo of resultaat dat aan de respectievelijke partnerhouders - aandeelhouders - op enig moment werd uitgekeerd; UD_t is het totale bedrag aan uitdelingen dat werd uitgekeerd over de gehele periode dat het part/de parten in bezit was/waren.
B B_t	Bijbetaling Bijbetaling totaal	B is het bedrag dat door de respectievelijke partnerhouders - aandeelhouders - op enig moment moest worden bijbetaald om de rederijrekening kloppend te maken; B_t is het totale bedrag aan bijbetalingen over de gehele periode dat het part/de parten in bezit was/waren. NB Het totaal saldo, S_t , of totaal resultaat Res_t was ook gelijk aan $UD_t - B_t$.
NVR VVR	Naar volgende rekening Van vorige rekening	NVR is het saldo of resultaat - positief of negatief -, dat in de rederijrekening naar de volgende reisrekening werd doorgeboekt; VVR is het in de volgende reisrekening geboekte bedrag.
BW_v BW_n	Boekwaarde voor, respectievelijk na afschrijving of herwaardering	BW_v is de boekwaarde van - in dit geval - een part/de parten zoals dit was opgenomen in de balans voorafgaand aan een eventuele afschrijving of herwaardering; BW_n is de boekwaarde na de mutatie.
A A_s	Afschrijving Afschrijving saldo	A , de afschrijving, is in enig jaar de vermindering van - in dit geval - de boekwaarde van een part/de parten. A_s is de totale afschrijving gedurende de gehele periode dat het part/ de parten in bezit was/waren.
H H_s	Herwaardering saldo	H , de herwaardering, is in enig jaar de vermeerdering van - in dit geval - de boekwaarde van een part/de parten. H_s is de totale herwaardering gedurende de gehele periode dat het part/de parten in bezit was/waren.
A_t	Afschrijving totaal	A_t , de totale afschrijving, is het verschil tussen A_s en H_s ; uiteraard was A_t gelijk aan I_t .
W W_s	Winst Winst saldo	W is het bedrag dat in een bepaald jaar als winst in de winst/verliesrekening werd geboekt. W_s is het saldo van de geboekte winst gedurende de gehele periode dat het part/de parten in bezit was/waren.
V V_s	Verlies Verlies saldo	V is het bedrag dat in een bepaald jaar als verlies in de winst/verliesrekening werd geboekt. V_s is het saldo van het geboekte verlies gedurende de gehele periode dat het part/de parten in bezit was/waren.
W_t	Winst totaal	W_t , de totale winst, is het verschil tussen W_s en V_s ; uiteraard kon W_t zowel positief als negatief zijn.
J	Jaren	J is het aantal jaren dat het part/de parten in bezit was, het komt overeen met de looptijd van een investering.
R_j R_t $R_{t,g}$	Rendement per jaar Rendement totaal Rendement gemiddeld per jaar	R_j is het rendement per jaar. R_t is het totaal rendement behaald over de periode dat een part/de parten in bezit was/waren. $R_{t,g}$ is het totaal rendement gedeeld door het aantal jaren dat een part/de parten in bezit was/waren.

* Voor de duidelijkheid is voor het verschil tussen de werkelijke ontvangsten en uitgaven, zowel saldo als resultaat gedefinieerd. Hetzelfde geldt voor de totalen hiervan.

Op grond van het bovenstaande kan het volgende worden afgeleid:

$$S_t = Res_t = O_t - U_t = UD_t - B_t = W_t + A_t = W_t + I_t$$

inkomsten apart, en in het geval van Jan Smit Czn gedetailleerd, en met een duidelijk leesbaar handschrift, genoteerd in het zogenaamde rederijboek. De financiële verantwoording als geheel werd de rederijrekening genoemd.

Zoals in de inleiding is aangegeven werd het na de introductie van de telegraaf in 1871 mogelijk dat koffie of suiker direct werden vervoerd van Java naar de Verenigde Staten, of dat de lading pas werd verkocht als het schip al lang vertrokken was. Hierdoor kwam het in de laatste decennia van de negentiende eeuw steeds meer voor dat de schepen van Jan Smit Czn op de thuisreis niet meer in Nederland kwamen. Een paar voorbeelden illustreren dit. De *Vier Gebroeders*, het derde schip onder het boekhouderschap van Jan Smit Czn en dat in de vaart kwam onder de naam *Johanna Christina*, ging in 1871 met suiker van Java naar Baltimore in de Verenigde Staten en vandaar ging het met lijnkoeken en duigen naar Londen. Daarna ging het schip direct met stukgoed en een paar passagiers terug naar Java. De rekeningen van de thuisreis en de - laatste - uitreis werden afgesloten na aankomst in, respectievelijk vertrek uit, Londen.¹⁸ De *Johanna* (1) was in 1883 Falmouth 'for orders' bevracht, het loste in Liverpool. Vier jaar later was het op gelijke wijze bevracht, nu werd de reis echter afgerond in Bremerhaven.¹⁹

Het bedrag dat de investeerders betaalden voor hun part of parten, bestond uit twee componenten. Allereerst betrof het de kosten voor de bouw van het schip, of indien het een bestaand schip betrof, de aankoopkosten. 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 partenhouders waren deze kosten geen onderdeel van de rederijrekening. Dit hield in dat 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 zoals hierboven aangegeven, na afloop van de thuisreis in het buitenland, werd de reisrekening afgesloten en werd een bestemming aangegeven van het saldo of resultaat van de werkelijke uitgaven en inkomsten. 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 werkelijke uitgaven en de eventuele werkelijke inkomsten van de tweede uitreis verantwoord in deze reisrekening. Na vertrek werd de rekening afgesloten en werd door de boekhouder een voorstel gedaan met betrekking tot de bestemming van het dan berekende saldo of resultaat. In bijna alle gevallen betekende dit dat er een uitdeling werd voorgesteld. Vervolgens werd het rederijboek, meestal met een begeleidend schrijven en de nodige facturen, kwitanties, en dergelijke, aan de partenhouders voor controle en goedkeuring aangeboden.²⁰ De 's Gravenhaagse Scheeps-Reederij liet van elke reisrekening een samenvatting drukken.²¹ Jan Smit Czn deed dit niet, maar noteerde alle uitgaven en inkomsten in

¹⁸ Particulier archief familie Smit, rederijrekening *Johanna Christina/Vier Gebroeders*.

¹⁹ Particulier archief familie Smit, rederijrekening *Johanna* (1).

²⁰ 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 derzelve ontvangst, deze aan zijne Mede-Reders uit te betalen, na aftrek der calculative kosten van afrekening en wederuitrusting'. Een identieke formulering stond vermeld in het rederijcontract van de onder het boekhouderschap van Murk Lels varende *Cornelis Smit* (2), van de *Baron van Pallandt van Rozendaal* (1) 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.

²¹ Herman Stapelkamp, 'De 's-Gravenhaagsche Scheeps-Reederij (1839-1862). Geschiedenis van een kleine rederij', *Historisch Tijdschrift Holland*, 27:2 (1995) 88.

het rederijboek dat hetzelfde bleef gedurende de periode dat hij boekhouder was van het schip. Dit rederijboek circuleerde onder de diverse partnerhouders die niet alleen de verschillende uitgaven en inkomsten op deze manier konden controleren, maar ook door hun handtekening te plaatsen het voorstel van de boekhouder fiatteerden. Het bovenstaande betekende dat er door deze methodiek voor de partnerhouders na de eerste uit- en thuisreis direct een vrij grote uitdeling ter beschikking kwam, immers de uitrustingskosten voor de eerste reis waren onderdeel van hun investering - vrij in zee - geweest.

Het hierboven beschreven proces herhaalde zich vervolgens bij iedere reis. Als het saldo of resultaat toereikend genoeg was, werd er soms ook wel een uitdeling gedaan direct na een thuisreis en de daaropvolgende uitreis, of werd er juist geen uitdeling gedaan omdat het saldo of resultaat ontoereikend was. De boekhouder van de rederij had feitelijk een rekening-courant verhouding met het schip. Hij kon hiervoor geen voorschot vragen van de overige partnerhouders maar ontving een commissie van 1% van de bruto vracht - de werkelijke inkomsten.²² Echter, in het geval het saldo of resultaat aanmerkelijk negatief werd, en doorboeken naar de volgende rekening geen oplossing bracht, moest er toch bijbetaald worden.

Bij de introductie van de stoomvaart werd de hierboven beschreven procedure van het verantwoorden van de rederijfinanciën in de rederijrekening aangepast aan de veranderde praktijk. De reisrekeningen van het stoomschip *Smit* werden voor het grootste deel pas afgesloten nadat de uit- en thuisreis afgelopen waren. Soms werd gedurende een reis de rekening afgesloten of werden reizen gegroepeerd. Dit hing samen met het feit dat enerzijds het schip in de Oost soms gedurende langere tijd werd verhuurd - voor een reis, of reizen, of voor een bepaalde tijd - en anderzijds doordat het schip twee keer een serie reizen maakte naar het Oostzeegebied. Hiervan was de reisduur zo kort dat het niet zinvol was de rekening na iedere reis af te sluiten. Ook werden geen saldo's of resultaten meer doorgeboekt naar een volgende reisrekening, maar keerde Jan Smit Czn de positieve saldo's of resultaten uit, of, in het geval ze negatief waren, betaalde hij ze bij.²³

Een ander onderwerp dat met het voorgaande samenhangt en steeds terugkeert in de literatuur met betrekking tot de partenredery, is dat er in de rederijrekening geen rekening gehouden werd met reservering, afschrijving of het in rekening brengen van rente. Zoals hierboven is aangegeven is de rederijrekening eigenlijk niets anders dan een exploitatierekening waarin geen bezittingen - activa - voorkomen. Daarom kan er feitelijk ook in de rederijrekening niet afgeschreven worden. Anders ligt het met eventuele reserveringen. Broeze geeft aan dat afschrijving of reservering ten behoeve van de continuïteit van de rederij niet nodig was.²⁴ Immers, de rederij bestond uit een schip en hield op te bestaan bij verkoop, of bij het verloren gaan ervan. Echter, er kon uiteraard wel gereserveerd worden om bijvoorbeeld verwachte toekomstige reparaties te dekken. Bij de partenredery was het gebruikelijk het saldo of resultaat uit te keren en wanneer er een grote uitgave gedaan moest worden en het saldo of resultaat onvoldoende was, dat de individuele partnerhouders moesten bijbetalen. Vermeulen geeft

²² In de rederijcontracten van de in noot 20 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.

²³ Particulier archief familie Smit, rederijrekening stoomschip *Smit*.

²⁴ Broeze, *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, deel 3, 109.

aan dat afschrijving de rendementscijfers zou verlagen.²⁵ Zoals hierboven is aangegeven is afschrijving niet van toepassing. Zou er echter toch gereserveerd worden, dan viel alleen een eventuele uitdeling van dat moment lager uit. Bij een latere gelegenheid, of bij de slotuitdeling, zou deze uitdeling dan echter weer ter grootte van de eerder gedane reservering hoger zijn. Een reservering zou ook kunnen voorkomen dat er bijbetaald moest worden, ook in dit geval had dit geen invloed op het totaalsaldo en het rendement, maar, weer, alleen op het moment van uitdeling. Eenzelfde benadering geldt voor het in rekening brengen van rente. Overigens stond het iedere partenhouder natuurlijk vrij om na de uitdeling of de bijbetaling hiervoor een bestemming - bijvoorbeeld afschrijving - in zijn of haar privé-administratie te kiezen.

Boekhouding - balans en winst- en verliesrekening

Jan Smit Czn was een vermogend man. Om inzicht te hebben - en te houden - in de grootte van zijn vermogen, liet hij elk jaar een balans - een overzicht van zijn bezittingen en schulden - opmaken. De proefversie hiervan, betreffend hebbend op de jaren 1858 tot en met 1907, is bewaard gebleven. Voor wat betreft de eerste paar jaar is alleen een proefbalans bewaard gebleven. Daarna ook - jammer genoeg niet van alle jaren - een overzicht van debiteuren en crediteuren, een winst- en verliesrekening, een overzicht van de effecten en hypotheek die hij in zijn bezit had en een overzicht van de inventaris van zijn werf.

Administraties, dus ook die van Jan Smit Czn, bestaan uit een aantal onderdelen die met elkaar in verband staan. Voor deze scriptie zijn drie met elkaar in verband staande onderdelen van belang, namelijk de rederijrekening, de balans en de winst/verliesrekening. De balans en de winst/verliesrekening werden jaarlijks opgemaakt. Echter het afsluiten van de rederijrekening was gekoppeld aan de reizen en de reisduur van de respectievelijke schepen en daarom onregelmatig. Uitzondering hierop waren de jaarlijkse uitdelingen van de parten die hij had in de schepen die waren verhuurd aan de NASM.²⁶

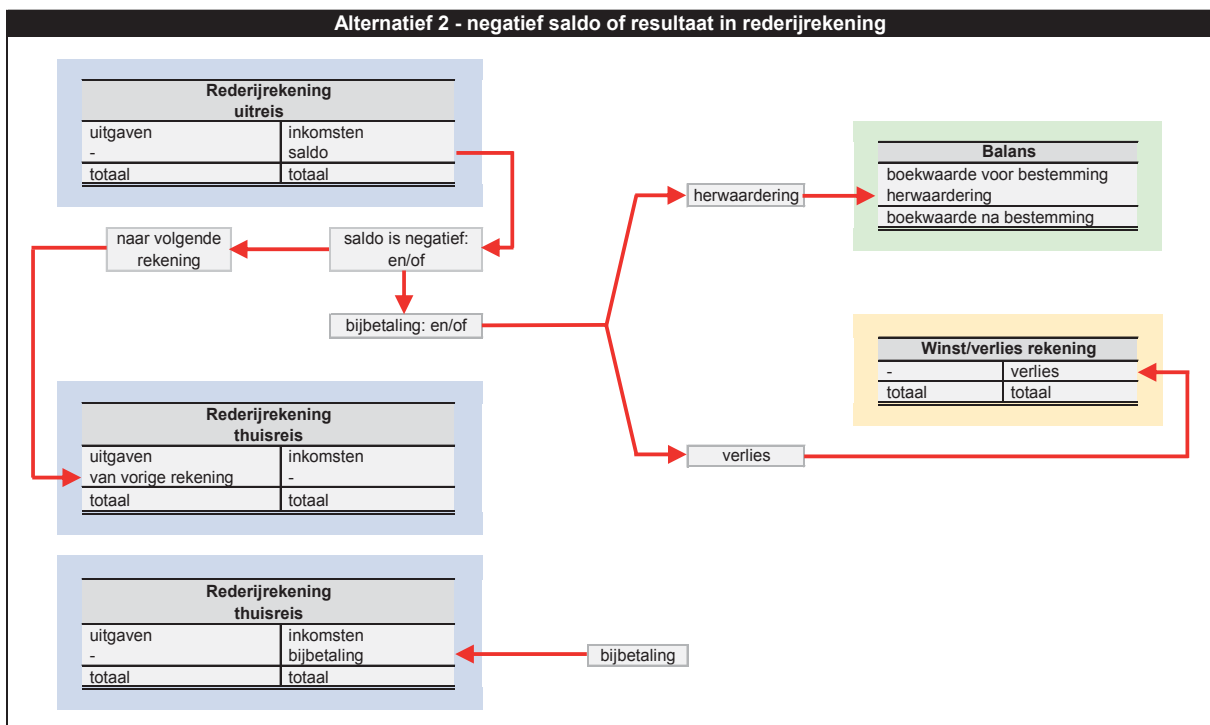
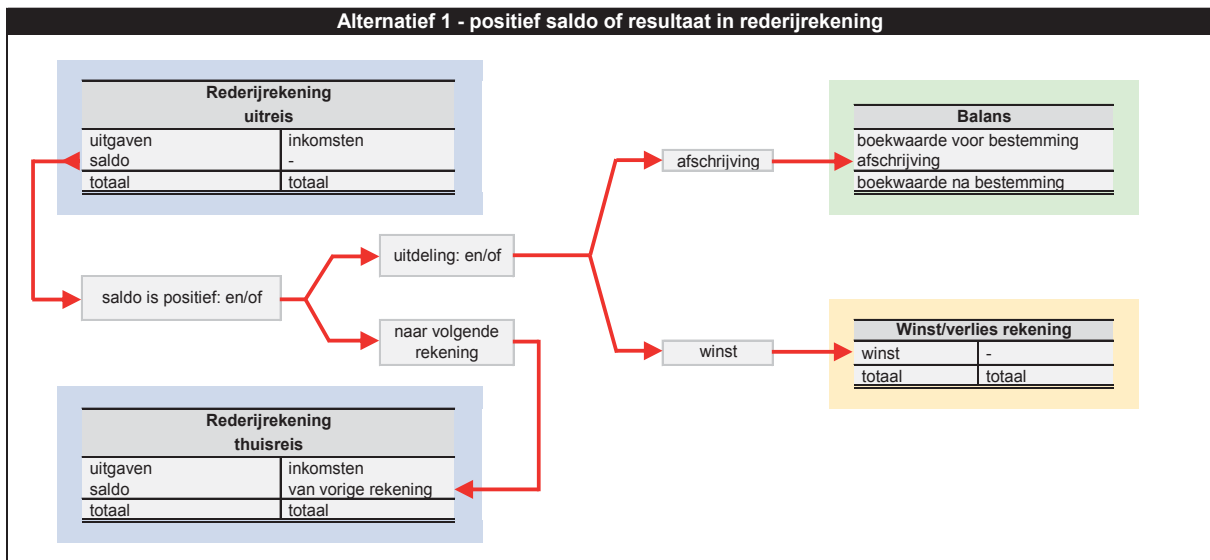
Van de scheepsparten die Jan Smit Czn in zijn bezit had - of hij boekhouder was of niet - en van de schepen waarvan hij alleen-eigenaar en boekhouder was, bepaalde hij elk jaar wat de boekwaarde was. Een mogelijke verandering hiervan - afschrijving of herwaardering - was afhankelijk van een eventuele uitdeling of bijbetaling van het schip - de rederij -, de actuele boekwaarde en zijn toekomstverwachting. De eventuele mutatie van de boekwaarde kon ook gevolgen hebben voor de winst- en verliesrekening.

De schepen waarvan de rederijrekeningen bewaard zijn gebleven kunnen voor wat betreft uitdelingen en bijbetalingen, gedetailleerd vergeleken worden met de gegevens zoals die werden geboekt in Jan Smit Czn's privé-administratie. Het blijkt dat deze geboekte bedragen overeenstemmen met die zoals ze zijn vermeld in de diverse rederijrekeningen. Bovendien geldt voor de gehele periode dat de aansluiting van het ene op het volgende jaar, correct is. Als de systematiek van deze boekingen bekend is, kan van de schepen waarvan hij geen boekhouder was, maar alleen parten in bezit had, dezelfde methode gevolgd worden, waardoor het mogelijk is de bestemmingen van de uitdelingen en bijbetalingen te analyseren en het rendement te bepalen.

In het schema van afbeelding 2.2 is weergegeven wat de mogelijkheden waren wanneer de

²⁵ Vermeulen, *Het rederijbedrijf van de gebroeders Meursing*, 85.

²⁶ Particulier archief familie Smit, privé-administratie Jan Smit Czn.



Afbeelding 2.2 - Schematisch overzicht van de mogelijke bestemmingen van een positief saldo of resultaat van de rederijrekening (alternatief 1), of een negatief saldo of resultaat (alternatief 2). Een eventuele uitdeling of bijbetaling werd door de boekhouder voorgesteld aan de medereders en door hen gefiatteerd. Hoe dit vervolgens in de diverse privé-administraties van de respectievelijke reders of rederessen werd geboekt was hun eigen verantwoording. In het geval Jan Smit Czn alleen-eigenaar was, kon hij uiteraard naar eigen goeddunken beslissen hoe hij de saldo's of resultaten van de rederijrekening wilde boeken.

rederijrekening met een positief of negatief saldo of resultaat afgesloten werd. In het geval van Jan Smit Czn kwamen alle mogelijkheden van beide alternatieven voor. In 1885 heerste er een crisis en waren de vooruitzichten slecht. Hij anticipeerde hierop door forse bedragen af te schrijven op de parten en de schepen die hij in zijn bezit had. Omdat hier geen uitdelingen tegenover stonden, werden deze afschrijvingen als verlies geboekt.

Als voorbeeld voor de systematiek die Jan Smit Czn toepaste binnen zijn administratie, is aan de hand van de alternatieven zoals aangegeven in het schema van afbeelding 2.2, in bijlage

II de financiële historie van zijn fregat *Johanna* (1) weergegeven. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat Jan Smit Czn alleen-eigenaar was van dit schip, zodat hij niet aan de verwachtingen van mede-reders hoefde te voldoen en dus voor wat betreft doorboekingen in de rederijrekening, of uitdelingen en bijbetalingen, andere keuzes kon maken dan wanneer hij het eigendom zou delen met anderen. Echter, dit maakt voor de systematiek van de boekingen en de mutaties geen verschil. Voor de duidelijkheid en de compleetheid zijn in de bijlagen III tot en met VIII de financiële en algemene gegevens van de laatste zes schepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was gegeven, dit zijn achtereenvolgens de *Cornelia*, de *Johanna* (1), de *Gebroeders Smit*, de *Graafstroom* (2), de *Smit* en de *Johanna* (2). De exploitatie van het stoomschip *Smit* week enigszins af van die van de zeilschepen, daardoor week het administreren hiervan ook af. De rederijrekening van de *Smit* bijvoorbeeld werd een aantal malen afgesloten na een complete uit- en thuisreis en niet na de uitreis of de thuisreis. Van de schepen waarvan Jan Smit Czn alleen parten in zijn bezit had, kan de financiële historie worden geanalyseerd aan de hand van zijn bewaard gebleven privé-administratie. De overzichten met betrekking tot deze schepen komen voor wat indeling betreft overeen met de tabellen met de titel ‘Bestemming van de uitdelingen/bijbetalingen’, zoals die zijn gegeven in de bijlagen III tot en met VIII.

Rendement

Nadat de rederijrekening, de balans en de winst/verliesrekening zijn behandeld, wordt als laatste gekeken naar de rendementen van de investeringen van Jan Smit Czn.

De motivatie van het in de vaart brengen en exploiteren van een zeilschip was het verdienen van geld, of wel het creëren van winst. Afhankelijk van de achtergrond van de individuele investeerder kon deze motivatie om te investeren uit meerdere componenten bestaan. Er waren investeerders die alleen waren geïnteresseerd in het rendement van het schip zelf. Was de investeerder een leverancier, dan dacht hij bovendien te kunnen profiteren door het leveren van uitrusting, voeding en dergelijke. In het geval van Jan Smit Czn - als scheepsbouwer - speelde uiteraard het bouwen en mogelijk repareren van een schip mee, zoals blijkt uit onderstaande voorbeelden.

In september 1864 stuurde Jan Smit Czn aan Arnold en Zonen in Amsterdam een offerte voor de bouw van een clipper-fregat. In zijn schriftelijke offerte schreef hij, onder andere, ‘Mogt UEdl. er op staan [dat] de bouwmeester als reeder mededoet, zoo wil ik voor 1/20 aandeel daarin herideeren, hoewel het 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’.²⁷ Aan P. Varkevisser & Zonen, in Scheveningen gevestigd, schreef hij op 24 juli 1862 ‘... 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 ...’.²⁸ Ook Pistorius & Bicker Caarten uit Rotterdam ontvingen met betrekking tot dit onderwerp een brief. De bark *Almonde* - hij had 2/64 part in zijn bezit

²⁷ Ibidem, brief van Jan Smit Czn, Alblasterdam, aan de Heeren Arnold & Zonen, Amsterdam, dd 2 september 1864.

²⁸ Ibidem, brief van Jan Smit Czn, Alblasterdam, aan P. Varkevisser & Zonen, Scheveningen, dd 26 juli, 1862. Op het moment van schrijven had Jan Smit Czn parten in vijf schepen van Varkevisser in zijn bezit. In zijn prive-administratie werd als vestigingsplaats van de rederij zowel Scheveningen, als Rotterdam aangegeven. Dit had te maken met de regels van de NHM om voor bevrachting in aanmerking te komen.

- kwam in tegenstelling tot vorige keren, niet aan zijn werf om te repareren, maar ging naar Rijkee in Rotterdam. Jan schreef ‘... ik heb altijd mijne beste zorgen, wetenschap en onder- vinding 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 en naar eenen jongen en onkundigen bouwmeester te gaan, waar dagloonen en materiaal duurder zijn dan bij mij, welke geen mede eigenaar is, en bijgevolg ook geen belang bij de Reederij heeft ...’. Nadat hij nog meldde dat zijn vader aan de wieg van de rederijen van Pistorius had gestaan en dat de resultaten van hun rederijen niet ‘zeer brilliant’ waren geweest, eindigde hij met ‘... is het nodig te vragen of het vertrouwen en belang der Eigenaren in uwe handen is toevertrouwd.’ Het mocht niet baten, hij repareerde het schip niet.²⁹

In het algemeen geldt dat om in staat te zijn het totale rendement van een investering te kunnen uitrekenen, het nodig is om te weten wat een investering heeft opgebracht en wat deze heeft gekost. In het geval deze investering een schip uit de negentiende eeuw betreft, is of de rederijrekening van het schip benodigd, of de administratie van de eigenaar, of eigenaars, van de parten - de aandelen. Bij de berekening van het rendement is het aantal parten, of het aandeel in het schip, niet belangrijk. Immers, bij het rendement gaat het om de verhouding tussen het totale saldo van de inkomsten en uitgaven en de totale investering, bedragen die afhankelijk van het part in gelijke mate veranderen.³⁰

Een uitdeling van de rederij - het schip - kon nog niet als winst worden gezien, immers de partenhouders kon ervoor kiezen de uitdeling geheel of gedeeltelijk als afschrijving van de boekwaarde van zijn part(en) te beschouwen. Winst werd pas gegenereerd als dit werd geboekt in de winst/verliesrekening; zie ook het schema van afbeelding 2.2.

In de literatuur is een beperkte hoeveelheid voorbeelden beschikbaar van rendementsbe- rekeningen. Broeze heeft het rendement van de *Stad Schiedam* berekend aan de hand van de overgeleverde grootboeken van een van de partenhouders, het Schiedamse Loopuyt & Co. Hij heeft aangenomen dat ze betrouwbaar en volledig zijn. Hij noemt echter niet dat ze ook eendui- dig interpreteerbaar en consequent moeten zijn. Zo worden bijvoorbeeld in de geraadpleegde en gebruikte grootboeken in sommige jaren debet en credit omgedraaid.³¹

Een component van de rendementsberekening is de som van de eventuele bijbetalingen. In de inleiding is aangegeven dat in het geval van de parten van Jan Smit Czn er in zo’n 60% van dit aantal een of meerdere malen bijbetaald moest worden. Echter in de berekening van Broeze met betrekking tot de *Stad Schiedam* komt de bijbetaling niet voor. In zijn berekening van het rendement van de *Wassenaar* komt bijbetaling wel voor, hoewel hij ook hier alleen de groot- boeken tot zijn beschikking had. Het kon zijn dat in dit geval de eigenaar van de parten, Van Baggen & Co uit Amsterdam, de administratie nauwkeuriger of meer gedetailleerd bijhield. In ieder geval resulteerden de twee bijbetalingen van de *Wassenaar* in herwaarderingen van het part die gelijk waren aan de respectievelijke bijbetalingen.³²

²⁹ Ibidem, brief van Jan Smit Czn, Alblasserdam, aan Pistorius & Bicker Caarten, Rotterdam, dd 4 maart 1865. Op het moment van schrijven had Jan Smit Czn parten in vier schepen van Pistorius & Bicker Caarten in zijn bezit.

³⁰ Uiteraard is het zo dat wanneer gedurende het in de vaart zijn van een schip, er door een partenhouders parten werden bijge- kocht of verkocht, er verschillen konden ontstaan tussen het rendement van het gehele schip en dat van deze partenhouders.

³¹ Gemeente Archief Schiedam, collectie Loopuyt, nummers 34, 36, 39 en 40.

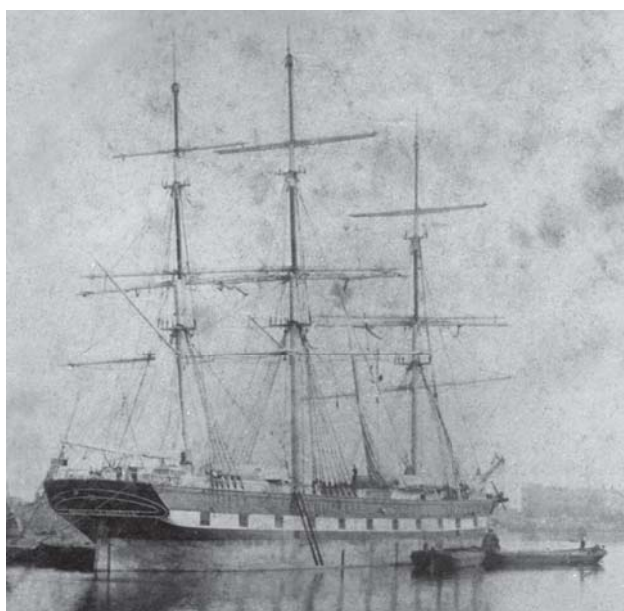
³² Broeze, *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, deel 3, 110.

Tabel 2.2 Financiële resultaten van de schepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was.

no	naam	berekend		aantal jaren	part/ parten Jan Smit Czn	totaal investering	totaal saldo of totaal resultaat	totaal winst of totaal verlies	rendement		opmerkingen
		van	tot						R _t	gem per jaar R _{t,g}	
				J		I _t	S _t of Res _t	W _t of V _t			
1	<i>Graafstroom</i> (1)	1849	1853	5	1/30	-	-	-	-	-	van dit schip zijn geen financiële gegevens bekend
2	<i>Zes Gezusters</i> (1)	1850	1857	8	3/30	-	-	-	-	-	van dit schip zijn geen financiële gegevens bekend
3	<i>Johanna Christina</i>	1854	1858	5	6/30	f 26.545	f 35.021	f 8.476	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
	<i>Vier Gebroeders</i>	1859	1873	15	5/30						
4	<i>Graafstroom</i> (2)	1858	1872	15	1/7	f 87.109	f 140.011	f 52.902	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
		1873	1877	5	alleen eigenaar						
5	<i>Economie</i>	1858	1859	2	1/20	f 10.691	f 15.781	f 5.090	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
		1860	1860	1	2/20						
		1861	1865	5	6/15						
6	<i>Amalia Augusta</i>				2/60	f 25.375	f 29.362	f 3.987	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
	<i>Petronella</i>	1864	1879	16	7/24						
7	<i>Johannes Lodewijk</i>	1867	1869	4	5/40	f 6.075	f 10.385	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
		1863	1869	7	2/20						
8	<i>Koophandel</i>	1863	1869	7	2/20	f 5.800	f 5.986	f 186	3,2%	0,5%	-
9	<i>Stad Delft</i>	1865	1868	4	3/40	f 22.247	f 21.948	f -299	-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
		1869	1870	2	8/40						
10	<i>Cornelia</i>	1867	1879	13	24/48	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; zie ook bijlage III
		1880	1882	3	25/48						
		1883	1888	6	27/48						
11	<i>Johanna</i> (1)	1870	1889	20	alleen eigenaar	f 257.621	f 286.449	f 28.828	11,2%	0,6%	zie ook bijlage II en IV
12	<i>Gebroeders Smit</i>	1875	1894	20	alleen eigenaar	f 269.071	f 129.891	f -139.180	-51,7%	-2,6%	zie ook bijlage V
13	<i>Graafstroom</i> (3)	1879	1897	19	alleen eigenaar	f 267.929	f 195.319	f -72.610	-27,1%	-1,4%	zie ook bijlage VI
14	<i>Smit</i>	1885	1898	14	alleen eigenaar	f 258.689	f 192.329	f -66.360	-25,7%	-1,8%	zie ook bijlage VIII
15	<i>Johanna</i> (2)	1891	1900	10	alleen eigenaar	f 225.599	f 242.405	f 16.806	7,4%	0,7%	zie ook bijlage VIII

- Voor de diverse gegevens van de schepen zie tabel 1.2.
- De diverse rendementen zijn berekend over het aantal jaren dat Jan Smit Czn de respectievelijke parten in zijn bezit had, een en ander gebaseerd op de proefbalansen. Dit betekent dat het jaar waarin hij het part opnam in de balans en het jaar waarin het part volledig werd afgeschreven, als twee volledige jaren worden meegenomen in de berekening.
- Alleen het rendement van de *Petronella* kon berekend worden, niet dat van de *Amalia Augusta*.
- Hoewel de *Johannes Lodewijk* in 1857 in de vaart kwam, vond de eerste uitdeling in 1858 plaats.
- Het rendement van de *Koophandel* is berekend vanaf 1863, toen Jan Smit Czn 1/10 part in zijn bezit kreeg.

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



Abbeelding 2.3 – Jan Smit Czn’s houten fregat *Johanna* (1) in een onbekende haven voor de wal liggend. (foto-graaf onbekend, particuliere collectie)

Tabel 2.3 Financiële resultaten van de schepen waarvan Jan Smit Czn alleen parten in zijn bezit had.

naam	type	berekend		aantal jaren	part/parten Jan Smit Czn	totaal investering	totaal saldo of totaal resultaat	totaal winst of totaal verlies	rendement	
		van	tot						R _t	gem per jaar R _{t,g}
				J		I _t	S _t of Res _t	W _t of V _t		
<i>Adriana</i>	zeil	1891	1908	18	21/48	f 105.000	f 70.410	-	-	-
<i>Alice</i>	zeil	1887	1893	7	4/40	f 4.000	f 2.300	f -1.700	-42,5%	-6,1%
<i>Anna</i>	zeil	1874	1878	5	1/20	f 6.500	f 3.270	f -3.230	-49,7%	-9,9%
<i>Baron van P. Roozendaal (1)</i>	zeil	1859	1870	12	2/80	f 3.600	f 4.603	f 1.003	27,9%	2,3%
<i>Baron van P. Roozendaal (2)</i>	zeil	1868	1891	24	1/80	f 3.125	f 3.766	f 641	20,5%	0,9%
<i>Bastiaan Pot</i>	zeil	1862	1881	20	1/32	f 4.531	f 4.394	f -137	-3,0%	-0,2%
<i>Catharina Maria (van Overzee 1)</i>	zeil	1858	1872	15	1/32	f 3.125	f 4.550	f 1.425	45,6%	3,0%
<i>Catharina Maria (van Overzee 2)</i>	zeil	1872	1876	5	1/10	f 6.150	f 6.400	f 250	4,1%	0,8%
<i>Catharina Maria (van Santen)</i>	zeil	1858	1862	5	1/32	f 1.500	f 2.324	f 824	54,9%	11,0%
<i>Cornelis Smit (2)</i>	zeil	1864	1883	20	1/30-1/32	f 4.450	f 6.185	f 1.735	39,0%	1,9%
<i>Deli</i>	zeil	1876	1893	18	1/20-1/10	f 13.000	f 8.867	f -4.133	-31,8%	-1,8%
<i>Elisabeth Maria</i>	zeil	1870	1877	8	1/20	f 2.250	f 4.380	f 2.130	94,7%	11,8%
<i>Francois</i>	zeil	1885	1891	7	1/10	f 5.500	f 1.199	f -4.301	-78,2%	-11,2%
<i>Hebe</i>	zeil	1868	1874	7	1/8	f 7.500	f 6.172	f -1.328	-17,7%	-2,5%
<i>Henriette Adriana</i>	zeil	1868	1882	15	2/20	f 23.994	f 28.619	f 4.625	19,3%	1,3%
<i>De Koffijboom</i>	zeil	1864	1869	6	6/54	f 25.800	f 26.433	f 633	2,5%	0,4%
<i>Kortenaar</i>	zeil	1874	1877	4	1/20	f 3.000	f 3.952	f 952	31,7%	7,9%
<i>Maria & Elisabeth</i>	zeil	1863	1881	19	1/10-3/20	f 31.576	f 31.296	f -280	-0,9%	0,0%
<i>Maria Sahra</i>	zeil	1867	1876	10	2/16	f 4.750	f 8.470	f 3.720	78,3%	7,8%
<i>Mary</i>	zeil	1873	1890	18	1/10	f 27.360	f 27.760	f 400	1,5%	0,1%
<i>Nieuwe Waterweg (1)</i>	zeil	1863	1888	26	1/40	f 6.000	f 10.050	f 4.050	67,5%	2,6%
<i>Prof vd Boon Mesch</i>	zeil	1863	1882	20	1/40-1/39	f 3.950	f 3.406	f -544	-13,8%	-0,7%
<i>Rotterdam (1)</i>	zeil	1872	1880	9	1/20	f 4.500	f 5.085	f 585	13,0%	1,4%
<i>Rotterdam (2)</i>	zeil	1865	1872	8	1/32	f 4.900	f 4.830	f -70	-1,4%	-0,2%
<i>Zes Gezusters (2)</i>	zeil	1859	1870	12	2/14	f 10.714	f 19.646	f 8.932	83,4%	6,9%
<i>Zes Gezusters (3)</i>	zeil	1870	1881	12	1/40-2/40	f 9.950	f 13.173	f 3.223	32,4%	2,7%
<i>Alblasserdam</i>	stoom	1883	1905	23	1/40	f 5.300	f 4.350	f -950	-17,9%	-0,8%
<i>Amsterdam</i>	stoom	1880	1881	2	-	f 5.000	f 5.375	f 375	7,5%	3,8%
<i>Edam (1 & 2)</i>	stoom	1880	1895	16	1/140-1/146	f 5.000	f 8.250	f 3.250	65,0%	4,1%
<i>Erasmus</i>	stoom	1884	1895	12	2/50	f 9.800	f 7.222	f -2.578	-26,3%	-2,2%
<i>Schiedam</i>	stoom	1877	1880	4	2/190	f 5.000	f 5.750	f 750	15,0%	3,8%

- Voor de gegevens van de diverse schepen zie bijlage I.
- De diverse rendementen zijn berekend over het aantal jaren dat Jan Smit Czn de respectievelijke parten in zijn bezit had.
- Het rendement van de *Adriana* is niet uitgerekend omdat de gegevens van het laatste jaar dat het schip in de vaart was, niet bekend zijn; gezien de grootte van de uitdelingen tot en met 1907 (Jan Smit Czn deed geen bijbetalingen), kan echter aangenomen worden dat het gemiddelde rendement per jaar op zijn hoogst marginaal geweest zal zijn.

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

Vermeulen noemt als componenten benodigd voor het in het algemeen berekenen van een rendement: uitdelingen, onverdeelde winst, verkoopsom en inleg.³³ Zij noemt geen bijbetalingen terwijl die uiteraard wel - indien van toepassing - meegenomen moeten worden. Bovendien, de onverdeelde winst en de verkoopsom van het schip, zijn onderdeel van de rederijrekening en worden als zodanig op enig moment uitgekeerd. Ook is het zo dat de verkoopsom op zich waarschijnlijk niet voor het volle bedrag als inkomsten geboekt kan worden. Immers, aan de verkoop van een schip zijn ook kosten verbonden, zoals bijvoorbeeld een eventuele reparatie, of commissie voor een bemiddelende makelaar. Ook Scholten noemt geen bijbetaling

³³ Vermeulen, *Het rederijbedrijf van de gebroeders Meursing*, 85.

in zijn studie over de rederij van Van Starckenborg van Straten.³⁴ Alleen De Boer geeft aan dat het bedrag dat de reders in de bark *Fop Smit* varend voor de Firma W. Ruys en Zonen ‘hadden gestoken’, inclusief het ‘bijpassen’ was.³⁵

Gelet op het voorgaande heb ik de volgende algemene formule(s) opgesteld, die afhankelijk van de beschikbare gegevens kunnen worden gebruikt, maar allemaal het totaal rendement als uitkomst hebben (zie voor de gebruikte symbolen tabel 2.1):

$$R_t = \frac{(O_t - U_t) - I_t}{I_t} \times 100\% \text{ of } \frac{(UD_t - B_t) - I_t}{I_t} \times 100\% \text{ of } \frac{S_t - I_t}{I_t} \times 100\% \text{ of } \frac{Res_t - I_t}{I_t} \times 100\% \text{ of } \frac{W_t}{I_t} \times 100\%$$

Het is natuurlijk zo dat dit totale rendement op zich niet zoveel informatie geeft, omdat de factor tijd niet meegenomen is. Een totaalrendement van bijvoorbeeld 50% kan op het eerste gezicht bevredigend lijken, maar wanneer dit betrekking heeft op een periode van 20 jaar, dan bedraagt het gemiddelde rendement per jaar $50\%/20=2,5\%$. Bedraagt de van toepassing zijnde periode echter 10 jaar dan bedraagt het gemiddelde rendement per jaar 5%. Uiteraard is dit gemiddelde rendement het belangrijkste.

Gebaseerd op de formules zoals hierboven aangegeven, ziet de berekening van het gemiddelde rendement per jaar er als volgt uit:

$$R_{t,g} = \frac{R_t}{J}$$

Een complicatie bij de rendementsberekening doet zich voor bij de parten die Jan Smit Czn in 1858 erfde van zijn vader. Immers, hier zijn de gegevens betrekking hebbend op de periode voorafgaand aan 1858 niet bekend en hierdoor ook de grootte van de initiële investering. Bovendien is niet bekend welke uitdelingen of bijbetalingen er zijn gedaan. Hierdoor kan het rendement van deze parten niet berekend worden. Voor de periode na 1858 zou echter wel per jaar aangegeven kunnen worden wat het saldo van de uitdelingen en bijbetalingen van de parten was, en daarmee het rendement per jaar. De berekening van het rendement per jaar ziet er als volgt uit:

$$R_j = \frac{UD - B}{I_t} \times 100\%$$

Echter, door de ongelijkmatige uitdelingen van de rederijen is dit niet erg zinvol. Zie hiervoor bijvoorbeeld de rendementen per jaar van de schepen zoals opgenomen in bijlage III tot en met VIII.

In de tabellen 2.2 en 2.3 zijn overzichten gegeven van de rendementen en de hiervoor gebruikte cijfers, van de schepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was en die waarvan hij alleen parten in zijn bezit had en die hij in of na 1858 door aankoop, en niet door vererving, in zijn bezit kreeg.

³⁴ Scholten, *Zeilrederij Van Starckenborg van Straten*, 245-250.

³⁵ De Boer, *100 jaar Nederlandsche Scheepvaart*, 66. Jammer genoeg zijn geen aanvullende cijfers, die dit onderbouwen, bekend.

Conclusie

Uit de literatuur blijkt dat er van de vele honderden zeilschepen die in de negentiende eeuw in de vaart waren, erg weinig rederijrekeningen of administraties van individuele partenhouders in openbare archieven of musea zijn overgeleverd. De bekendste rederijrekeningen, die ook in allerlei publicaties en onderzoeken opduiken, zijn die van Boissevain & Co en die van de Gebr. Meursing uit Amsterdam³⁶, en die van een aantal schepen van de rederij van Blussé van Oud Alblas uit Dordrecht.³⁷ De Boer noemt van een aantal zeilschepen van Willem Ruys J.Dzn en Wm. Ruys & Zonen een aantal totalen, echter de onderliggende rekeningen ontbreken.³⁸ Hetzelfde geldt voor de zeilschepen die voor het Amsterdamse Handelshuis Van Eeghen & Co en voor de eveneens in Amsterdam gevestigde Gebr. Goedkoop hebben gevaren. Ook hier ontbreken de onderliggende rekeningen.³⁹

Het risico is dat op grond van deze betrekkelijk geringe hoeveelheid bronnen, die 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. Als voorbeeld hiervan kan genoemd worden dat de verdeling van de parten niet binair was, zoals veel aangegeven wordt in de literatuur, maar veeleer van andere factoren, zoals het aantal partenhouders en de bedragen die zij wensten in te leggen, afhing.⁴⁰

In het archief van de familie Smit bevinden zich, buiten een aantal andere documenten, rederijboeken met daarin de complete rederijrekeningen van zes zeilschepen en een stoomschip uit de tweede helft van de negentiende eeuw waarvan Jan Smit Czn boekhouder was. Bovendien wordt dit aangevuld met een deel van zijn privé-administratie. Hierdoor is het mogelijk zeer gedetailleerd de financiële historie van de respectievelijke schepen te volgen en de rendementen hiervan uit te rekenen. Ook kan de methodiek geanalyseerd worden die Jan Smit Czn gebruikte om de uitdelingen en/of bijbetalingen te verwerken in zijn administratie.

Het bleek zinvol de begrippen die samenhangen met de partenrederij, de rederijrekening en de verdere administratie, eenduidig te definiëren, omdat deze in de diverse bronnen door elkaar en niet eenduidig worden gebruikt. Ook bleek dat bij een aantal in de literatuur gemaakte conclusies de nodige opmerkingen gemaakt kunnen worden. Bijvoorbeeld bijbetalingen, benodigd wanneer het saldo of resultaat van de rederijrekening negatief geworden was, kwamen in de praktijk aanzienlijk meer voor dan in de literatuur wordt aangegeven. Het begrip bijbetaling komt niet voor in de diverse in de literatuur voorgestelde formules. Uiteraard kan het zo zijn dat er in individuele gevallen ook niet werd bijbetaald, echter dit is alleen met zekerheid te stellen als de rederijrekening en/of de administratie van een of meerdere partenhouders compleet is overgeleverd. Wanneer dit niet het geval is, dan ligt het voor de hand dat er een aanname wordt gemaakt van de ontbrekende bedragen, wat fouten en onjuistheden in de hand werkt.

In het volgende - laatste - hoofdstuk worden de bedragen en rendementen, zoals besproken in dit hoofdstuk, in een groter kader geplaatst en gebruikt om de activiteiten van Jan Smit Czn te analyseren.

³⁶ De overgeleverde rederijrekeningen bevinden zich in het Stadsarchief van Amsterdam.

³⁷ De overgeleverde rederijrekeningen bevinden zich in het Regionaal Archief Dordrecht.

³⁸ De Boer, *100 jaar Nederlandsche Scheepvaart*, 62-67.

³⁹ J. Rogge, *Het Handelshuis Van Eeghen. Proeve eener geschiedenis van een Amsterdamsch Handelshuis* (Amsterdam 1949) 264-303 en J.C. Westermann, *Kagen, Clippers, Werven en Motoren. Geschiedenis van een geslacht van schippers, reeders, scheepsbouwmeesters en motorfabrikanten te Amsterdam* (Amsterdam 1942), 88-132.

⁴⁰ Zie hiervoor noot 5 van dit hoofdstuk.

‘Nu gij in de buurt van Java komt, is het toch zaak dit te bezoeken, onze gehele vaart en verdiensten zijn daarop gericht en een aanschouwen en rondzien is zeker in het vervolg vruchtbaar ... Let vooral aan boord ook op, of de vorm anders kan zijn, vooral achter, of met meer of minder steenkool te verstoken voordeel behaald wordt ...’ en ‘... Jebesen, een vroegere agent van Krupp te Rotterdam, [heeft] thans te Hamburg eene reederij van stoombooten die in China varen. Trots alle slechte tijden heeft hij over een half jaar 7% uitgedeeld. Mogt ge op de reis een der Duitse booten ontmoeten zie dan eens toe hoe het daar is, met uitrusting, bemanning en onkosten ... misschien kunt ge dan een afschrift van de rekening krijgen, het is altijd leerzaam te zien wat anderen doen ... op Java zijnde neem dan ook eens op hoe de N.I. Stoomboot Mij (Engelsch geld) bestaat en hoe die booten in order zijn ...’¹

(Delen uit drie brieven van Jan Smit Czn aan zijn zoon Jan Ulrich, die op dat moment een reis naar de Oost maakte aan boord van het stoomschip *Smit*.²)

Inleiding

Jan Smit Czn's enige eigen stoomschip vertrok eind april 1885 uit Rotterdam voor de eerste reis naar de Oost. In februari van het jaar daarop was de *Smit* terug in Alblasterdam en na zo'n twee maanden vertrok het, via de laadhavens Antwerpen en Bordeaux, weer naar de Oost.³ Er was die reis een passagier aan boord, de drie-en-twintig jarige Jan Ulrich, zoon van Jan Smit Czn. Enerzijds was deze reis voor Jan Ulrich een uitgelezen kans om ervaring op te doen, het leven aan boord te ervaren en een indruk te krijgen van het reilen en zeilen in Indië, bijvoorbeeld met betrekking tot de communicatie tussen kapiteins en cargadoors. Anderzijds was het voor zijn vader een mogelijkheid meer te weten te komen over bijvoorbeeld hoe de *Smit* zich op zee gedroeg, of over andere stoomvaartmaatschappijen.⁴

¹ Jan Smit Czn bedoelt hier in plaats van de Nederlandsch-Indische Stoomboot Maatschappij, een Nederlandse vennootschap die in Rotterdam was gevestigd, de Nederlandsch-Indische Stoomvaart Maatschappij, NISM, een Engelse rederij; M.G. de Boer, *Een halve eeuw Paketvaart 1891-1941* (Amsterdam 1941) 22.

² Particulier archief familie Smit, brieven Jan Smit Czn, Alblasterdam, aan Jan Ulrich Smit dd 13 mei, 27 mei en 10 juni 1886.

³ Particulier archief familie Smit, rederijrekening stoomschip *Smit*.

⁴ Jan Ulrich ging in Saigon aan boord van de *Celebes* van de NISM, hij schreef aan zijn vader 'Als U de weelde en den overvloed op die boot eens zag, dan zou U even als ik verbaasd staan ... de kapitein heeft de voeding en krijgt van de maatschappij voor de officieren en machinisten een rijksdaalder per hoofd daags. Het is bijna walgelijk om zoo'n ver-

Dit laatste hoofdstuk concentreert zich voornamelijk op de periode tussen 1880 en 1890. Wat waren de ontwikkelingen, zowel nationaal, als internationaal, en hoe vertaalde zich dit in de aanpassingen van de scheepvaart in het algemeen en die van de activiteiten van Jan Smit Czn in het bijzonder? Hoe kwam de stoomvaart op gang, en wat waren de factoren die hier van overheidswege invloed op hadden? De cijfers en percentages zoals berekend in het vorige hoofdstuk spelen in deze analyse een belangrijke rol.

Ontwikkelingen

Op 24 september 1881 passeerde de oprichtingsacte van de in Amsterdam gevestigde Stoomvaart Maatschappij Insulinde NV.⁵ Van het maatschappelijk kapitaal werd maar een kwart geplaatst, hoofdzakelijk van Engelse investeerders, en in aanvang werd de vaart op Indië met twee aangekochte schepen uitgevoerd. De ‘Insulinde’ was een directe concurrent van de Amsterdamse Stoomvaart Maatschappij Nederland en de Rotterdamsche Lloyd⁶ en begon onmiddellijk met het aanbieden van aanmerkelijk lagere tarieven. De ‘Nederland’ en de ‘Lloyd’ konden niet achterblijven, met als gevolg dat de prijzen sterk daalden.⁷

In maart 1882 ontving Jan Smit Czn een circulaire van de ‘Insulinde’ waarin hij werd gevraagd deel te nemen in het plaatsen van het resterende kapitaal. Het plan was om vier nieuwe schepen te laten bouwen of aan te kopen.⁸ In een uitgebreide toelichting ‘Mededeelingen omtrent de Stoomvaart-Maatschappij “Insulinde”, haar materieel en haar voorgenomen werkring’ werden de achtergronden van het nieuwe initiatief, zo kort na de oprichting, uitgebreid uit de doeken gedaan.

Jan Smit Czn ging niet in op de uitnodiging, maar hij besloot in plaats daarvan een eigen stoomschip te bouwen en te exploiteren. Op 26 augustus werd de kiel van de *Smit* gelegd.⁹ Ruim twee jaar later ging het te water en 30 april 1885 vertrok het voor de eerste reis naar de Oost.¹⁰

In 1885 was de vrachtsituatie danig verslechterd en jammer genoeg zou het resultaat van deze eerste reis negatief uitvallen. Jan Smit Czn zag zich genoodzaakt om in dat jaar al f 50.000 af te schrijven op het nieuwe schip.¹¹ Aangezien er geen uitdeling tegenover stond was hij genoodzaakt om een verlies van gelijke grootte te boeken. Hij schreef ook aanzienlijke bedragen af op de zeilschepen die hij in zijn bezit had, op de *Gebroeders Smit* zelfs f 100.000.¹² Het was een duidelijke indicatie van de situatie van dat moment, de crisis en de onzekerheid.

De crisis die was ontstaan speelde ook de ‘Insulinde’ parten. Kort na de oprichting in 1881

kwistende boel te zien.’ Later zou hij met de *Borneo* van de NISM van Hong Kong naar Batavia gaan ‘... alles [is] zo weelderig ... ingericht [dat] er een kapitaal verloren [gaat], waar een ander duim en vinger van af zou likken’. Over de machine-installatie was hij echter goed te spreken. Particulier archief familie Smit, brieven van Jan Ulrich Smit aan Jan Smit Czn, Alblasserdam, dd 6 juli en 1 augustus 1886.

⁵ M.G. de Boer, *Geschiedenis der Amsterdamsche Stoomvaart*, tweede deel 1e stuk (Amsterdam 1922) 34.

⁶ De Stoomvaart Maatschappij Nederland NV was opgericht in 1870 en had in 1883 elf stoomschepen in de vaart (M.G. de Boer, *Gedenkboek der Stoomvaart Maatschappij Nederland 1870-1920* (Amsterdam 1920) 12-14 en A.J.J. Mulder, H.J. Legemaate, J.G. Nierop en D.Pilkes, *De eeuw van de Nederland. Geschiedenis en vloot van de Stoomvaart Maatschappij ‘Nederland’ 1870-1970* (Zierikzee 2003) 100-105). De Rotterdamsche Lloyd NV werd opgericht in 1883. Wm. Ruys & Zoonen voerden de directie over een aantal één-schips rederijen hiervan werden er vijf in de nieuw opgerichte NV ingebracht, bovendien waren er drie nieuwe schepen in aanbouw (Leeman, *Van Barkschip tot ‘Willem Ruys’*, 117-118).

⁷ De Boer, *Geschiedenis der Amsterdamsche Stoomvaart*, 34-35.

⁸ Particulier archief Bram Belder, prospectus en mededeelingen van de Stoomvaart Maatschappij Insulinde, dd 24 maart 1882.

⁹ Particulier archief familie Smit, aantekeningboekje Jan Smit Czn.

¹⁰ Particulier archief familie Smit, rederijrekening stoomschip *Smit*.

¹¹ Particulier archief familie Smit, privé-administratie Jan Smit Czn.

¹² Ibidem.

bleek al dat het aantal van twee schepen te laag was om een lijndienst te kunnen onderhouden. Bovendien voldeed een van de twee schepen slecht en werd het na een reis naar de Oost volgens de voorwaarden van het koopcontract teruggegeven aan de oorspronkelijke verkopers.¹³ Dit was dan ook de reden van de hierboven aangegeven plaatsing van de rest van het maatschappelijk kapitaal. De plaatsing was een succes en om een maandelijkse dienst te onderhouden, werden er vier nieuwe schepen besteld, twee in Engeland en twee in Nederland.¹⁴ In 1883 werd nog een aanvullende obligatielening uitgeschreven ten behoeve van de bouw van een zesde schip, dat in Engeland in opdracht werd gegeven.¹⁵

De bestelde schepen werden laat opgeleverd en toen ze eenmaal in Indië kwamen, waren lading schaars en vrachtprijzen laag geworden. Het jaar daarop, toen ook de *Smit* in de vaart kwam, was de situatie nog verder verslechterd. De 'Insulinde' sloot 1884 af met een verlies van f 168.145. In een buitengewone aandeelhoudersvergadering die op 11 maart 1885 werd gehouden, legde de directie rekening en verantwoording af. Buiten het exploitatieverlies, moest er door de waardevermindering van de schepen ook een groot bedrag op worden afgeschreven, het maakte een 'pijnlijke indruk'.¹⁶ Hoewel er werd besloten een reorganisatie en een herstructurering van het kapitaal in gang te zetten, bleek dat de plannen niet uitvoerbaar waren. Ruim een jaar later, april 1886, werd besloten de 'Insulinde' te liquideren en op 1 juni werden alle schepen in Engeland voor zeer lage prijzen verkocht.¹⁷ In een kleine zes jaar was de 'Insulinde', ondanks forse investeringen, door een sterk verslechterde markt ten onder gegaan. De investeerders zagen van hun inleg bijna geen cent terug. Het voorbeeld van de 'Insulinde' laat zien dat het negatieve resultaat van de *Smit* niet op zichzelf stond, maar dat zelfs naamloze vennootschappen niet konden overleven zonder voldoende schepen en financiële buffers. Ook de in 1870 opgerichte Stoomvaart Maatschappij Nederland had het halverwege de jaren 1880 moeilijk. In 1884 en 1886 werd geen dividend uitgekeerd.¹⁸ Buiten de heersende crisis werd dit ook veroorzaakt door de toename van het aantal stoomschepen, onder andere door die van de 'Insulinde' en die van de in 1883 opgerichte Rotterdamsche Lloyd. De 'Lloyd' keerde over het eerste boekjaar geen dividend uit, het jaarverslag meldde '... de ongunstige uitkomsten delen wij met alle stoomvaartlijnen ...'.¹⁹ Echter, er speelde nog iets anders mee.

Bij de oprichting van de 'Nederland' was een overeenkomst afgesloten met het ministerie van Koloniën, waarbij de laatste de toezegging deed dat er per reis een bepaalde hoeveelheid goederen vervoerd zou worden, tegen een tarief dat f 22,50 per last hoger was dan die van de gemiddelde zeilvracht.²⁰ Hoewel '... de nieuwe stoomvaartmaatschappij het niet zou moeten hebben van voordelige regeringscontracten, maar van het ladingaanbod van particulieren ...'²¹, spreekt het voor zich dat deze steun wel degelijk hielp in de moeilijke beginjaren. De genoemde garantie verviel al in 1875, echter in 1883 werden de '... gouvernementsgoederen uitsluitend

¹³ De Boer, *Geschiedenis der Amsterdamsche Stoomvaart*, tweede deel 1e stuk, 34-35.

¹⁴ Ibidem, 36.

¹⁵ Ibidem, 39.

¹⁶ Ibidem, 40.

¹⁷ Ibidem, 40-41.

¹⁸ I.J. Brugmans, *Tachtig jaren varen met de Nederland* (Den Helder 1950) 20.

¹⁹ Leeman, *Van barkschip tot 'Willem Ruys'*, 121.

²⁰ Brugmans, *Tachtig jaren varen met de Nederland*, 8.

²¹ Ibidem.

met booten van Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' verscheept ...'.²² De 'Nederland' had in 1875 een postcontract met de overheid afgesloten²³, de 'Lloyd' volgde in 1892.²⁴ Particuliere reders zoals Jan Smit Czn ontbeerden deze steun en mede hierdoor hadden zij het moeilijker dan de grote stoomvaartrederijen.

In Frankrijk werden tussen 1897 en 1902 met overheidssteun ruim 200 grote stalen zeilschepen gebouwd. Hoe groter het schip, hoe hoger de subsidie. Bovendien kregen de reders nog een subsidie over het aantal afgelegde mijlen van hun schepen.²⁵ In Engeland was in 1900 het aantal ijzeren en stalen vier-mast barken groter dan dat van Duitsland en Frankrijk samen, maar er werden vanaf 1897 bijna geen nieuwe grote stalen zeilschepen meer gebouwd.²⁶ Net als in Nederland profiteerden stoomvaartmaatschappijen van een voorkeursbehandeling.²⁷

De Duitse rederij van Laeisz uit Hamburg was in staat om met een aantal grote stalen barken met diverse onderbrekingen tot aan het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog een lijndienst tussen Duitsland en de diverse nitraathavens aan de westkust van Zuid-Amerika te onderhouden. Laeisz kon dit volhouden door de schepen continue te optimaliseren. De tuigage en de zeilen werden makkelijker te bedienen gemaakt waardoor het aantal bemanningsleden en daarmee de kosten zo laag mogelijk werden gehouden. Bovendien werd de tijd benodigd voor het laden en lossen, met name langs de Chileense kust, zo veel mogelijk beperkt.²⁸

Naamloze vennootschappen

De 'Insulinde' was een naamloze vennootschap maar was niet in staat gebleken om de moeilijke beginjaren te overleven. Echter, ondanks dit, was het tijdperk van de partenrederij als ondernemingsvorm voorbij. Naamloze vennootschappen maakten schaalvergroting en continuïteit mogelijk. Betrouwbaarheid en snelheid werden het nieuwe adagium.

Continuïteit werd mogelijk doordat de vennootschap - in tegenstelling tot de partenrederij - kon afschrijven en reserveren. Hierdoor werd de mogelijkheid geschapen meerdere schepen tegelijkertijd in de vaart te hebben en te houden. Bovendien hadden de vennootschappen als voordeel dat de aansprakelijkheid en de commerciële risico's werden beperkt.

De betrouwbaarheid en de snelheid van de schepen kon worden verhoogd doordat de stoommachines zich steeds verder ontwikkelden. De toegepaste stoomdrukken werden hoger en de compound machine werd vervangen door de triple-expansie machine. De 'Lloyd' bijvoorbeeld introduceerde dit type in 1885.²⁹ De machines werden efficiënter, ze hadden voor hetzelfde vermogen minder kolen nodig, of ze konden bij een gelijk kolenverbruik een hogere snelheid bereiken. Hierdoor, maar ook omdat er steeds meer bunkerstations beschikbaar kwamen, werd

²² Hoyneck van Papendrecht, *De Zeilvloot van Willem Ruys Jan Danielszoon*, 81.

²³ Brugmans, *Tachtig jaren varen met de Nederland*, 20.

²⁴ Leeman, *Van Barkschip tot 'Willem Ruys'*, 129.

²⁵ Basil Greenhill, 'The Iron and Steel Sailing Ship' in: Robert Gardiner ed., and Basil Greenhill, consultant ed., *Sail's Last Century. The Merchant Sailing Ship 1830-1930* (London 1993) 93.

²⁶ Ibidem, 92-93.

²⁷ Gaastra, *Vragen over de koopvaardij*, 13.

²⁸ Hans Georg Prager, *Reederei F. Laeisz. From Sailing Ships to Container Shipping* (Hamburg 2004) 57-58; de schepen van de Flying P-Line - zoals ze werden genoemd omdat alle namen van de schepen met de letter 'P' begonnen - waren beroemd om hun betrouwbaarheid van aankomst- en vertrektijden. Ze spraken en spreken tot de verbeelding, er bestaan er nog vier, drie als museumschip en een als schoolschip varende onder Russische vlag (Peter Klingbeil, *Die Flying P-Liner. Die Segelschiffe der Reederei F. Laeisz* (Bremerhaven 2000) 115).

²⁹ Leeman, *Van Barkschip tot 'Willem Ruys'*, 121.

de hoeveelheid kolen die meegenomen moest worden steeds minder, waardoor bij dezelfde scheepsafmetingen meer lading meegenomen kon worden.³⁰ Interessant is dat het zeilschip meer en meer afhankelijk werd van het vervoer van kolen naar de Oost en omgekeerd dat het stoomschip afhankelijk was van deze goedkope transportmogelijkheid. Het bestaan van het zeilschip werd erdoor gerekt.³¹

Na de opening van het Suezkanaal in 1869 werd de afstand tussen de bunkerstations voor steenkool sterk gereduceerd, dit betekende mede een nieuwe stimulans voor de stoomvaart. De zeilvaart kon alleen nog overleven door het vervoeren van goedkope, volumineuze ladingen zoals wol, nitraat, graan, steenkool en verpakte olie.³²

Echter, de ontwikkeling van het zeilschip ging ook door. Tuigage en zeilen werden eenvoudiger en er kwamen steeds meer hulpmiddelen voor het bedienen ervan beschikbaar. Hierdoor was er minder bemanning nodig wat een kostenverlaging tot gevolg had. Bovendien maakte het meteorologisch onderzoek een grote ontwikkeling door. Zeilschepen konden een route kiezen die de meeste kans op een goede wind bood.³³

Tevergeefs gebundelde krachten

In het jaar dat de *Smit* in de vaart kwam - 1885 - 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 en de toestand van de zeilvloot te verbeteren. Jan Smit Czn had op dat moment nog vier grote houten fregatten in de vaart, werd een prominent lid en nam zitting in het bestuur.³⁴ Uiteraard deed hij dit omdat hij de doelstelling van de vereniging een warm hart toedroeg. Hij vergaderde regelmatig met zijn medebestuurders die allemaal positief waren en bleven voor de zeilvaart.³⁵ De crisis werd voor de zeilvaart nog verergerd omdat steeds meer lading door de stoomvaart werd overgenomen. De activiteiten van de Vereeniging waren gericht op het verbeteren - vergroten - van het goederenvervoer door het zeilschip en de verhoging van de vrachtprijzen. Een van de initiatieven die de Vereeniging ontplooidde was het opstellen van verzoekschriften aan het ministerie van Koloniën. Ze gingen met name over de verhouding tussen de hoeveelheden koffie die met stoom- en zeilschepen vanuit Indië werden verscheept, een verhouding die volgens de Vereeniging in het nadeel van het zeilschip uitviel. Bovendien werden de vrachttarieven die voor het vervoer met zeilschepen werden betaald te

³⁰ De laatste reis van het stoomschip *Smit* ging in 1897 naar Wladiwostok 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*)

³¹ Gaastra, *Vragen over de koopvaardij*, 9.

³² Gerald S. Graham, 'The Ascendancy of the Sailing Ship 1850-85' *The Economic History Review*, 9:1 (1956) 82, 86.

³³ In Nederland hield het in 1854 opgerichte Koninklijk Nederlandsch Meteorologisch Instituut - KNMI - zich hiermee bezig. Op veel schepen werden waarnemingen gedaan die in journalen werden opgetekend en die na terugkomst voor onderzoek en statistische analyse aan het KNMI ter beschikking werden gesteld. Kapitein P. Helle van Jan Smit Czn's fregat *Johanna* (2) ontving in 1901 een getuigschrift 'als erkenning van de door hem gehouden 2 zeer goede journalen gedurende zijne reizen van Nederland naar Java (en) Amerika en terug'; particulier archief familie Smit.

³⁴ Petra Vermeulen, 'Pleidooi voor de zeilvaart. Een vereniging van reders van zeilschepen aan het einde van de negentiende eeuw' *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, 12:2 (1993) 142-145.

³⁵ Net als Jan Smit Czn, was ook de voorzitter van de Vereeniging, de bekende Amsterdamse reder A. Hendrichs, zowel in de zeilvaart als in stoomvaart geïnteresseerd. In 1883 was hij directeur geworden van de Stoomvaart Maatschappij Insulinde. Zijn ervaringen met de stoomvaart waren net als die van Jan Smit Czn niet positief, de Maatschappij Insulinde liquideerde in 1886.

laag bevonden in verhouding met de tarieven die voor de stoomschepen werden betaald. Het verzoekschrift gaf duidelijk aan dat de ‘Hooge Regeering’ de stoomvaart beschermde ten koste en ten laste van de zeilvaart, ‘de bescherming van de eene, ten laste van de andere’.³⁶ In 1886 en 1887 werden drie bijna gelijke verzoekschriften ingediend, echter er kwam geen positieve reactie.³⁷ Ook andere initiatieven waren niet succesvol. De Vereniging leidde vanaf 1896 een slapend bestaan en werd in 1903 ontbonden.³⁸

Jan Smit Czn’s zeilschepen

In tegenstelling tot zijn eigen stoomschip en de particuliere stoomschepen waarin Jan Smit Czn parten had, was het met de vier zeilschepen die hij tussen 1885 en 1889 in de vaart had beter gesteld. De *Cornelia* en de *Johanna* (1) werden in 1888 en 1889 verkocht, het gerealiseerde gemiddelde rendement per jaar bedroeg 2,2%, respectievelijk 0,6%. De *Graafstroom* (3) en de *Gebroeders Smit* waren in 1889 nog in de vaart en hadden ruim 50%, respectievelijk 25% van de investering - vrij in zee - terugverdiend. Het teleurstellende resultaat van met name de *Gebroeders Smit* werd echter voor een groot deel veroorzaakt door een schade die in de Verenigde Staten gerepareerd moest worden en die maar ten dele was verzekerd.³⁹ Het slechte resultaat was dus niet alleen aan de slechte marktsituatie te wijten.

De gemiddelde rendementen per jaar van de zeilschepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was en die waarvan hij alleen parten had, varieerden sterk - zie de tabellen 2.2 en 2.3. Om het verloop van deze rendementen te kunnen evalueren is het rekenkundig gemiddelde van deze rendementen uitgerekend. Telkens wanneer in een bepaald jaar een schip of bepaalde parten niet meer in zijn administratie voorkwamen, zijn de gemiddelde rendementen per jaar, ook van dit laatste part of parten, bij elkaar opgeteld en gedeeld door het totaal aantal schepen, of in formulevorm:

$$\text{rekenkundig gemiddelde} = \frac{R_{t,g}(\text{schip 1}) + R_{t,g}(\text{schip 2}) + \dots + R_{t,g}(\text{schip n})}{n}$$

Vervolgens is in grafiek 3.1 dit rekenkundig gemiddelde telkens weergegeven in het jaar wanneer het part, of de parten, niet langer voorkwamen in zijn administratie. Overigens kan dit ook niet anders, aangezien in dat jaar ook pas het gemiddelde rendement per jaar van het desbetreffende schip berekend kan worden. Dus naarmate de eeuw vorderde werden er steeds meer schepen en gemiddelde rendementen per jaar in de berekening gebruikt. Voor de zeilschepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was, is n gelijk aan 12, voor de zeilschepen waarin hij alleen parten had is n gelijk aan 25. Duidelijker nog dan uit de individuele punten in de grafiek, blijkt uit de trendlijn van deze rekenkundige gemiddelden, dat naarmate de eeuw vorderde er een duidelijke daling te zien is. Deze daling is zowel geldig voor de schepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was, als die waarvan hij alleen parten in zijn bezit had.

In de grafiek vallen twee dingen op. Allereerst dat de rendementen van de schepen onder zijn

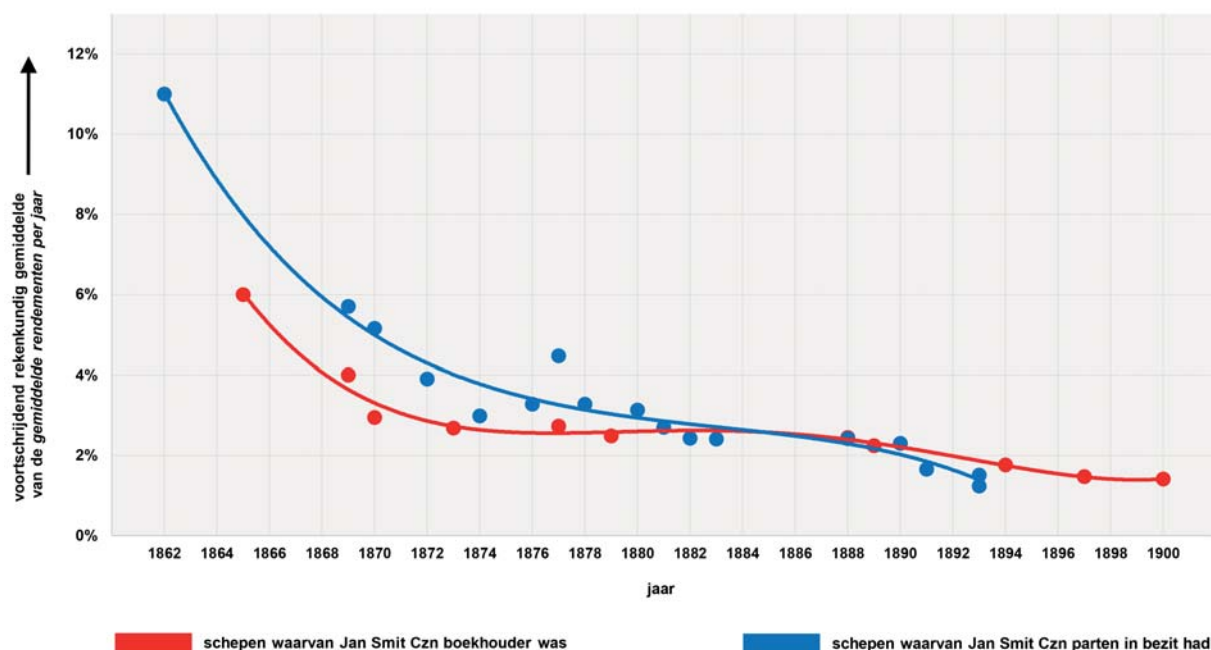
³⁶ Vermeulen, ‘Pleidooi voor de zeilvaart’, 146.

³⁷ Ibidem.

³⁸ Ibidem, 155.

³⁹ Particulier archief familie Smit, rederijrekening *Gebroeders Smit*.

Grafiek 3.1 Voortschrijdend rekenkundig gemiddelde van de *gemiddelde rendementen per jaar* van de zeilschepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was en de zeilschepen waarvan hij parten in zijn bezit had - steeds berekend en weergegeven in het laatste jaar waarin het part, of de parten, in zijn administratie waren opgenomen.



- In sommige jaren werden meerdere schepen voor het laatst in de administratie van Jan Smit Czn opgenomen, in dat geval zijn de betreffende schepen in dat jaar gecombineerd.
- Het aantal in de berekening meegenomen zeilschepen bedraagt 12 voor de schepen onder het boekhouderschap van Jan Smit Czn en 25 voor de zeilschepen waarin hij alleen parten bezat (de *Adriana* is niet meegenomen in de berekening).
- Zie ook tabel 1.2 met de algemene gegevens van de schepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was en tabel 2.2 met de financiële rendementen van deze schepen.
- Zie ook bijlage I met de algemene gegevens van de schepen waarvan Jan Smit Czn parten in zijn bezit had en tabel 2.3 met de financiële rendementen van de hiervoor in aanmerking komende schepen.

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

boekhouderschap gematigder waren dan die waarin hij alleen parten had. Het tweede dat opvalt is dat het rekenkundige gemiddelde van beide soorten schepen - boekhouder en parten - per jaar steeds minder daalde, totdat ze, na ongeveer 1884, allebei in dezelfde orde van grootte waren. In de jaren erna nam het gemiddelde van de schepen waarvan Jan Smit Czn alleen parten had iets meer af, het verschil met de schepen waarvan hij boekhouder was, bleef echter erg klein.

Het voorgaande komt overeen met de algemene trend die zichtbaar is in de weinig voorhanden zijnde literatuur met betrekking tot de laat-negentiende-eeuwse zeilvaart. Twee schepen onder het boekhouderschap van Goedkoop uit Amsterdam en die in 1881 en 1883 werden verkocht, realiseerden niet meer dan een gemiddeld rendement per jaar van 2,2% en 1,85%.⁴⁰ De zes zeilschepen onder het boekhouderschap van de eveneens in Amsterdam gevestigde firma Van Eeghen & Co en die in de periode tussen 1869 en 1885 uit de vaart gingen, realiseerden tussen

⁴⁰ Westermann, *Kagen, Clippers, Werven en Motoren*, 126, 141.

de 2,9% en -2,1%.⁴¹ Vermeulen komt voor de bark *Baarn* van W.H. Meursing uit op 3,7%.⁴²

Uiteraard is het zo dat het voorgaande betrekking heeft op percentages, niet op absolute bedragen. Wanneer hier voor dezelfde schepen van Jan Smit Czn naar wordt gekeken, dan is het beeld juist omgekeerd. De parten realiseerden totaal 8,8%, de schepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was -2,9%, zie tabel 3.1. De belangrijkste reden hiervoor was uiteraard het zeer slechte resultaat van zijn twee laatste houten fregatten, de *Gebroeders Smit* en de *Graafstroom* (3). Hij leed op deze schepen een verlies van *f* 139.180, respectievelijk *f* 72.610. Een bedrag dat bijna gelijk was aan de bedragen die hij totaal had geïnvesteerd in de 25 schepen waarvan hij alleen parten had.

Tabel 3.1 Totaal rendementen van de zeilschepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was en de zeilschepen waarvan hij alleen parten in zijn bezit had.

boekhouder/ partenhouder	aantal schepen	totaal investering I_t	totaal saldo of totaal resultaat $S_t = Res_t = O_t - U_t$ $S_t = Res_t = UD_t - B_t$	totaal winst W_t	rendement totaal $W_t/I_t \times 100\%$
boekhouder	12	<i>f</i> 1.307.250	<i>f</i> 1.269.277	<i>f</i> -37.973	-2,9%
partenhouder	25	<i>f</i> 221.725	<i>f</i> 241.130	<i>f</i> 19.405	8,8%
totaal	37	<i>f</i> 1.528.975	<i>f</i> 1.510.407	<i>f</i> -18.568	-1,2%

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

In de grafieken 3.2 en 3.3 zijn de absolute bedragen - cumulatieve investering, cumulatief totaal saldo of resultaat en cumulatieve winst - voor zowel de schepen waarvan hij boekhouder was, als die waarin hij alleen parten in zijn bezit had, weergegeven. Tot ongeveer 1896 waren voor beide soorten parten de cumulatieve uitdelingen groter dan de geïnvesteerde bedragen, daarna werd het cumulatieve resultaat van de schepen waarvan hij boekhouder was negatief.

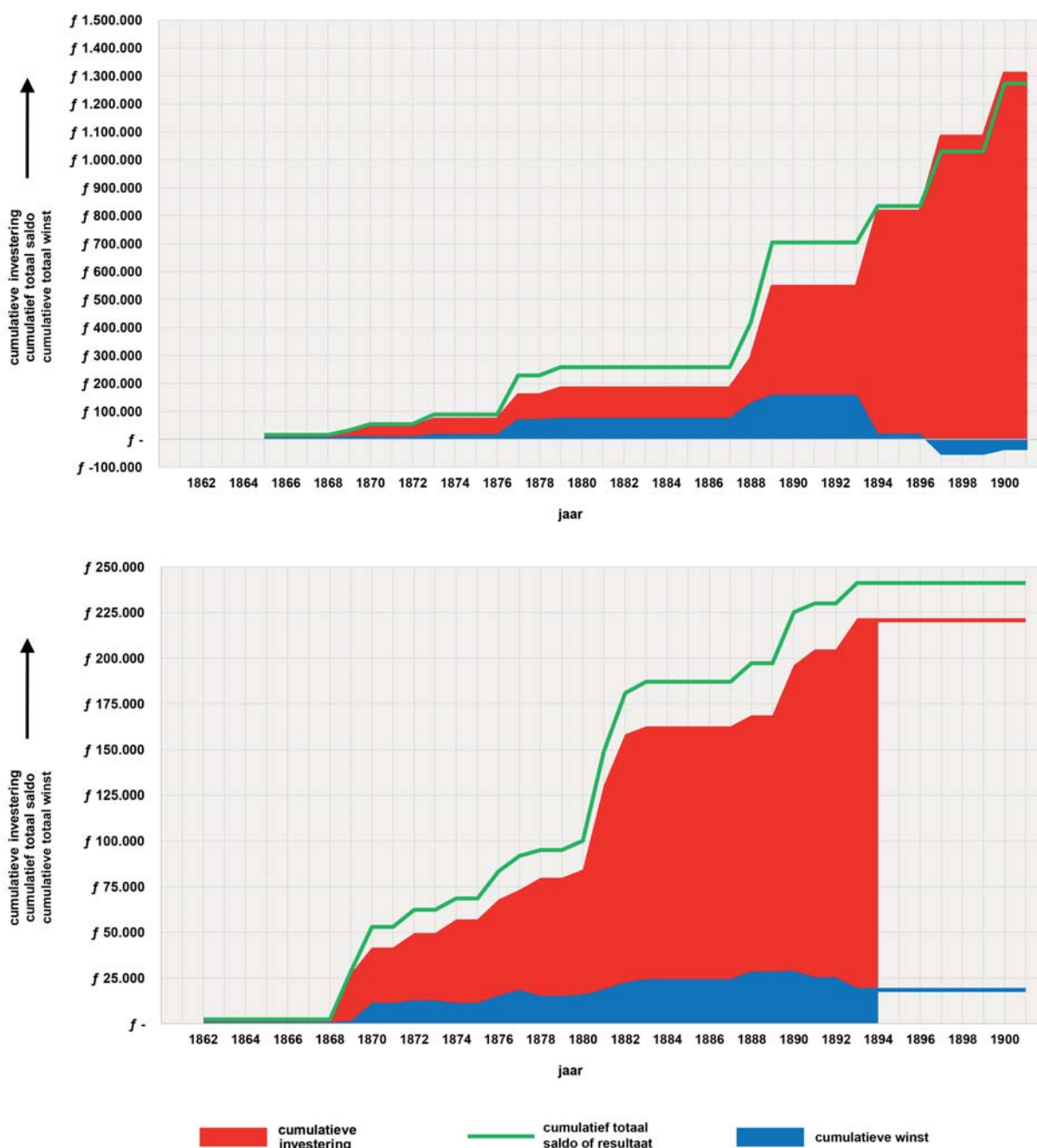
Jan Smit Czn besloot in 1889 een stalen zeilschip voor eigen rekening te bouwen en in de vaart te brengen. De resultaten die hij tot dat jaar had behaald in de zeilvaart waren niet ruim, maar ook niet negatief. Pas in 1896 werden - na de verkoop van de *Gebroeders Smit* en de *Graafstroom* (3) - de resultaten van de schepen onder zijn boekhouderschap negatief.

Zoals hierboven aangegeven, was het tijdperk van de partenrederij voorbij. In 1899 bracht Jan Smit Czn zijn scheepsbouwactiviteiten wél onder in een naamloze vennootschap. Hij exploiteerde op dat moment nog een schip, dat het jaar daarop werd verkocht. Het blijft gissen of hij ook voor zijn rederij-activiteiten een vennootschap zou hebben opgericht. Gezien zijn ondernemerschap mag dit wel worden aangenomen. Overigens kwamen beide ondernemingsvormen naast elkaar voor. Jan Smit Czn bezat parten in de stoomschepen van de NASM, het waren dus partenredrijen, maar de schepen werden tegen vaste bedragen gehuurd door de NASM, een naamloze vennootschap. Dit betekende dat het part meer het karakter kreeg van een investering met een vaste jaarlijkse uitkering. Dit had echter meer te maken met het gebrek aan liquiditeit bij de NASM, dan aan een voorkeur voor deze constructie.

⁴¹ Rogge, *Het Handelshuis Van Eeghen*, 297. Overigens lijkt het erop dat Rogge de bijbetalingen bij de investeringen heeft opgeteld, waardoor de genoemde gemiddelde rendementen per jaar, afhankelijk van het aantal jaren dat het part/de parten in bezit was/waren, lager uitvallen.

⁴² Vermeulen, *Het rederijbedrijf van de gebroeders Meursing*, 122.

Grafieken 3.2 en 3.3 Cumulatieve investering, cumulatief totaal saldo of resultaat en cumulatieve totaal winst, van de schepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was (boven) en die waarvan hij parten in zijn bezit had (onder).



- In sommige jaren waren meerdere schepen voor het laatst in de administratie van Jan Smit Czn opgenomen, in dat geval zijn de betreffende schepen in dat jaar gecombineerd.
- Het aantal in de berekening meegenomen zeilschepen bedraagt 12 voor de schepen onder het boekhouderschap van Jan Smit Czn en 25 voor de zeilschepen waarin hij alleen parten bezat.
- Zie ook tabel 1.2 met de algemene gegevens van de schepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was en tabel 2.2 met de financiële rendementen van deze schepen.
- Zie ook bijlage I met de algemene gegevens van de schepen waarvan Jan Smit Czn parten in zijn bezit had en tabel 2.3 met de financiële rendementen van de hiervoor in aanmerking komende schepen.

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

Conclusie

Niet alleen de rendementen van de zeilschepen waarin Jan Smit Czn had geïnvesteerd - zowel als boekhouder als die waarin hij alleen parten had - vertoonden een dalende lijn, het was een algemene trend. Het leek erop dat de stoomvaart meer kansen bood. Echter, Jan Smit Czn's initiatief om een eigen stoomschip te bouwen en te exploiteren kwam jammer genoeg op het verkeerde moment. Het kwam in de vaart toen er een crisis was uitgebroken. Los hiervan was het ook zo dat de beginnende stoomvaart een andere benadering noodzakelijk maakte. De structuur van de rederijen veranderde, naamloze vennootschappen kwamen in de plaats van partenrederijen. Dit betekende dat niet alleen de financiering, maar ook dat de bedrijfsvoering moest worden aangepast. Echter, dat dit ook geen zekerheid op succes bood, laat de casus van de in 1881 opgerichte naamloze vennootschap Stoomvaart Maatschappij Insulinde zien. Vijf jaar na de oprichting, werd de 'Insulinde' al geliquideerd, met grote verliezen voor de aandeelhouders tot gevolg. Dit was in tegenstelling tot twee andere stoomvaartmaatschappijen die op Indië waren gericht, de 'Nederland' en de 'Lloyd'. Zij overleefden mede omdat ze financieel sterker waren en omdat ze ondersteund werden door de regering.

De pogingen van een aantal zeilschipreders, waaronder Jan Smit Czn, om via een vereniging aandacht te vragen voor hun positie en om veranderingen te bewerkstelligen, waren niet succesvol. De regering was niet genegen om ten gunste van de zeilvaart - ondanks drie verzoekschriften - zowel de hoeveelheid lading als de hiervoor te betalen tarieven aan te passen. Het was wellicht ook wat naïef van deze lobbyclub avant la lettre om ervan uit te gaan dat de regering aan hun verzoeken tegemoet zou komen. In 1885 waren de voordelen van de stoomvaart al zo evident - betrouwbaarheid, snelheid en kwaliteit - dat de ontwikkelingen niet meer waren te stoppen. Sterker nog, de stoomvaart werd ondersteund met lading, post en tarieven. Aan het eind van de negentiende eeuw werd alleen in Frankrijk steun verleend aan de zeilvaart. In Engeland werd, net als in Nederland, de stoomvaart ondersteund. In Duitsland was het aan het ondernemerschap van enkelen te danken dat de zeilvaart onder Duitse vlag zich zo lang staande kon houden.

Hoewel Jan Smit Czn geïnteresseerd was in de stoomvaart, liet hij het verleden niet los. Bij het in de vaart komen van de *Smit*, had hij ook nog vier houten zeilschepen in de vaart. In de jaren die volgden waren de resultaten hiervan niet groot, maar ze brachten toch geld op. Dit deed hem dan ook besluiten nog een groot stalen zeilschip te bouwen en in de vaart te brengen. Wellicht was zijn beslissing anders geweest als hij geweten had dat het uiteindelijke rendement van de *Gebroeders Smit* en de *Graafstroom* (3) zo slecht zou zijn.

Conclusie

Jan Smit Czn was een particuliere reder, die op veel gebieden aan het maritieme leven van zijn tijd deelnam. Hij was een echte ondernemer en trachtte op allerlei manieren met de schepen onder zijn boekhouderschap geld te verdienen. Ten tijde van de beurtlijst bijvoorbeeld stuurde hij de *Johanna Christina* op een avontuurreis naar de Oost. Later ging het schip naar Australië, Chili en terug naar Australië, voor het naar Nederland zeilde. Hij liet het schip dus niet werkeloos wachten totdat het weer aan de beurt was. Om zijn schepen geladen te krijgen kocht hij voor de uit- en thuisreizen regelmatig voor eigen rekening steenkool en rijst in.

Het zwaartepunt van Jan Smit Czn's activiteiten lag in de tweede helft van de negentiende eeuw en hij werd geconfronteerd met een aantal uitdagingen die kenmerkend waren voor deze periode. Hoewel zijn fortuin en status waren gebaseerd op de zeilvaart, volgde hij ook de ontwikkelingen van de beginnende stoomvaart met grote interesse, zijn initiatieven en investeringen erin waren hiervan het bewijs. Naarmate de eeuw vorderde namen de rendementen van de zeilschepen waarvan hij boekhouder was, of waarvan hij alleen parten in zijn bezit had, af. Dit in tegenstelling tot zijn eerste investeringen in de stoomvaart, een drietal stoomschepen van de NASM, de latere HAL. De uitdelingen van deze parten waren niet alleen hoger dan hij gewend was, maar ook regelmatig. Hij breidde zijn belangen in de stoomvaart dan ook uit en besloot in 1882 een eigen stoomschip te bouwen en te exploiteren. De *Smit* voldeed in technisch opzicht goed, maar hij verdiende er geen geld mee. In het jaar voorafgaand dat het schip in de vaart kwam, was de suikercrisis uitgebroken waardoor niet alleen de hoeveelheden lading, maar ook de tarieven, sterk terugliepen. De *Smit* keerde pas na zo'n vier jaar 20% van het geïnvesteerde bedrag uit. Het zal een hele teleurstelling voor hem geweest zijn, echter, deze ervaring stond niet op zichzelf. De resultaten van de parten die hij in bezit had van twee andere voor particuliere reders varende stoomschepen, waren ook teleurstellend. Ze hadden in zes, respectievelijk acht jaar, niet meer dan zo'n 30% van de investering uitgedeeld.

De introductie van staal maakte het bouwen van aanmerkelijk grotere zeilschepen mogelijk en zorgde daarmee voor een kleine vertraging in de teruggang van de zeilvaart. Ondanks zijn initiatieven in de stoomvaart besloot Jan Smit Czn in 1889 voor eigen rekening nog een stalen zeilschip te bouwen en te exploiteren. De *Johanna* (2) ging in 1891 naar zee. Toen hij zijn besluit nam, waren de behaalde rendementen van zijn laatste zeilschepen, hoewel marginaal, niet negatief. Dit was de hoofdreden dat hij toch nog een groot zeilschip bouwde: rendement, geld verdienen. De praktijk van dat moment gaf echter aan dat schaalvergroting de juiste reactie was om te overleven. Dit vereiste een totaal andere benadering. De hogere investeringen die hiervoor benodigd 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 bovendien de aansprakelijkheden beperkten. En, door alle schepen in een vennootschap onder te brengen, kon ook wanneer het ene schip een lager resultaat genereerde dan het andere, het commerciële risico afgedekt worden. Het maakte het wel noodzakelijk een grotere en meer ter zake kundige walorganisatie op te zetten. Desalniettemin gaf dit ook geen zekerheid voor succes. Het korte bestaan van de Stoomvaart Maatschappij Insulinde is hier het sprekende voorbeeld van. Echter, de steun van de overheid aan de beginnende stoomvaart moet

hierbij niet worden onderschat. De bedragen die hiermee waren gemoeid behoefden niet groot te zijn, maar zij konden wel het verschil maken tussen overleven en ten onder gaan.

De gedetailleerde gegevens die beschikbaar zijn in de rederijrekeningen van de diverse zeilschepen onder het boekhouderschap Jan Smit Czn en zijn privé-administratie met betrekking tot de parten die hij in zijn bezit had, maakten het mogelijk om de rendementen van een groot aantal zeilschepen te berekenen. Als basis hiervoor werden de gebruikte begrippen en formules eenduidig gedefinieerd. De berekende rendementen gaven over de opeenvolgende jaren een duidelijke daling te zien, een beeld dat overeenkomt met de rendementen zoals die in de literatuur zijn te vinden.

In 1890 kwam Jan Smit Czn's laatste zeilschip in de vaart en werd hij 65 jaar. Aan het eind van de eeuw veranderde zijn werf wél van een firma in een naamloze vennootschap. Echter, het is aannemelijk dat gezien zijn leeftijd en het feit dat zijn zoons meer in het bouwen, dan in het exploiteren, van schepen waren geïnteresseerd, de rederijactiviteiten niet werden gecontinueerd nadat de *Johanna* (2) in 1900 werd verkocht. Het gemiddelde rendement per jaar van het schip was 0,7%, een percentage dat niet zozeer door de exploitatie werd veroorzaakt, als wel door de hoge verkoopprijs.

Jan Smit Czn was een exponent van de neergang van de Nederlandse zeilvaart. Maar hij voldeed niet aan het negatieve beeld van een reder die alleen op de NHM was gericht en er ook te veel van afhankelijk was. Wanneer het hem op de korte termijn uitkwam maakte hij gebruik van de mogelijkheden die de NHM bood, maar indien deze mogelijkheden er niet waren trok hij zijn eigen plan en zorgde ervoor dat hij de laadruimte van zijn schepen op een andere manier te gelde maakte. Ook op de langere termijn gericht ontplooidde hij initiatieven, zijn lidmaatschap van de 'Vereeniging van Nederlandsche Reeders van zeilschepen' en het bouwen en exploiteren van een eigen stoomschip kunnen in dit licht worden gezien.

De casus van Jan Smit Czn is een waardevolle aanvulling op het debat over de vermeende afhankelijkheid van de Nederlandse reders van de NHM. Onderbouwd met financiële gegevens laten zijn activiteiten zien dat na het langzaam maar zeker wegvallen van de steun van de NHM, hij bleef proberen zeilschepen met winst te exploiteren. Dat dit niet lukte kan niet aan de NHM worden verweten, maar meer aan de internationale ontwikkelingen. Zijn energieke ondernemerschap ondersteunt de visies van Broeze en Gaastra. Individueel ondernemerschap zal altijd proberen initiatieven te ontplooiën om winst te behalen.

Jan Smit Czn bleef in steeds moeilijker vaarwater en met continue wisselende winden zijn eigen koers varen. Echter, vooruitgang is niet te stoppen en zijn zeilschepen werden onomkeerbaar van de oceanen verdreven. Zijn laatste zeilschip meerde hij in 1900 voorgoed af, het werd twaalf jaar later gevolgd door het laatste grote zeilschip onder Nederlandse vlag.

- Bijlage I** **Tabel van de schepen waarvan Jan Smit Czn parten in zijn bezit had**
- Bijlage II** **Schematisch overzicht van de bestemming van de uitdelingen en bijbetalingen van de exploitatie van het fregat *Johanna* (1).**
- Bijlage III** **Financiële historie van het fregat *Cornelia*:**
- algemene gegevens
 - samenvatting van de rederijrekening
 - bestemming uitdelingen en bijbetalingen
 - samenvatting financiële historie
 - totaal overzicht en rendement
 - verdeling en mutaties van de parten
- Bijlage IV** **Financiële historie van het fregat *Johanna* (1):**
- algemene gegevens
 - samenvatting van de rederijrekening
 - bestemming uitdelingen en bijbetalingen
 - samenvatting financiële historie
 - totaal overzicht en rendement
- Bijlage V** **Financiële historie van het fregat *Gebroeders Smit*:**
- algemene gegevens
 - samenvatting van de rederijrekening
 - bestemming uitdelingen en bijbetalingen
 - samenvatting financiële historie
 - totaal overzicht en rendement
- Bijlage VI** **Financiële historie van het fregat *Graafstroom* (3):**
- algemene gegevens
 - samenvatting van de rederijrekening
 - bestemming uitdelingen en bijbetalingen
 - samenvatting financiële historie
 - totaal overzicht en rendement
- Bijlage VII** **Financiële historie van het fregat *Johanna* (2):**
- algemene gegevens
 - samenvatting van de rederijrekening
 - bestemming uitdelingen en bijbetalingen
 - samenvatting financiële historie
 - totaal overzicht en rendement
- Bijlage VIII** **Financiële historie van het stoomschip *Smit*:**
- algemene gegevens
 - samenvatting van de rederijrekening
 - bestemming uitdelingen en bijbetalingen
 - samenvatting financiële historie
 - totaal overzicht en rendement

Bijlage I Tabel van de schepen waarvan Jan Smit Czn parten in zijn bezit had.

(1)

naam	type	grootte [ton]	in bezit		jaar	part/ parten	werf	boekhouder
			van	tot				
<i>A.R. Falck</i>	bark	651	1858	1861	4	2/40	Cornelis Smit, Alblasserdam	Boissevain & Co, Amsterdam
<i>Abel Tasman</i>	bark	735	1858	1864	7	3/64	Johannes Jonker, Kinderdijk	P. Varkevisser & Zn, Rotterdam
<i>Adriana *</i>	fregat	1.804	1891	1907	17	21/46	Jan Smit Czn, Alblasserdam	Jan Ulrich Smit, Alblasserdam
<i>Adriana Petronella</i>	bark	658	1858	1868	11	1/70	Gebr. B. Pot, Elshout	P. Varkevisser & Zn, Rotterdam
<i>Alblasserdam (1) - zeil</i>	bark	703	1858	1871	14	1/66	Gebr. B. Pot, Elshout	Jan Vroege, Alblasserdam
<i>Alblasserwaard</i>	bark	738	1858	1872	15	1/40	Cornelis Smit, Alblasserdam	F.H. von Lindern, Alblasserdam
<i>Alice *</i>	fregat	1.333	1887	1889	3	4/40	F.H. von Lindern, Alblasserdam	Von Lindern & Van Vessem, Rotterdam
<i>Alice *</i>	fregat	1.333	1889	1893	5	4/40	F.H. von Lindern, Alblasserdam	C.M. van Vessem, Rotterdam
<i>Almonde</i>	bark	556	1858	1868	11	2/64	Jan van Duijvendijk, Lekkerkerk	Pistorius & Bicker Caarten, Rotterdam
<i>Amstel</i>	bark	752	1858	1860	3	1/32	Cornelis Smit, Alblasserdam	Boissevain & Kooy, Amsterdam
<i>Anna & Justina</i>	bark	460	1858	1859	2	1/16	Amsterdam	Groen & Bos, Amsterdam
<i>Anna *</i>	bark	1.116	1874	1879	6	1/20	Medford, Engeland	J.H. van Santen, Krimpen ad Lek
<i>Australia</i>	bark	608	1858	1859	2	1/32	J. Otto, Krimpen ad IJssel	Hoogerwerff & Chabot, Rotterdam
<i>Baron van P. van Roozendaal (1) *</i>	bark	756	1858	1870	13	1/40	F.H. von Lindern, Alblasserdam	Huijgens & Hardenberg, 's Gravenhage
<i>Baron van P. van Roozendaal (2) *</i>	bark	1.516	1868	1891	24	1/80	Meursing & Huijgens, Amsterdam	Huijgens & Hardenberg, 's Gravenhage
<i>Bastiaan Pot *</i>	bark	746	1862	1876	15	1/32	Gebr. B. Pot, Elshout	J.H. van Santen, Krimpen ad Lek
	bark	746	1876	1881	6	1/32		P. van de Hoog, Krimpen ad Lek
<i>Batavier</i>	bark	628	1858	1863	6	1/20	Cornelis Smit, Alblasserdam	Gebr. Hendrichs & Co, Amsterdam
<i>Bijenkorf</i>	bark	722	1858	1859	2	1/7	Rotterdam	C. Smit, Alblasserdam
<i>Borneo</i>	bark	617	1858	1860	3	1/28	Cornelis Smit, Zierikzee/Alblasserdam	Hoogerwerff & Chabot, Rotterdam
<i>Brederode</i>	bark	589	1858	1867	10	2/60	Cornelis van Duijvendijk, H.I. Ambacht	Pistorius & Bicker Caarten, Rotterdam
<i>Brouwershaven</i>	bark	599	1858	1860	3	3/48	Cornelis Smit, Zierikzee/Alblasserdam	Minderop & Van Heel, Rotterdam
<i>Cadsandria</i>	bark	740	1858	1868	11	1/16	W.C. Hoogendijk, Capelle ad IJssel	-
<i>Catharina Maria (van Overzee 1) *</i>	bark	638	1858	1872	15	1/32	Cornelis Smit, Zierikzee/Alblasserdam	Van Overzee & Co, Rotterdam
<i>Catharina Maria (van Overzee 2) *</i>	bark	753	1872	1876	5	1/10	Cornelis Smit, Zierikzee/Alblasserdam	Van Overzee & Co, Rotterdam
<i>Catharina Maria (van Santen) *</i>	bark	659	1858	1862	5	1/32	Gebr. B. Pot, Elshout	J.H. van Santen, Krimpen ad Lek
<i>Columbine</i>	bark	548	1858	1861	4	2/32	Cornelis Smit, Alblasserdam	E. Serruys, Rotterdam
<i>Copernicus</i>	bark	742	1858	1877	20	1/24	Cornelis Smit, Alblasserdam	E. Suermont & Zn & Co, Rotterdam
<i>Cornelis Smit (1)</i>	bark	719	1858	1863	6	1/30	Jan en Kornelis Smit, Kinderdijk	Murk Lels, Alblasserdam
<i>Cornelis Smit (2) *</i>	bark	755	1864	1870	7	1/30	Jan en Kornelis Smit, Krimpen ad Lek	Murk Lels, Alblasserdam
	bark	755	1871	1883	13	1/32		
<i>Davo</i>	bark	492	1858	1861	4	1/75	Jan Pot, Elshout	G.T. Schimmelpenninck & Co, Deventer
<i>Deli (eerder Groen van Prinsterer)</i>	bark	871	1887	1893	7	1/10	Jan Smit Czn, Rotterdam	C.M. van Vessem, Rotterdam
<i>Dorothea Henriëtte</i>	bark	419	1858	1859	2	1/14	Cornelis Smit, Alblasserdam	W. Bunge & Co, Rotterdam
<i>Drie Vrienden</i>	bark	632	1858	1860	3	3/64	Cornelis Smit, Zierikzee/Alblasserdam	J. de Jonge & J.J. Keller, Zierikzee
<i>Duyveland</i>	bark	621	1858	1859	2	3/60	Cornelis Smit, Zierikzee/Alblasserdam	Voorbeijtel en Vroege, Bruinisse
<i>Eersteling</i>	bark	850	1858	1861	4	1/22	Jan en Kornelis Smit, Kinderdijk	Murk Lels, Alblasserdam
<i>Elisabeth Maria *</i>	bark	724	1869	1877	9	1/20	Jan en Kornelis Smit, Kinderdijk	J. van Delft, Delft
<i>Elshout</i>	bark	629	1858	1860	3	2/40	Gebr. B. Pot, Elshout	Van Overzee & Co, Rotterdam
<i>Equator</i>	bark	617	1858	1860	3	1/16	Cornelis Smit, Alblasserdam	Van Overzee & Co, Rotterdam
<i>Eugenie</i>	bark	636	1858	1864	7	3/40	Cornelis Smit, Alblasserdam	Van der Kun & Van Schelle, Rotterdam
<i>Factory</i>	bark	359	1858	1860	3	4/48	Cornelis Smit, Alblasserdam	Minderop & Van Heel, Rotterdam
<i>Ferdinandina Emma</i>	bark	753	1858	1860	3	1/32	Johannes Jonker, Kinderdijk	James Barge, Amsterdam
<i>François</i>	bark	1.050	1885	1891	7	1/10	Meursing & Huijgens, Amsterdam	G. van de Gevel, Rotterdam
<i>Generaal des Stuers</i>	bark	759	1858	1873	16	1/40	Gebr. B. Pot, Elshout	Jan Vroege, Alblasserdam
<i>Gouv.Gen. Duymaer. van Twist</i>	bark	435	1858	1864	7	2/75	Jan Pot, Elshout	G. Schimmelpenninck & Co, Deventer
<i>Groen van Prinsterer (later Deli)</i>	bark	871	1876	1886	11	1/20	Jan Smit Czn, Rotterdam	Voorhoeve & Jelier, Rotterdam
<i>Guurtje & Maria</i>	bark	716	1858	1871	14	3/64	Cornelis en Jan Smit Czn, Papendrecht	P. Varkevisser & Zn, Rotterdam
<i>Hebe *</i>	bark	650	1868	1874	7	1/8	Delfshaven	Van Overzee & Co, Rotterdam
<i>Hendrik Ido Ambacht</i>	bark	756	1858	1872	15	3/60	Cornelis van Duijvendijk, H.I. Ambacht	Pistorius & Bicker Caarten, Rotterdam
<i>Hendrika</i>	bark	752	1858	1872	15	3/20	Cornelis Smit, Alblasserdam	H.J.L. Minderop, Rotterdam
	bark	752	1873	1880	8	4/20		
<i>Hendrina</i>	bark	562	1858	1867	10	1/40	Cornelis Smit, Alblasserdam	J.J. Kam, Delfshaven
<i>Henriëtte</i>	bark	606	1858	1859	2	1/14	Cornelis Smit, Alblasserdam	W. Bunge & Co, Rotterdam
<i>Henriëtte Adriana *</i>	fregat	1.455	1868	1882	15	2/20	Jan Smit Czn, Alblasserdam	E. Suermont & Zn & Co, Rotterdam
<i>Henriëtte Geertuida</i>	bark	338	1858	1861	4	1/64	Amsterdam	J.P. Dudok van Heel, Amsterdam
<i>Henriëtte Gerardina Susanne</i>	bark	575	1858	1872	15	1/34	Delfshaven	Vaesens & Steinhaus, Rotterdam
<i>Hollands Trouw</i>	bark	733	1858	1865	8	1/66	Gebr. B. Pot, Elshout	Jan Vroege, Alblasserdam
<i>Hoop van Capelle</i>	bark	576	1858	1861	4	1/64	P. Bakhuizen & Zn, Capelle ad IJssel	Reuchlin, Moll & Dutilh, Rotterdam
<i>Jacoba</i>	bark	639	1858	1874	17	5/64	Cornelis Smit, Alblasserdam	P. Varkevisser, Scheveningen
<i>Jacoba Cornelia</i>	bark	492	1858	1867	10	1/31	Delfshaven	Vaesens & Steinhaus, Rotterdam
	bark	492	1868	1871	4	2/31	Delfshaven	
<i>Jacobus</i>	bark	294	1858	1860	3	1/16	Delfshaven	E. Serruys, Rotterdam
<i>Java</i>	bark	625	1858	1861	4	2/32	Cornelis Smit, Alblasserdam	Boissevain & Kooy, Amsterdam
<i>Joan</i>	bark	688	1858	1858	1	3/60	Gebr. B. Pot, Elshout	Van Overzee & Co, Rotterdam
<i>Joan Melchior Kemper</i>	bark	423	1858	1864	7	2/40	Cornelis en Jan Smit Czn, Papendrecht	Boissevain & Co, Amsterdam
<i>Johan Martin</i>	bark	192	1858	1860	3	1/16	Cornelis Smit, Zierikzee/Alblasserdam	J.J. Keller, Zierikzee
<i>Johanna Maria</i>	bark	474	1858	1868	11	2/32	Jan Smit Czn, Slikkerveer	Vaesens & Steinhaus, Rotterdam
<i>Jonge Jan</i>	fregat	490	1858	1859	2	1/7	Cornelis Smit, Alblasserdam	J.H. van Santen, Krimpen ad IJssel
<i>Julie</i>	bark	417	1858	1875	18	1/10	Cornelis Smit, Alblasserdam	Van Overzee & Co, Rotterdam
<i>Koffijboom *</i>	fregat	1.300	1864	1869	6	6/54	Jan Smit Czn, Alblasserdam	F. Fokkens, Delfshaven
<i>Koning & Vaderland</i>	bark	498	1858	1861	4	1/140	Vlaardingen	H. Kikkert, Vlaardingen
<i>Kortenaar *</i>	fregat	1.020	1874	1877	4	1/20	Cornelis Smit, Alblasserdam	E. Suermont & Zn & Co, Rotterdam
<i>Krimpen ad Lek</i>	bark	703	1858	1877	20	1/32	Jan en Kornelis Smit, Krimpen ad Lek	Murk Lels, Alblasserdam
<i>Lamina Elizabeth</i>	bark	637	1858	1867	10	2/40	Johannes Jonker, Kinderdijk	Reuchlin, Moll & Dutilh, Rotterdam
<i>Landbouw</i>	bark	725	1858	1872	15	3/36	Cornelis en Jan Smit Czn, Papendrecht	Vaesens & Steinhaus, Rotterdam
<i>Louis</i>	bark	536	1858	1861	4	3/40	Cornelis Smit, Alblasserdam	Van der Kun & Van Schelle, Rotterdam

Bijlage I Tabel van de schepen waarvan Jan Smit Czn parten in zijn bezit had.

(2)

naam	type	grootte [ton]	in bezit		jaar	part/ parten	werf	boekhouder
			van	tot				
<i>Louis Meijer</i>	bark	756	1858	1870	13	2/40	Cornelis Smit, Alblasserdam	Huijgens & Hardenberg, 's Gravenhage
<i>Louise KrPr van Zweden</i>	bark	564	1858	1868	11	1/30	Dordrecht	G. Mauritz, Dordrecht
<i>Maarten van Rossum</i>	bark	723	1858	1880	23	1/75	Cornelis Smit, Alblasserdam	Van Overzee & Co, Rotterdam
<i>Maria & Elisabeth *</i>	fregat	1.359	1863	1868	6	1/10	Jan Smit Czn, Alblasserdam	E. Suermondt & Zn & Co, Rotterdam
	fregat	1.359	1869	1881	13	3/20		
<i>Maria Adolffina</i>	bark	657	1858	1876	19	1/32	Johannes Jonker, Kinderdijk	James Barge, Amsterdam
<i>Maria Adriana</i>	bark	729	1858	1871	14	4/84	Cornelis Smit, Alblasserdam	Jan Vroege, Alblasserdam
<i>Maria Agnes</i>	bark	604	1858	1863	6	1/27	Hoogendijk, Capelle ad IJssel	James Barge, Amsterdam
<i>Maria Catharina</i>	bark	755	1858	1872	15	1/32	Johannes Jonker, Kinderdijk	James Barge, Amsterdam
<i>Maria Diederika</i>	bark	720	1858	1861	4	2/80	Cornelis Smit, Alblasserdam	J.J. Kam, Delfshaven
	bark	720	1862	1872	11	1/38		
<i>Maria Elize</i>	bark	754	1858	1870	13	1/32	Gebr. B. Pot, Elshout	James Barge, Amsterdam
<i>Maria Magdalena</i>	bark	403	1858	1859	2	1/14	Cornelis Smit, Alblasserdam	W. Bunge & Co, Rotterdam
<i>Maria Sahra *</i>	bark	637	1867	1876	10	2/16	Johannes Jonker, Kinderdijk	Van Overzee & Co, Rotterdam
<i>Maria Veronica</i>	bark	742	1858	1870	13	1/16	Cornelis Smit, Alblasserdam	Gebr. Hendrichs & Co, Amsterdam
<i>Marinus Willem</i>	bark	657	1858	1866	9	4/64	Cornelis Smit, Zierikzee/Alblasserdam	J.J. Keller, Zierikzee
<i>Mary & Hillegonda</i>	bark	754	1858	1872	15	1/24	Cornelis Smit, Alblasserdam	E. Suermondt & Zn & Co, Rotterdam
<i>Mary *</i>	fregat	1.493	1873	1890	18	1/10	Jan Smit Czn, Alblasserdam	E. Suermondt & Zn & Co, Rotterdam
<i>Merwede</i>	bark	-	1858	1860	3	1/28	-	-
<i>Minister Thorbecke</i>	bark	566	1858	1868	11	4/64	Jan van Duijvendijk, Lekkerkerk	Jan Vroege, Alblasserdam
<i>Nederland & Oranje</i>	bark	604	1858	1860	3	2/32	J.R. Boelen & Zn, Amsterdam	Boissevain & Co, Amsterdam
<i>Nederwaard</i>	bark	576	1858	1859	2	1/14	Cornelis Smit, Alblasserdam	Bonke & Co, Rotterdam
<i>Nieuwe Waterweg (1) *</i>	fregat	1.360	1863	1887	25	1/40	F.H. von Lindern, Alblasserdam	F.H. von Lindern, Alblasserdam
<i>Nieuw-Holland</i>	fregat	723	1858	1860	3	1/32	Floris Kloos, Kinderdijk	Boissevain & Kooy, Amsterdam
<i>Nijverheid</i>	bark	670	1858	1864	7	4/40	Floris Kloos, Kinderdijk	C.G. van der Lee, Alblasserdam
<i>Padang</i>	bark	592	1858	1860	3	1/20	Cornelis Smit, Alblasserdam	Minderop & Van Heel, Rotterdam
<i>President Plate</i>	bark	751	1858	1862	5	1/40	J. Otto, Krimpen ad IJssel	Hoogerwerff & Chabot, Rotterdam
	bark	751	1863	1864	2	1/32		
	bark	751	1865	1871	7	1/40		
<i>President Ram</i>	bark	606	1858	1860	3	4/100	Cornelis Smit, Alblasserdam	Minderop & Van Heel, Rotterdam
<i>Prof vd Boon Mesch *</i>	bark	758	1863	1872	10	1/40	Amsterdam	Huijgens & Hardenberg, 's Gravenhage
	bark	758	1873	1882	10	1/39		
<i>Robertus Hendrikus Rotterdam *</i>	bark	754	1858	1868	11	3/40	Cornelis en Jan Smit Czn, Papendrecht	Vaesens & Steinhaus, Rotterdam
<i>Rotterdam *</i>	fregat	699	1865	1872	8	1/32	Gebr. B. Pot, Elshout	Hoogerwerff & Chabot, Rotterdam
<i>Rotterdam *</i>	bark	699	1872	1880	9	1/20	Gebr. B. Pot, Elshout	Voorhoeve & Jelier, Rotterdam
<i>S. van Heel</i>	bark	742	1858	1868	11	1/40	Gebr. B. Pot, Elshout	Jan van Delft, Overschie - Delft
<i>Salatiga</i>	bark	435	1858	1860	3	4/75	Gebr. B. Pot, Elshout	G. Schimmpenninck & Co, Deventer
<i>Schelde</i>	bark	658	1858	1865	8	4/64	Cornelis Smit, Zierikzee/Alblasserdam	J.J. Keller, Zierikzee
	bark	658	1866	1870	5	4/66		
<i>Scheveningen</i>	bark	722	1858	1871	14	2/64	Gebr. B. Pot, Elshout	P. Varkevisser & Zn, Scheveningen
<i>Senior</i>	bark	588	1858	1860	3	1/14	Amsterdam	Bunge & Co, Amsterdam
<i>Souburg</i>	bark	690	1858	1859	2	1/40	Cornelis Smit, Alblasserdam	F.H. von Lindern, Alblasserdam
<i>Staatsraad vd Houven</i>	bark	583	1858	1860	3	2/34	Cornelis Smit, Alblasserdam	C.Th. Van Assendelft de Coningh, Amsterdam
	bark	583	1860	1866	7	2/34		Jan Vroege, Alblasserdam
<i>Stad Zierikzee</i>	bark	750	1858	1862	5	1/156	Cornelis Smit, Zierikzee/Alblasserdam	M.C de Crane & K.W. de Jonge, Zierikzee
<i>Tollens</i>	bark	711	1858	1860	3	2/60	Cornelis van Duijvendijk, H.I. Ambacht	Pistorius & Bicker Caarten, Rotterdam
	bark	711	1861	1868	8	3/60		
	bark	711	1869	1870	2	2/40		J.H. van Santen, Krimpen aan de Lek
<i>Twee Cornelissen</i>	bark	742	1858	1873	16	3/48	Cornelis Smit, Alblasserdam	Jan Vroege, Alblasserdam
<i>Twee Jeannes</i>	bark	679	1858	1861	4	1/60	Dordrecht	Sandberg & Co, Dordrecht
<i>Vesta</i>	bark	437	1858	1868	11	2/80	Cornelis Smit, Alblasserdam	Van Overzee & Co, Rotterdam
<i>Vice Adm. Gobius</i>	bark	595	1858	1859	2	2/35	Cornelis Smit, Alblasserdam	Minderop & Van Heel, Rotterdam
<i>Vlaardingen</i>	bark	683	1858	1860	3	3/66	Floris Kloos, Kinderdijk	Van de Drift & Van Dusseldorp, Vlaardingen
<i>Voorwaarts</i>	bark	706	1858	1866	9	2/32	Floris Kloos, Kinderdijk	C.G. van der Lee, Alblasserdam
<i>Vrede</i>	bark	755	1858	1872	15	1/64	Cornelis en Jan Smit Czn, Papendrecht	Boissevain & Co, Amsterdam
<i>Vriendschap</i>	bark	754	1858	1859	2	3/200	Gebr. B. Pot, Elshout	Hoogerwerff & Chabot, Rotterdam
<i>Wilhelmina Catharina</i>	bark	735	1858	1860	3	4/64	Jan Pot, Elshout	J.L. de Jonge, Zierikzee
<i>Willem de Clerq</i>	bark	613	1858	1860	3	3/40	Cornelis Smit, Zierikzee/Alblasserdam	Boissevain & Co, Amsterdam
<i>Witte Corneliszoon de Witt</i>	bark	558	1858	1860	3	4/64	Jan van Duijvendijk, Lekkerkerk	Pistorius & Bicker Caarten, Rotterdam
<i>Zes Gezusters (2) *</i>	fregat	606	1860	1870	11	2/14	Cornelis Smit, Alblasserdam	F.H. von Lindern, Alblasserdam
<i>Zes Gezusters (3) *</i>	fregat	1.455	1869	1873	5	1/40	F.H. von Lindern, Alblasserdam	F.H. von Lindern, Alblasserdam
	fregat	1.455	1874	1881	8	2/40		
<i>Alblasserdam (2) *</i>	stoom	1.035	1882	1905	24	1/40	Rijkée & Co, Rotterdam	Vroege & De Wijs, Rotterdam
<i>Amsterdam *</i>	stoom	2.949	1880	1881	2	-	A. MacMillan & Sons, Dumbarton	NASM, Rotterdam
<i>Edam (1) *</i>	stoom	2.957	1880	1882	3	1/140	A. MacMillan & Sons, Dumbarton	NASM, Rotterdam
<i>Edam (2) *</i>	stoom	3.130	1883	1895	13	1/146	NSBM, Fijenoord, Rotterdam	NASM, Rotterdam
<i>Erasmus *</i>	stoom	1.263	1884	1895	12	2/50	Jan Smit Czn, Rotterdam	Bonke & Visser, Rotterdam
<i>Schiedam *</i>	stoom	2.236	1877	1880	4	2/190	A. MacMillan & Sons, Dumbarton	NASM, Rotterdam

* Van deze schepen is het financiële overzicht in hoofdstuk 2 gegeven.

- Jan Smit had in aanvang van de *Economie*, de *Johannes Lodewijk*, de *Koophandel*, de *Stad Delft* en de *Amalia Augusta (Petronella)* alleen parten, later werd hij boekhouder van deze schepen; ze zijn opgenomen in het overzicht van de schepen waarvan hij boekhouder was.
- De grootte van de zeilschepen (ex *Adriana*) is opgegeven in tonnen; zijn de schepen in de vaart gekomen in of na 1875 dan is de grootte gegeven in tonnen-nieuwe meting.
- De grootte van de *Adriana* en de stoomschepen is gegeven in bruto registerton.

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

Bijlage II Schematisch overzicht van de bestemmingen van de uitdelingen en bijbetalingen van het fregat *Johanna* (1); Jan Smit Czn was alleen-eigenaar van het schip.

(1)

	Rederijrekening	Balans	Winst/verlies rekening	Toelichting																												
1870	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1e uitreis 31 dec 1870</th> </tr> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	1e uitreis 31 dec 1870		Uitgaven	Inkomsten	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1870</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BW begin</td> <td>f 257.621</td> </tr> <tr> <td>afsch/hew</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f 257.621</td> </tr> </tbody> </table>	1870		BW begin	f 257.621	afsch/hew	f -	BW eind	f 257.621	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1870</th> </tr> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	1870		Winst	Verlies	f -	f -	De <i>Johanna</i> (1) vertrok 21 november; de uitgaven voor de uitrusting werden niet in de rederijrekening geboekt, maar waren onderdeel van de initiële investering. Het bedrag 'vrij in zee' werd als de eerste boekwaarde in de balans opgenomen.		
1e uitreis 31 dec 1870																																
Uitgaven	Inkomsten																															
f -	f -																															
f -	f -																															
f -	f -																															
f -	f -																															
1870																																
BW begin	f 257.621																															
afsch/hew	f -																															
BW eind	f 257.621																															
1870																																
Winst	Verlies																															
f -	f -																															
1871	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1e thuisreis dec 1871</th> </tr> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 43.141</td> <td>f 144.680</td> </tr> <tr> <td>f 101.539</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f 144.680</td> <td>f 144.680</td> </tr> </tbody> </table>	1e thuisreis dec 1871		Uitgaven	Inkomsten	f 43.141	f 144.680	f 101.539	f -	f -	f -	f 144.680	f 144.680	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1871</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BW begin</td> <td>f 257.621</td> </tr> <tr> <td>afsch/hew</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f 257.621</td> </tr> </tbody> </table>	1871		BW begin	f 257.621	afsch/hew	f -	BW eind	f 257.621	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1871</th> </tr> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	1871		Winst	Verlies	f -	f -	Het positieve saldo of resultaat van de eerste thuisreis werd doorgeboekt naar de rekening van de volgende uitreis.		
1e thuisreis dec 1871																																
Uitgaven	Inkomsten																															
f 43.141	f 144.680																															
f 101.539	f -																															
f -	f -																															
f 144.680	f 144.680																															
1871																																
BW begin	f 257.621																															
afsch/hew	f -																															
BW eind	f 257.621																															
1871																																
Winst	Verlies																															
f -	f -																															
1872	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">2e uitreis 31 jan 1872</th> </tr> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 37.149</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f 101.539</td> </tr> <tr> <td>f 64.390</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f 101.539</td> <td>f 101.539</td> </tr> </tbody> </table>	2e uitreis 31 jan 1872		Uitgaven	Inkomsten	f 37.149	f -	f -	f 101.539	f 64.390	f -	f 101.539	f 101.539	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1872</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BW begin</td> <td>f 257.621</td> </tr> <tr> <td>afschrijving</td> <td>f 47.621</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f 210.000</td> </tr> </tbody> </table>	1872		BW begin	f 257.621	afschrijving	f 47.621	BW eind	f 210.000	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1872</th> </tr> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 16.769</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f 16.769</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	1872		Winst	Verlies	f 16.769	f -	f 16.769	f -	Het positieve saldo of resultaat van de uitreis werd deels gebruikt voor afschrijving en deels als winst geboekt in de winst/verlies rekening.
2e uitreis 31 jan 1872																																
Uitgaven	Inkomsten																															
f 37.149	f -																															
f -	f 101.539																															
f 64.390	f -																															
f 101.539	f 101.539																															
1872																																
BW begin	f 257.621																															
afschrijving	f 47.621																															
BW eind	f 210.000																															
1872																																
Winst	Verlies																															
f 16.769	f -																															
f 16.769	f -																															
1873	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">2e thuisreis mrt 1873</th> </tr> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 36.716</td> <td>f 134.043</td> </tr> <tr> <td>f 97.327</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f 134.043</td> <td>f 134.043</td> </tr> </tbody> </table>	2e thuisreis mrt 1873		Uitgaven	Inkomsten	f 36.716	f 134.043	f 97.327	f -	f -	f -	f 134.043	f 134.043	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1873</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BW begin</td> <td>f 210.000</td> </tr> <tr> <td>afschrijving</td> <td>f 35.000</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f 175.000</td> </tr> </tbody> </table>	1873		BW begin	f 210.000	afschrijving	f 35.000	BW eind	f 175.000	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1873</th> </tr> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 57.776</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f 57.776</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	1873		Winst	Verlies	f 57.776	f -	f 57.776	f -	Het positieve saldo of resultaat van de thuisreis werd doorgeboekt naar de rekening van de volgende uitreis. Het positieve saldo of resultaat van de uitreis werd deels gebruikt voor afschrijving en deels als winst geboekt in de winst/verlies rekening.
2e thuisreis mrt 1873																																
Uitgaven	Inkomsten																															
f 36.716	f 134.043																															
f 97.327	f -																															
f -	f -																															
f 134.043	f 134.043																															
1873																																
BW begin	f 210.000																															
afschrijving	f 35.000																															
BW eind	f 175.000																															
1873																																
Winst	Verlies																															
f 57.776	f -																															
f 57.776	f -																															
1874	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">3e uitreis 13 mei 1873</th> </tr> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 37.623</td> <td>f 33.072</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f 97.327</td> </tr> <tr> <td>f 92.776</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f 130.399</td> <td>f 130.399</td> </tr> </tbody> </table>	3e uitreis 13 mei 1873		Uitgaven	Inkomsten	f 37.623	f 33.072	f -	f 97.327	f 92.776	f -	f 130.399	f 130.399	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1874</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BW begin</td> <td>f 175.000</td> </tr> <tr> <td>afschrijving</td> <td>f 5.000</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f 170.000</td> </tr> </tbody> </table>	1874		BW begin	f 175.000	afschrijving	f 5.000	BW eind	f 170.000	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1874</th> </tr> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 8.171</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f 8.171</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	1874		Winst	Verlies	f 8.171	f -	f 8.171	f -	Het positieve saldo of resultaat van de thuisreis werd doorgeboekt naar de rekening van de volgende uitreis. Het positieve saldo of resultaat van de uitreis werd deels gebruikt voor afschrijving en deels als winst geboekt in de winst/verlies rekening.
3e uitreis 13 mei 1873																																
Uitgaven	Inkomsten																															
f 37.623	f 33.072																															
f -	f 97.327																															
f 92.776	f -																															
f 130.399	f 130.399																															
1874																																
BW begin	f 175.000																															
afschrijving	f 5.000																															
BW eind	f 170.000																															
1874																																
Winst	Verlies																															
f 8.171	f -																															
f 8.171	f -																															
1875	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">3e thuisreis jul 1874</th> </tr> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 39.351</td> <td>f 79.933</td> </tr> <tr> <td>f 40.582</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f 79.933</td> <td>f 79.933</td> </tr> </tbody> </table>	3e thuisreis jul 1874		Uitgaven	Inkomsten	f 39.351	f 79.933	f 40.582	f -	f -	f -	f 79.933	f 79.933	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1875</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BW begin</td> <td>f 170.000</td> </tr> <tr> <td>afsch/hew</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f 170.000</td> </tr> </tbody> </table>	1875		BW begin	f 170.000	afsch/hew	f -	BW eind	f 170.000	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1875</th> </tr> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	1875		Winst	Verlies	f -	f -	Het positieve saldo of resultaat van de thuisreis werd doorgeboekt naar de rekening van de volgende uitreis. Het negatieve saldo of resultaat van de uitreis werd doorgeboekt naar de rekening van de volgende thuisreis.		
3e thuisreis jul 1874																																
Uitgaven	Inkomsten																															
f 39.351	f 79.933																															
f 40.582	f -																															
f -	f -																															
f 79.933	f 79.933																															
1875																																
BW begin	f 170.000																															
afsch/hew	f -																															
BW eind	f 170.000																															
1875																																
Winst	Verlies																															
f -	f -																															
1876	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">4e uitreis 31 aug 1874</th> </tr> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 27.411</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f 40.582</td> </tr> <tr> <td>f 13.171</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f 40.582</td> <td>f 40.582</td> </tr> </tbody> </table>	4e uitreis 31 aug 1874		Uitgaven	Inkomsten	f 27.411	f -	f -	f 40.582	f 13.171	f -	f 40.582	f 40.582	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1876</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BW begin</td> <td>f 170.000</td> </tr> <tr> <td>afsch/hew</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f 170.000</td> </tr> </tbody> </table>	1876		BW begin	f 170.000	afsch/hew	f -	BW eind	f 170.000	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1876</th> </tr> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	1876		Winst	Verlies	f -	f -	In dit jaar werd er geen reisrekening afgesloten.		
4e uitreis 31 aug 1874																																
Uitgaven	Inkomsten																															
f 27.411	f -																															
f -	f 40.582																															
f 13.171	f -																															
f 40.582	f 40.582																															
1876																																
BW begin	f 170.000																															
afsch/hew	f -																															
BW eind	f 170.000																															
1876																																
Winst	Verlies																															
f -	f -																															
1875	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">4e thuisreis jul 1875</th> </tr> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 26.737</td> <td>f 60.078</td> </tr> <tr> <td>f 33.341</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f 60.078</td> <td>f 60.078</td> </tr> </tbody> </table>	4e thuisreis jul 1875		Uitgaven	Inkomsten	f 26.737	f 60.078	f 33.341	f -	f -	f -	f 60.078	f 60.078	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1876</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BW begin</td> <td>f 170.000</td> </tr> <tr> <td>afsch/hew</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f 170.000</td> </tr> </tbody> </table>	1876		BW begin	f 170.000	afsch/hew	f -	BW eind	f 170.000	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1876</th> </tr> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	1876		Winst	Verlies	f -	f -			
4e thuisreis jul 1875																																
Uitgaven	Inkomsten																															
f 26.737	f 60.078																															
f 33.341	f -																															
f -	f -																															
f 60.078	f 60.078																															
1876																																
BW begin	f 170.000																															
afsch/hew	f -																															
BW eind	f 170.000																															
1876																																
Winst	Verlies																															
f -	f -																															
1876	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">5e uitreis 31 aug 1874</th> </tr> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 37.859</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f 33.341</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f 4.518</td> </tr> <tr> <td>f 37.859</td> <td>f 37.859</td> </tr> </tbody> </table>	5e uitreis 31 aug 1874		Uitgaven	Inkomsten	f 37.859	f -	f -	f 33.341	f -	f 4.518	f 37.859	f 37.859	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1876</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BW begin</td> <td>f 170.000</td> </tr> <tr> <td>afsch/hew</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f 170.000</td> </tr> </tbody> </table>	1876		BW begin	f 170.000	afsch/hew	f -	BW eind	f 170.000	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1876</th> </tr> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	1876		Winst	Verlies	f -	f -			
5e uitreis 31 aug 1874																																
Uitgaven	Inkomsten																															
f 37.859	f -																															
f -	f 33.341																															
f -	f 4.518																															
f 37.859	f 37.859																															
1876																																
BW begin	f 170.000																															
afsch/hew	f -																															
BW eind	f 170.000																															
1876																																
Winst	Verlies																															
f -	f -																															

Bijlage II Schematisch overzicht van de bestemmingen van de uitdelingen en bijbetalingen van het fregat *Johanna* (1); Jan Smit Czn was alleen-eigenaar van het schip.

(2)

	Rederijrekening	Balans	Winst/verlies rekening	Toelichting																																					
1877	<p>5e thuisreis 17 jul 1877</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 101.651</td> <td>f 138.368</td> </tr> <tr> <td>f 4.518</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>f 32.199</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>f 138.368</td> <td>f 138.368</td> </tr> </tbody> </table> <p>6e uitreis 1 okt 1877</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 43.850</td> <td>f 32.838</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f 32.199</td> </tr> <tr> <td>f 21.187</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>f 65.037</td> <td>f 65.037</td> </tr> </tbody> </table>	Uitgaven	Inkomsten	f 101.651	f 138.368	f 4.518	-	f 32.199	-	f -	-	f 138.368	f 138.368	Uitgaven	Inkomsten	f 43.850	f 32.838	f -	f 32.199	f 21.187	-	f 65.037	f 65.037	<p>1877</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>BW begin</th> <th>f</th> <th>170.000</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>afsch/herw</td> <td>f</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f</td> <td>170.000</td> </tr> </tbody> </table>	BW begin	f	170.000	afsch/herw	f	-	BW eind	f	170.000	<p>1877</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 21.187</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>f 21.187</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	Winst	Verlies	f 21.187	-	f 21.187	f -	<p>Het positieve saldo of resultaat van de thuisreis werd doorgeboekt naar de rekening van de volgende uitreis. Het positieve saldo of resultaat van de uitreis werd als winst geboekt in de winst/verlies rekening</p>
Uitgaven	Inkomsten																																								
f 101.651	f 138.368																																								
f 4.518	-																																								
f 32.199	-																																								
f -	-																																								
f 138.368	f 138.368																																								
Uitgaven	Inkomsten																																								
f 43.850	f 32.838																																								
f -	f 32.199																																								
f 21.187	-																																								
f 65.037	f 65.037																																								
BW begin	f	170.000																																							
afsch/herw	f	-																																							
BW eind	f	170.000																																							
Winst	Verlies																																								
f 21.187	-																																								
f 21.187	f -																																								
1878		<p>1878</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>BW begin</th> <th>f</th> <th>170.000</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>afsch/herw</td> <td>f</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f</td> <td>170.000</td> </tr> </tbody> </table>	BW begin	f	170.000	afsch/herw	f	-	BW eind	f	170.000	<p>1878</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	Winst	Verlies	f -	f -	<p>In dit jaar werd er geen reisrekening afgesloten.</p>																								
BW begin	f	170.000																																							
afsch/herw	f	-																																							
BW eind	f	170.000																																							
Winst	Verlies																																								
f -	f -																																								
1879	<p>6e thuisreis 4 jul 1879</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 42.472</td> <td>f 39.673</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f 2.799</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>f 42.472</td> <td>f 42.472</td> </tr> </tbody> </table>	Uitgaven	Inkomsten	f 42.472	f 39.673	f -	f 2.799	f -	-	f 42.472	f 42.472	<p>1879</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>BW begin</th> <th>f</th> <th>170.000</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>afsch/herw</td> <td>f</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f</td> <td>170.000</td> </tr> </tbody> </table>	BW begin	f	170.000	afsch/herw	f	-	BW eind	f	170.000	<p>1879</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	Winst	Verlies	f -	f -	<p>Het negatieve saldo of resultaat van de thuisreis werd doorgeboekt naar de rekening van de volgende uitreis.</p>														
Uitgaven	Inkomsten																																								
f 42.472	f 39.673																																								
f -	f 2.799																																								
f -	-																																								
f 42.472	f 42.472																																								
BW begin	f	170.000																																							
afsch/herw	f	-																																							
BW eind	f	170.000																																							
Winst	Verlies																																								
f -	f -																																								
1880	<p>7e uitreis 30 jan 1880</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 33.713</td> <td>f 14.420</td> </tr> <tr> <td>f 2.799</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f 22.092</td> </tr> <tr> <td>f 36.512</td> <td>f 36.512</td> </tr> </tbody> </table>	Uitgaven	Inkomsten	f 33.713	f 14.420	f 2.799	-	f -	f 22.092	f 36.512	f 36.512	<p>1880</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>BW begin</th> <th>f</th> <th>170.000</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>afsch/herw</td> <td>f</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f</td> <td>170.000</td> </tr> </tbody> </table>	BW begin	f	170.000	afsch/herw	f	-	BW eind	f	170.000	<p>1880</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f -</td> <td>f 22.092</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f 22.092</td> </tr> </tbody> </table>	Winst	Verlies	f -	f 22.092	f -	f 22.092	<p>De bijbetaling werd als verlies geboekt in de winst/verlies rekening</p>												
Uitgaven	Inkomsten																																								
f 33.713	f 14.420																																								
f 2.799	-																																								
f -	f 22.092																																								
f 36.512	f 36.512																																								
BW begin	f	170.000																																							
afsch/herw	f	-																																							
BW eind	f	170.000																																							
Winst	Verlies																																								
f -	f 22.092																																								
f -	f 22.092																																								
1881	<p>7e thuisreis 12 mrt 1881</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 27.934</td> <td>f 66.940</td> </tr> <tr> <td>f 39.006</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>f 66.940</td> <td>f 66.940</td> </tr> </tbody> </table> <p>8e uitreis 1 jul 1881</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 42.609</td> <td>f 29.286</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f 39.006</td> </tr> <tr> <td>f 25.683</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>f 68.292</td> <td>f 68.292</td> </tr> </tbody> </table>	Uitgaven	Inkomsten	f 27.934	f 66.940	f 39.006	-	f -	-	f 66.940	f 66.940	Uitgaven	Inkomsten	f 42.609	f 29.286	f -	f 39.006	f 25.683	-	f 68.292	f 68.292	<p>1881</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>BW begin</th> <th>f</th> <th>170.000</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>afschrijving</td> <td>f</td> <td>25.683</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f</td> <td>144.317</td> </tr> </tbody> </table>	BW begin	f	170.000	afschrijving	f	25.683	BW eind	f	144.317	<p>1881</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	Winst	Verlies	f -	f -	<p>Het positieve saldo of resultaat van de thuisreis werd doorgeboekt naar de rekening van de volgende uitreis. Het positieve saldo of resultaat van de uitreis werd gebruikt voor afschrijving.</p>				
Uitgaven	Inkomsten																																								
f 27.934	f 66.940																																								
f 39.006	-																																								
f -	-																																								
f 66.940	f 66.940																																								
Uitgaven	Inkomsten																																								
f 42.609	f 29.286																																								
f -	f 39.006																																								
f 25.683	-																																								
f 68.292	f 68.292																																								
BW begin	f	170.000																																							
afschrijving	f	25.683																																							
BW eind	f	144.317																																							
Winst	Verlies																																								
f -	f -																																								
1882	<p>8e thuisreis 30 mei 1882</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 29.511</td> <td>f 73.299</td> </tr> <tr> <td>f 43.788</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>f 73.299</td> <td>f 73.299</td> </tr> </tbody> </table> <p>9e uitreis 12 jul 1882</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 39.991</td> <td>f 65</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f 43.788</td> </tr> <tr> <td>f 3.862</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>f 43.853</td> <td>f 43.853</td> </tr> </tbody> </table>	Uitgaven	Inkomsten	f 29.511	f 73.299	f 43.788	-	f -	-	f 73.299	f 73.299	Uitgaven	Inkomsten	f 39.991	f 65	f -	f 43.788	f 3.862	-	f 43.853	f 43.853	<p>1882</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>BW begin</th> <th>f</th> <th>144.317</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>afschrijving</td> <td>f</td> <td>3.862</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f</td> <td>140.455</td> </tr> </tbody> </table>	BW begin	f	144.317	afschrijving	f	3.862	BW eind	f	140.455	<p>1882</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	Winst	Verlies	f -	f -	<p>Het positieve saldo of resultaat van de thuisreis werd doorgeboekt naar de rekening van de volgende uitreis. Het positieve saldo of resultaat van de uitreis werd gebruikt voor afschrijving.</p>				
Uitgaven	Inkomsten																																								
f 29.511	f 73.299																																								
f 43.788	-																																								
f -	-																																								
f 73.299	f 73.299																																								
Uitgaven	Inkomsten																																								
f 39.991	f 65																																								
f -	f 43.788																																								
f 3.862	-																																								
f 43.853	f 43.853																																								
BW begin	f	144.317																																							
afschrijving	f	3.862																																							
BW eind	f	140.455																																							
Winst	Verlies																																								
f -	f -																																								
1883	<p>9e thuisreis dec 1883</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 24.351</td> <td>f 75.441</td> </tr> <tr> <td>f 51.090</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>f 75.441</td> <td>f 75.441</td> </tr> </tbody> </table>	Uitgaven	Inkomsten	f 24.351	f 75.441	f 51.090	-	f -	-	f 75.441	f 75.441	<p>1883</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>BW begin</th> <th>f</th> <th>140.455</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>afsch/herw</td> <td>f</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f</td> <td>140.455</td> </tr> </tbody> </table>	BW begin	f	140.455	afsch/herw	f	-	BW eind	f	140.455	<p>1883</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	Winst	Verlies	f -	f -	<p>Het positieve saldo of resultaat van de thuisreis werd doorgeboekt naar de rekening van de volgende uitreis.</p>														
Uitgaven	Inkomsten																																								
f 24.351	f 75.441																																								
f 51.090	-																																								
f -	-																																								
f 75.441	f 75.441																																								
BW begin	f	140.455																																							
afsch/herw	f	-																																							
BW eind	f	140.455																																							
Winst	Verlies																																								
f -	f -																																								

Bijlage II Schematisch overzicht van de bestemmingen van de uitdelingen en bijbetalingen van het fregat *Johanna* (1); Jan Smit Czn was alleen-eigenaar van het schip.

(3)

	Rederijrekening	Balans	Winst/verlies rekening	Toelichting																																								
1884	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">10e uitreis apr 1884</th> </tr> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 43.565</td> <td>f 4.791</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f 51.090</td> </tr> <tr> <td>f 12.316</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f 55.881</td> <td>f 55.881</td> </tr> </tbody> </table>	10e uitreis apr 1884		Uitgaven	Inkomsten	f 43.565	f 4.791	f -	f 51.090	f 12.316	f -	f 55.881	f 55.881	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1884</th> </tr> <tr> <th>BW begin</th> <th>f 140.455</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>afschrijving</td> <td>f 12.316</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f 128.139</td> </tr> </tbody> </table>	1884		BW begin	f 140.455	afschrijving	f 12.316	BW eind	f 128.139	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1884</th> </tr> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	1884		Winst	Verlies	f -	f -	Het positieve saldo of resultaat van de thuisreis werd gebruikt voor afschrijving.														
10e uitreis apr 1884																																												
Uitgaven	Inkomsten																																											
f 43.565	f 4.791																																											
f -	f 51.090																																											
f 12.316	f -																																											
f 55.881	f 55.881																																											
1884																																												
BW begin	f 140.455																																											
afschrijving	f 12.316																																											
BW eind	f 128.139																																											
1884																																												
Winst	Verlies																																											
f -	f -																																											
1885		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1885</th> </tr> <tr> <th>BW begin</th> <th>f 128.139</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>afschrijving</td> <td>f 65.000</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f 63.139</td> </tr> </tbody> </table>	1885		BW begin	f 128.139	afschrijving	f 65.000	BW eind	f 63.139	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1885</th> </tr> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f -</td> <td>f 65.000</td> </tr> </tbody> </table>	1885		Winst	Verlies	f -	f 65.000	Er werd in dit jaar geen reisrekening afgesloten en er was dus ook geen uitdeling beschikbaar, de afschrijving werd als verlies geboekt in de winst/verlies rekening.																										
1885																																												
BW begin	f 128.139																																											
afschrijving	f 65.000																																											
BW eind	f 63.139																																											
1885																																												
Winst	Verlies																																											
f -	f 65.000																																											
1886	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">10e thuisreis aug 1886</th> </tr> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 51.511</td> <td>f 53.567</td> </tr> <tr> <td>f 2.056</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f 53.567</td> <td>f 53.567</td> </tr> </tbody> </table>	10e thuisreis aug 1886		Uitgaven	Inkomsten	f 51.511	f 53.567	f 2.056	f -	f -	f -	f 53.567	f 53.567	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1886</th> </tr> <tr> <th>BW begin</th> <th>f 63.139</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>afsch/hew</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f 63.139</td> </tr> </tbody> </table>	1886		BW begin	f 63.139	afsch/hew	f -	BW eind	f 63.139	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1886</th> </tr> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	1886		Winst	Verlies	f -	f -	Het positieve saldo of resultaat van de thuisreis werd doorgeboekt naar de rekening van de volgende uitreis.														
10e thuisreis aug 1886																																												
Uitgaven	Inkomsten																																											
f 51.511	f 53.567																																											
f 2.056	f -																																											
f -	f -																																											
f 53.567	f 53.567																																											
1886																																												
BW begin	f 63.139																																											
afsch/hew	f -																																											
BW eind	f 63.139																																											
1886																																												
Winst	Verlies																																											
f -	f -																																											
1887	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">11e uitreis 9 apr 1887</th> </tr> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 35.898</td> <td>f 57</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f 2.056</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f 33.785</td> </tr> <tr> <td>f 35.898</td> <td>f 35.898</td> </tr> </tbody> </table>	11e uitreis 9 apr 1887		Uitgaven	Inkomsten	f 35.898	f 57	f -	f 2.056	f -	f 33.785	f 35.898	f 35.898	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1887</th> </tr> <tr> <th>BW begin</th> <th>f 63.139</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>herwaardering</td> <td>f 33.785</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f 96.924</td> </tr> </tbody> </table>	1887		BW begin	f 63.139	herwaardering	f 33.785	BW eind	f 96.924	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1887</th> </tr> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f -</td> <td>f 33.785</td> </tr> </tbody> </table>	1887		Winst	Verlies	f -	f 33.785	De bijbetaling werd als herwaardering geboekt.														
11e uitreis 9 apr 1887																																												
Uitgaven	Inkomsten																																											
f 35.898	f 57																																											
f -	f 2.056																																											
f -	f 33.785																																											
f 35.898	f 35.898																																											
1887																																												
BW begin	f 63.139																																											
herwaardering	f 33.785																																											
BW eind	f 96.924																																											
1887																																												
Winst	Verlies																																											
f -	f 33.785																																											
1888	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">11e thuisreis 19 mei 1888</th> </tr> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 23.965</td> <td>f 51.290</td> </tr> <tr> <td>f 27.324</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f 51.289</td> <td>f 51.290</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">12e uitreis 23 jul 1888</th> </tr> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 18.154</td> <td>f 689</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f 27.324</td> </tr> <tr> <td>f 9.859</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f 28.013</td> <td>f 28.013</td> </tr> </tbody> </table>	11e thuisreis 19 mei 1888		Uitgaven	Inkomsten	f 23.965	f 51.290	f 27.324	f -	f -	f -	f 51.289	f 51.290	12e uitreis 23 jul 1888		Uitgaven	Inkomsten	f 18.154	f 689	f -	f 27.324	f 9.859	f -	f 28.013	f 28.013	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1888</th> </tr> <tr> <th>BW begin</th> <th>f 96.924</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>afschrijving</td> <td>f 9.859</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f 87.065</td> </tr> </tbody> </table>	1888		BW begin	f 96.924	afschrijving	f 9.859	BW eind	f 87.065	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1888</th> </tr> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	1888		Winst	Verlies	f -	f -	Het positieve saldo of resultaat van de thuisreis werd doorgeboekt naar de rekening van de volgende uitreis. Het positieve saldo of resultaat van de uitreis werd gebruikt voor afschrijving.		
11e thuisreis 19 mei 1888																																												
Uitgaven	Inkomsten																																											
f 23.965	f 51.290																																											
f 27.324	f -																																											
f -	f -																																											
f 51.289	f 51.290																																											
12e uitreis 23 jul 1888																																												
Uitgaven	Inkomsten																																											
f 18.154	f 689																																											
f -	f 27.324																																											
f 9.859	f -																																											
f 28.013	f 28.013																																											
1888																																												
BW begin	f 96.924																																											
afschrijving	f 9.859																																											
BW eind	f 87.065																																											
1888																																												
Winst	Verlies																																											
f -	f -																																											
1889	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">12e thuisreis aug 1889</th> </tr> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 31.810</td> <td>f 82.751</td> </tr> <tr> <td>f -</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f 50.941</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f 82.751</td> <td>f 82.751</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">eindafrekening</th> </tr> <tr> <th>Uitgaven</th> <th>Inkomsten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f -</td> <td>f 48.142</td> </tr> <tr> <td>f 48.142</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f 48.142</td> <td>f 48.142</td> </tr> </tbody> </table>	12e thuisreis aug 1889		Uitgaven	Inkomsten	f 31.810	f 82.751	f -	f -	f 50.941	f -	f 82.751	f 82.751	eindafrekening		Uitgaven	Inkomsten	f -	f 48.142	f 48.142	f -	f 48.142	f 48.142	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1889</th> </tr> <tr> <th>BW begin</th> <th>f 87.065</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>afschrijving</td> <td>f 50.941</td> </tr> <tr> <td>afschrijving</td> <td>f 36.124</td> </tr> <tr> <td>BW eind</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	1889		BW begin	f 87.065	afschrijving	f 50.941	afschrijving	f 36.124	BW eind	f -	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1889</th> </tr> <tr> <th>Winst</th> <th>Verlies</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>f 12.018</td> <td>f -</td> </tr> <tr> <td>f 12.018</td> <td>f -</td> </tr> </tbody> </table>	1889		Winst	Verlies	f 12.018	f -	f 12.018	f -	Het positieve saldo of resultaat van de thuisreis werd gebruikt voor afschrijving. Het positieve saldo of resultaat van de eindafrekening werd deels gebruikt voor afschrijving en deels als winst geboekt in de winst/verlies rekening.
12e thuisreis aug 1889																																												
Uitgaven	Inkomsten																																											
f 31.810	f 82.751																																											
f -	f -																																											
f 50.941	f -																																											
f 82.751	f 82.751																																											
eindafrekening																																												
Uitgaven	Inkomsten																																											
f -	f 48.142																																											
f 48.142	f -																																											
f 48.142	f 48.142																																											
1889																																												
BW begin	f 87.065																																											
afschrijving	f 50.941																																											
afschrijving	f 36.124																																											
BW eind	f -																																											
1889																																												
Winst	Verlies																																											
f 12.018	f -																																											
f 12.018	f -																																											

Het overzicht is gebaseerd op het schema zoals weergegeven in afbeelding 2.2

Bronnen: Particulier archief familie Smit, privé-administratie Jan Smit Czn en rederijrekening *Johanna* (1)

Bijlage III Financiële historie van het fregat *Cornelia*

(1)

- algemene gegevens
- samenvatting van de rederijrekening
- bestemming uitdelingen en bijbetalingen
- samenvatting financiële historie
- totaal overzicht en rendement
- verdeling en mutaties van de parten

Algemene gegevens van het fregat <i>Cornelia</i>	
naam	<i>Cornelia</i>
type	fregat
boekhouder	Jan Smit Czn, Alblasserdam
werf	Jan Smit Czn, Alblasserdam
grootte	1.456 ton - 769 last - na 1875 1.285 ton nieuwe meting
afmetingen	l = 56 meter, w = 12 meter, h = 7 meter
werfdata	kiellegging 15 okt 1865 - tewaterlating 15 maart 1867 - vertrek eerste reis 24 juli 1867
vrij in zee	f 204.000 (zie het aparte overzicht)
parten	zie het aparte overzicht
25 april 1888	verkocht aan een rederij uit Noorwegen, nieuwe naam <i>Julia</i> ; verdere levensloop onbekend
1896	gezonken in de Atlantische Oceaan

Samenvatting van de rederijrekening van het fregat <i>Cornelia</i>												
reis	kapitein	datum afrekening in rederij- rekening	uitgaven (debet)					ontvangsten (credit)				
			werkelijke uitgaven U	van vorige rekening VVR	naar volgende rekening NVR	uitdeling UD	totaal	werkelijke ontvangsten O	bijbetaling B	van vorige rekening VVR	naar volgende rekening NVR	totaal
1 uitgaand	J.R. de Boer	1 september 1867	f 35.385	f -	f 86	f -	f 35.471	f 35.471	f -	f -	f -	f 35.471
1 thuisvarend	J.R. de Boer	september 1868	f 35.718	f -	f 24.846	f 43.200	f 103.764	f 103.678	f -	f 86	f -	f 103.764
2 uitgaand	J.R. de Boer	oktober 1868	f 27.354	f -	f -	f -	f 27.354	f 53	f -	f 24.846	f 2.455	f 27.354
		19 juli 1869				f 19.200						
2 thuisvarend	J.R. de Boer	januari 1870	f 56.959	f 2.455	f 23.903	f 41.600	f 144.117	f 144.117	f -	f -	f -	f 144.117
3 uitgaand	J.R. de Boer	13 april 1870	f 28.784	f -	f 652	f 19.920	f 49.356	f 25.453	f -	f 23.903	f -	f 49.356
3 thuisvarend	J.R. de Boer	15 mei 1871	f 30.451	f -	f 26.108	f 17.080	f 73.639	f 72.987	f -	f 652	f -	f 73.639
4 uitgaand	J.R. de Boer	31 juli 1871	f 27.377	f -	f -	f -	f 27.377	f 931	f -	f 26.108	f 338	f 27.377
4 thuisvarend	J.R. de Boer	juni 1872	f 53.321	f 338	f 22.159	f 33.600	f 109.418	f 109.418	f -	f -	f -	f 109.418
5 uitgaand	H. Langholz	16 augustus 1872	f 26.130	f -	f -	f 22.800	f 48.930	f 26.460	f -	f 22.159	f 311	f 48.930
5 thuisvarend	H. Langholz	oktober 1873	f 41.763	f 311	f 31	f 39.936	f 82.041	f 82.041	f -	f -	f -	f 82.041
6 uitgaand	H. Langholz	december 1873	f 32.132	f -	f 321	f -	f 32.453	f 32.422	f -	f 31	f -	f 32.453
6 thuisvarend	H. Langholz	november 1874	f 28.031	f -	f 24.484	f 24.000	f 76.515	f 76.194	f -	f 321	f -	f 76.515
7 uitgaand	S. Ie Clerq	10 januari 1875	f 38.826	f -	f 212	f -	f 39.038	f 14.554	f -	f 24.484	f -	f 39.038
7 thuisvarend	S. Ie Clerq	maart 1876	f 31.158	f -	f 25.257	f 24.000	f 80.415	f 80.203	f -	f 212	f -	f 80.415
8 uitgaand	S. Ie Clerq	30 augustus 1876	f 29.016	f -	f 2.445	f -	f 31.461	f 6.204	f -	f 25.257	f -	f 31.461
8 thuisvarend	S. Ie Clerq	3 december 1877	f 33.521	f -	f 21.991	f 12.000	f 67.512	f 65.067	f -	f 2.445	f -	f 67.512
9 uitgaand	S. Ie Clerq	1 mei 1878	f 42.977	f -	f -	f -	f 42.977	f 10.513	f -	f 21.991	f 10.473	f 42.977
9 thuisvarend	S. Ie Clerq	31 juli 1879	f 28.661	f 10.473	f -	f -	f 39.134	f 34.301	f -	f -	f 4.833	f 39.134
10 uitgaand	S. Ie Clerq	30 april 1880	f 33.097	f 4.833	f -	f -	f 37.930	f 13.437	f 21.600	f -	f 2.893	f 37.930
10 thuisvarend	S. Ie Clerq	2 mei 1881	f 27.203	f 2.893	f 36.774	f -	f 66.870	f 66.870	f -	f -	f -	f 66.870
11 uitgaand	J.A. de Vries	1 november 1881	f 59.487	f -	f -	f -	f 59.487	f 17.123	f 5.590	f 36.774	f -	f 59.487
11 thuisvarend	J.A. de Vries	8 mei 1883	f 37.561	f -	f 24.314	f -	f 61.875	f 61.875	f -	f -	f -	f 61.875
12 uitgaand	J.A. de Vries	18 juli 1883	f 26.229	f -	f 1.977	f 19.200	f 47.406	f 23.092	f -	f 24.314	f -	f 47.406
12 thuisvarend	J.A. de Vries	oktober 1884	f 32.124	f -	f 27.095	f -	f 59.219	f 57.242	f -	f 1.977	f -	f 59.219
		december 1884				f 4.800						
13 uitgaand	J.A. de Vries	15 april 1885	f 32.042	f -	f -	f -	f 36.842	f 9.730	f -	f 27.095	f 17	f 36.842
13 thuisvarend	J.A. de Vries	30 april 1888	f 48.874	f 17	f -	f 16.910	f 65.801	f 65.801	f -	f -	f -	f 65.801
			f 924.481	f 21.320	f 262.655	f 338.246		f 1.235.237	f 27.190	f 262.655	f 21.320	

Bestemming van de uitdelingen/bijbetalingen van het fregat <i>Cornelia</i>												
jaar	part	totaal		van/naar rederij-rekening		bestemming				boekwaarde		
		uitdeling rederij UD	bijbetaling rederij B	naar/van Jan Smit Czn		winst W	verlies V	afschrijving A	her- waardering H	voor be- stemming BW _v	na be- stemming BW _n	
				uitdeling	bijbetaling							
1865	24/48	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 20.312	
1866	24/48	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 20.312	
1867	24/48	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 48.000	
1868	24/48	f 43.200	f -	f 21.600	f -	f -	f -	f 21.600	f -	f -	f 102.000	
1869	24/48	f 19.200	f -	f 9.600	f -	f -	f -	f 9.600	f -	f -	f 80.400	
1870	24/48	f 61.520	f -	f 30.760	f -	f 9.960	f -	f 20.800	f -	f -	f 70.800	
1871	24/48	f 17.080	f -	f 8.540	f -	f 8.540	f -	f -	f -	f -	f 50.000	
1872	24/48	f 56.400	f -	f 28.200	f -	f 28.200	f -	f -	f -	f -	f 50.000	
1873	24/48	f 39.936	f -	f 19.968	f -	f 19.968	f -	f -	f 10.000	f -	f 50.000	
1874	24/48	f 24.000	f -	f 12.000	f -	f 12.000	f -	f -	f -	f -	f 60.000	
1875	24/48	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 60.000	
1876	24/48	f 24.000	f -	f 12.000	f -	f 12.000	f -	f -	f -	f -	f 60.000	
1877	24/48	f 12.000	f -	f 6.000	f -	f 6.000	f -	f -	f -	f -	f 60.000	
1878	24/48	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 60.000	
1879	24/48	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 60.000	
1880	24/48 - 25/48	f -	f 21.600	f -	f 11.250	f -	f -	f -	f -	f 11.250	f 60.000	
1881	25/48	f -	f 5.590	f -	f 2.911	f -	f 18.349	f 15.438	f -	f -	f 72.438	
1882	25/48	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 57.000	
1883	25/48 - 27/48	f 19.200	f -	f 10.000	f -	f 2.250	f -	f 10.000	f -	f -	f 57.000	
1884	27/48	f 4.800	f -	f 2.700	f -	f -	f -	f 2.700	f -	f -	f 49.250	
1885	27/48	f -	f -	f -	f -	f -	f 17.000	f 17.000	f -	f -	f 46.550	
1886	27/48	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 29.550	
1887	27/48	f -	f -	f -	f -	f -	f 3.201	f 3.201	f -	f -	f 29.550	
1888	27/48	f 16.910	f -	f 9.512	f -	f -	f 16.837	f 26.349	f -	f -	f 26.349	
		f 338.246	f 27.190	f 170.880	f 14.161	f 108.918	f 55.387	f 126.688	f 21.250			

Bijlage III Financiële historie van het fregat *Cornelia*
(2)

- algemene gegevens
- samenvatting van de rederijrekening
- bestemming uitdelingen en bijbetalingen
- samenvatting financiële historie
- totaal overzicht en rendement
- verdeling en mutaties van de parten

Samenvatting van het rendement van het fregat <i>Cornelia</i>								
jaar	uitdeling	bijbetaling	uitdeling -/ bijbetaling cumulatief	rendement per jaar	totaal rendement	gemiddeld rendement per jaar		
	UD	B	UD - B	R _j	R _t	R _{t,g}		
1865	f	- f	- f	-	0%	0,0%	0,0%	
1866	f	- f	- f	-	0%	0,0%	0,0%	
1867	f	- f	- f	-204.000	0%	-100,0%	-100,0%	
1868	f	43.200	f	43.200	21%	-78,8%	-39,4%	
1869	f	19.200	f	62.400	9%	-69,4%	-23,1%	
1870	f	61.520	f	123.920	30%	-39,3%	-9,8%	
1871	f	17.080	f	141.000	8%	-30,9%	-6,2%	
1872	f	56.400	f	197.400	28%	-3,2%	-0,5%	
1873	f	39.936	f	237.336	20%	16,3%	2,3%	
1874	f	24.000	f	261.336	12%	28,1%	3,5%	
1875	f	- f	- f	261.336	0%	28,1%	3,1%	
1876	f	24.000	f	285.336	12%	39,9%	4,0%	
1877	f	12.000	f	297.336	6%	45,8%	4,2%	
1878	f	- f	- f	297.336	0%	45,8%	3,8%	
1879	f	- f	- f	297.336	0%	45,8%	3,5%	
1880	f	- f	21.600	f	275.736	-11%	35,2%	2,5%
1881	f	- f	5.590	f	270.146	-3%	32,4%	2,2%
1882	f	- f	- f	270.146	0%	32,4%	2,0%	
1883	f	19.200	f	289.346	9%	41,8%	2,5%	
1884	f	- f	- f	289.346	0%	41,8%	2,3%	
1885	f	4.800	f	294.146	2%	44,2%	2,3%	
1886	f	- f	- f	294.146	0%	44,2%	2,2%	
1887	f	- f	- f	294.146	0%	44,2%	2,1%	
1888	f	16.910	f	311.056	8%	52,5%	2,4%	
	f	338.246	f	27.190				

Totaal overzicht en rendement van het fregat *Cornelia*

vrij in zee (I _t)	f	204.000
uitdelingen totaal (UD _t)	f	338.246
bijbetalingen totaal (B _t)	-/ f	27.190
totaal saldo of resultaat (S _t of Res _t)	f	311.056
'vrij in zee' (I _t)	-/ f	204.000
W_t	f	107.056

werkelijke ontvangsten totaal (O _t)	f	1.235.237
werkelijke uitgaven totaal (U _t)	-/ f	924.181
totaal saldo of resultaat (S_t of Res_t)	f	311.056
in de vaart in	1867	
verkocht in	1888	
aantal jaren in de vaart (J)	22	jaar
rendement (R_t)	52,5%	totaal
rendement (R_{t,g})	2,4%	gemiddeld

Totaal overzicht en rendement van de parten van Jan Smit Czn in het fregat *Cornelia*

vrij in zee	f	102.000
aankoop 1/48 part in 1880	f	1.188
totaal investering (I_t)	f	103.188
waardering 2 parten in 1883	f	2.250
totaal	f	105.438
winst (W _z)	f	108.918
verlies (V _z)	-/ f	55.387
W_t	f	53.531
uitdelingen totaal (UD _t)	f	170.880
bijbetalingen totaal (B _t)	-/ f	14.161
totaal saldo of resultaat (S _t of Res _t)	f	156.719
totaal investering (I _t)	f	103.188
W_t	f	53.531

totaal afschrijvingen (A _t)	f	126.688
totaal herwaarderingen (H _t)	+ f	21.250
totaal	f	105.438
waardering 2 parten in 1883	f	2.250
totaal investering (I_t)	f	103.188
in de vaart in	1867	
verkocht in	1888	
aantal jaren in de vaart (J)	22	jaar
rendement (R_t)	51,9%	totaal
rendement (R_{t,g})	2,4%	gemiddeld

Bijlage III Financiële historie van het fregat *Cornelia***(3)**

- algemene gegevens
- samenvatting van de rederijrekening
- bestemming uitdelingen en bijbetalingen
- samenvatting financiële historie
- totaal overzicht en rendement
- verdeling en mutaties van de parten

Verdeling en mutaties van de parten van het fregat <i>Cornelia</i>						
naam	familie relatie	1867	1874	1880	1882	1883
		48-ste part	48-ste part	48-ste part	48-ste part	48-ste part
Jan Smit Czn	-	24	24	25	25	27
Jan Vroege	zwager	4	5	5	5	5
Cornelis G. van der Lee	zwager	4	4	4	5	4
Dirkje Meursing-Smit	zuster	4	6	6	6	6
Petronella Smit	zuster	4	4	4	4	-
Cornelia Smit	zuster	4	-	-	-	-
Frans H. von Lindern	zwager	2	2	2	-	-
Frans H. von Lindern Jr.	neef	1	1	1	1	1
Tjark G. von Lindern	neef	1	1	1	1	1
Hendrik Kam	neef (aangetrouwd)	-	1	-	-	-
A.M. van Vesseem-von Lindern	nicht	-	-	-	1	1
Cornelis Smit Jzn	zoon	-	-	-	-	2
Cornelis van der Lee Czn	neef	-	-	-	-	1
		48	48	48	48	48

1. In 1874 overleed Cornelia Smit, 2 parten gingen naar Dirkje Smit, 1 part ging naar Jan Vroege en 1 part ging naar Hendrik Kam.
2. In 1880 kocht Jan Smit Czn voor f 1.188 het part van Hendrik Kam.
3. In 1882 overleed Frans H. von Lindern, 1 part ging naar Cornelis G. van der Lee en 1 part ging naar zijn dochter A.M. van Vesseem-von Lindern.
4. In 1883 overleed Petronella Smit, 2 parten gingen naar Jan Smit Czn (die ze waardeerde op f 2.250) en 2 parten gingen naar haar neef Cornelis Smit Jzn.
5. In 1883 verkocht Cornelis G. van der Lee 1 part aan zijn zoon Cornelis van der Lee Czn.

Bronnen: Particulier archief familie Smit, privé-administratie Jan Smit Czn en rederijrekening *Cornelia*

Bijlage IV Financiële historie van het fregat *Johanna* (1)

(1)

- algemene gegevens
- samenvatting van de rederijrekening
- bestemming uitdelingen en bijbetalingen
- samenvatting financiële historie
- totaal overzicht en rendement

Algemene gegevens van het fregat *Johanna* (1)

naam	<i>Johanna</i> (1) - de houten <i>Johanna</i>		
type	fregat		
boekhouder	Jan Smit Czn, Alblasserdam		
werf	Jan Smit Czn, Alblasserdam		
grootte	1.510 ton - 797 last - na 1875 1.379 ton nieuwe meting		
afmetingen	l = 57 meter, w = 12 meter, h = 7 meter		
werfdata	kiellegging 15 mei 1869 - tewaterlating 3 okt 1870 - vertrek eerste reis 21 nov 1870		
vrij in zee	f 257.621 (dit bedrag is gelijk aan de totale investering)		
parten	Jan Smit Czn, Alblasserdam - 100% eigendom		
19 sep 1889	verkocht aan een rederij uit Noorwegen, nieuwe naam <i>Julia</i> ; verdere levensloop onbekend		

Samenvatting van de rederijrekening van het fregat *Johanna* (1)

reis	kapitein	datum	uitgaven (debet)					ontvangsten (credit)				
			werkelijke uitgaven	van vorige rekening	naar volgende rekening	uitdeling	totaal	werkelijke ontvangsten	bijbetaling	van vorige rekening	naar volgende rekening	totaal
		afrekening in rederij-rekening	U	VVR	NVR	UD		O	B	VVR	NVR	
	vrij in zee	31 december 1870										
1 thuisvarend	W.H.K.E. Rösingh	december 1871	f 43.141	f -	f 101.539	f -	f 144.680	f 144.680	f -	f -	f -	f 144.680
2 uitgaand	W.H.K.E. Rösingh	31 januari 1872	f 37.149	f -	f -	f 64.390	f 101.539	f -	f -	f 101.539	f -	f 101.539
2 thuisvarend	W.H.K.E. Rösingh	maart 1873	f 36.716	f -	f 97.327	f -	f 134.043	f 134.043	f -	f -	f -	f 134.043
3 uitgaand	W.H.K.E. Rösingh	13 mei 1873	f 37.623	f -	f -	f 92.776	f 130.399	f 33.072	f -	f 97.327	f -	f 130.399
3 thuisvarend	W.H.K.E. Rösingh	juli 1874	f 39.351	f -	f 40.582	f -	f 79.933	f 79.933	f -	f -	f -	f 79.933
4 uitgaand	W.H.K.E. Rösingh	31 augustus 1874	f 27.411	f -	f -	f 13.171	f 40.582	f -	f -	f 40.582	f -	f 40.582
4 thuisvarend	W.H.K.E. Rösingh	juli 1875	f 26.737	f -	f 33.341	f -	f 60.078	f 60.078	f -	f -	f -	f 60.078
5 uitgaand	W.H.K.E. Rösingh	31 augustus 1875	f 37.859	f -	f -	f -	f 37.859	f -	f -	f 33.341	f 4.518	f 37.859
5 thuisvarend	W.H.K.E. Rösingh	17 juli 1877	f 101.651	f 4.518	f 32.199	f -	f 138.368	f 138.368	f -	f -	f -	f 138.368
6 uitgaand	P. Pott	1 oktober 1877	f 43.850	f -	f -	f 21.186	f 65.036	f 32.837	f -	f 32.199	f -	f 65.036
6 thuisvarend	P. Pott	4 juli 1879	f 42.472	f -	f -	f -	f 42.472	f 39.673	f -	f -	f 2.799	f 42.472
7 uitgaand	P. Pott	30 januari 1880	f 33.713	f 2.799	f -	f -	f 36.512	f 14.420	f 22.092	f -	f -	f 36.512
7 thuisvarend	P. Pott	12 maart 1881	f 27.934	f -	f 39.007	f -	f 66.941	f 66.941	f -	f -	f -	f 66.941
8 uitgaand	P. Pott	1 juli 1881	f 42.609	f -	f -	f 25.684	f 68.293	f 29.286	f -	f 39.007	f -	f 68.293
8 thuisvarend	P. Pott	30 mei 1882	f 29.511	f -	f 43.787	f -	f 73.298	f 73.298	f -	f -	f -	f 73.298
9 uitgaand	P. Pott	12 juli 1882	f 39.991	f -	f -	f 3.862	f 43.853	f 66	f -	f 43.787	f -	f 43.853
9 thuisvarend	P. Pott	december 1883	f 24.351	f -	f 51.089	f -	f 75.440	f 75.440	f -	f -	f -	f 75.440
10 uitgaand	P. Pott	april 1884	f 43.565	f -	f -	f 12.315	f 55.880	f 4.791	f -	f 51.089	f -	f 55.880
10 thuisvarend	P. Pott	augustus 1886	f 51.511	f -	f 2.056	f -	f 53.567	f 53.567	f -	f -	f -	f 53.567
11 uitgaand	P. Pott	9 april 1887	f 35.898	f -	f -	f -	f 35.898	f 57	f 33.785	f 2.056	f -	f 35.898
11 thuisvarend	P. Pott	19 mei 1888	f 23.965	f -	f 27.324	f -	f 51.289	f 51.289	f -	f -	f -	f 51.289
12 uitgaand	P. Helle	23 juli 1888	f 18.154	f -	f -	f 9.859	f 28.013	f 689	f -	f 27.324	f -	f 28.013
12 thuisvarend	P. Helle	augustus 1889	f 31.810	f -	f -	f 50.941	f 82.751	f 82.751	f -	f -	f -	f 82.751
	slot uitkering	31 oktober 1889	f -	f -	f -	f 48.142	f 48.142	f 48.142	f -	f -	f -	f 48.142
			f 876.972	f 7.317	f 468.251	f 342.326		f 1.163.421	f 55.877	f 468.251	f 7.317	

Bestemming van de uitdelingen/bijbetalingen van het fregat *Johanna* (1)

jaar	part	van/naar rederij-rekening		bestemming				boekwaarde	
		uitdeling	bijbetaling	winst	verlies	afschrijving	herwaardering	voor bestemming	na bestemming
		UD	B	W	V	A	H	BW _v	BW _n
1870	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 257.621	f 257.621
1871	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 257.621	f 257.621
1872	alleen-eigenaar	f 64.390	f -	f 16.769	f -	f 47.621	f -	f 257.621	f 210.000
1873	alleen-eigenaar	f 92.776	f -	f 57.776	f -	f 35.000	f -	f 210.000	f 175.000
1874	alleen-eigenaar	f 13.171	f -	f 8.171	f -	f 5.000	f -	f 175.000	f 170.000
1875	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 170.000	f 170.000
1876	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 170.000	f 170.000
1877	alleen-eigenaar	f 21.186	f -	f 21.186	f -	f -	f -	f 170.000	f 170.000
1878	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 170.000	f 170.000
1879	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 170.000	f 170.000
1880	alleen-eigenaar	f -	f 22.092	f -	f 22.092	f -	f -	f 170.000	f 170.000
1881	alleen-eigenaar	f 25.684	f -	f -	f -	f 25.684	f -	f 170.000	f 144.316
1882	alleen-eigenaar	f 3.862	f -	f -	f -	f 3.862	f -	f 144.316	f 140.455
1883	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 140.455	f 140.455
1884	alleen-eigenaar	f 12.315	f -	f -	f -	f 12.315	f -	f 140.455	f 128.140
1885	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f 65.000	f 65.000	f -	f 128.140	f 63.140
1886	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 63.140	f 63.140
1887	alleen-eigenaar	f -	f 33.785	f -	f -	f -	f 33.785	f 63.140	f 96.925
1888	alleen-eigenaar	f 9.859	f -	f -	f -	f 9.859	f -	f 96.925	f 87.065
1889	alleen-eigenaar	f 99.083	f -	f 12.018	f -	f 87.065	f -	f 87.065	f -
		f 342.326	f 55.877	f 115.920	f 87.092	f 291.406	f 33.785		

Bijlage IV Financiële historie van het fregat *Johanna* (1)
(2)

- algemene gegevens
- samenvatting van de rederijrekening
- bestemming uitdelingen en bijbetalingen
- samenvatting financiële historie
- totaal overzicht en rendement

Samenvatting van het rendement van het fregat <i>Johanna</i> (1)									
jaar	uitdeling	bijbetaling	uitdeling -/ bijbetaling cumulatief	uitdeling -/ bijbetaling cumulatief -/tot invest (UD - B) - I _t	rendement per jaar R _j	totaal rendement R _t	gemiddeld rendement per jaar R _{t,g}		
	UD	B	UD - B						
1870	f	- f	- f	- f	-257.621	0%	0,0%	0,0%	
1871	f	- f	- f	- f	-257.621	0%	0,0%	0,0%	
1872	f	64.390	f	- f	64.390	f -193.231	25%	-75,0%	-25,0%
1873	f	92.776	f	- f	157.166	f -100.455	36%	-39,0%	-9,7%
1874	f	13.171	f	- f	170.337	f -87.284	5%	-33,9%	-6,8%
1875	f	- f	- f	- f	170.337	f -87.284	0%	-33,9%	-5,6%
1876	f	- f	- f	- f	170.337	f -87.284	0%	-33,9%	-4,8%
1877	f	21.186	f	- f	191.523	f -66.098	8%	-25,7%	-3,2%
1878	f	- f	- f	- f	191.523	f -66.098	0%	-25,7%	-2,9%
1879	f	- f	- f	- f	191.523	f -66.098	0%	-25,7%	-2,6%
1880	f	- f	22.092	f	169.431	f -88.190	-9%	-34,2%	-3,1%
1881	f	25.684	f	- f	195.115	f -62.506	10%	-24,3%	-2,0%
1882	f	3.862	f	- f	198.977	f -58.644	1%	-22,8%	-1,8%
1883	f	- f	- f	- f	198.977	f -58.644	0%	-22,8%	-1,6%
1884	f	12.315	f	- f	211.292	f -46.329	5%	-18,0%	-1,2%
1885	f	- f	- f	- f	211.292	f -46.329	0%	-18,0%	-1,1%
1886	f	- f	- f	- f	211.292	f -46.329	0%	-18,0%	-1,1%
1887	f	- f	33.785	f	177.507	f -80.114	-13%	-31,1%	-1,7%
1888	f	9.859	f	- f	187.366	f -70.255	4%	-27,3%	-1,4%
1889	f	99.083	f	- f	286.449	f 28.828	38%	11,2%	0,6%
	f	342.326	f	55.877					

Totaal overzicht en rendement van het fregat *Johanna* (1)

vrij in zee - totaal investering (I _t)	f	257.621
--	---	---------

winst (W _g)	f	115.920
verlies (V _g)	-/ f	87.092
W_t	f	28.828

uitdelingen totaal (UD _t)	f	342.326
bijbetalingen totaal (B _t)	-/ f	55.877
totaal saldo of resultaat (S _t of Res _t)	f	286.449
totaal investering (I _t)	f	257.621
W_t	f	28.828

werkelijke ontvangsten totaal (O _t)	f	1.163.421
werkelijke uitgaven totaal (U _t)	-/ f	876.972
totaal saldo of resultaat (S_t of Res_t)	f	286.449

totaal afschrijvingen (A _t)	f	291.406
totaal herwaarderings (H _t)	+ f	33.785
totaal investering (I_t)	f	257.621

in de vaart in	1870
verkocht in	1889
aantal jaren in de vaart (J)	20 jaar
rendement (R_t)	11,2% totaal
rendement (R_{t,g})	0,6% gemiddeld

Bijlage V Financiële historie van het fregat Gebroeders Smit
(1)

- algemene gegevens
- samenvatting van de rederijrekening
- bestemming uitdelingen en bijbetalingen
- samenvatting financiële historie
- totaal overzicht en rendement

Algemene gegevens van het fregat Gebroeders Smit	
naam	Gebroeders Smit
type	fregat
boekhouder	Jan Smit Czn, Alblasserdam
werf	Jan Smit Czn, Alblasserdam
grootte	1.534 ton - 810 last - na 1875 1.376 ton nieuwe meting
afmetingen	l = 58 meter, w = 12 meter, h = 7 meter *
werfdata	Kiellegging 21 jan 1874 - tewaterlating 1 mei 1875 - vertrek eerste reis 4 juli 1875
vrij in zee	f 269.071 (dit bedrag is gelijk aan de totale investering)
parten	Jan Smit Czn, Alblasserdam - 100% eigendom
1890	met schade in Chili afgekeurd en verkocht, nieuwe naam <i>Atacama</i> , verdere levensloop onbekend

* maten zoals gebruikt voor de grootte-berekening

Samenvatting van de rederijrekening van het fregat Gebroeders Smit												
reis	kapitein	datum afrekening in rederij- rekening	uitgaven (debet)					ontvangsten (credit)				
			werkelijke uitgaven U	van vorige rekening VVR	naar volgende rekening NVR	uitdeling UD	totaal	werkelijke ontvangsten O	bijbetaling B	van vorige rekening VVR	naar volgende rekening NVR	totaal
	vrij in zee	juli 1875										
1 thuisvarend	G.H. Ruhaak	10 maart 1877	f 63.196	f -	f 62.395	f -	f 125.591	f 125.591	f -	f -	f -	f 125.591
2 uitgaand	G.H. Ruhaak	12 mei 1877	f 34.764	f -	f -	f 60.621	f 95.385	f 32.990	f -	f 62.395	f -	f 95.385
2 thuisvarend	G.H. Ruhaak	mei 1878	f 36.113	f -	f 27.396	f -	f 63.509	f 63.509	f -	f -	f -	f 63.509
3 uitgaand	G.H. Ruhaak	31 mei 1878	f 40.440	f -	f -	f 17.949	f 58.389	f 30.993	f -	f 27.396	f -	f 58.389
3 thuisvarend	G.H. Ruhaak	12 juni 1880	f 62.811	f -	f 1.940	f -	f 64.751	f 64.751	f -	f -	f -	f 64.751
4 uitgaand	H.G. Ruhaak	7 augustus 1880	f 29.132	f -	f -	f 2.264	f 31.396	f 29.456	f -	f 1.940	f -	f 31.396
4 thuisvarend	H.G. Ruhaak	9 oktober 1881	f 47.027	f -	f 28.546	f -	f 75.573	f 75.573	f -	f -	f -	f 75.573
5 uitgaand	H.G. Ruhaak	31 januari 1882	f 46.778	f -	f -	f 6.393	f 53.171	f 24.625	f -	f 28.546	f -	f 53.171
5 thuisvarend	H.G. Ruhaak	16 mei 1883	f 33.845	f -	f 15.353	f -	f 49.198	f 49.198	f -	f -	f -	f 49.198
6 uitgaand	H.G. Ruhaak	15 juli 1883	f 25.473	f -	f -	f 8.642	f 34.115	f 18.762	f -	f 15.353	f -	f 34.115
6 thuisvarend	H.G. Ruhaak	december 1884	f 45.355	f -	f 19.552	f -	f 64.907	f 64.907	f -	f -	f -	f 64.907
7 uitgaand	H.G. Ruhaak	juni 1885	f 47.413	f -	f -	f 14.639	f 62.052	f 42.500	f -	f 19.552	f -	f 62.052
7 thuisvarend	H.G. Ruhaak	maart 1887	f 40.172	f -	f -	f -	f 40.172	f 31.413	f 8.759	f -	f -	f 40.172
8 uitgaand	H.G. Ruhaak	31 januari 1888	f 31.421	f -	f -	f -	f 31.421	f 14.731	f 16.690	f -	f -	f 31.421
8 thuisvarend	H.G. Ruhaak	3 augustus 1889	f 105.966	f -	f -	f -	f 105.966	f 87.581	f 18.385	f -	f -	f 105.966
		1890	f -	f -	f -	f 11.855	f 11.855	f 11.855	f -	f -	f -	f 11.855
		1891	f -	f -	f -	f 26.000	f 26.000	f 26.000	f -	f -	f -	f 26.000
	slot uitkering	1894	f -	f -	f -	f 25.362	f 25.362	f 25.362	f -	f -	f -	f 25.362
			f 689.906	f -	f 155.182	f 173.725		f 819.797	f 43.834	f 155.182	f -	-

Bestemming van de uitdelingen/bijbetalingen van het fregat Gebroeders Smit									
jaar	part	van/naar rederij-rekening		bestemming				boekwaarde	
		uitdeling UD	bijbetaling B	winst W	verlies V	afschrijving A	her- waardering H	voor be- stemming BW _v	na be- stemming BW _n
1874	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 138.256
1875	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 269.071
1876	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 269.071
1877	alleen-eigenaar	f 60.621	f -	f 21.550	f -	f 39.071	f -	f -	f 230.000
1878	alleen-eigenaar	f 17.949	f -	f -	f -	f 17.949	f -	f -	f 212.051
1879	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 212.051
1880	alleen-eigenaar	f 2.264	f -	f -	f -	f 2.264	f -	f -	f 209.787
1881	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 209.787
1882	alleen-eigenaar	f 6.393	f -	f -	f -	f 6.393	f -	f -	f 203.394
1883	alleen-eigenaar	f 8.642	f -	f -	f -	f 8.642	f -	f -	f 194.752
1884	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 194.752
1885	alleen-eigenaar	f 14.639	f -	f -	f 100.000	f 114.639	f -	f -	f 80.113
1886	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 80.113
1887	alleen-eigenaar	f -	f 8.759	f -	f 8.759	f -	f -	f -	f 80.113
1888	alleen-eigenaar	f -	f 16.690	f -	f 16.690	f -	f -	f -	f 80.113
1889	alleen-eigenaar	f -	f 18.385	f -	f 18.385	f -	f -	f -	f 80.113
1890	alleen-eigenaar	f 11.855	f -	f 150	f -	f 11.855	f -	f -	f 68.258
1891	alleen-eigenaar	f 26.000	f -	f -	f -	f 25.850	f -	f -	f 42.408
1892	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 42.408
1893	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 42.408
1894	alleen-eigenaar	f 25.362	f -	f -	f 17.046	f 42.408	f -	f -	f -
		f 173.725	f 43.834	f 21.700	f 160.880	f 269.071	f -	f -	-

Bijlage V Financiële historie van het fregat *Gebroeders Smit*

(2)

- algemene gegevens
- samenvatting van de rederijrekening
- bestemming uitdelingen en bijbetalingen
- samenvatting financiële historie
- totaal overzicht en rendement

Samenvatting van het rendement van het fregat <i>Gebroeders Smit</i>									
jaar	uitdeling	bijbetaling	uitdeling -/ bijbetaling cumulatief	uitdeling -/ bijbetaling cumulatief - tot invest	rendement per jaar	totaal rendement	gemiddeld rendement per jaar		
	UD	B	UD - B	(UD - B) - I _t	R _j	R _t	R _{t,g}		
1874	f	- f	- f	- f	0%	0,0%	0,0%		
1875	f	- f	- f	- f	0%	0,0%	0,0%		
1876	f	- f	- f	- f	0%	-100,0%	-100,0%		
1877	f	60.621	f	60.621	23%	-77,5%	-38,7%		
1878	f	17.949	f	78.570	7%	-70,8%	-23,6%		
1879	f	- f	- f	78.570	0%	-70,8%	-17,7%		
1880	f	2.264	f	80.834	1%	-70,0%	-14,0%		
1881	f	- f	- f	80.834	0%	-70,0%	-11,7%		
1882	f	6.393	f	87.227	2%	-67,6%	-9,7%		
1883	f	8.642	f	95.869	3%	-64,4%	-8,0%		
1884	f	- f	- f	95.869	0%	-64,4%	-7,2%		
1885	f	14.639	f	110.508	5%	-58,9%	-5,9%		
1886	f	- f	- f	110.508	0%	-58,9%	-5,4%		
1887	f	- f	8.759	f	101.749	-3%	-62,2%	-5,2%	
1888	f	- f	16.690	f	85.059	-6%	-68,4%	-5,3%	
1889	f	- f	18.385	f	66.674	-7%	-75,2%	-5,4%	
1890	f	11.855	f	78.529	4%	-70,8%	-4,7%		
1891	f	26.000	f	104.529	10%	-61,2%	-3,8%		
1892	f	- f	- f	104.529	0%	-61,2%	-3,6%		
1893	f	- f	- f	104.529	0%	-61,2%	-3,4%		
1894	f	25.362	f	129.891	9%	-51,7%	-2,7%		
	f	173.725	f	43.834					

Totaal overzicht en rendement van het fregat *Gebroeders Smit*

vrij in zee - totaal investering (I _t)	f	269.071	werkelijke ontvangsten totaal (O _t)	f	819.797
			werkelijke uitgaven totaal (U _t)	-/ f	689.906
			totaal saldo of resultaat (S_t of Res_t)	f	129.891
winst (W _s)	f	21.700	totaal afschrijvingen (A _t)	f	269.071
verlies (V _s)	-/ f	160.880	totaal herwaarderingen (H _t)	+ f	-
V_t	f	-139.180	totaal investering (I_t)	f	269.071
uitdelingen totaal (UD _t)	f	173.725	in de vaart in	1875	
bijbetalingen totaal (B _t)	-/ f	43.834	verkocht in	1894	
totaal saldo of resultaat (S _t of Res _t)	f	129.891	aantal jaren in de vaart (J)	20 jaar	
totaal investering (I _t)	f	269.071	rendement (R_t)	-51,7% totaal	
V_t	f	-139.180	rendement (R_{t,g})	-2,6% gemiddeld	

 Bronnen: Particulier archief familie Smit, privé-administratie Jan Smit Czn en rederijrekening *Gebroeders Smit*

Bijlage VI Financiële historie van het fregat Graafstroom (3)
(1)

- algemene gegevens
- samenvatting van de rederijrekening
- bestemming uitdelingen en bijbetalingen
- samenvatting financiële historie
- totaal overzicht en rendement

Algemene gegevens van het fregat Graafstroom (3)

naam	Graafstroom (3)
type	fregat
boekhouder	Jan Smit Czn, Alblasserdam
werf	Jan Smit Czn, Alblasserdam
grootte	1.534 ton - 812 last - na 1875 1.358 ton nieuwe meting
afmetingen	l = 58 meter, w = 9 meter, h = 6,5 meter *
werfdata	kiellegging 30 april 1877 - tewatertaling 6 aug 1879 - vertrek eerste reis 28 nov 1879
vrij in zee	f 267.929 (dit bedrag is gelijk aan de totale investering)
parten	Jan Smit Czn, Alblasserdam - 100% eigendom
24 juli 1897	verkocht aan een rederij uit Noorwegen, nieuwe naam <i>Graafstroom</i> ; in oktober 1899 op de Atlantische Oceaan verdwenen

* maten zoals gebruikt voor de grootte-berekening

Samenvatting van de rederijrekening van het fregat Graafstroom (3)

reis	kapitein	datum afrekening in rederij- rekening	uitgaven (debet)					ontvangst (credit)								
			werkelijke uitgaven	van vorige rekening	naar volgende rekening NVR	uitdeling	totaal	werkelijke ontvangst	bijbetaling	van vorige rekening	naar volgende rekening NVR	totaal				
			U	VVR	NVR	UD		O	B	VVR	NVR					
1 thuisvarend	vrij in zee	15 december 1879														
	W.H.K.E. Rösingh	12 april 1881	f 35.830	f -	f 72.633	f -	f 108.463	f 108.463	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 108.463	
2 uitgaand	A. Hoek	27 juli 1881	f 24.711	f -	f -	f 61.310	f 86.021	f 13.388	f -	f 72.633	f -	f -	f -	f 86.021		
2 thuisvarend	A. Hoek	13 mei 1882	f 28.578	f -	f 57.303	f -	f 85.881	f 85.881	f -	f -	f -	f -	f -	f 85.881		
3 uitgaand	A. Hoek	8 juli 1882	f 49.299	f -	f -	f 8.004	f 57.303	f -	f -	f 57.303	f -	f -	f -	f 57.303		
3 thuisvarend	A. Hoek	oktober 1883 *	f 33.202	f -	f 43.611	f -	f 76.813	f 76.813	f -	f -	f -	f -	f -	f 76.813		
4 uitgaand	A. Hoek	november 1883 *	f 30.546	f -	f -	f 21.919	f 52.465	f 8.854	f -	f 43.611	f -	f -	f -	f 52.465		
4 thuisvarend	A. Hoek	februari 1885 *	f 33.382	f -	f 38.126	f -	f 71.508	f 71.508	f -	f -	f -	f -	f -	f 71.508		
5 uitgaand	A. Hoek	juni 1885	f 29.502	f -	f -	f 9.979	f 39.481	f 1.355	f -	f 38.126	f -	f -	f -	f 39.481		
5 thuisvarend	A. Hoek	november 1886 *	f 41.093	f -	f 25.453	f -	f 66.546	f 66.546	f -	f -	f -	f -	f -	f 66.546		
6 uitgaand	A. Hoek	21 maart 1887	f 18.940	f -	f -	f 9.910	f 28.850	f 3.397	f -	f 25.453	f -	f -	f -	f 28.850		
6 thuisvarend	A. Hoek	24 maart 1888	f 27.793	f -	f 22.272	f -	f 50.065	f 50.065	f -	f -	f -	f -	f -	f 50.065		
7 uitgaand	J.A. de Vries	1 mei 1888	f 27.003	f -	f -	f 5.720	f 32.723	f 10.451	f -	f 22.272	f -	f -	f -	f 32.723		
7 thuisvarend	P.J. Teensma	29 juni 1889	f 26.231	f -	f 44.417	f -	f 70.648	f 70.648	f -	f -	f -	f -	f -	f 70.648		
8 uitgaand	P.J. Teensma	31 oktober 1889	f 26.367	f -	f -	f 25.836	f 52.203	f 7.786	f -	f 44.417	f -	f -	f -	f 52.203		
8 thuisvarend	P.J. Teensma	1 november 1890	f 32.431	f -	f 41.707	f -	f 74.138	f 74.138	f -	f -	f -	f -	f -	f 74.138		
9 uitgaand	P.J. Teensma	18 juli 1891	f 36.843	f -	f -	f 14.155	f 50.998	f 9.291	f -	f 41.707	f -	f -	f -	f 50.998		
9 thuisvarend	P.J. Teensma	6 augustus 1892	f 30.921	f -	f 20.809	f -	f 51.730	f 51.730	f -	f -	f -	f -	f -	f 51.730		
10 uitgaand	P.J. Teensma	24 september 1892	f 19.490	f -	f -	f 5.736	f 25.226	f 4.417	f -	f 20.809	f -	f -	f -	f 25.226		
10 thuisvarend	P.J. Teensma	16 september 1893	f 29.213	f -	f 6.524	f -	f 35.737	f 35.737	f -	f -	f -	f -	f -	f 35.737		
11 uitgaand	P.J. Teensma	31 december 1893	f 22.389	f -	f -	f -	f 22.389	f 3.282	f 12.583	f 6.524	f -	f -	f -	f 22.389		
11 thuisvarend	P.J. Teensma	11 april 1895	f 32.841	f -	f -	f 26.325	f 59.166	f 59.166	f -	f -	f -	f -	f -	f 59.166		
	slot uitkering	juli 1897	f -	f -	f -	f 19.008	f 19.008	f 19.008	f -	f -	f -	f -	f -	f 19.008		
			f 636.605	f -	f 372.855	f 207.902	f 831.924	f 12.583	f 372.855	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -

Bestemming van de uitdelingen/bijbetalingen van het fregat Graafstroom (3)

jaar	part	van/naar rederij-rekening		bestemming				boekwaarde	
		uitdeling	bijbetaling	winst	verlies	afschrijving	her- waardering	voor be- stemming	na be- stemming
		UD	B	W	V	A	H	BW _v	BW _n
1877	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 60.981
1878	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 147.550
1879	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 147.550
1880	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 267.929
1881	alleen-eigenaar	f 61.310	f -	f 30.000	f -	f 31.310	f -	f -	f 267.929
1882	alleen-eigenaar	f 8.004	f -	f -	f -	f 8.004	f -	f -	f 236.619
1883	alleen-eigenaar	f 21.919	f -	f -	f -	f 21.919	f -	f -	f 228.615
1884	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 206.696
1885	alleen-eigenaar	f 9.979	f -	f 46.000	f -	f 55.979	f -	f -	f 150.717
1886	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 150.717
1887	alleen-eigenaar	f 9.910	f -	f -	f -	f 9.910	f -	f -	f 140.807
1888	alleen-eigenaar	f 5.720	f -	f -	f -	f 5.720	f -	f -	f 135.087
1889	alleen-eigenaar	f 25.836	f -	f 8.749	f -	f 17.087	f -	f -	f 118.000
1890	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 118.000
1891	alleen-eigenaar	f 14.155	f -	f 4.155	f -	f 10.000	f -	f -	f 108.000
1892	alleen-eigenaar	f 5.736	f -	f -	f -	f 5.737	f -	f -	f 102.263
1893	alleen-eigenaar	f -	f 12.583	f -	f 12.583	f -	f -	f -	f 102.263
1894	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f 24.863	f 24.863	f -	f -	f 77.400
1895	alleen-eigenaar	f 26.325	f -	f -	f -	f 26.325	f -	f -	f 51.075
1896	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f 20.000	f 20.000	f -	f -	f 31.075
1897	alleen-eigenaar	f 19.008	f -	f -	f 12.068	f 31.075	f -	f -	f -
		f 207.902	f 12.583	f 42.904	f 115.514	f 267.929	f -	f -	f -

Bijlage VI Financiële historie van het fregat *Graafstroom* (3)
(2)

- algemene gegevens
- samenvatting van de rederijrekening
- bestemming uitdelingen en bijbetalingen
- samenvatting financiële historie
- totaal overzicht en rendement

Samenvatting van het rendement van het fregat <i>Graafstroom</i> (3)									
jaar	uitdeling		bijbetaling		uitdeling -/ bijbetaling cumulatief	uitdeling -/ bijbetaling cumulatief -/tot invest (UD - B) - I _t	rendement per jaar	totaal rendement	gemiddeld rendement per jaar
	UD	B	UD - B			R _j	R _t	R _{t,g}	
1877	f	- f	- f	- f	- f	-	0%	0,0%	0,0%
1878	f	- f	- f	- f	- f	-	0%	0,0%	0,0%
1879	f	- f	- f	- f	- f	-267.929	0%	-100,0%	-100,0%
1880	f	- f	- f	- f	- f	-267.929	0%	-100,0%	-50,0%
1881	f	61.310	f	- f	61.310	f -206.619	23%	-77,1%	-25,7%
1882	f	8.004	f	- f	69.314	f -198.615	3%	-74,1%	-18,5%
1883	f	21.919	f	- f	91.233	f -176.696	8%	-65,9%	-13,2%
1884	f	- f	- f	- f	91.233	f -176.696	0%	-65,9%	-11,0%
1885	f	9.979	f	- f	101.212	f -166.717	4%	-62,2%	-8,9%
1886	f	- f	- f	- f	101.212	f -166.717	0%	-62,2%	-7,8%
1887	f	9.910	f	- f	111.122	f -156.807	4%	-58,5%	-6,5%
1888	f	5.720	f	- f	116.842	f -151.087	2%	-56,4%	-5,6%
1889	f	25.836	f	- f	142.678	f -125.251	10%	-46,7%	-4,2%
1890	f	- f	- f	- f	142.678	f -125.251	0%	-46,7%	-3,9%
1891	f	14.155	f	- f	156.833	f -111.096	5%	-41,5%	-3,2%
1892	f	5.736	f	- f	162.569	f -105.360	2%	-39,3%	-2,8%
1893	f	- f	12.583	f	149.986	f -117.943	-5%	-44,0%	-2,9%
1894	f	- f	- f	- f	149.986	f -117.943	0%	-44,0%	-2,8%
1895	f	26.325	f	- f	176.311	f -91.618	10%	-34,2%	-2,0%
1896	f	- f	- f	- f	176.311	f -91.618	0%	-34,2%	-1,9%
1897	f	19.008	f	- f	195.319	f -72.610	7%	-27,1%	-1,4%
	f	207.902	f	12.583					

Totaal overzicht en rendement van het fregat *Graafstroom* (3)

vrij in zee - totaal investering (I _t)	f	267.929
--	---	---------

winst (W _S)	f	42.904
verlies (V _S)	-/ f	115.514
V_t	f	-72.610

uitdelingen totaal (UD _t)	f	207.902
bijbetalingen totaal (B _t)	-/ f	12.583
totaal saldo of resultaat (S _t of Res _t)	f	195.319
totaal investering (I _t)	f	267.929
V_t	f	-72.610

werkelijke ontvangsten totaal (O _t)	f	831.924
werkelijke uitgaven totaal (U _t)	-/ f	636.605
totaal saldo of resultaat (S_t of Res_t)	f	195.319

totaal afschrijvingen (A _t)	f	267.929
totaal herwaarderingen (H _t)	+ f	-
totaal investering (I_t)	f	267.929

in de vaart in	1879
verkocht in	1897
aantal jaren in de vaart (J)	19 jaar
rendement (R_t)	-27,1% totaal
rendement (R_{t,g})	-1,4% gemiddeld

Bijlage VII Financiële historie van het fregat *Johanna* (2)
(1)

- algemene gegevens
- samenvatting van de rederijrekening
- bestemming uitdelingen en bijbetalingen
- samenvatting financiële historie
- totaal overzicht en rendement

Algemene gegevens van het fregat *Johanna* (2)

naam	<i>Johanna</i> (2) - de stalen <i>Johanna</i>
type	fregat
boekhouder	Jan Smit Czn, Alblasserdam
werf	Jan Smit Czn, Alblasserdam
grootte	1.806 brt - 1.742 nrt - laadvermogen 4.714 m ³
afmetingen	l = 73,15 m, w = 11,58 m, h = 7,62 m
werfdata	kiellegging 27 feb 1890 - tewaterlating 25 nov 1890 - vertrek eerste reis 6 mei 1891
vrij in zee	f 225.599 (dit bedrag is gelijk aan de totale investering)
parten	Jan Smit Czn, Alblasserdam - 100% eigendom
11 dec 1899	voor US\$ 57.500 (f 142.857) verkocht aan de Anglo-American Oil Co.
15 feb 1900	geaccepteerd en 23 februari in New York overgedragen
25 nov 1909	geladen met suiker bij Santo Domingo vergaan

Samenvatting van de rederijrekening van het fregat *Johanna* (2)

reis	kapitein	datum afrekening in rederij- rekening	uitgaven (debet)					ontvangsten (credit)														
			werkelijke uitgaven	van vorige rekening	naar volgende rekening NVR	uitdeling	totaal	werkelijke ontvangsten	bijbetaling	van vorige rekening	naar volgende rekening NVR	totaal										
			U	VVR		UD		O	B	VVR												
1 uit/thuisvarend	vrij in zee	15 juli 1891	f																			
	P. Helle	18 juni 1892	f	29.484	f	-	f	51.606	f	-	f	81.090	f	81.090	f	-	f	-	f	81.090		
2 uitgaand	P. Helle	2 augustus 1892	f	21.212	f	-	f	-	f	37.562	f	58.774	f	7.168	f	-	f	51.606	f	-	f	58.774
2 thuisvarend	P. Helle	9 september 1893	f	32.297	f	-	f	16.327	f	-	f	48.624	f	48.624	f	-	f	-	f	-	f	48.624
3 uitgaand	P. Helle	4 november 1893	f	27.730	f	-	f	-	f	-	f	27.730	f	201	f	-	f	16.327	f	11.202	f	27.730
3 thuisvarend	P. Helle	27 augustus 1894	f	32.608	f	11.202	f	30.147	f	-	f	73.957	f	73.957	f	-	f	-	f	-	f	73.957
4 uitgaand	P. Helle	8 december 1894	f	27.331	f	-	f	204	f	8.523	f	36.058	f	5.911	f	-	f	30.147	f	-	f	36.058
4 thuisvarend	P. Helle	15 juli 1896	f	61.238	f	-	f	44.101	f	-	f	105.339	f	105.339	f	-	f	204	f	-	f	105.339
5 uitgaand	P. Helle	22 augustus 1896	f	23.658	f	-	f	-	f	36.494	f	60.152	f	16.051	f	-	f	44.101	f	-	f	60.152
5 thuisvarend	P. Helle	12 december 1897	f	31.178	f	-	f	166	f	-	f	31.344	f	28.982	f	-	f	-	f	2.362	f	31.344
6 uitgaand	P. Helle	19 februari 1898	f	26.378	f	2.362	f	-	f	-	f	28.740	f	8.874	f	-	f	166	f	19.700	f	28.740
6 thuisvarend	P. Helle	april 1899	f	28.483	f	19.700	f	13.446	f	-	f	61.629	f	61.629	f	-	f	-	f	-	f	61.629
7 uitgaand	P. Helle	15 april 1899	f	29.554	f	-	f	-	f	-	f	29.554	f	509	f	-	f	13.446	f	15.599	f	29.554
7 thuisvarend	P. Helle	17 april 1900	f	28.599	f	15.599	f	-	f	21.633	f	65.831	f	65.831	f	-	f	-	f	-	f	65.831
	slot uitkering	17 april 1900	f	4.664	f	-	f	-	f	138.193	f	142.857	f	142.857	f	-	f	-	f	-	f	142.857
			f	404.414	f	48.863	f	155.997	f	242.405	f	646.819	f	646.819	f	-	f	155.997	f	48.863	f	

Bestemming van de uitdelingen/bijbetalingen van het fregat *Johanna* (2)

jaar	part	van/naar rederij-rekening		bestemming				boekwaarde				
		uitdeling	bijbetaling	winst	verlies	afschrijving	her- waardering	voor be- stemming BW _v	na be- stemming BW _n			
		UD	B	W	V	A	H					
1891	alleen-eigenaar	f	-	f	-	f	-	f	-	f	225.599	
1892	alleen-eigenaar	f	37.562	f	-	f	-	f	37.562	f	188.037	
1893	alleen-eigenaar	f	-	f	11.202	f	-	f	-	f	188.037	f
1894	alleen-eigenaar	f	8.523	f	-	f	11.203	f	19.726	f	199.239	f
1895	alleen-eigenaar	f	-	f	-	f	-	f	-	f	179.513	f
1896	alleen-eigenaar	f	36.494	f	-	f	-	f	36.494	f	179.513	f
1897	alleen-eigenaar	f	-	f	-	f	-	f	-	f	143.019	f
1898	alleen-eigenaar	f	-	f	-	f	-	f	-	f	143.019	f
1899	alleen-eigenaar	f	-	f	-	f	-	f	-	f	143.019	f
1900	alleen-eigenaar	f	159.826	f	-	f	16.807	f	143.019	f	143.019	f
		f	242.405	f	-	f	28.009	f	11.203	f	236.801	f
									11.202			

Bijlage VII Financiële historie van het fregat *Johanna* (2)
(2)

- algemene gegevens
- samenvatting van de rederijrekening
- bestemming uitdelingen en bijbetalingen
- samenvatting financiële historie
- totaal overzicht en rendement

Samenvatting van het rendement van het fregat *Johanna* (2)

jaar	uitdeling	bijbetaling	uitdeling -/- bijbetaling cumulatief	uitdeling -/- bijbetaling cumulatief -/- tot invest (UD - B) - I _t	rendement per jaar R _j	totaal rendement R _t	gemiddeld rendement per jaar R _{t,g}
	UD	B	UD - B				
1891	f -	f -	f -	f -225.599	-	-	-
1892	f 37.562	f -	f 37.562	f -188.037	17%	-83,4%	-8,3%
1893	f -	f -	f 37.562	f -188.037	0%	-83,4%	-27,8%
1894	f 8.523	f -	f 46.085	f -179.514	4%	-79,6%	-19,9%
1895	f -	f -	f 46.085	f -179.514	0%	-79,6%	-15,9%
1896	f 36.494	f -	f 82.579	f -143.020	16%	-63,4%	-10,6%
1897	f -	f -	f 82.579	f -143.020	0%	-63,4%	-9,1%
1898	f -	f -	f 82.579	f -143.020	0%	-63,4%	-7,9%
1899	f -	f -	f 82.579	f -143.020	0%	-63,4%	-7,0%
1900	f 159.826	f -	f 242.405	f 16.806	71%	7,4%	0,7%
	f 242.405	f -					

Totaal overzicht en rendement van het fregat *Johanna* (2)

vrij in zee - totaal investering (I _t)	f	225.599
--	---	---------

winst (W _S)	f	28.009
verlies (V _S)	-/ f	11.203
W_t	f	16.806

uitdelingen totaal (UD _t)	f	242.405
bijbetalingen totaal (B _t)	-/ f	-
totaal saldo of resultaat (S _t of Res _t)	f	242.405
totaal investering (I _t)	f	225.599
W_t	f	16.806

werkelijke ontvangsten totaal (O _t)	f	646.819
werkelijke uitgaven totaal (U _t)	-/ f	404.414
totaal saldo of resultaat (S_t of Res_t)	f	242.405

totaal afschrijvingen (A _t)	f	236.801
totaal herwaarderingen (H _t)	+ f	11.202
totaal investering (I_t)	f	225.599

in de vaart in	1891
verkocht in	1900
aantal jaren in de vaart (J)	10 jaar
rendement (R_t)	7,4% totaal
rendement (R_{t,g})	0,7% gemiddeld

Bijlage VIII Financiële historie van het stoomschip Smit
(1)

- algemene gegevens
- samenvatting van de rederijrekening
- bestemming uitdelingen en bijbetalingen
- samenvatting financiële historie
- totaal overzicht en rendement

Algemene gegevens van het stoomschip Smit	
naam	Smit
type	stoomschip
boekhouder	Jan Smit Czn, Alblasserdam
werf	Jan Smit Czn, Alblasserdam
grootte	1.259 brt - 822 nrt
afmetingen	l = 71,72 meter, w = 9,57 meter, h = 5,51 meter
voortstuwing	compound machine van de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, Rotterdam
werfdata	kiellegging 26 aug 1882 - tewaterlating 23 okt 1884 - vertrek eerste reis 30 april 1885
vrij in zee	f 258.689 (dit bedrag is gelijk aan de totale investering)
parten	Jan Smit Czn, Alblasserdam - 100% eigendom
3 juni 1898	gestrand op de zuidkust van Korea en gezonken

Samenvatting van de rederijrekening van het stoomschip Smit														
reis	kapitein	datum afrekening in rederij- rekening	uitgaven (debet)					ontvangst (credit)						
			werkelijke uitgaven	van vorige rekening	naar volgende rekening	uitdeling	totaal	werkelijke ontvangst	bijbetaling	van vorige rekening	naar volgende rekening	totaal		
			U	VVR	NVR	UD		O	B	VVR	NVR			
1	H.G. Ruhaak	februari 1886	f 75.507	f -	f -	f -	f 75.507	f 55.543	f 19.964	f -	f -	f -	f 75.507	
2	H.G. Ruhaak	19 januari 1887	f 75.897	f -	f -	f -	f 75.897	f 64.698	f 11.199	f -	f -	f -	f 75.897	
3	H.G. Ruhaak	14 september 1887	f 92.795	f -	f -	f 1.144	f 93.939	f 93.939	f -	f -	f -	f -	f 93.939	
4	H.G. Ruhaak	15 april 1889	f 143.002	f -	f -	f 23.115	f 166.117	f 166.117	f -	f -	f -	f -	f 166.117	
5	H.G. Ruhaak	13 mei 1889	f 73.643	f -	f -	f 19.758	f 93.401	f 93.401	f -	f -	f -	f -	f 93.401	
6 tot en met 10	H.G. Ruhaak	19 oktober 1889	f 50.227	f -	f -	f 10.742	f 60.969	f 60.969	f -	f -	f -	f -	f 60.969	
11	H.G. Ruhaak	9 juni 1890	f 61.665	f -	f -	f 969	f 62.634	f 62.634	f -	f -	f -	f -	f 62.634	
12	H.G. Ruhaak	15 maart 1891	f 90.234	f -	f -	f -	f 90.234	f 83.982	f 6.252	f -	f -	f -	f 90.234	
	H.G. Ruhaak	maart 1891	f 4.106	f -	f -	f 16.938	f 21.044	f 21.044	f -	f -	f -	f -	f 21.044	
13	H.G. Ruhaak	24 oktober 1891	f 71.853	f -	f -	f 9.030	f 80.883	f 80.883	f -	f -	f -	f -	f 80.883	
oplegperiode	-	augustus 1893	f 13.152	f -	f -	f -	f 13.152	f -	f 13.152	f -	f -	f -	f 13.152	
14 tot en met 17	E.J. Karst	1 december 1893	f 38.227	f -	f -	f 3.761	f 41.988	f 41.988	f -	f -	f -	f -	f 41.988	
18	E.J. Karst	1 mei 1894	f 9.736	f -	f -	f 607	f 10.343	f 10.343	f -	f -	f -	f -	f 10.343	
19	E.J. Karst	1 augustus 1895	f 64.821	f -	f -	f 22.069	f 86.890	f 86.890	f -	f -	f -	f -	f 86.890	
19	E.J. Karst	1 november 1896	f 91.705	f -	f -	f 22.278	f 113.983	f 113.983	f -	f -	f -	f -	f 113.983	
20	E.J. Karst	1 april 1898	f 72.723	f -	f -	f -	f 72.723	f 65.413	f 7.310	f -	f -	f -	f 72.723	
20	E.J. Karst	7 oktober 1898	f 20.215	f -	f -	f -	f 20.215	f 20.010	f 205	f -	f -	f -	f 20.215	
		slot uitkering 1898	f -	f -	f -	f 120.000	f 120.000	f 120.000	f -	f -	f -	f -	f 120.000	
			f 1.049.508	f -	f -	f 250.411		f 1.241.837	f 58.082	f -	f -	f -		

Bestemming van de uitdelingen/bijbetalingen van het stoomschip Smit									
jaar	part	van/naar rederij-rekening		bestemming				boekwaarde	
		uitdeling	bijbetaling	winst	verlies	afschrijving	her- waardering	voor be- stemming	na be- stemming
		UD	B	W	V	A	H	BW _v	BW _n
1882	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 17.690
1883	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 17.690	f 108.655
1884	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 108.655	f 211.122
1885	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f 50.000	f 50.000	f -	f 211.122	f 208.689
1886	alleen-eigenaar	f -	f 19.964	f -	f 19.964	f -	f -	f 208.689	f 208.689
1887	alleen-eigenaar	f 1.144	f 11.199	f -	f 10.055	f -	f -	f 208.689	f 208.689
1888	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 208.689	f 208.689
1889	alleen-eigenaar	f 53.615	f -	f 19.926	f -	f 33.689	f -	f 208.689	f 175.000
1890	alleen-eigenaar	f 969	f -	f 969	f -	f -	f -	f 175.000	f 175.000
1891	alleen-eigenaar	f 25.968	f 6.252	f 9.716	f -	f 10.000	f -	f 175.000	f 165.000
1892	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 165.000	f 165.000
1893	alleen-eigenaar	f 3.761	f 13.152	f -	f 9.391	f -	f -	f 165.000	f 165.000
1894	alleen-eigenaar	f 607	f -	f -	f 14.393	f 15.000	f -	f 165.000	f 150.000
1895	alleen-eigenaar	f 22.069	f -	f -	f 607	f 22.676	f -	f 150.000	f 127.324
1896	alleen-eigenaar	f 22.278	f -	f -	f -	f 22.278	f -	f 127.324	f 105.046
1897	alleen-eigenaar	f -	f -	f -	f -	f -	f -	f 105.046	f 105.046
1898	alleen-eigenaar	f 120.000	f 7.515	f 7.439	f -	f 105.046	f -	f 105.046	f -
		f 250.411	f 58.082	f 38.050	f 104.410	f 258.689	f -		

Bijlage VIII Financiële historie van het stoomschip Smit

(2)

- algemene gegevens
- samenvatting van de rederijrekening
- bestemming uitdelingen en bijbetalingen
- samenvatting financiële historie
- totaal overzicht en rendement

Samenvatting van het rendement van het stoomschip Smit								
jaar	uitdeling	bijbetaling	uitdeling -/ bijbetaling cumulatief	uitdeling -/ bijbetaling cumulatief -/- tot invest (UD - B) - I _t	rendement per jaar	totaal rendement	gemiddeld rendement per jaar	
	UD	B	UD - B		R _j	R _t	R _{t,g}	
1882	f	- f	- f	f -258.689	-	-	-	
1883	f	- f	- f	f -258.689	-	-	-	
1884	f	- f	- f	f -258.689	-	-	-	
1885	f	- f	- f	f -258.689	-	-	-	
1886	f	- f	19.964 f	-19.964 f	-278.653	-8%	-107,7%	-53,9%
1887	f	1.144 f	11.199 f	-30.019 f	-288.708	-4%	-111,6%	-37,2%
1888	f	- f	- f	-30.019 f	-288.708	0%	-111,6%	-27,9%
1889	f	53.615 f	- f	23.596 f	-235.093	21%	-90,9%	-18,2%
1890	f	969 f	- f	24.565 f	-234.124	0%	-90,5%	-15,1%
1891	f	25.968 f	6.252 f	44.281 f	-214.408	8%	-82,9%	-11,8%
1892	f	- f	- f	44.281 f	-214.408	0%	-82,9%	-10,4%
1893	f	3.761 f	13.152 f	34.890 f	-223.799	-4%	-86,5%	-9,6%
1894	f	607 f	- f	35.497 f	-223.192	0%	-86,3%	-8,6%
1895	f	22.069 f	- f	57.566 f	-201.123	9%	-77,7%	-7,1%
1896	f	22.278 f	- f	79.844 f	-178.845	9%	-69,1%	-5,8%
1897	f	- f	- f	79.844 f	-178.845	0%	-69,1%	-5,3%
1898	f	120.000 f	7.515 f	192.329 f	-66.360	43%	-25,7%	-1,8%
	f	250.411 f	58.082 f					

Totaal overzicht en rendement van het stoomschip Smit

vrij in zee - totaal investering (I _t)	f	258.689
winst (W _s)	f	38.050
verlies (V _s)	-/ f	104.410
V_t	f	-66.360
uitdelingen totaal (UD _t)	f	250.411
bijbetalingen totaal (B _t)	-/ f	58.082
totaal saldo of resultaat (S _t of Res _t)	f	192.329
totaal investering (I _t)	f	258.689
V_t	f	-66.360

werkelijke ontvangsten totaal (O _t)	f	1.241.837
werkelijke uitgaven totaal (U _t)	-/ f	1.049.508
totaal saldo of resultaat (S_t of Res_t)	f	192.329
totaal afschrijvingen (A _t)	f	258.689
totaal herwaarderingen (H _t)	+ f	-
totaal investering (I_t)	f	258.689
in de vaart in	1885	
verkocht in	1898	
aantal jaren in de vaart (J)	14 jaar	
rendement (R_t)	-25,7% totaal	
rendement (R_{t,g})	-1,8% gemiddeld	

Bronnen: Particulier archief familie Smit, privé-administratie Jan Smit Czn en rederijrekening Smit

Lijsten van tabellen, grafieken en afbeeldingen

Lijst van tabellen

Tabel 1.1	Zeegaande schepen gebouwd door Jan Smit Czn en de Firma Jan Smit Czn (vanaf 10 januari 1890) in Papendrecht, Alblasserdam en Charlois.
Tabel 1.2	Algemene gegevens van de schepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was.
Tabel 2.1	Financiële begrippen.
Tabel 2.2	Financiële resultaten van de schepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was.
Tabel 2.3	Financiële resultaten van de schepen waarvan Jan Smit Czn parten in zijn bezit had.
Tabel 3.1	Totaal rendementen van de schepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was en de schepen waarvan hij alleen parten in zijn bezit had.

Lijst van grafieken

Grafiek 1.1	Rederijen (schepen) onder het boekhouderschap van Jan Smit Czn.
Grafiek 1.2	Aantal schepen waarvan Jan Smit Czn parten had.
Grafiek 3.1	Rendementen van de schepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was en de schepen waarvan hij parten in zijn bezit had.
Grafiek 3.2	Cumulatieve investering, cumulatief totaal saldo en totaal resultaat, van de schepen waarvan Jan Smit Czn boekhouder was en waarvan hij parten in zijn bezit had (onder).
Grafiek 3.3	Cumulatieve investering, cumulatief totaal saldo en totaal resultaat, van de schepen waarvan Jan Smit Czn parten in zijn bezit had.

Lijst van afbeeldingen

Voorzijde	Links, Jan Smit Czn; boven, het fregat <i>Graafstroom</i> (3) en onder, het stoomschip <i>Smit</i> eind oktober 1890 in Padang op Sumatra liggend.
Afbeelding 1.1	Jan Smit Czn op latere leeftijd.
Afbeelding 1.2	Bewijs van aandeel en rederijcontract van het fregatschip <i>Cornelia</i> .
Afbeelding 1.3	Het stoomschip <i>Schiedam</i> in het Amsterdamse Koninginnedok.
Afbeelding 2.1	Bewijs van aandeel in de bark <i>Amalia Augusta</i> en bewijs van aandeel van hetzelfde schip, echter met de naam <i>Petronella</i> , die het na verkoop aan een nieuwe rederij kreeg.
Afbeelding 2.2	Schematisch overzicht van de mogelijke bestemmingen van een positief saldo van de rederijrekening (alternatief 1), of een negatief saldo (alternatief 2).
Afbeelding 2.3	Jan Smit Czn's houten fregat <i>Johanna</i> (1) in een onbekende haven voor de wal liggend.

Bibliografie

Primaire bronnen

Gemeente Archief Schiedam - Collectie Loopuyt.
Epse - Particulier archief familie Smit.
Alblasserdam - Particulier archief Bram Belder.

Gedrukte bronnen en literatuur

- , *Enquête omtrent den toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot 1874-1875* ('s Gravenhage 1875).
- Belder, Bram, *Het Stoomschip Smit. Varen naar de Oost* (Papendrecht 1998).
- Belder, Bram, *De Ouwe Werf, van Cornelis Smit tot Cornelis Verolme 1812-2005* (Alblasserdam 2005).
- Boer, G.J. de, *125 Jaar Holland-Amerika Lijn, 1873-1998* (Alkmaar 1998).
- Boer, M.G. de, *100 jaar Nederlandsche Scheepvaart* (Den Helder-Amsterdam 1939).
- Boer, M.G. de, *De Holland-Amerika Lijn 1873-1923* (Rotterdam 1923).
- Boer, M.G. de, *Een halve eeuw Paketvaart 1891-1941* (Amsterdam 1941).
- Boer, M.G. de, *Gedenboek der Stoomvaart Maatschappij Nederland 1870-1920* (Amsterdam 1920).
- Boer, M.G. de, *Geschiedenis der Amsterdamsche Stoomvaart*, tweede deel 1e stuk (Amsterdam 1922).
- Boissevain, Charles F.G., *Zeilvaart op Nederlands-Indië, Boissevain & Co (1836-1882)* (Zutphen 2015).
- Bouma, G.N., *Lijst van Nederlandse koopvaardijschepen alsmede hun gezagvoerders en thuishavens 1820-1900* (Hoorn 1998).
- Broeze, F.J.A., *De Stad Schiedam, De Schiedamsche Scheepsrederij en de Nederlandse Vaart op Oost-Indië omstreeks 1840* ('s Gravenhage 1978).
- Broeze, F.J.A., 'Rederij' in: G. Asart, Ph.M. Bosscher, J.M. Bruin and W.J. van Hoboken redactie, *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, deel 3 (Bussum, 1977).
- Brolsma, J.U., *Havens, kranen, dokken en veren. De Gemeentelijke Handelsinrichtingen en het Havenbedrijf der Gemeente Rotterdam, 1882-2006* (Utrecht 2007).
- Brugmans, I.J., *Tachtig jaren varen met de Nederland* (Den Helder 1950).
- Casson, Mark, *Entrepreneurship, Theory, Networks, History* (Cheltenham 2010).
- Gaastra, Femme, *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).
- Graham, Gerald S., 'The Ascendancy of the Sailing Ship 1850-85', *The Economic History Review*, 9:1 (1956) 74-88.
- Greenhill, Basil 'The Iron and Steel Sailing Ship' in: Robert Gardiner ed., and Basil Greenhill, consultant ed., *Sail's Last Century. The Merchant Sailing Ship 1830-1930* (London 1993).
- Hoyneck van Papendrecht, A., *De Zeilvloot van Willem Ruys Jan Danielszoon en de Rotterdamsche Lloyd* (Rotterdam 1933).
- Klingbeil, Peter, *Die Flying P-Liner. Die Segelschiffe der Reederei F. Laeisz* (Bremerhaven 2000).
- Korpel, A., *Historie houtzaagmolen 'Ons Genoegen'* (Alblasserdam 1987).
- Korteweg, Joke, *Genealogie familie Smit, Alblasserwaardse tak (1639-2015), Oud-Beijerlandse tak (1796-2015)* (Aerdenhout 2015).
- Leeman, F.W.G., *Van Barkschip tot 'Willem Ruys', 120 jaar Zeevaart* (Rotterdam 1961).
- Leenheer, Jacqueline and Cees Zevenbergen, *Bonn en Mees, Van scheepswerf tot hijsspecialist* (Rotterdam 2012).
- Luiten van Zanden, Jan, en Arthur van Riel, *Nederland 1780-1914, Staat, Instituties en Economische Ontwikkeling* (Amsterdam 2000).
- Mansvelt, W.M.F., *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij*, 2 dln (Haarlem 1924).
- Mulder, A.J.J., H.J. Legemaate, J.G. Nierop en D.Pilkes, *De eeuw van de Nederland. Geschiedenis en vloot van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' 1870-1970* (Zierikzee 2003).
- Muller, Hendrik 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*, 1859, dl 1, vol 8, 188.
- Oderwald, J., *Het Nederlandsche Zeilschip, van 1800 tot het einde* (Amsterdam 1939).
- Petregus, E.W., *Het schip vaart uit. Onze zeilvaart in de negentiende eeuw* (Bussum 1975).
- Prager, Hans Georg, *Reederei F. Laeisz. From Sailing Ships to Container Shipping* (Hamburg 2004).
- Reuchlin, Henri, *Zeil strijken – stoom op* (Rotterdam-'s Gravenhage 1975).

- Rogge, J., *Het Handelshuis Van Eeghen. Proeve eener geschiedenis van een Amsterdamsch Handelshuis* (Amsterdam 1949) 264-303.
- Scholten, Cor, *Zeilrederij Van Starckenborg van Straten. Herstel in de Amsterdamse scheepvaart en scheepsbouw 1815-1865* (Zutphen 2018).
- Stapelkamp, Herman, 'De 's-Gravenhaagsche Scheeps-Reederij (1839-1862). Geschiedenis van een kleine rederij' *Historisch Tijdschrift Holland*, 27:2 (1995) 80-93.
- Vermeulen, Petra, *Het rederijbedrijf van de gebroeders Meursing in Amsterdam, ± 1850-1900. Een onderzoek naar het rendement van de zeilscheepvaart* (Amsterdam 1989; doctoraalscriptie, ongepubliceerd).
- Vermeulen, Petra, *Scheepsbouw en rederij in de overgang van zeil naar stoom, de Meursings en de bark Baarn* (Hoorn 2012).
- Vermeulen, Petra, 'Pleidooi voor de zeilvaart. Een vereniging van reders van zeilschepen aan het einde van de negentiende eeuw', *Tijdschrift voor Zee geschiedenis*, 12:2 (1993) 141-158.
- Vries, N.J. de, *Sweijs Neerlands Vloot en Reederijen, 1892* (Rotterdam 1892).
- Wentholt, A.D., *Brug over den Oceaan. Een eeuw geschiedenis van de Holland-Amerika Lijn* (Rotterdam-'s Gravenhage 1973).
- Westermann, J.C., *Kagen, Clippers, Werven en Motoren. Geschiedenis van een Geslacht van Schippers, Reeders, Scheepsbouwmeesters en Motorfabrikanten te Amsterdam* (Amsterdam 1942), 88-132.