

# Varend op parlementair kompas?



## Een onderzoek naar de Scheepvaartenquête in relatie tot maritiem Dordrecht (1850-1873)

Erik Rovers

Jan Ligthartlaan 47

3312 KD Dordrecht

Tel.: 06-11481648

E-mail: [erik\\_rovers\\_89@hotmail.com](mailto:erik_rovers_89@hotmail.com)

Studentnummer: 0819662

Ma-Thesis

Maritieme Geschiedenis

Universiteit Leiden

Begeleider: A.M.C. Van Dissel

# Inhoudsopgave

<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>Heroriëntatie, groei en omwenteling (1813-1850)</b>	
<i>Inleiding</i>	<b>11</b>
<i>Heroriëntatie: de economische politiek van Willem I</i>	<b>11</b>
<i>Groei: de NHM en het Cultuurstelsel</i>	<b>13</b>
<i>Omwenteling: liberalisering van handel en scheepvaart</i>	<b>15</b>
<i>Tot besluit</i>	<b>17</b>
<b>De aanloop naar de Scheepvaartenquête</b>	
<i>Inleiding</i>	<b>17</b>
<i>De aanzet</i>	<b>17</b>
<i>Politieke discussie: de voorstanders</i>	<b>22</b>
<i>Politieke discussie: de tegenstanders</i>	<b>23</b>
<i>De politieke besluitvorming</i>	<b>25</b>
<i>Tot besluit</i>	<b>27</b>
<b>De Scheepvaartenquête</b>	
<i>Inleiding</i>	<b>28</b>
<i>Vorbereidingen en verloop</i>	<b>28</b>
<i>De Nederlandse koopvaardijvloot: materieel en bemanning</i>	<b>30</b>
<i>De Nederlandse koopvaardijvloot: oorzaken van achteruitgang</i>	<b>35</b>
<i>Tot besluit</i>	<b>37</b>
<b>De Scheepvaartenquête in relatie tot maritiem Dordrecht</b>	
<i>Inleiding</i>	<b>39</b>
<i>Dordrecht in de Franse Tijd</i>	<b>40</b>
<i>Dordrecht en de NHM</i>	<b>41</b>
<i>Dordrecht en de totstandkoming van de Scheepvaartenquête</i>	<b>45</b>
<i>Dordrecht en de algemene scheepvaartbeweging</i>	<b>48</b>
<i>Dordrecht en haar scheepsbouw</i>	<b>52</b>
<i>Dordrecht en haar rederijen</i>	<b>57</b>
<i>Dordrecht en haar maritiem onderwijs</i>	<b>59</b>
<i>Dordrecht en haar vaarwegen naar zee</i>	<b>61</b>

<i>Dordrecht en de spoorwegen</i>	<b>63</b>
<i>Dordrecht en haar zeemanscollege</i>	<b>65</b>
<i>Tot besluit</i>	<b>66</b>
<b>Conclusie</b>	<b>69</b>
<b>Bibliografie</b>	<b>75</b>

## Inleiding

*"In het oog van de zeeman is het stoomschip een wangedrocht. Een malgracieuus lichaam met schoorstenen en masten in verhouding tot de romp als bezemstokken. Niets is geproportioneerd. Het laat iedereen koud, zelfs de kostbare en comfortabele inrichting der kajuiten vindt hij dwaas en ondoelmatig. Op zee: overal kolenstof, passagiers, die alles vuil maken, in de weg lopen, immer dezelfde reizen. Hij voelt zich er niet thuis. 't Is alles koud proza! Stel daartegenover het sierlijke gracieuze zeilschip. Vorm, romp, tuig, vooral onder zeil, zijn even zoovele harmonische lijnen. Het oog rust op alles met welgevallen."*<sup>1</sup>

Met dit citaat opende Femme Gaastra op vrijdag 20 februari 2004 zijn oratie, die hij hield ter gelegenheid van zijn aanvaarding van het ambt van hoogleraar in de Maritieme Geschiedenis aan de Universiteit Leiden. Het citaat is afkomstig van oud-gezagvoerder Rovers, die deze woorden schreef als reactie op de Scheepvaartenquête van 1874. Deze enquête was een parlementair onderzoek naar de toestand van de Nederlandse koopvaardijvloot in de periode 1850-1873. Het voorstel hiertoe werd ingediend door een zestal Kamerleden, waarbij de liberaal Johannes Tak van Poortvliet de initiatiefnemer was. Het feit dat de Nederlandse koopvaardijvloot tussen 1850 en 1874 op internationaal gebied flink terrein had verloren, op met name de Britse vloot, baarde zorgen. Daarnaast bespeurden de zes Kamerleden in Nederland een grote voorliefde voor het zeilschip, wat ook wel blijkt uit het citaat van Rovers. Dit terwijl het stoomschip bezig was met een opmars en het zeilschip meer en meer naar de achtergrond verdween. Het onderzoek werd vormgegeven aan de hand van drie vragen: hoe stond de Nederlandse koopvaardijvloot er voor in 1874, wat waren de oorzaken van haar verval en welke maatregelen konden worden genomen om deze neerwaartse spiraal te doorbreken?

Het wekt geen verbazing dat de uitkomsten van de enquête een somber beeld opleveren van de Nederlandse koopvaardijvloot. Tegelijkertijd levert zij door middel van een veelvoud aan statistieken en 83 getuigenverhoren een mooie inkijk in de Nederlandse maritieme wereld tussen 1850 en 1873. Omdat personen uit verschillende beroepsgroepen gehoord zijn is het beeld dat de enquête schetst in mijn optiek zeer representatief. Het is om die reden vreemd dat historici zo'n waardevolle bron in de historiografie vrijwel links hebben laten liggen. Slechts de oratie van Femme Gaastra behandeld in grote lijnen de

---

<sup>1</sup> F.S. Gaastra, *Vragen over de koopvaardij. De 'Enquête omtrent de toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot' uit 1874 en de achteruitgang van de handelsvloot* (Leiden 2004) 3.

geschiedenis van de Scheepvaartenquête. Tevens gaat hij in op de discussie die er in de historiografie gaande is over de rol van de Nederlandsche Handel-Maatschappij in de achteruitgang van de Nederlandse koopvaardijvloot. Op deze discussie zal ik verderop in deze inleiding nog terugkomen.

Wat echter ontbreekt in de historiografie is een toetsing van de enquêteresultaten op regionaal of stedelijk niveau. Tot op heden is de enquête slechts in zijn algemeenheid behandeld. Met dit onderzoek tracht ik deze leegte op te vullen omdat ik van mening ben dat een dergelijke toetsing een genuanceerder beeld oplevert van de uitkomsten van de enquête. Het algehele beeld van de enquête, zoals deze tot op heden is in de historiografie, kan dan wellicht als te negatief en te eenzijdig worden beschouwd. De hoofdvraag van dit onderzoek luidt dan ook als volgt: in hoeverre zijn de conclusies uit de Scheepvaartenquête relevant voor maritiem Dordrecht?

Aan de keuze voor Dordrecht liggen een aantal redenen ten grondslag. Ten eerste heeft Dordrecht een rol gespeeld in de totstandkoming van de enquête. De commissie verhoorde namelijk vier Dordtse getuigen. Daarnaast is er ook wat betreft de omvang van dit onderzoek een afweging gemaakt. Dordrecht leent zich als kleinere stad beter voor deze masterthesis dan Amsterdam of Rotterdam. De stad heeft bovendien van oudsher een sterk maritiem karakter gehad. Tot slot vonden er in de tweede helft van de negentiende eeuw een aantal veranderingen plaats die het maritieme karakter van Dordrecht zouden veranderen. Een koppeling tussen de Scheepvaartenquête en Dordrecht zou dus naast meer nuancering omtrent de enquête ditzelfde kunnen doen voor Dordrecht.

In tegenstelling tot de Scheepvaartenquête is er over maritiem Dordrecht in de negentiende eeuw wel het één en ander gepubliceerd in de loop der decennia. Zo is er de driedelige serie *Geschiedenis van Dordrecht*, waarin de stadsgeschiedenis van 1572 tot heden vanuit verschillende invalshoeken wordt bekeken. Handel en scheepvaart is één van die invalshoeken en ook de scheepsbouw, altijd een belangrijke tak van nijverheid voor Dordrecht, komt ruimschoots aan bod. Voor mijn onderzoek is het werk van Carolien Koopmans, getiteld *Dordrecht 1811-1914: een eeuw demografische en economische geschiedenis*, het meest relevant. Koopmans besteedt in haar studie aandacht aan de rol van de NHM in de Dordtse economie, een punt dat ook in de Scheepvaartenquête aan de orde komt. Koopmans baseert haar studie op een aantal belangrijke werken over de geschiedenis van de NHM en neemt daarbij een duidelijk standpunt in. Koopmans is van mening dat de NHM een positief effect had op de scheepsbouw en scheepvaart van

Dordrecht. Handel en scheepvaart, die na de Franse Tijd danig in het slop waren geraakt, wisten door middel van de NHM tot bloei te komen. Op deze ontwikkeling kom ik nog uitgebreid terug gedurende dit onderzoek. Eerst acht ik het noodzakelijk om het standpunt van Koopmans in een kader te plaatsen. Hierbij ga ik kort in op de historiografie rondom de NHM.

De meest omvangrijke studie naar de geschiedenis der NHM verscheen bij het honderdjarig bestaan van de maatschappij in 1924. Deze studie, bestaande uit twee delen, is geschreven door Willem Maurits Frederik Mansvelt en is getiteld *Geschiedenis der Nederlandsche Handel-Maatschappij*. Mansvelt omschrijft uitvoerig alle facetten van de maatschappij en neemt daarbij een kritische houding aan. Volgens Gaastra heeft Mansvelt een grote bijdrage geleverd aan het negatieve beeld dat er bestaat over de (beschermings)politiek van de NHM: "*Hoeveel had de bescherming wel niet gekost? Volgens Mansvelt ruim tachtig miljoen gulden! En had de bescherming aan het doel beantwoord? Nee! Scheepseigenaren, groot geworden en verwend door bescherming, waren niet in staat om concurrentie met buitenlandse reders aan te gaan toen dat na afbraak van de protectie nodig was. De bescherming was, zo zegt Mansvelt, 'afgezwakt tot werkverschaffing.' Sterker nog, 'de protectie kwam neer op een middel om beunhazen, die hun reeds lang vrijgevaren schip als melkkoetje alleen voor de beurtvaart aanhielden, aan een bescheiden bestaan te helpen.'*"<sup>2</sup>

Het tweede standaardwerk over de NHM verscheen in 2012 en is getiteld *Voor handel en maatschappij: geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij, 1824-1964*. Het werk is geschreven door Ton de Graaf en doet in bepaalde opzichten denken aan het werk van Mansvelt, waarnaar door de Graaf ook veelvuldig wordt gerefereerd.<sup>3</sup> Hoewel het werk van De Graaf grotendeels de periode behandelt waarin de NHM voornamelijk als bank fungeerde, besteedt hij ook enige aandacht aan de periode waarin de handel nog centraal stond. Een duidelijk standpunt, voor of tegen de NHM-politiek, neemt De Graaf hierin niet in. Zijn studie is meer een overzichtswerk van de gehele NHM-geschiedenis, waarbij met name de transformatie van handelsbedrijf naar bankbedrijf een grote rol speelt in het werk.

Dit proces van overgang wordt ook fraai omschreven in een proefschrift van Wijtvliet, getiteld *Expansie en dynamiek: de ontwikkeling van het Nederlandse handelsbankwezen, 1860-1914*, waarin één hoofdstuk is gewijd aan de transformatie van handelonderneming

---

<sup>2</sup> Gaastra, *Vragen over de koopvaardij*, 7.

<sup>3</sup> T. de Graaf, *Voor handel en maatschappij: geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij, 1824-1964* (Amsterdam 2012).

naar bankiersbedrijf.<sup>4</sup> Deze transformatie is voor mijn onderzoek niet van belang, maar de voorgeschiedenis die Wijtvliet schetst is dat wel. Hierin geeft Wijtvliet aan hoe het handelsbedrijf NHM steeds minder winstgevend werd en dus bij de verlenging van het vennootschap op een kruispunt kwam te staan: doorgaan op dezelfde weg of nieuwe wegen inslaan? De alsmaar dalende dividenden en de opkomst van het liberalisme, c.q. afbrokkeling van het consignatiestelsel, hebben uiteindelijk de doorslag gegeven tot de transformatie naar een bankiersbedrijf. Een laatste kritische noot die ik wil behandelen is afkomstig van J.P. Smits en zijn proefschrift *Economische groei en structuurveranderingen in de Nederlandse dienstensector, 1850-1913: de bijdrage van handel en transport aan het proces van "moderne economische groei"*. De focus in dit onderzoek ligt op de Nederlandse dienstensector in de negentiende eeuw. Hierbij schenkt Smits ook aandacht aan de internationale dienstverlening. Hij betoogt dat de NHM op korte termijn een boost was voor de Nederlandse economie en dienstensector, mede door de hernieuwde stapelmarktfunctie van Amsterdam. Echter, op de langere termijn bleek de door de NHM opgebouwde internationale handels- en vervoerssector fundamenteel te zwak te zijn, betoogt Smits.<sup>5</sup> Grote delen van de economie werden volgens Smits immers ondergeschikt gemaakt aan de belangen van de Amsterdamse stapelmarkt, waarbij men zelfs zover ging dat andere vormen van internationale dienstverlening -zoals het doorvoer- in hun ontwikkeling werden belemmerd.<sup>6</sup> En hoewel de regering al aan het begin van de negentiende eeuw tot een liberalisering van de handelssector wilde overgaan, wisten de handelaren, met name de Amsterdamse, dit tot halverwege de jaren veertig van de vorige eeuw te verhinderen. De Nederlandse internationale handelssector was niet alleen statisch van karakter, ook werd de internationale concurrentiepositie sterk aangetast doordat "nodeloos lang werd vastgehouden aan verouderde handelsgebruiken."<sup>7</sup> Mede hierdoor daalde het aandeel van Amsterdam en Rotterdam in het Europees havenverkeer in de jaren 1842 tot 1870 dan ook met meer dan de helft. Smits concludeert dan ook dat de periode 1850-1870 de internationale handelssector zeker geen 'stuwende' functie gehad: "*Op zijn best heeft het beleid dat was gericht op het herstel van de Amsterdamse stapelmarkt, de totale economische ineenstorting van de*

---

<sup>4</sup> C.A.M. Wijtvliet, *Expansie en dynamiek: de ontwikkeling van het Nederlandse handelsbankwezen, 1860-1914* (Tilburg) 107-144.

<sup>5</sup> J.P. Smits, *Economische groei en structuurveranderingen in de Nederlandse dienstensector, 1850-1913: de bijdrage van handel en transport aan het proces van "moderne economische groei"* (Amsterdam 1995) 132.

<sup>6</sup> Smits, *Economische groei en structuurveranderingen in de Nederlandse dienstensector*, 132.

<sup>7</sup> Ibidem.

*Hollandse handelssteden voorkomen.*"<sup>8</sup> De rol van de NHM is hierin groot geweest.

Uit voorgaande alinea komt een tamelijk negatief beeld van de NHM-politiek naar voren. Toch zaten er wel degelijk positieve kanten aan de beschermingspolitiek van de NHM. Zo is er het werk *De Stad Schiedam* van Frank Broeze. Broeze richt zich in deze studie op de Schiedamsche Scheepsrederij, opgericht in 1835. Hij beschrijft hoe deze rederij zich in de jaren daarna wist te ontwikkelen tot een speler in de Nederlandse handel op Nederlands-Indië. Hierin speelt de NHM vanzelfsprekend een grote rol. Broeze toont in *De Stad Schiedam* aan dat de beschermingspolitiek van de NHM voor de stad Schiedam, haar scheepsbouw en scheepvaart voorspoed kende en een periode van bloei inluidde. Daarnaast richt hij zich in de conclusie van zijn werk tot Willem Mansvelt: *"De gebruikelijke voorstelling aangaande de ontwikkeling van de Nederlandse oostindische vloot en het optreden van de NHM dienaangaande, is nog steeds gebaseerd op het oordeel van de liberale econoom Mansvelt uit jaren 1920. De essentie van diens zienswijze luidde, dat de Handel-Maatschappij door een overmatige en onnodig lang volgehouden politiek van hoge, als subsidie fungerende, vrachtprijzen een oostindische vloot in het leven riep, die niet alleen de schatkist miljoenen guldens kostte, maar tevens tot belachelijke situaties als het opstellen van de beurtlijst aanleiding gaf en ruime mogelijkheden creëerde voor beunhazen om een vloot op te bouwen, die de vergelijking met de produkten van buitenlandse werven niet kon doorstaan. Geheel afgezien nog van dit laatste punt, dat buiten het voor deze studie gestelde kader valt, maar dat gezien de prestaties van de Nederlandse schepen tot 1850 en de talloze klachten over de Britse scheepsbouw in diezelfde periode, alleszins aanvechtbaar schijnt, kunnen de eerste twee aspecten van de "Mansvelt doctrine" de toets der kritiek niet doorstaan."*<sup>9</sup> Broeze vervolgt zijn conclusie met een aantal argumenten tegen deze zogenaamde "Mansvelt doctrine". Allereerst richt hij zich op de kritiek van Mansvelt omtrent de lage vrachtprijzen die de NHM hanteerde: *"Allereerst moet gesteld worden, dat het niveau der vrachtprijzen geen enkele invloed had op de produktiekosten noch de veilingprijzen van de diverse koloniale produkten, die de NHM voor eigen rekening of als commissionair voor het Indische gouvernement behandelde. De marktprijs van koffie, suiker, specerijen enz. in Nederland werd bepaald door het niveau van de prijzen op de wereldmarkt. De Nederlandse handelstarieven waren laag, en indien b.v. koffie in Amsterdam excessief duur zou zijn geweest, hadden niet alleen Duitse en Scandinavische maar ook Nederlandse kooplieden*

---

<sup>8</sup> Ibidem.

<sup>9</sup> F.J.A. Broeze, *De Stad Schiedam* (Den Haag 1978) 177.



*hun bestellingen elders geplaatst. De produktiekosten in Indië waren evenmin afhankelijk van de hoogte der vrachtprijzen, daar zij geheel door lokale factoren bepaald werden.*"<sup>10</sup>

Voorts gaat Broeze in op de kritiek van Mansvelt omtrent de subsidie op scheepsbouw: *"Voor een juiste beoordeling van de invloed van de NHM moeten bovendien twee bijzondere aspecten niet uit het oog verloren worden, en het is hierin, dat het voorbeeld van de oostindische vaart vanuit Schiedam verhelderend kan werken. Ten eerste staan subsidies van welke aard dan ook aan de scheepsbouw en scheepvaart al lang niet meer in een slechte reuk, zoals het geval was in de jaren twintig van deze eeuw, toen Mansvelt zijn veroordeling van de bevrachtingspolitiek van de NHM opstelde (...) De bevrachtingspolitiek van de NHM was derhalve een bijzonder effectieve en economisch verantwoorde wijze om de Nederlandse oostindische vaart en de houten scheepsbouw te vestigen en in stand te houden. Zoals de ontwikkeling te Schiedam van "De Nijverheid" en de beide rederijen overduidelijk aantoonde, was de hierdoor mogelijke intensieve financiering een krachtig vliegwiel voor verdere groei. Het tweede punt, dat direkt met het voorgaande verbandt houdt, is, dat de ontwikkeling van werven en rederijen voor de oostindische vaart niet gezien kan worden als een automatisch, "zinloos", gevolg van positieve maatregelen van de kant van de overheid en de NHM. Voor het succesvol uitvoeren van een dergelijke politiek zijn immers ook ondernemers benodigd, die in voldoende mate de bereidheid vertonen te investeren, en wier besluit heel wel op ruimere dan financiële overwegingen gebaseerd kon zijn (...) Het ontstaan en de ontwikkeling van de Schiedamse rederijen toont duidelijk, hoezeer Mansvelt het beeld van de Nederlandse reder uit die dagen tot een karikatuur vervormde (...) Zonder de hoge vrachten van de NHM zou de Schiedamsche Scheepsrederij niet ontstaan zijn, maar evenzeer gold hier de oude regel: God helpt hen, die zichzelf helpen."*<sup>11</sup>

De liberale visie van Mansvelt op de politiek van de Nederlandsche Handel-Maatschappij is dus in de afgelopen decennia aan kritiek onderhevig geweest en krachtig bestreden, met Frank Broeze als belangrijkste historicus hierin. Hierdoor is in mijn optiek de discussie over de NHM wellicht wat overbodig geworden, maar bij het lezen van dit onderzoek goed om in gedachte te houden. Zeker aangezien Carolien Koopmans, de studie die voor mijn onderzoek zo van belang was, zich ook in deze discussie heeft gemengd.

De NHM heeft ook een belangrijke rol gespeeld in de opmaat richting de Scheepvaartenquête. Om de lezer een goed beeld te geven van die opmaat zal het eerste

---

<sup>10</sup> Broeze, *De Stad Schiedam*, 178.

<sup>11</sup> *Ibidem*, 182.

hoofdstuk voor een groot deel gewijd zijn aan de NHM. Het hoofdstuk start in 1813 met de troonsbestijging van koning Willem I, vorst van het nieuwe koninkrijk. Vervolgens zullen op chronologische wijze een aantal belangrijke ontwikkelingen worden geschetst. Onderdelen hiervan zijn de handelspolitiek van Willem I en de daarbij behorende oprichting van de NHM. Het Cultuurstelsel komt eveneens aan bod. Ik sluit het eerste hoofdstuk af met de liberale omwenteling die in ons land rond 1850 plaatsvond. Deze liberalisering vond op verschillende terreinen plaats, maar ik richt me uitsluitend op handel en scheepvaart. De opmars van het liberalisme in Nederland vond uiteraard ook weerklank in de politiek. Het waren de liberalen die de aanzet gaven voor de Scheepvaartenquête.

De politieke besluitvorming die vooraf ging aan de Scheepvaartenquête vormt het thema van het tweede hoofdstuk. Wederom geef ik op chronologische wijze de belangrijkste ontwikkeling weer. Een aantal interessante discussiepunten in de verschillende geledingen van de Kamer vormen hierbij de leidraad. Over het instellen van een parlementair onderzoek heerste namelijk grote verdeeldheid in Den Haag. Deze politieke verdeeldheid is belangrijk om in het achterhoofd te houden bij het vervolg van het onderzoek.

In het derde hoofdstuk worden de resultaten van de Scheepvaartenquête centraal gesteld. De term resultaten verdient nuancering. Met het oog op het laatste hoofdstuk waarin de resultaten van de enquête worden getoetst aan maritiem Dordrecht, heb ik besloten niet alle resultaten even uitvoerig te behandelen. Hiervoor gelden twee redenen. Ten eerste zou een toetsing van álle resultaten het onderzoek te omvangrijk maken. Daarnaast bleken lang niet alle resultaten toetsbaar op lokaal niveau, deels door gebrek aan bronnenmateriaal, deels door het feit dat een aantal zaken zich puur op nationaal niveau afspeelden. Een voorbeeld hiervan is het consulwezen. De onderwerpen die het meest worden uitgediept zijn de algemene scheepvaartbeweging, scheepsbouw, de Nederlandse rederijen, het maritiem onderwijs, de maritieme infrastructuur (zowel waterwegen als spoorwegen) en tot slot de pensioenvoorzieningen en andere vormen van financiële ondersteuning aan zeelieden

In het laatste hoofdstuk richt ik de blik op maritiem Dordrecht. Eerst geef ik in een inleidend gedeelte de belangrijkste ontwikkelingen weer in Dordrecht op maritiem gebied vanaf de Franse Tijd tot aan 1850. Het doel hiervan is om latere ontwikkelingen in een duidelijk kader te plaatsen. In het vervolg van het hoofdstuk toets ik maritiem Dordrecht aan de punten die ik reeds genoemd heb in voorgaande alinea. Zodoende tracht ik een beeld te geven in hoeverre de uitkomsten van de Scheepvaartenquête relevant zijn voor Dordrecht. De conclusies die hier uit voortkomen vormen het sluitstuk van het onderzoek.

# **Heroriëntatie, groei en omwenteling (1813-1850)**

## **Inleiding**

Om de Scheepvaartenquête en haar uitkomsten in de juiste historische context te plaatsen, is het in mijn ogen noodzakelijk een aantal gebeurtenissen en ontwikkelingen te schetsen die verband houden met de Nederlandse handel en koopvaardijvloot in de negentiende eeuw. Drie begrippen vormen hierbij de kapstok: heroriëntatie, groei en omwenteling. Heroriëntatie was noodzakelijk nadat Willem I in 1813 de troon besteeg en het koninkrijk ontstond. Dit proces van (economische) heroriëntatie vormt het eerste gedeelte van het hoofdstuk. Vervolgens komt de economische politiek van Willem I aan de orde en de groei die ons land doormaakte. Hoe kwam deze groei tot stand en welke rol speelde de NHM en Cultuurstelsel hierin? Toen het NHM-monopolie steeds meer onder druk kwam te staan door de opkomst van het liberalisme, vond er een liberale omwenteling plaats. Deze omwenteling, waarbij er op het gebied van handel en scheepvaart de nodige veranderingen optraden, vormt het sluitstuk van het hoofdstuk. Ik heb er voor gekozen het hoofdstuk te laten eindigen in 1850, omdat de periode 1850-1873 uitvoerig behandeld wordt in de rest van dit onderzoek. Dit eerste hoofdstuk is dan ook uitsluitend een inleidend hoofdstuk.

## **Heroriëntatie: de economische politiek van Willem I**

De periode 1813-1850 was een periode waarin ons land opkroop uit een economisch dal. Dit dal was veroorzaakt door de Franse Tijd (1795-1813), een tijdperk waarin de Nederlandse koopvaardijvloot flinke klappen te verduren kreeg. De grote compagnieën van weleer verdwenen en de Republiek hield op te bestaan. Het republikeinse bestel zou na de Franse Tijd niet meer terugkeren. De voormalige Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden werden in 1815 samengevoegd tot het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden. Aan het hoofd van dit koninkrijk stond koning Willem I. Hij was de zoon van Willem V, de laatste stadhouder van de voormalige Republiek. Willem I stond voor een aantal uitdagingen. De samenvoeging van de beiden Nederlanden bracht namelijk moeilijkheden met zich mee. Dit was met name het geval in de voormalige Zuidelijke Nederlanden. Daar ontstond, mede aangezwengeld door Willem I, een strijd tussen de Nederlandse taal enerzijds en de Franse taal anderzijds. Deze strijd was één van de oorzaken van de uiteindelijke splitsing en het ontstaan van het koninkrijk België, zeer tegen de wens van

Willem I in.<sup>12</sup> Slaagde hij niet in zijn opzet om beide Nederlanden bijeen te houden, op economisch gebied was Willem I een stuk succesvoller. Met een reeks van hervormingen en maatregelen toonde hij zich op dit vlak slagvaardig. Hierin werd hij gesteund door een aantal "grote namen" zoals Anthony van Hoboken, Gerhard Moritz, Paul van Vlissingen en John Cockerill. Eén van Willems zorgen was de staatsschuld waarmee ons land te kampen had na de Franse Tijd. In een poging deze schuld te verminderen richtte hij daarom in 1822 het zogenaamde Amortisatiesyndicaat op. Daarnaast stimuleerde Willem I de nijverheid en de industrie; de oprichting van het Fonds voor de Nationale Nijverheid (1821) en de Zuidnederlandse Algemene Maatschappij ter Bevordering van de Volkswijit (1822) getuigen hiervan.<sup>13</sup> Deze maatregelen betekenden inderdaad een stimulans voor de economie van het koninkrijk. Met name de Luikse staalindustrie onder leiding van industrieel Cockerill profiteerde van de economische politiek van Willem I. Naast stimulering van nijverheid en industrie verbeterde ook de infrastructuur enorm onder het bewind van Willem I. Dit gold vooral op het gebied van de waterbouw. Er werd een groot aantal kanalen gegraven, waarvan de Zuid-Willemsvaart (1822-1826), het Groot Noord-Hollandsch Kanaal (1819-1825) en het Kanaal door Voorne (1827-1829) drie belangrijke voorbeelden vormen.<sup>14</sup> Ook werd een begin gemaakt met de aanleg van een spoorwegennet: in 1839 reed in ons land de eerste stoomtrein, van Amsterdam naar Haarlem.

De oprichting van de Nederlandsche Handel-Maatschappij in 1824 was de belangrijkste economische maatregel van Willem I. De Nederlandsche Handel-Maatschappij, kortweg NHM genoemd, was een middel om de handel met de koloniën te stimuleren. Gedurende de tijd van de Bataafse Republiek waren deze koloniën verloren gegaan aan de Fransen. Een deel van deze koloniën werd na afloop van de Franse Tijd aan de Nederlanders teruggegeven. Hieronder de belangrijke kolonie Nederlands-Indië, maar ook voormalige bezittingen in West-Indië en een enkele Afrikaanse. Met name Nederlands-Indië zou later van groot belang worden voor de economie van het koninkrijk.<sup>15</sup> Daar zag het aanvankelijk niet naar uit. Het bleek het een enorme opgave de kolonie winstgevend te maken. Willem I was een voorstander van handelsvrijheid in Nederlands-Indië, maar deze vrijheid bleek nadelig te zijn voor Nederlandse kooplieden aldaar. De Britten waren de speler bij uitstek geworden in de Nederlands-Indische handel. Toen Willem I van deze situatie op de hoogte

---

<sup>12</sup> Y. Smits, *Willem I: koning van Noord en Zuid* (Hasselt 1966) 243-269.

<sup>13</sup> J.G. Kikkert, *Geld, macht & eer: Willem I, koning der Nederlanders en Belgen, 1772-1843* (Utrecht 1995) 115.

<sup>14</sup> Kikkert, *Geld, macht & eer*, 117.

<sup>15</sup> *Ibidem*, 145-148.

werd gesteld was hij dan ook onaangenaam verrast.<sup>16</sup> Hij begreep dat maatregelen noodzakelijk waren om te voorkomen dat de Nederlands-Indische handel al te zeer onder Britse invloedssfeer kwam te staan. En waarom zou de Britse handelsvlag niet gevolgd kunnen worden door Britse politieke aspiraties in Nederlands-Indië?<sup>17</sup> Bij Koninklijk Besluit van 29 maart 1824 richtte Willem I de Nederlandsche-Handelmaatschappij op. Vanaf 12 april in datzelfde jaar kon men zich laten intekenen in de nieuwe maatschappij, op een manier die vroeger ook bij de VOC en WIC gebruikelijk was. De belangstelling was enorm en daarom werd de inschrijving al na één dag gesloten. Alleen al in Rotterdam werd in die ene dag tijd voor elf miljoen gulden ingetekend.<sup>18</sup> Deze belangstelling is te verklaren uit het feit dat Willem I de NHM-aandeelhouders een hoog dividend garandeerde, namelijk 4,5% procent voor de eerste vijftientig jaar.<sup>19</sup> Zelf tekende Willem I in voor vier miljoen gulden. De belangstelling bleef voor de NHM bleef niet beperkt tot de grote steden. Hoewel Rotterdam en Amsterdam tezamen verreweg het grootste gedeelte van het aandelenpakket van de NHM in handen hadden, namelijk 23.382,25 aandelen (afgerond 63% van het totale pakket), was er ook belangstelling uit andere steden.<sup>20</sup> Steden van vergelijkbare grote, zoals Antwerpen en Brussel, maar ook steden van kleiner formaat. Gouda, Gent, Middelburg, Leiden, Dordrecht, Brugge, Oostende, Schiedam en Doornik vormden deze groep van kleinere steden.<sup>21</sup>

### **Groei: de NHM en het Cultuurstelsel**

Het was in eerste instantie de bedoeling dat de NHM wereldwijd zou gaan opereren. Zo zag Willem I winstkansen liggen in de nieuwe republieken van Midden- en Zuid-Amerika, naast de al bestaande koloniën die het koninkrijk bezat in West-Indië. Maar zowel in Midden- en Zuid-Amerika als in Suriname en de Antillen speelde de NHM nauwelijks iets klaar.<sup>22</sup> Door deze mislukkingen in de "West" ging de NHM zich dan ook uitsluitend richten op de Oost-Indische archipel. Maar ook hier liepen de zaken in de eerste jaren van de NHM verre van goed. De kolonie bleek niet erg winstgevend te zijn en pas na afloop van de Java-oorlog (1825-1830) werd er voor het eerst dividend uitgekeerd, zonder bij de koninklijke garant aan te kloppen en nadat de schulden aan Willem I (inclusief de rente)

---

<sup>16</sup> W.M.F. Mansvelt, *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij* (Amsterdam 1924) 47.

<sup>17</sup> Mansvelt, *Geschiedenis*, 47.

<sup>18</sup> Kikkert, *Geld, macht & eer*, 142.

<sup>19</sup> Ibidem.

<sup>20</sup> Mansvelt, *Geschiedenis*, 72-73.

<sup>21</sup> Ibidem, 3.

<sup>22</sup> Kikkert, *Geld, macht & eer*, 143-144.

waren voldaan.<sup>23</sup> De Oost-Indische koloniën bleken in financiële nood te verkeren. Java produceerde nog slechts in hoofdzaak rijst voor binnenlands en koffie voor buitenlands verbruik. De invoer was in de loop der jaren gestegen en was zodoende de uitvoer gaan overvleugelen. Omdat de invoer slechts gedeeltelijk in Nederlandse handen was, konden de Nederlandse handel en scheepvaart niet bloeien.<sup>24</sup> Willem I beseftte dat veranderingen noodzakelijk waren. Hiervoor wendde hij zich tot Johannes van den Bosch. Hij werd door Willem I aangesteld als de nieuwe gouverneur-generaal. Hij kreeg de lastige taak om van Java een winstgevende kolonie te maken. In deze opzet slaagde Van den Bosch. Dit geschiedde door middel van het Cultuurstelsel. Dit stelsel was een vorm van agrarisch-industriële exploitatie van Java, waarbij het gouvernement gezag en invloed gebruikte om de inheemse bevolking tegen een eenzijdig vastgesteld en laag plantloon tropische exportproducten te doen, welke artikelen vervolgens ten behoeve van de staatskas werden verkocht. Het gouvernement schreef voor welke producten verbouwd moesten worden. Dit waren in de eerste plaats koffie, rietsuiker en indigo; voorts tabak, thee, peper, kaneel en andere producten. Er werd niet alleen beslag gelegd op de arbeidskracht van de bevolking, maar ook op door haar 'voor eigen gebruik' (rijstcultuur) bebouwde gronden. Dat was met name het geval bij de suiker- en indigocultuur; voor de koffiecultuur werden over het algemeen ongecultiveerde (woeste) gronden gebruikt. In nauwe samenhang met het Cultuurstelsel stond het zogenaamde consignatiestelsel. De aan het gouvernement geleverde producten werden in consignatie gegeven aan de NHM, die deze goederen naar Nederland liet vervoeren en daar liet veilen. Het systeem maakte niet alleen Amsterdam – in mindere ook Rotterdam – weer tot stapelmarkt van koloniale producten, maar veroorzaakte tevens een opbloei van de scheepvaart omdat de NHM uitsluitend Nederlandse schepen charterde. Willem I verbond aan het Cultuurstelsel de zogenaamde batig-slot politiek. De opbrengsten uit Indië werden gestort in de Nederlandse staatskas en hielpen de financiële lasten van de tijd van Napoleon, van Willems uitgebreide militaire apparaat, van de Belgische opstand, aan het graven van kanalen, van het begin van spoorwegaanleg en aan het beheer en de vermeerdering der koloniën (in Oost en West) te bestrijden.<sup>25</sup> Het Cultuurstelsel bracht in de periode 1830-1870 een winst van 823 miljoen gulden op, gemiddeld dus zo'n 20 miljoen gulden per jaar. In de periode 1851-1860 liepen de Indische baten op tot bijna 20% van het nationale inkomen.<sup>26</sup> Ondanks de baten die het

---

<sup>23</sup> Ibidem, 144.

<sup>24</sup> Ibidem, 145.

<sup>25</sup> Ibidem, 146.

<sup>26</sup> Ibidem.

stelsel met zich meebracht, kwam er in de loop der jaren steeds meer kritiek op het Cultuurstelsel. Hier lagen een aantal redenen aan ten grondslag. Allereerst zorgde het Cultuurstelsel voor uitbuiting van de Javaanse bevolking. Daarnaast ontstond er na 1848 een koerswijziging in de Nederlandse politiek, waardoor de liberalen steeds meer macht naar zich toetrokken. De liberalen stonden ten aanzien van Nederlands-Indië een andere economische politiek voor, waarbij het Cultuurstelsel gezien werd als een achterhaald systeem. In plaats van het Cultuurstelsel zou particulier initiatief de ruimte moeten krijgen. Deze gedachte vormde één van de pijlers onder de liberale omwenteling, die omstreeks het midden van de negentiende eeuw in gang werd gezet.

### **Omwenteling: liberalisering van handel en scheepvaart**

Het liberalisme kwam in 1848 aan de macht in Nederland. Onder leiding van Johan Thorbecke zouden de liberalen twee decennia achter elkaar de scepter zwaaien. 1848 was het jaar van de Grondwetsherziening, waarbij de ministers voortaan verantwoordelijk waren voor het beleid en niet langer de koning. Door deze herziening werd de macht van Willem I dus flink ingeperkt. Het liberalisme had naast invloed op het staatsbestel ook invloed op de economische politiek van Nederland. Ingrijpen van de overheid in het economische leven werd als verkeerd gezien: de theorie van de vrijemarkteconomie was het credo van de liberalen.<sup>27</sup>

Deze Nederlands politiek-economische ommezwaaai stond echter niet op zichzelf. Het was eveneens een reactie op een vergelijkbaar proces dat zich in Engeland voltrok. Daar waren in 1846 de Corn Laws afgeschaft, waardoor het voor het buitenland mogelijk werd graan naar Engeland te exporteren. Drie jaar later werden de Navigation Acts van Oliver Cromwell afgeschaft. Mede door druk vanuit Londen besloot de toenmalige minister van financiën Pieter van Bosse het Engelse voorbeeld te volgen. De Scheepvaartwetten van 1850 brachten een grote wijziging in de Nederlandse scheepvaartpolitiek. De differentiële scheepvaartrechten werden afgeschaft. Dit betekende dat Nederlandse schepen voortaan hetzelfde bedrag aan lastgeld, tonnengeld en andere heffingen moesten betalen als buitenlandse schepen.<sup>28</sup> Voor 1850 werden Nederlandse schepen hierin bevoorrecht. Aan de regeling dat in Nederlandse schepen aangevoerde goederen een reductie van 10% op de invoerrechten genoten werd eveneens een einde gemaakt. Tot slot maakte de Scheepvaartwetten de verlening van Nederlandse zeebrieven aan in het buitenland

<sup>27</sup> I.J. Brugmans, *Paardenkracht en mensenkracht: sociaal-economische geschiedenis van Nederland, 1795-1940* (Den Haag 1961) 214.

<sup>28</sup> Brugmans, *Paardenkracht en mensenkracht*, 214.

gebouwde schepen mogelijk.<sup>29</sup> Nederlandse reders konden dus voortaan in het buitenland schepen aankopen. Om de Nederlandse scheepsbouw te beschermen tegen buitenlandse c.q. Engelse concurrentie was dit voor 1850 niet mogelijk geweest. Om de Nederlandse scheepsbouw tegemoet te komen werden de invoerrechten op hout, ijzer, hennep en andere grond- en hulpstoffen voor de scheepsbouw verlaagd. De Scheepvaartwetten hadden uiteraard ook invloed op de handel en scheepvaart in de Nederlandse koloniën. De bevoorrechting van Nederlandse vlag verdween hier. Alleen de koloniale kustvaart bleef nog voor buitenlandse schepen gesloten. Ook hierin volgde ons land het voorbeeld van Engeland, want in 1849 waren in de Engelse koloniën de vlaggen aan elkaar gelijkgesteld.<sup>30</sup>

Voor Nederlands-Indië gold dat de bevoorrechting van de Nederlandse vlag weliswaar verdween, maar die van de Nederlandse goederen nog niet. Dat gebeurde pas in 1872, toen er een nieuwe Indische tariefwet kwam. Deze wet maakte een einde aan de differentiële in- en uitvoerrechten, waardoor Nederlandse goederen voorheen juist bescherming genoten. Deze tariefwet was een onderdeel van een aantal maatregelen en herzieningen op dit terrein. In 1845 werd een eerste stap gezet in de richting van vrijhandel, toen de doorvoerrechten werden verminderd, een groot aantal invoerrechten werden verlaagd en vrijwel alle uitvoerrechten werden afgeschaft. Na 1850 werd de route richting vrijhandel verder gevolgd. Zo werden in 1854 weer verschillende tariefposten verder verlaagd en in 1862 gebeurde dit nogmaals. De nog bestaande uitvoerrechten werden afgeschaft en de invoerrechten werden tot een aantal procenten gereduceerd.<sup>31</sup>

Het Cultuurstelsel, gezien als het voornaamste overblijfsel uit het protectionistische tijdperk, werd in 1870 afgeschaft. Deze afschaffing vormde het slot van een reeks liberale hervormingen van de Nederlands-Indische economie, waarbij het stelsel steeds verder werd uitgehold. De kleinere cultures, te weten tabak, thee en indigo, werden geleidelijk aan losgelaten door het gouvernement en kwamen in handen van particulieren. Door het succes van het Cultuurstelsel ontstond een groep ondernemers die gedetailleerde kennis opdeed omtrent de cultures in verschillende delen van Java, en vaak over enig kapitaal beschikte om zelfstandig een onderneming te beginnen.<sup>32</sup> Zij namen deze voormalige gouvernementcultures over. Hierdoor ontstond in de jaren vijftig en zestig een sterk groeiende exportproductie buiten het Cultuurstelsel om. Ook de suikerhandel kwam meer

---

<sup>29</sup> Ibidem, 214.

<sup>30</sup> Ibidem, 216.

<sup>31</sup> Ibidem, 218-219.

<sup>32</sup> A. van Riel en J.L. van Zanden, *Nederland 1780-1914: staat, instituties en economische ontwikkeling* (Amsterdam 2000) 226-227.



en meer in handen van particulieren. Uiteindelijk zouden een tweetal wetten een einde maken aan het Cultuurstelsel: de Agrarische Wet en de Suikerwet, beiden in 1870 tot stand gekomen. De Agrarische Wet stelde Java vrijwel geheel open voor het particulier initiatief en de Suikerwet zorgde voor de afschaffing van de gouvernementscultuur van dat product.<sup>33</sup> Alleen de koffiecultuur bleef nog enige tijd bestaan, vanwege het belang ervan voor de inkomsten van het gouvernement.

### **Tot besluit**

Hoewel het Cultuurstelsel pas in 1870 werd afgeschaft en daarmee qua jaartal eigenlijk buiten het kader van dit hoofdstuk valt, begon de ontmanteling van het systeem al rond 1850. Tezamen met de invoering van de Scheepvaartwetten vormde deze ontmanteling het belangrijkste wapenfeit van de liberale omwenteling. Naast het feit dat de Nederlandse politiek door deze maatregelen haar blik op de toekomst richtte, nam men in de periode na 1850 gaandeweg ook de tijd om te reflecteren en terug te kijken op het verleden. Dit werd versterkt door het feit dat de Nederlandse koopvaardijvloot in de periode na 1850 in sterke achteruitgang. Vooral de internationale crisis van 1857, die de vrachtprijzen wereldwijd deed kelderen, trof de Nederlandse handel en scheepvaart diep. Het was mede vanwege deze crisis dat de zorgen in politiek Den Haag in de jaren zeventig toenamen.

---

<sup>33</sup> Van Zanden, *Nederland 1780-1914*, 225.

# De aanloop naar de Scheepvaartenquête

## Inleiding

In het vorige hoofdstuk is kort gesproken over de crisis van 1857 en de achteruitgang van de Nederlandse koopvaardijvloot. Deze zorgwekkende situatie alarmeerden een zestal Kamerleden dusdanig, dat zij een voorstel indienden tot het houden van een parlementaire enquête. Door middel van deze enquête zou een diepgaand onderzoek worden ingesteld naar de toestand van de Nederlandse koopvaardijvloot in de periode 1850-1873. Wanneer vanuit dit onderzoek een helder beeld was ontstaan over onze vloot, kon er gekeken worden naar de oplossingen die haar toestand kon verbeteren. Deze parlementaire enquête kwam er uiteindelijk in de vorm van de Scheepvaartenquête. Aan dit proces ging een traject van politieke discussie en besluitvorming vooraf. Dit traject levert een fraai bewijs van de verbondenheid en betrokkenheid tussen politiek enerzijds en handel en scheepvaart anderzijds, en de vragen die deze verbondenheid oproepen. Want was een parlementaire enquête wel het juiste middel om deze zaak te onderzoeken? In hoeverre was er überhaupt sprake van achteruitgang? Wellicht diende de term 'achteruitgang' genuanceerd te moeten worden? En als er daadwerkelijk een parlementair onderzoek zou worden ingesteld, tot welke tastbare, praktische resultaten zou dit leiden? Moest de Nederlandse politiek, waarin het liberalisme inmiddels zo'n groot stempel drukte, zich eigenlijk nog wel bemoeien met de handel en scheepvaart van ons land? Deze vragen en de besluitvorming voorafgaand aan de Scheepvaartenquête vormen de basis van dit tweede hoofdstuk. Eerst wordt de aanzet besproken. Deze aanzet leidde tot een politieke discussie, waarbij de meningen in Den Haag verdeeld waren over de enquête. Tot slot ga ik in op de politieke besluitvorming, waaruit de enquête uiteindelijk voortkwam.

## De aanzet

De aanzet tot de Scheepvaartenquête werd gegeven in september 1873 door het liberale Tweede Kamerlid J.P.R. Tak van Poortvliet. Met een vijftal mede-Kamerleden diende hij via een missive aan de Tweede Kamer een voorstel in tot het houden van een parlementaire enquête over de toestand van de Nederlandse koopvaardijvloot.<sup>34</sup> Deze andere vijf Kamerleden waren de heren W. Wintgens, T.J. Stieltjes, J.L. de Bruyn Kops, C.J.F. De

---

<sup>34</sup> Staten-Generaal Digitaal, Kamerstuk Tweede Kamer 1873-1874, kamerstuknummer 52, ondernummer 2, *Voorstel van den heer TAK en vijf andere leden tot het houden van een onderzoek (enquête) ontrent de Nederlandsche koopvaardijvloot, Missive ingekomen in de zitting van den 22sten September 1873* (Den Haag, 1873) 1.

Mirandolle en E.H. 's Jacob. Al deze Kamerleden behoorden tot de liberalen, op de conservatief 's Jacob na. Daarnaast hadden sommigen een band met Nederlands-Indië. Zo bezat De Mirandolle jarenlang een rechtspraktijk op Nederlands-Indië en was 's Jacob actief voor verschillende koloniale organisaties. Uit de onderlinge correspondentie blijkt dat Tak van Poortvliet duidelijk de leiding had in het opstellen van het voorstel.<sup>35</sup> De initiatieven kwamen van zijn zijde. Zijn gedegen voorstel vormde een goede start van zijn carrière als Tweede Kamerlid, die hem in 1877 zelfs een ministerpost opleverde (minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid). De enquête en het parlementaire onderzoek moesten volgens de zes gebaseerd worden op de volgende drie vragen:

*1. Hoe is de toestand van het materieel en de bemanning van de Nederlandse koopvaardijvloot?*

*2. Wat zijn de oorzaken van de afnemende sterkte van de Nederlandse handelsvloot en van haar verminderde aandeel in de algemene scheepvaartbeweging, zowel in Nederlandse als in vreemde havens?*

*3. Kunnen er van overheidswege maatregelen genomen worden, om aan de scheepvaart onder Nederlandse vlag een krachtige en toenemende ontwikkeling te verzekeren?*

Nederland had in 1873 nog geen uitgebreide geschiedenis wat betreft parlementaire enquêtes. De eerste werd gehouden in 1852 en hierna volgden er nog drie. Zij hadden vaak maritieme onderwerpen. Zo werd er in de periode 1861-1862 een enquête gehouden naar de Nederlandse zeemacht en het jaar daarvoor naar de Maas en Zuid-Willemsvaart. Een parlementaire enquête naar de Nederlandse koopvaardijvloot zou dus passen in deze maritieme traditie. Met een dergelijke enquête moest ons land in de voetsporen treden van Engeland, Frankrijk en de Verenigde Staten. In Frankrijk en de Verenigde Staten waren in 1870 al enquêtes gehouden naar de toestand van de koopvaardijvloeten aldaar, in Engeland al zelfs in een eerder stadium. Het Franse onderzoek werd door het uitbreken van de Frans-Duitse oorlog niet afgerond, maar de verhoren leverde desalniettemin vele wetenswaardigheden op. De Amerikaanse Scheepvaartenquête werd wel afgerond. De uitkomsten van deze enquête werden gepubliceerd in het werk *Causes of the reduction of the American Tonnage and the decline of the Navigation-Interests*.<sup>36</sup>

<sup>35</sup> Zeeuws Archief, Familie Mathias-Pous-Tak van Poortvliet, inv. nr. 443-444, 'Brieven ingekomen bij J.P.R. Tak van Poortvliet inzake parlementaire aangelegenheden, [1860], 1863-1884, 1891-1894, 1896'.

<sup>36</sup> SGD, *Missive ingekomen in den zitting*, 4.

Om hun argumenten kracht bij te zetten maakten de zes Kamerleden gebruik van een groot aantal statistieken. Deze gaven een veelvoud aan informatie over de toestand van de Nederlandse koopvaardijvloot, bijvoorbeeld over het aantal Nederlandse zeeschepen en het aantal Nederlandse rederijen. Daarnaast beschikten de zes Kamerleden over statistieken die verband hielden met de scheepsbouw, de ouderdom van schepen, de uitgeklaarde zeeschepen in de Nederlandse havens, de stoomvaart in de Nederlandse havens, de waarde (in guldens) der producten onder Nederlandse en vreemde vlag in Nederland ter zee in- en uitgevoerd, de vrachtvaart van Nederlandse schepen van vreemde havens op vreemde havens en statistieken over de toestand van een aantal buitenlandse koopvaardijvloeden. Hierbij ging het om de Engelse koopvaardijvloot, de koopvaardijvloot van Hamburg, de Noord-Duitse koopvaardijvloot en de koopvaardijvloot van Noorwegen. Tenslotte waren er gegevens over het scheepvaartverkeer van Pruisen en het scheepvaartverkeer in de Belgische havens.<sup>37</sup>

Bij deze statistieken moet wel een belangrijke kanttekening worden geplaatst. Zo waren velen ervan verre van volledig. Alleen de statistieken over de Engelse koopvaardijvloot lenen zich goed voor een volledige vergelijking met de Nederlandse situatie. Zo waren er naast een algemene statistiek over de Engelse koopvaardijvloot (aantal en tonnage van zowel zeil- als stoomschepen) ook statistieken over de in Engeland gebouwde koopvaardijvloeden (voor zowel Engelse als buitenlandse rekening) en over de scheepvaartbeweging van geladen schepen van zeevarende volken in de Engelse havens. Kijken we echter naar de statistieken van andere Europese landen, dan zijn de gegevens gebrekkig, soms zelfs summier. Zo ontbreken er in sommige statistieken hele jaartallen of zijn er bijvoorbeeld geen gegevens over zeil- dan wel stoomschepen beschikbaar.

Ondanks deze onvolledigheid trokken de zes Kamerleden een scherpe conclusie uit al deze cijfers: de Nederlandse handelsvloot had in de periode 1850-1871 internationaal flink terrein verloren. Met name de Engelse koopvaardijvloot kende in deze periode wél een periode van groei, zoals zichtbaar was in de groei van het aantal stoomschepen. Kende de Engelse koopvaardijvloot in 1850 nog 426 stoomschepen, in 1871 was dit aantal gegroeid naar 2557. En de tonnage was in diezelfde periode vertwaalfvoudigd. Ook de Engelse scheepsbouw floreerde in deze periode. Naast de groei van Engeland nam ook het belang van de Hamburgse, Pruisische en later de Duitse koopvaardijvloot toe. Tegelijkertijd nam

---

<sup>37</sup> Staten-Generaal Digitaal, Kamerstuk Tweede Kamer 1873-1874, kamerstuknummer 52, ondernummer 2, *Voorstel van den heer TAK en vijf andere leden tot het houden van een onderzoek (enquête) ontrent de Nederlandsche koopvaardijvloot, Bijlagen, Staat I-XVIII* (Den Haag, 1873) 4-32.

het Nederlandse handelsbelang in deze gebieden steeds meer af, zichtbaar in het feit dat de Nederlandse vlag meer en meer uit de haven van Hamburg verdween.<sup>38</sup>

Vervolgens benadrukten de voorstellers de noodzaak van een sterke handelsvloot voor Nederland. De handel was voor Nederland nog altijd de bron waaruit alles in economisch opzicht voortvloeide, aangezien de landbouw en industrie op een lager peil stonden. Om deze (zee)handel in stand te kunnen houden was volgens de zes Kamerleden een sterke eigen koopvaardijvloot nodig. Niet dat de zes Kamerleden onwelwillend tegenover buitenlands scheepvaartverkeer stonden in Nederlandse havens, maar scheepvaart onder eigen vlag leverde, naar hun mening, duurzame voordelen op die vreemde scheepvaart niet verschaffen kon. Daarnaast telde er ook een staatkundig belang mee: *"Voor Nederland staan echter met zijne koopvaardijvloot niet alleen de stoffelijke voordeelen, welke de handel afwerpt, op het spel. Daar is aan zijne scheepvaart ook een groot staatkundig belang verbonden. Dat het aan onzen kleinen Staat gelukte, om een onafhankelijk toevlugtsoord der vrijheid te worden en te blijven, had hij vooral ook te danken aan zijn zeevolk en zijne handelsvloot."*<sup>39</sup>

In hun oproep richtten de zes Kamerleden zich rechtstreeks tot de Staten-Generaal. De Staten-Generaal moest niet langer stilzwijgend toekijken, maar de aandacht van de Kamer vestigen op de toestand van de Nederlandse koopvaardijvloot.<sup>40</sup> Desalniettemin proefden de zes Kamerleden aarzeling. Zo was er de voorgaande jaren maar weinig aandacht geweest voor het verzamelen van gegevens over de koopvaardijvloot. Om de enquête doorgang te laten vinden waren zulke gegevens echter broodnodig om een antwoord te vinden op de vraag in welke toestand de koopvaardijvloot zich bevond. Vervolgens zou er dan naar oplossingen kunnen worden gezocht. Tot slot wezen de zes Kamerleden nog eenmaal op het nut van een enquête naar de toestand van de Nederlandse koopvaardijvloot. Dit nut was tweeledig. Aan de ene kant zouden via de enquête oplossingen worden aangedragen om de toestand van de Nederlandse koopvaardijvloot te verbeteren. Tegelijkertijd zouden de gegevens uit de enquête een basis vormen, waardoor de Regering in de toekomst kennis van de toestand van de koopvaardij bleef bezitten.<sup>41</sup>

---

<sup>38</sup> SGD, *Missive in gekomen in den zitting*, 3.

<sup>39</sup> Ibidem.

<sup>40</sup> Ibidem.

<sup>41</sup> Ibidem, 4.

## Politieke discussie: de voorstanders

Na aanleiding van het voorstel van de zes Kamerleden werd een commissie samengesteld. Deze commissie boog zich over het voorstel en bracht op 2 december 1873 verslag uit. Verschillende voor- en tegenargumenten werden in het verslag genoemd. In de volgende twee paragrafen zet ik beide argumentaties uiteen, waarbij ik start met de voorstanders. Het eerste belangrijke discussiepunt behelsde de vraag of een enquête het juiste middel was om de toestand naar de koopvaardijvloot te onderzoeken.<sup>42</sup> De voorstanders spiegelde zich hierbij aan Engeland. Daar was het gebruikelijk om ingrijpende wetsvoorstellen, die ingrepen op het algemeen belang, vooraf te laten gaan door een parlementair onderzoek.<sup>43</sup> De kosten die een dergelijk onderzoek met zich meebracht speelde hierbij geen rol. Een onderzoek naar de Nederlandse koopvaardijvloot kon zo'n functie ook goed vervullen. Zelfs als een enquête in Nederland niets anders zou opleveren dan vermeerdering van kennis der koopvaardijvloot, zou men zich daar over moeten verheugen, aldus de voorstanders.<sup>44</sup>

Ten tweede waren er meningsverschillen over de vraag of er in het geval van de Nederlandse koopvaardijvloot sprake was van relatieve of absolute achteruitgang. De relatieve achteruitgang waarop de tegenstanders van de enquête wezen, werden door de voorstanders bestempeld als te rooskleurig en te optimistisch; op deze tegenargumenten kom ik in de volgende paragraaf terug. De voorstanders meenden dat de Nederlandse koopvaardijvloot wel degelijk in sterkte afnam en dat zij in de "algemene vooruitgang" van handel en scheepvaart slechts een gering aandeel wist te verwerven. Hierbij doelden de voorstanders ongetwijfeld op de stoomvaart, waarvan het Nederlandse aandeel inderdaad achterbleef bij het buitenland.

Het derde en laatste twistpunt wat ik behandel is de vraag in hoeverre een enquête tot praktische resultaten zou leiden. De voorstanders geloofden dat een enquête zulke resultaten zou opleveren. Hierbij dient aangetekend te worden dat gewonnen kennis over de toestand van de koopvaardijvloot door de voorstanders al werd beschouwd als een praktisch resultaat. Maar er waren meer mogelijkheden tot praktische resultaten. De voorstanders meenden dat de enquête kon leiden tot aanpassingen in de wetgeving,

---

<sup>42</sup> Staten-Generaal Digitaal, Kamerstuk Tweede Kamer 1873-1874, kamerstuknummer 52, ondernummer 23, *Voorstel van den heer TAK en vijf andere leden tot het houden van een onderzoek (enquête) ontrent de Nederlandsche koopvaardijvloot, Verslag der Commissie belast met het bovengenoemd voorstel; uitgebracht in de zitting van den 2den Dece,ber 1873* (Den Haag 1873) 37.

<sup>43</sup> SGD, *Verslag der Commissie belast met het bovengenoemd voorstel*, 37.

<sup>44</sup> *Ibidem*.

bijvoorbeeld in het geval van de tucht op koopvaardij schepen.<sup>45</sup> Wellicht zouden via de enquête verbeteringen kunnen worden aangebracht in het maritieme onderwijs. Zo gezien zou een enquête dus wel degelijk praktische resultaten kunnen opleveren. Tot slot wezen de voorstanders op het feit dat de enquête het Nederlandse consulaatwezen onder de loep kon nemen en ook hierin misstanden aan het licht zou kunnen brengen: *“Eene enquête kon aan het licht brengen of al de Nederlandsche consuls, ook de onbezoldigde, de Nederlandsche handelsbelangen getrouwelijk en met ijver voorstaan, dan wel of er voorbeelden zijn, dat in vreemde havens, ten gevolge van gebrek aan ijver of strijd van belangen, onze nationale scheepvaart bij die van anderen achterstaat.”*<sup>46</sup>

### **Politieke discussie: de tegenstanders**

In de discussie over de enquête beriepen de tegenstanders zich op een aantal argumenten. Een aantal Kamerleden wees op het feit dat het houden van een parlementaire enquête een dure en veelomvattende aangelegenheid was. In hun opinie diende alleen tot een enquête over te worden gegaan wanneer op geen enkele andere wijze het vereiste licht over een onderwerp van wetgeving of Staatsbeheer kon worden verspreid.<sup>47</sup> Daarnaast wezen zij tevens op het feit dat de enquêtes die in het verleden waren gehouden, niet de resultaten hadden opgeleverd die men had verwacht. De Kamer was volgens de tegenstanders niet het juiste orgaan om kennis te vergaren over de toestand der Nederlandse koopvaardijvloot; dit was een taak voor de Regering.<sup>48</sup>

Een tweede belangrijke vraag die een aantal Kamerleden zich stelden was of er sprake was van absolute of relatieve achteruitgang ten opzichte van het buitenland. Via verschillende statistieken toonden zij aan dat er voornamelijk sprake was van relatieve achteruitgang. Zo bleef het aantal ingeklaarde schepen onder Nederlandse vlag tussen 1850 en 1872 jaarlijks op een vrij constant niveau. Het percentage ingeklaarde schepen onder vreemde vlag nam in die periode echter toe. Waren dit er in 1850 nog 3229, in 1872 was dit aantal gestegen naar 5742. Nederland kon in de periode 1851-1872 niet de groei doormaken die landen zoals Engeland wel wisten te maken, maar kijkend naar de statistieken blijkt dat in diezelfde periode het handelsvolume (ingevoerde en uitgevoerde producten) wel toenam.<sup>49</sup> Hoewel het aantal Nederlandse zeeschepen afnam in de periode 1858-1873, betekende dit geen achteruitgang omdat de lastdragende inhoud van de

<sup>45</sup> Ibidem, 39-40.

<sup>46</sup> Ibidem, 40.

<sup>47</sup> Ibidem, 37.

<sup>48</sup> Ibidem.

<sup>49</sup> Ibidem, 37-38.

zeeschepen toenam. Vervolgens wordt de tijdspanne 1851-1871 aan de kaak gesteld. Een aantal Kamerleden vonden 1831 een beter startpunt voor het onderzoek. 1831 was het jaar na de Belgische afscheiding en vanaf dat ogenblik kunnen we echt spreken over een puur Nederlandse economie zoals wij die tot op de dag van vandaag kennen. Als we inderdaad naar deze periode kijken, dan blijkt er een groei te zijn in het aantal ingeklaarde en uitgeklaarde zeeschepen.<sup>50</sup> Geen absolute achteruitgang, zelfs geen relatieve achteruitgang, maar juist voorspoed.

Ook over de mogelijke resultaten van een enquête waren de meningen verdeeld. Tegenstanders waren op dit punt sceptisch. Kijkend naar de drie vragen waarop de enquête gestoeld moest worden, meenden zij dat een deel van de vragen al door de zes voorstellers was beantwoord. Zo was er de vraag over de toestand van de Nederlandse koopvaardijvloot, waarbij volgens de tegenstanders de informatie hooguit nog kon worden aangevuld. Ditzelfde gold min of meer voor de tweede vraag. Ook hier zou de al beschikbare informatie kunnen worden aangevuld, maar welk nut zou dat dienen? De derde vraag, het heikel punt van eventuele overheidsmaatregelen, kon al helemaal op scepsis rekenen.<sup>51</sup> Zoals is vermeld in het voorgaande hoofdstuk kenmerkte de Nederlandse negentiende-eeuwse economische politiek zich in eerste instantie door protectionisme en daarbij behorende regulering vanuit overheidswege. De oprichting van de Nederlandsche Handel-Maatschappij in 1824 was in deze politiek het bekendste en belangrijkste instrument. In de loop van de negentiende eeuw kwam deze economische politiek onder druk te staan en kreeg men steeds meer afkeer tegen dit systeem. Dit had tot gevolg dat er steeds meer ruimte kwam voor vrijhandel en particulier initiatief. In 1873 was dit proces nagenoeg voltooid, tot grote tevredenheid van de (liberale) Nederlandse politiek. Een terugkeer naar het oude systeem werd dan ook door vele Kamerleden gezien als onbespreekbaar.<sup>52</sup> Hooguit zouden er enkele aanpassingen kunnen worden gemaakt in de Nederlandse wetgeving omtrent handel en scheepvaart. Maar was hier een parlementaire enquête voor nodig?

---

<sup>50</sup> Ibidem, 38.

<sup>51</sup> Ibidem, 40.

<sup>52</sup> Ibidem.



## De politieke besluitvorming

Na het afwegen van alle voor- en tegenargumenten meende de meerderheid van de Commissie der Rapporteurs het houden van de enquête aan te raden. Deze beslissing viel op 1 december 1873. De openbare beraadslaging vond plaats op 5 maart 1874. In de tussenliggende periode zaten de zes voorstellers niet stil. Om hun voorstel tot het houden van een enquête nog maar eens kracht bij te zetten, en wellicht ook om tegenstanders van een enquête over de streep te trekken, stelden zij een schriftelijke nota samen.

Het doel van deze nota was om de Kamerleden nogmaals te overtuigen van het nut van een parlementaire enquête naar de toestand van de Nederlandse koopvaardijvloot.<sup>53</sup> De nota was ook een reactie op het verslag van de Commissie der Rapporteurs, waarin een aantal tegenargumenten aan de orde worden gesteld. Deze tegenargumenten werden als vanzelfsprekend aangevochten door de zes voorstellers. Met name de kwestie relatieve dan wel absolute achteruitgang van de Nederlandse koopvaardijvloot werd door middel van een aantal statistieken uitgebreid aan de orde gesteld.<sup>54</sup> De openbare beraadslaging van 5 maart 1874 moest uitwijzen of het daadwerkelijk tot een parlementaire enquête zou komen.

Op dinsdagochtend 5 maart 1874 werd om 11 uur de beraadslaging over het voorstel tot het houden van de Scheepvaartenquête geopend. Bij deze beraadslaging waren 71 personen aanwezig: 69 Kamerleden, de toenmalige minister van Financiën en de voorzitter van de Tweede Kamer, de heer Bullert. Tijdens de beraadslaging kwamen een aantal Kamerleden aan het woord, zowel voor- als tegenstanders. Wat al bleek uit het verslag van de Commissie der Rapporteurs kwam andermaal naar voren in deze beraadslaging: het instellen van een parlementaire enquête naar de toestand van de Nederlandse koopvaardijvloot was een heikel punt en deed in de verschillende politieke geleidingen nog steeds veel stof opwaaien. Een aantal Kamerleden was nog altijd niet overtuigd van de noodzaak van zo'n parlementaire enquête. Zo waren er vragen rondom de daadwerkelijke achteruitgang van de koopvaardijvloot en over de praktische resultaten die een enquête zou opleveren, punten die al in een eerder stadium naar voren waren gekomen.<sup>55</sup> Er werden ook nieuwe vragen opgeworpen. Waarom moest er vanuit regeringswege onderzoek worden gedaan naar de toestand van de Nederlandse

---

<sup>53</sup> Staten-Generaal Digitaal, Kamerstuk Tweede Kamer 1873-1874, kamerstuknummer 52, ondernummer 24, *Voorstel van den heer TAK en vijf andere leden tot het houden van een onderzoek (enquête) omtrent de Nederlandsche koopvaardijvloot, Nota der Voorstellers* (Den Haag 1873).

<sup>54</sup> SGD, *Nota der Voorstellers*.

<sup>55</sup> Bijblad van de Nederlandsche Staats-Courant 1873-1874, *Voorstel tot het houden van een onderzoek omtrent de Nederlandsche koopvaardijvloot, 62ste zitting – 3 maart 1873* (Den Haag 1873).

koopvaardijvloot? Was het niet wenselijker een dergelijk onderzoek uit te laten voeren door bijvoorbeeld vertegenwoordigers van de handel en scheepvaart zelf? Werd er vanuit regeringswege al niet genoeg ondernomen om de handel en scheepvaart te stimuleren?<sup>56</sup> Hierbij werd bijvoorbeeld gewezen naar de aanleg van allerlei waterwegen en kanalen. Daarnaast werd opgemerkt dat ook in het maritieme onderwijs al voldoende vanuit regeringswege werd gedaan. Ook het noodzakelijke verband tussen een bloeiende handel en een sterke koopvaardijvloot werd niet door iedereen onderkend. Kamerlid Teding van Berckhout verwoordt dit als volgt: *“Ik vereenig mij zeer gaarne met hetgeen zoo even is door den heer Blom is gezegd, dat het namelijk duidelijk blijkt uit de geschiedenis van de handels- en scheepvaartbeweging op Hamburg en Antwerpen, dat men een aanzienlijken handel op het buitenland kan hebben, en toch volstrekt geen behoefte aan eigen schepen. (...) Wij kunnen dus alle beschouwingen over den invloed dezer enquête op den handel of van den handel op deze enquête elimineren.”*<sup>57</sup>

De beraadslaging duurde voort. Nog enkele Kamerleden namen het woord, bijvoorbeeld de heer Fabius, die later zelf zitting zou nemen in de parlementaire enquêtecommissie. Ook nam de initiator van het voorstel zelf het woord, de heer Tak. Nog eenmaal trachtte hij door middel van zijn betoog de Kamer te overtuigen van het feit dat een parlementaire enquête een juiste methode was onderzoek te doen naar de toestand van de Nederlandse koopvaardijvloot. Hierbij sprak hij tot besluit de volgende woorden uit: *“Wij voorstellers meenen dat het op den weg der Kamer ligt om zich dit volksbelang aan te trekken, en dat men hier de handen aan het werk moet slaan om te trachten onze Nederlandsche koopvaardijvloot eene toenemende en blijvende ontwikkeling te verzekeren.”*<sup>58</sup>

Na de openbare beraadslaging volgde de stemming. Het voorstel van de zes Kamerleden werd uiteindelijk met een duidelijke meerderheid aangenomen: 50 stemmen voor, 13 stemmen tegen en 6 onthoudingen. De parlementaire enquêtecommissie zou gaan bestaan uit zeven leden en eveneens werd besloten dat op 1 januari 1875 het onderzoek afgerond diende te zijn.

---

<sup>56</sup> *Voorstel tot houden van een onderzoek.*

<sup>57</sup> *Ibidem*, 957.

<sup>58</sup> *Ibidem*, 964.

## **Tot besluit**

Met de instemming van het voorstel kwam er een einde aan een lang traject van politieke besluitvorming. Dit traject werd gekenmerkt door een flink aantal discussiepunten betreffende het instellen van een parlementair onderzoek. Dat onze koopvaardijvloot in een lastige positie verzeild geraakt was in de loop der jaren, daar waren de Kamerleden het over het algemeen wel over eens. Maar over de oplossingen waren de meningen sterk verdeeld. Met name het vraagstuk over oplossingen vanuit overheidswege kon op weinig bijval rekenen. Historisch gezien is dat ook niet verwonderlijk. De tijden van overheidsbemoeyenis, verpakt in bouwpremies voor scheepswerven, gegarandeerde uit- en thuisreizen voor Nederlandse schepen en andere vormen van protectie waren vanaf 1850 steeds verder onder druk komen te staan. Het Cultuurstelsel was reeds een aantal jaren eerder zelfs helemaal afgeschaft. De liberale agenda vormde het nieuwe credo voor de Nederlandse handel en haar koopvaardijvloot.

De voorstellers, waarvan een deel liberaal was, hadden dit scenario van meer overheidsbemoeyenis uiteraard niet voor ogen. De term "overheidsbemoeyenis" uit de derde vraag van de voorstellers doet wellicht anders vermoeden, maar de rol die zij voor ogen hadden voor de overheid was er één van documenteren en in kaart brengen van de situatie van onze koopvaardijvloot. Bij een vraagstuk als de achteruitgang van de Nederlandse koopvaardijvloot, waarbij volgens de voorstellers het landsbelang gediend was, kon de overheid niet achterover leunen, maar moest het initiatief nemen. Gedegen documentatie betreffende de situatie van de koopvaardijvloot was noodzakelijk de neerwaartse spiraal te doorbreken en problemen op te lossen. Zo moest de Nederlandse koopvaardijvloot haar dominante positie in de wereldhandel weer herwinnen. Een koopvaardijvloot die volgens de zes voorstellers ook noodzakelijk was voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. De handel was de kurk waarop ons land dreef.

# De Scheepvaartenquête

## Inleiding

Het voorstel tot de Scheepvaartenquête werd uiteindelijk met een ruime meerderheid aangenomen door de Tweede Kamer. Hoe verging het de parlementaire enquêtecommissie nadat zij was benoemd? En wat leverde de enquête aan resultaten op? Deze twee vragen vormen de leidraad voor dit hoofdstuk. Om deze vragen goed te kunnen beantwoorden is het noodzakelijk de volgende driedeling te maken: de voorbereidingen, het verloop van de enquête en de resultaten ervan. De term resultaten behoeft wel nuancering. Bij de behandeling van de resultaten ga ik uit van het eindverslag van de parlementaire enquêtecommissie, met daarbij een enkele zijsprong naar de getuigenverhoren. Dit verslag geeft de resultaten weer van het parlementaire onderzoek, met daarnaast aanbevelingen hoe de situatie van de Nederlandse koopvaardijvloot verbeterd kon worden. Dit laatste gedeelte heb ik achterwege gelaten, omdat dit onderzoek zich uitsluitend focust op de resultaten van de enquête. De enquête leverde echter een dusdanig groot aantal resultaten op dat ik keuzes moest maken. Daarbij hield ik in het achterhoofd de gedachte dat niet alle resultaten even relevant zijn voor mijn onderzoek naar Dordrecht. Resultaten die verband houden met thema's op nationaal niveau zullen dan ook minder uitvoerig behandeld worden dan datgene wat verband houdt met thema's op regionaal niveau.

## Vorbereidingen en verloop

Nadat het voorstel door de Tweede Kamer was aangenomen, werd een parlementaire enquêtecommissie benoemd. Deze commissie werd belast met de voorbereidingen en uitvoering van het parlementaire onderzoek. De definitieve commissie ontstond op 21 april 1874; in de weken ervoor hadden zich een paar kleine wijzigingen voorgedaan. De heer Christian Jean François de Mirandolle werd voorzitter. In het voorgaande hoofdstuk is reeds vermeld dat hij jarenlang een rechtspraktijk bezat in Nederlands-Indië. Zodoende stond De Mirandolle bekend als een specialist op koloniaal gebied. Voor de functie van rapporteur werd de man aangesteld die verantwoordelijk was voor de aanzet tot de parlementaire enquête, Tak van Poortvliet. De commissie werd verder gevormd door de heren H.A. Insinger, E.H. 's Jacob, Donald baron Mackay, S. van Houten en G. Fabius. Tak van Poortvliet, Van Houten en baron Mackay behoorden tot de liberalen, de overige

drie leden tot de conservatieven.<sup>59</sup>

De eerste taak van de commissie was het vaststellen van een kader waarin het parlementaire onderzoek zou plaatsvinden. Hierbij grepen de commissieleden terug naar de drie vragen uit het enquêtevoorstel. Besloten werd een groot scala onderwerpen bij het onderzoek te betrekken, om op deze wijze een zo compleet mogelijk beeld te krijgen van de toestand van de Nederlandse koopvaardijvloot in de periode 1850-1873. Voor het schetsen van dit beeld beriep de commissie zich als eerste op de Departementen in Den Haag en op de Kamers van Koophandel in het land.<sup>60</sup> Opvallend hierbij is dat er ook verzoekschriften werden verzonden naar steden zonder maritieme achtergrond. Het wekt verbazing dat men relevante respons verwachtte uit steden als Maastricht, Enschede en Breda. De commissie wendde zich ook tot het buitenland. Om een beeld te krijgen van de Nederlandse scheepvaartbewegingen in de diverse buitenlandse havens werd de hulp van de Nederlandse consuls opgeroepen. Zij kregen een vragenlijst toegezonden met vragen die verband hielden met dit thema.<sup>61</sup> Door het versturen van verzoekschriften probeerde de commissie zoveel mogelijk informatie over de Nederlandse koopvaardijvloot te verkrijgen. Mocht er na deze inventarisatie nog informatie over een bepaald onderwerp ontbreken, dan waren er de getuigenverhoren om deze kennis aan te vullen. Als voorbereidingen op de verhoren werd een lijst van 92 personen samengesteld. Zij ontvingen een oproep om zich te melden voor de commissie.<sup>62</sup>

De eerste weken verliepen niet vlekkeloos voor de enquêtecommissie. Zo bleken de Kamers van Koophandel lang niet alle informatie te verschaffen waarop gehoopt was. Zo waren er Kamers die maar op een aantal terreinen gegevens verschaffen en zelfs Kamers die helemaal geen relevante informatie konden verstrekken.<sup>63</sup> Vanuit de verschillende departementen kwam er wel een hoop informatie. Met name via de minister van Buitenlandse Zaken kwamen er de nodige gegevens over de buitenlandse scheepvaart. Daarnaast verschaffen de Nederlandse consuls informatie over de Nederlandse

---

<sup>59</sup> Gaastra, *Vragen over de koopvaardij*, 3-4.

<sup>60</sup> *Enquête omtrent den toestand van den Nederlandsche koopvaardijvloot, OPGAVE der Kamers van Koophandel en fabrieken die aan de commissie inlichtingen verstrekt hebben* (Den Haag 1875) 23.

<sup>61</sup> *Enquête omtrent den toestand van den Nederlandsche koopvaardijvloot. OPGAVE der, onder dagteekening van 30 september 1874, aan de Nederlandsche Consuls voorgelegde vraagpunten, met de daarop aan de Commissie van Enquête, door tusschenkomst van het Departement van Buitenlandse Zaken, ingekomen antwoorden, bij brieven van 26 en 28 October, 27 November, 2, 15, 23 en 31 December 1874, 13 en 27 Februarij en 22 Maart 1875* (Den Haag 1875) 27.

<sup>62</sup> *Enquête omtrent den toestand van den Nederlandsche koopvaardijvloot, LIJST der gehoorde getuigen* (Den Haag 1875) 31.

<sup>63</sup> *Enquête omtrent den toestand van den Nederlandsche koopvaardijvloot, OPGAVE der Kamers van koophandel en fabrieken, die op de circulaire van 28 Mei 1874 niet geantwoord hebben* (Den Haag 1875) 26.

scheepvaart in den vreemde.<sup>64</sup> Ook op het gebied van de getuigenverhoren waren er tegenvallers. Van de 92 opgeroepen getuigen haakten er 9 personen om verschillende redenen af, waarmee de commissie de nodige expertise misliep. Wel slaagde de commissie erin zo veel mogelijk invalshoeken van de Nederlandse koopvaardij te betrekken bij het onderzoek. De 83 personen vormden een gevarieerd gezelschap, waarin een ieder op een eigen manier binding had met de Nederlandse koopvaardij. Tot de getuigen behoorden onder meer scheepsbouwers, reders, cargadoors, consuls, personen uit de stoomvaart en uit het maritiem onderwijs.<sup>65</sup>

De verhoren startten op 3 augustus 1874 en werden afgesloten op 24 oktober in hetzelfde jaar. De getuigenverhoren duurde dus bijna drie maanden, waarbij wel een aantal tussenpozen werden genomen. De verhoren bestonden uit vragen die verwant waren aan het vakgebied van de desbetreffende persoon. Daarnaast kreeg iedere getuige de mogelijkheid zelf informatie te verschaffen aan de commissie. Hierin week de getuige over het algemeen af van zijn eigen vakgebied.<sup>66</sup> In totaal werden er 8291 vragen gesteld. Nadat de verhoren waren afgenomen, kreeg de parlementaire enquêtecommissie de taak alle informatie te distilleren tot een samenhangend oordeel in de vorm van een eindrapport.

### **De Nederlandse koopvaardijvloot: materieel en bemanning**

Door het succesvol combineren van statistische gegevens enerzijds en informatie uit getuigenverhoren anderzijds, slaagde de parlementaire enquêtecommissie erin een zeer compleet beeld te schetsen van de situatie waarin de Nederlandse koopvaardij zich bevond. Bij de bestudering van het eindverslag doet zich een beeld op van algehele somberheid, waarmee met terugwerkende kracht de zes Kamerleden die het enquêtevoorstel indienden glansrijk hun gelijk haalden. Zo wezen de cijfers uit dat de Nederlandse koopvaardijvloot in de periode van 1850 tot 1873 in bloei en aanzien duidelijk was achteruitgegaan. Ter vergelijking: in 1850 behoorde de Nederlandse koopvaardijvloot nog tot de vierde wereldwijd, met alleen Engeland, de Verenigde Staten en Frankrijk voor zich. In 1873 was Nederland voorbijgestreefd door landen als Duitsland, Noorwegen, Italië en Spanje en speelde het nog maar een bescheiden rol in de wereldhandel.<sup>67</sup> En dan

---

<sup>64</sup> *OPGAVE der, onder dagteekening van 30 september 1874, aan de Nederlandsche Consuls voorgelegde vraagpunten*, 27-28.

<sup>65</sup> *LIJST der gehoorde getuigen*, 31.

<sup>66</sup> *Enquête omtrent den toestand van den Nederlandsche koopvaardijvloot, Verslag der Commissie* (Den Haag 1875) 3-4.

<sup>67</sup> *Verslag der Commissie*, 4-5.

bestond de Nederlandse koopvaardijvloot ook nog eens voor het merendeel uit zeilschepen. De overgang van zeil- naar stoomschip verliep mede door de trage industrialisatie in Nederland langzamer dan in het buitenland. Ons land zou hierdoor langere tijd procentueel een groter aandeel in de zeilvaart behouden dan wereldwijd gangbaar was.

Deze trage overgang van zeil- naar stoomvaart zorgde ervoor dat in ons land nog niet voldoende kennis aanwezig was om zeewaardige stoomschepen te bouwen, al was het wel mogelijk om bepaalde onderdelen voor dit type schepen te bouwen.<sup>68</sup> Aangezien het belang van de zeilvaart wereldwijd afnam wekte het geen verbazing dat het de Nederlandse scheepsbouw ook niet goed ging. In Engeland, wat altijd een voorname concurrent was geweest in de scheepsbouwindustrie, ging men eerder over op de bouw van ijzeren schepen dan in Nederland. Een belangrijke reden hiervoor was dat Engeland van nature over grote hoeveelheden ijzererts beschikte. Hier ten lande hield men lang vast aan houten scheepsbouw, waardoor haar internationale concurrentiepositie verslechterde. Daarbij konden landen waar nog wel veel houten scheepsbouw plaatsvond, zoals de Verenigde Staten, buigen op het voordeel van goedkopere grondstofprijzen en daarmee lagere bouwkosten. Nieuwgebouwde schepen in Nederland konden qua kwaliteit zeker concurreren met in het buitenland gebouwde schepen, maar waren simpelweg gewoon een stuk duurder. Door de afnemende scheepsbouw waren scheepstimmerlieden naar andere bedrijfstakken overgelopen.<sup>69</sup> Zo ging er een hoop expertise verloren.

Ook het aantal Nederlandse rederijen was flink afgenomen. Statistieken tonen dat het aantal rederijen in de periode 1859-1873 slonk van 1190 tot 662.<sup>70</sup> 461 van deze overgebleven rederijen bevonden zich in Groningen en Friesland, het overige deel was voor het grootste gedeelte gevestigd in Noord- en Zuid-Holland. De klassieke rederij kende de organisatiestructuur van de partenrederij: een aantal reders bezaten ieder een deel van het schip (parten) en zo werden de risico's verspreid over meerdere personen.<sup>71</sup> Na iedere reis kreeg iedere deelnemer zijn aandeel in de winst en gingen de reders weer uit elkaar, of zij zetten een nieuwe partenrederij op. Een bijna-halvering van dit aantal rederijen lijkt schrikbarend, maar deze moet vooral worden gezien in het perspectief van overgang in plaats van achteruitgang. Met de opkomende stoomvaart, waarbij stoomschepen in naamloze vennootschappen werden ondergebracht, verdween de

---

<sup>68</sup> Ibidem, 5.

<sup>69</sup> Ibidem.

<sup>70</sup> Ibidem, 7.

<sup>71</sup> F. de Goey en P. van de Laar, 'Scheepsfinanciering: een comparatief perspectief (1870-1970)', *Tijdschrift voor zeeschiedenis* 14, Themanummer (1995) 23-26.

traditionele rederij langzamerhand. Dit proces vond in Noord-Holland, Zuid-Holland en Zeeland plaats. De Nederlandse stoomvaart begon aan haar opmars in 1856. In dat jaar werd de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij (KNSM) opgericht, gevolgd door de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN) in 1870 en de Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij in 1871. Deze laatste maatschappij zou later bekendheid verwerven als de Holland Amerika Lijn (HAL). De Nederlandse stoomvaartmaatschappijen kenden een lastige start. Daar waar het belang van de zeilvaart wereldwijd afnam en de stoomvaart een grote vlucht kende, bleek het in Nederland moeilijk om investeerders voor de nieuwe stoomvaartmaatschappijen te vinden. Zo kon de KNSM bij haar oprichting niet direct het verlangde startkapitaal bijeenbrengen, terwijl het hier 'slechts' om 1 miljoen gulden ging. Ook in de jaren erna bleef het lastig om intekenaars te vinden voor het aandelenkapitaal van de maatschappij.<sup>72</sup> De SMN en de HAL kenden deze opstartproblemen eveneens. De SMN schreef voor haar eerste reis voor 3,5 miljoen gulden aan aandelen uit, maar in eerste instantie werd er slechts voor 2,5 miljoen ingetekend.<sup>73</sup> Deze geringe belangstelling hing vermoedelijk samen met het mislukte "Amerika avontuur" van de KNSM in het najaar van 1869 en het voorjaar van 1870. Geringe rendementsverwachtingen zorgden voor terughoudendheid. De bedrijfsresultaten van de SMN waren de eerste jaren dusdanig dat zij de stoomvaart op Indië niet echt bevorderden, waardoor uitbreiding van het aandelenkapitaal moeizaam verliep en ook obligaties niet graag werden opgenomen.<sup>74</sup> Ook de NASM en later de HAL kende een lastige start. Het zou pas na de Eerste Wereldoorlog uitgroeien tot een stabiele stoomvaartmaatschappij.<sup>75</sup> Overheidssteun in de vorm van subsidies ontvingen de maatschappijen niet. Ook de periode van de postcontracten moest nog aanbreken. De enige vorm van overheidssteun vond plaats in de stoomvaart op Nederlands-Indië. De gouvernementcultures werden per stoomschip vervoerd naar Nederland en ook in het personenvervoer maakte men gebruik van stoomvaart. Deze maatregelen zorgden uiteraard voor gemopper onder de zeilvaartreders.

In het westen van Nederland was de stoomvaart dus bezig aan een gestage opmars. In Groningen en Friesland wisten de 'klassieke' rederijen zich beter te handhaven. Zij vormden het centrum voor de Nederlandse kleine vaart, en hierin zou de zeilvaart zich langer weten te handhaven. De Nederlandse rederijen richtten zich in de periode

---

<sup>72</sup> De Goey en Van de Laar, 'Scheepsfinanciering', 36-37.

<sup>73</sup> Ibidem, 40.

<sup>74</sup> Ibidem, 41.

<sup>75</sup> Ibidem, 40-45.



1850-1873 vrijwel uitsluitend op de handel voor derden. Handel voor eigen rekening vond nauwelijks meer plaats.<sup>76</sup> Dit had te maken met het feit dat geschikte uitvracht van Nederland richting Java lastig te vinden was. Vooral de Nederlandse zeilvloot had te kampen met dit probleem, want zij was afhankelijk van wilde vaart en het zelf vinden van vracht. De stoomvaart wist zich door geregelde lijndiensten wel verzekerd van uitgaande vracht. De opkomst van de stoomvaart had ook zijn invloed op het Nederlandse verzekeringswezen. Nederlandse stoomschepen werden ondergebracht bij buitenlandse verzekeraars; dit was goedkoper dan zulke schepen in Nederland te laten verzekeren. Voor de zeilvloot gold dat slechts een deel door Nederlanders werd verzekerd. De Nederlandse zee-assurantie bracht op deze wijze weinig op. Evenals de scheepsbouw leek ook het verzekeringswezen (nog) niet in staat mee te groeien met de nieuwe ontwikkelingen in de maritieme wereld.

Een zeer nadelige invloed op de Nederlandse koopvaardijvloot had het stelsel van de scheepsmeting. Via deze meting werd de inhoud van een schip bepaald. In Nederland gebeurde dit door de afstand tussen enkele punten in het schip te meten. Voor scheepsbouwers was het dus voordelig schepen te bouwen waarin deze punten zover mogelijk van elkaar vandaan lagen. Bij de bouw werd dan ook niet gelet op een goede vorm van het schip, maar op de voordelige plaatsing van de meetpunten.<sup>77</sup> De kwaliteit en snelheid van de schepen werd hierbij nog al eens over het hoofd gezien. Hierdoor was een vloot ontstaan met een grote tonnenmaat, maar ook een vloot die qua snelheid en kwaliteit tekort schoot ten opzichte van het buitenland. De enquêtecommissie adviseerde dan ook met klem om van dit systeem af te stappen.

Een harde conclusie werd getrokken over het Nederlands maritiem onderwijs. Dit onderwijs bestond vooral uit het opdoen van ervaring in de praktijk; dit gold met name voor de timmerlieden en de scheepsbouwmeesters. Wetenschappelijk gevormde ingenieurs op het gebied van scheepsbouw kende ons land nog niet. In het buitenland was dit wel het geval, maar zulke theoretische opleidingen bestonden hier nog amper.<sup>78</sup> De commissie was verder niet tevreden met de werkzaamheden van de diverse examencommissies voor stuurlieden. Deze examencommissies waren door diverse gemeentes ingesteld en dit systeem voldeed niet volgens de enquêtecommissie. Op dit terrein wees zij de Nederlandse overheid de taak toe dit onderwijs op zich te nemen en te zorgen voor uniformiteit in de examens.

---

<sup>76</sup> *Verslag der Commissie*, 8.

<sup>77</sup> *Ibidem*, 12.

<sup>78</sup> *Ibidem*, 7.

Er waren niet alleen wanklanken op het gebied van het hoger onderwijs. De commissie meende namelijk dat bij de regeling van het middelbaar onderwijs het maritieme onderwijs terzijde was gebleven. Vanuit de overheid werd niets gedaan om een goede opleiding van zeevolk, machinisten en gezagvoerders voor de Nederlandse koopvaardijvloot te garanderen. De commissie beklagde zich daarnaast over het feit dat er in Nederland maar weinig mogelijkheden waren om een maritieme opleiding te volgen. Deze mogelijkheden bestonden uitsluitend uit de Kweekscholen, die na de Vierde Engelse Oorlog waren ontstaan, de enkele Zeemanshuizen en onderwijs op gemeentelijk niveau. Dit waren de enige mogelijkheden om een opleiding tot scheepsofficier te volgen. De commissie concludeerde ook dat het ontbreken van een opleiding voor scheepsmachinisten een groot manco was.<sup>79</sup> Met de opkomende stoomvaart was dit ook niet verwonderlijk. Zij adviseerde dan ook niet alleen over te gaan tot het instellen van een landelijke examencommissies voor stuurlieden en machinisten, maar ook om te zorgen voor goede opleidingsmogelijkheden voor machinisten, zowel op het gebied van de theorie als de praktijk.<sup>80</sup>

Maritiem onderwijs was dus kleinschalig van aard, vaak op regionaal niveau georganiseerd en grotendeels bekostigd door particulieren. Wel waren er de Kweekscholen. Alhoewel enkele van deze onderwijsinstellingen zich goed wisten te handhaven, werd er vanuit de Kweekscholen geklaagd over het lagere aantal aanmeldingen en het lage niveau van haar aspiranten. Een belangrijke oorzaak voor het lage kennisniveau van de stuurlieden werd gezien in het te korte verblijfsduur op school: *"Gelijk meermalen opgemerkt, blijven aan alle scholen met uitzondering alleen van de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam, de leerlingen slechts weinige maanden, namelijk den noodigen tijd om zich voor een of ander examen voor te bereiden, teneinde daarna terstond weder op reis te gaan; aan verscheidene scholen staat het onderwijs gedurende een aanzienlijk gedeelte van den zomer stil."*<sup>81</sup>

Tot slot is het belangrijk op te merken dat het eindrapport van de enquêtecommissie niet alleen uit negativiteit bestond. Er waren ook positieve geluiden over de Nederlandse koopvaardijvloot te horen. De zeewaardigheid van de Nederlandse vloot werd over het algemeen geroemd, evenals de kapiteins die de schepen bevoeren. Zij werden gezien als kundige zeelieden en hun gedrag werd was waardig, iets wat vaak niet gezegd kon

<sup>79</sup> G.M.W. Acda, *Tot een rechtschapen en kloek zeeman toe te rusten; 1785-1985: tweehonderd jaar Kweekschool voor de Zeevaart en Hogere Zeevaartschool Amsterdam* (Zutphen 1985) 90.

<sup>80</sup> *Tot een rechtschapen en kloek zeeman toe te rusten*, 90.

<sup>81</sup> *Ibidem*, 91.

worden van de Nederlandse matrozen. Drankmisbruik kwam onder hen veel voor en hun gedrag en ontwikkeling liet te wensen over. Op de Nederlandse stoomschepen stonden de matrozen hoger aangeschreven, maar ook hier deden deze problemen zich voor. De lonen voor matrozen lagen over het algemeen laag; werk op de wal werd beter betaald. Dit heeft de lust tot zeevaart uiteraard niet vergroot.

### **De Nederlandse koopvaardijvloot: oorzaken van achteruitgang**

In een periode van 24 jaar was de Nederlandse koopvaardijvloot dus flink in verval geraakt. De conclusie van de parlementaire enquêtecommissie was dat verschillende oorzaken hieraan ten grondslag lagen.<sup>82</sup> De NHM-politiek speelde volgens de commissie een grote rol in deze achteruitgang. Het kunstmatig creëren en in stand houden van een vloot die, na het wegvallen van alle beschermingsmaatregelen (subsidies, gegarandeerde vrachten en beurtlijsten etc.), volstrekt ongeschikt bleek om te concurreren met de buitenlandse vloten werd als een kwalijke zaak beschouwd. De Nederlandse stoomvaart was nog onvoldoende ontwikkeld en de zeilvloot bestond uit schepen die door het buitenland als achterhaald werden beschouwd. De Nederlandse regering trachtte met verschillende wetgevingen wel een inhaalslag te maken, maar vaak hadden deze maatregelen juist een averechts effect. De Scheepvaartwetten hadden niet het effect waar men op hoopte. Wat had moeten leiden tot een sterke, zelfstandige, niet meer op overheidssteun rustende koopvaardijvloot, leidde tot een concurrentiestrijd die ons land niet kon winnen. Deze poging tot liberalisering van de koopvaardij leidde zogezegd tot een ramp. Met name Engeland, waar dit proces van liberalisering al eerder in gang was gezet, concurreerde de Nederlandse vloot weg en ook in de buitenlandse havens verdween de Nederlandse vlag meer en meer, zowel in de vaart binnen Europa als erbuiten. De liberalisering had ook een negatief effect op de scheepsbouw. Toen in 1869 de laatste voordelen voor Nederlandse scheepswerven verdwenen, vergat men vanuit overheidswege dat Nederlandse scheepsbouwers invoerrechten moesten betalen over grondstoffen en bestanddelen die men vanuit het buitenland importeerden. Scheepsbouwers moesten deze kosten wel doorberekenen in de prijs, waardoor de Nederlandse schepen naar verhouding duur waren in aanschaf.

In voorgaande alinea is reeds gewezen op het lage niveau van het Nederlands maritiem onderwijs in vergelijking tot het buitenland. Ook hier werd er vanuit de parlementaire enquêtecommissie gewezen naar de Regering; zij deed te weinig om het maritiem

---

<sup>82</sup> *Verslag der Commissie*, 10-22.

onderwijs te stimuleren. In de eerste helft van de negentiende eeuw waren hier overigens wél pogingen toe ondernomen. In verschillende steden werd vanaf 1823 vanuit overheidswege gratis maritiem onderwijs aangeboden. De belangstelling hiervoor was echter zó gering, dat dit onderwijs al na een paar jaar ophield te bestaan. Tijdgenoten gaven hiervoor verschillende redenen aan.<sup>83</sup> Eén van de redenen die werd genoemd was dat er geen verplicht examen bestond. Een echte noodzaak om het maritiem onderwijs te volgen was er dus niet. Historicus Karel Davids komt echter met een andere verklaring. In zijn optiek had de overheid bij de regulering van het maritiem onderwijs niet gekeken naar een zogenaamde 'balans tussen vraag en aanbod.'<sup>84</sup> Drie van de vier 'eerste plaatsen en zeehavens' van de Nederlanden die in 1823 een rijksonderwijzer in de wis- en zeevaartkunde kregen aangeboden hadden daar helemaal niet om gevraagd.<sup>85</sup> De reële behoefte aan zeevaartkundig onderwijs was geen punt van overweging, waardoor het niet vreemd is dat dit rijksonderwijs geen lang leven beschoren was. Dit zal ongetwijfeld voor terughoudendheid hebben geleid binnen de Nederlandse overheid wat betreft een herinvoering van maritiem onderwijs. Daarnaast betoogt Davids dat de vraag naar zeevaartkundig onderwijs aan dezelfde fluctuaties als de Nederlandse scheepvaart. Eerder genoemd is de crisis van 1857, waarbij de vrachtprijzen flink kelderden. Deze crisis had onherroepelijk ook effect op de werkgelegenheid in de zeevaart. De vloot kromp ineen en het emplot voor navigatiepersoneel kromp mee. Tussen 1860 en 1880 daalde de werkgelegenheid in deze beroepsgroep, ruw geschat, van 5000 naar 2000 plaatsen. Hiertegenover stond maar een kleine groei in de stoomvaart, van 170 naar 320 plaatsen.<sup>86</sup> Ook op het gebied van tucht op de Nederlandse koopvaardij schepen had meer gedaan kunnen worden; wetgeving op dit gebied was weliswaar aanwezig, maar werd desalniettemin als ontoereikend beschouwd.<sup>87</sup>

Op allerlei terreinen was de Regering tekort geschoten volgens de parlementaire enquêtecommissie, of waren de verkeerde maatregelen genomen. Zo ook op het gebied van de maritieme infrastructuur. Verschillende Nederlandse zeehavens bleken niet over de juiste voorzieningen te beschikken voor de stoomvaart of zelfs helemaal niet toegankelijk voor bepaalde schepen door gebrekkige vaarwegen naar zee.<sup>88</sup> En ook de verbindingen

---

<sup>83</sup> C.A. Davids, 'Het zeevaartkundig onderwijs voor de koopvaardij in Nederland tussen 1795 en 1875. De rol van het Rijk, de lagere overheid en het particulier initiatief', *Tijdschrift voor zeegechiedenis* 4, nummer 3 (1985) 164-181.

<sup>84</sup> Davids, 'Het zeevaartkundig onderwijs voor de koopvaardij in Nederland', 178.

<sup>85</sup> Ibidem.

<sup>86</sup> Ibidem, 181.

<sup>87</sup> *Verslag der Commissie*, 13.

<sup>88</sup> Ibidem, 17.

van havensteden met het binnenland bleken onvoldoende te zijn, zowel op het gebied van waterwegen als spoorwegen. De Nederlandse Regering werd hierin een lakse houding verweten. Zo kwam de aanleg van spoorwegen in Nederland maar traag op gang. Het zou te makkelijk zijn om alle oorzaken van het verval van de Nederlandse koopvaardijvloot in de schoenen van de Nederlandse overheid te schuiven. Want hoewel zij beslist een grote rol heeft gespeeld in deze neergang, waren er ook andere factoren die een rol speelden. In de vorige alinea ben ik al ingegaan op de Nederlandse matrozen. Zij verdienden aan boord van Nederlandse schepen aanzienlijk minder dan dat zij konden verdienen aan wal of aan boord van vreemde schepen. Dit zal de lust tot zeevaart zeker niet aangemoedigd hebben. Maar ook aan de kant van de kapiteins waren misstanden zichtbaar, hoewel hun gedrag en kunde over het algemeen werd geroemd. Hun gezag liet in sommige gevallen te wensen over, al kwam dit ook door de eerder genoemde gebrekkige wetgeving omtrent de tucht op koopvaardij schepen. De crisis van 1857 heeft ook haar invloed gehad. Deze crisis beschouw ik als een externe factor, waarbij de Nederlandse overheid geen blaam treft.

### **Tot besluit**

De uitkomsten van de parlementaire enquête bevestigden het geschetste beeld van de zes Kamerleden die de aanzet hadden gegeven tot het houden van de enquête: het was goed mis met de Nederlandse koopvaardijvloot in 1873. De parlementaire enquêtecommissie somt hierbij verschillende oorzaken op die tot deze achteruitgang geleid zouden hebben. In de uitkomsten van de enquête komt steeds weer hetzelfde beeld naar voren: het buitenland was ons in maritiem opzicht steeds een stap voor in de periode 1850-1873. Eveneens kan worden vastgesteld dat pogingen tot liberalisering van de Nederlandse koopvaardijvloot door de regering wellicht goede intenties hadden, maar hun uitwerking in de periode van 1850-1873 misten. Dit is het duidelijkst zichtbaar in de scheepsbouw, die na de Scheepvaartwetten ernstig in moeilijkheden raakte. Maar door te liberaliseren zette ons land wel een stap in de juiste richting. Het probleem was dat in 1873 Nederland nog niet vergenoeg gevorderd was in dit proces. Het had een achterstand goed te maken op vooral Engeland. In mijn ogen is er dan ook eerder sprake van een proces van overgang dan achteruitgang. Geen stap vooruit, maar een pas op de plaats om vervolgens de stap vooruit te kunnen maken.

Het is echter te eenvoudig om de neergang van de Nederlandse koopvaardijvloot volledig toe te schrijven aan een falende Nederlandse overheid. Externe factoren hebben

eveneens een belangrijke rol gespeeld. De internationale crisis van 1857 leidde tot een neergang van de handel wereldwijd, waarbij Nederland zwaar werd getroffen. Tezamen met deze neergang nam ook de vraag naar zeevaarkundig personeel af, wat weer een negatieve invloed had op het maritiem onderwijs.

## De Scheepvaartenquête in relatie tot maritiem Dordrecht

### Inleiding

De stad Dordrecht is gelegen op een eiland. De rivieren die de stad omringen hebben hierdoor altijd een centrale rol gespeeld in de ontwikkeling van de stad. Handel via water werd mogelijk en zo groeide Dordrecht al in de Middeleeuwen uit tot een stad van betekenis binnen het graafschap Holland. Twee ontwikkelingen stonden hierbij centraal. Allereerst verwierf Dordrecht in 1220 als eerste stad in Holland stadsrechten. Hiermee verwierf het allerlei rechten en privileges, met name op het gebied van rechtspraak.<sup>89</sup> De tweede ontwikkeling was de verwerving van het stapelrecht in 1299. Het stapelrecht hield in dat alle goederen die langs de Lek en Merwede werden aangevoerd in Dordrecht op de markt moesten worden gebracht en daar vervolgens werden verkocht.<sup>90</sup> Het stapelrecht heeft Dordrecht door de eeuwen heen veel rijkdom gebracht. Daarnaast bezat Dordrecht ook het voordeel van een goede verbinding met zee ten opzichte van concurrent Rotterdam. Het wekt geen verbazing dat in deze periode, waarin handel en scheepvaart zo'n centrale rol speelde in de welvaart van Dordrecht, ook de scheepsbouw floreerde. Aanvankelijk ging het hierbij om de bouw van rivierschepen en kleinere vissersschuiten, maar vanaf de zeventiende eeuw ging men zich in Dordrecht ook toeleggen op de bouw van zeeschepen.<sup>91</sup> In de loop van de zeventiende eeuw verschoof de maritieme aandacht meer naar de binnenvaart en de daarbij behorende Rijnhandel. Dit kwam door de opkomst van Amsterdam en Rotterdam als maritieme grootmachten. Toch bleef de zeehandel van eminent belang voor Dordrecht. Dit zou gedurende de zeventiende en achttiende eeuw het geval blijven. In de negentiende eeuw vonden er een aantal ingrijpende veranderingen plaats in Dordrecht, die het maritieme karakter van de stad danig zouden wijzigen.

Bij het aanbreken van de negentiende eeuw start het laatste hoofdstuk van dit onderzoek. Eerst schets ik een korte voorgeschiedenis van maritiem Dordrecht. Deze voorgeschiedenis begint in 1795 en loopt tot 1850. Deze geschiedenis helpt de lezer de ontwikkelingen na 1850 beter te begrijpen. Vervolgens ga ik in op de bijdrage die er vanuit de stad werd geleverd aan de totstandkoming van de Scheepvaartenquête. De getuigenverhoren van de vier Dordtse afgevaardigden vormen hierin het belangrijkste onderdeel. Tot slot toets ik aan de hand van een aantal thema's de resultaten uit de enquête aan maritiem Dordrecht. In de inleiding van het onderzoek heb ik immers

<sup>89</sup> D. de Boer, J. van Herwaarden, F. Kan e.a., *Geschiedenis van Dordrecht tot 1572* (Hilversum 1996) 22-24.

<sup>90</sup> De Boer, Van Herwaarden, Kan e.a., *Geschiedenis van Dordrecht tot 1572*, 79.

<sup>91</sup> W. Frijhoff, H. Nusteling en M. Spies, *Geschiedenis van Dordrecht van 1572 tot 1813* (Hilversum 1998) 146-148.

aangegeven dat er een gebrek ontstaat aan een toetsing van de enquêteresultaten op lokaal of stedelijk niveau. In mijn optiek kan het algemene, negatieve beeld van de Scheepvaartenquête hierdoor genuanceerd worden. De thema's die ik hierbij gebruik zijn vermeld in de inleiding van dit onderzoek. De toetsing zal uiteindelijk antwoord brengen op de vraag in hoeverre de resultaten van de enquête relevant zijn voor Dordrecht. Welke relatie is er tussen de Scheepvaartenquête enerzijds en maritiem Dordrecht anderzijds?

### **Dordrecht in de Franse Tijd**

Het jaar 1795 vormde een keerpunt in zowel de geschiedenis van de Republiek als die van Dordrecht. Met de Franse inval hield de Republiek op te bestaan. Het tijdperk van de Bataafse Republiek trad aan. In dit tijdperk vonden er op velerlei gebieden veranderingen plaats. Het oude politieke systeem werd afgeschaft. In dit systeem oefenden de Hollandse steden flinke invloed uit op het bestuur van de Republiek. Deze macht werd hen nu ontnomen. Zij dienden voortaan besluiten uit te voeren die op nationaal niveau werden genomen. Voor Dordrecht waren de gevolgen vooral op economisch gebied merkbaar. De stad raakte al haar privileges kwijt, waaronder het vijf eeuwen oude stapelrecht. Met het verlies van dit stapelrecht ging de belangrijkste bron van inkomsten voor de stad verloren. Maar de komst van de Fransen bracht meer economische gevolgen met zich mee. Verschillende Dordtse schepen werden geconfisqueerd, wat een flinke schadepost opleverde voor de economie van de stad.<sup>92</sup>

In de jaren erna kreeg de Dordtse economie nieuwe klappen te verduren. Zo voerden de Fransen een stelsel van invoerrechten en tarieven in die zeer nadelig was voor de handel. De zeehandel kwam helemaal stil te liggen met de invoering van het Continentaal Stelsel in 1806 door de Franse keizer Napoleon I. De Bataafse Republiek was inmiddels opgehouden te bestaan en overgegaan in het Koninkrijk Holland. Hiermee was ons land een vazalstaat van Frankrijk geworden. Door middel van het continentaal stelsel poogde keizer Napoleon de economie van Groot-Brittannië te ontwrichten door alle handel tussen het Europees continent en het Groot-Brittannië te verbieden. Hoewel er altijd smokkelhandel bleef bestaan en het systeem zich verre van waterdicht toonde, waren de gevolgen voor Dordrecht desastreus.

Voor 1795 beschikte Dordrecht over een uitgebreid handelsnetwerk, waarin vooral de vaart op Europa van belang was. Deze vaart richtte zich zowel op Noord- als Zuid-Europa,

---

<sup>92</sup> G.J. Van Oostveen, *De economische ontwikkeling van Dordrecht 1795-1945: gedenkboek uitgegeven bij gelegenheid van het 150-jarig bestaan der Kamer van Koophandel en Fabrieken te Dordrecht* (Dordrecht 1946) 36-37.



waarin goedren als hout, zout en wijn belangrijk waren. De import van hout was voor de Dordtse scheepsbouw van groot belang. Als gevolg van het Continentaal Stelsel kwam deze handel volledig stil te liggen. Dit wordt zichtbaar wanneer we kijken naar het aantal schepen dat in Dordrecht thuis behoorde. Bezaten Dordtse ingezetenen in de periode voor 1795 nog meer dan 120 zeeschepen, in 1811 waren er nog maar een dozijn van dit soort schepen over.<sup>93</sup> Door het stilvallen van de handel kwamen ook landbouw en nijverheid in de verdrukking. Een voorbeeld hiervan is de vlashandel. Het verbouwen van vlas en de bewerking ervan leverde veel werkgelegenheid op voor Dordrecht, maar met het stilvallen van de handel ging deze werkgelegenheid verloren. Daar waar de Dordtse vlashandel haar buitenlandse afzetmarkt grotendeels verloor, waren er ook industrieën die juist voor de import afhankelijk waren van het buitenland. Zo kregen de stokerijen in Dordrecht het door het stilliggen van de zeehandel zwaar te verduren. Ditzelfde lot trof de zoutindustrie, die voor de Franse Tijd evenals de vlashandel van groot belang was voor de Dordtse economie.

Andere takken van nijverheid die het zwaar te verduren kregen, hielden verband met de scheepsbouw. Allereerst de scheepswerven zelf. De werven verkeerden door het stilvallen van de handel in een kwijnende toestand. Er werden alleen nog wat reparaties uitgevoerd en het aantal werknemers was hierdoor dramatisch in getal afgenomen.<sup>94</sup> Ook de houtzagerijen kregen het moeilijk. Ditzelfde gold voor de toeleveringsindustrieën van de scheepsbouw, zoals de mastenmakers, ankersmeden en zeilmakers. Alleen de touwslagerijen hielden zich verbazingwekkend goed staande. Zij bezaten een goede internationale reputatie en wisten waarschijnlijk op deze wijze hun buitenlandse afzetmarkt te behouden.

## **Dordrecht en de NHM**

Na de terugtrekking van de Franse troepen en de troonsbestijging van Willem I kwam er ook voor Dordrecht een einde aan de Franse Tijd. Wat volgde was een periode waarin de stad zich op economisch vlak opnieuw moest uitvinden.<sup>95</sup> Dordrecht probeerde een inhaalslag te maken en het verloren terrein uit de Franse Tijd terug te winnen. Dit herstelproces verliep moeizaam. Veel nijverheid en industrie herstelden langzaam na 1813 en sommigen zelfs helemaal niet. Dit blijkt uit de Nijverheidstelling van 1816.<sup>96</sup> Uit deze

<sup>93</sup> C. Koopmans, *Dordrecht 1811-1914: een eeuw demografische en economische geschiedenis* (Rotterdam 1992) 114.

<sup>94</sup> Koopmans, *Dordrecht 1811-1914*, 117.

<sup>95</sup> P. Kooij en V. Sleebe, *Geschiedenis van Dordrecht van 1813 tot 2000* (Hilversum 2000) 13-36.

<sup>96</sup> I.J. Brugmans, *Statistieken van de Nederlandse nijverheid uit de eerste helft van de negentiende eeuw (Deel I)* (Den Haag 1956).

statistiek blijkt dat de maritiem Dordrecht zich licht wist te herstellen, maar dat er van bloei nog geen sprake was.<sup>97</sup>

Het werkelijke herstel diende zich pas aan met de oprichting van de NHM. Koning Willem I was er op gebrand zijn nieuwe koninkrijk weer een vooraanstaande positie te geven in de wereldeconomie. De geschiedenis van de NHM is reeds behandeld in het eerste hoofdstuk en zal nu dan ook buiten beschouwing worden gelaten. Voor Dordrecht betekende de NHM een enorme boost voor de scheepsbouw. De NHM had namelijk bepaald dat voor haar transport, waar dan ook ter wereld, uitsluitend gebruik gemaakt moest worden van Nederlandse schepen. Nieuwe schepen dienden uitsluitend op Nederlandse werven gebouwd te worden. En daar lagen voor Dordrecht grote kansen. Twee redenen maakten het voor reders aantrekkelijk hun schepen in Dordrecht te laten bouwen. Dordrecht vormde een belangrijke houtmarkt in Nederland. Hout was in Dordrecht vaak in overvloed aanwezig, evenals de kennis en de faciliteiten om het hout te bewerken en geschikt te maken voor de scheepsbouw.<sup>98</sup> Doordat het hout in grote getale aanwezig was, konden Dordtse scheepsbouwers goedkoper bouwen dan scheepswerven in Rotterdam en Amsterdam. In deze steden lag het loonpeil bovendien hoger dan in Dordrecht.

Naast deze voordelen in de scheepsbouw had Dordrecht ook een rol in de bevrachtingspolitiek van de NHM. In 1831 werd het zogenaamde artikel 82 toegevoegd aan de statuten van de NHM. In dit artikel werd bepaald dat Dordrecht voor 2/40e deel zou delen in de bevrachtingen van de NHM, zowel voor de uitgaande als inkomende vrachten. Dit mag een bijzonder feit heten, aangezien slechts drie andere steden (Amsterdam, Rotterdam en Middelburg) ook een aandeel hadden in deze bevrachtingen. Deze maatregel was noodzakelijk geworden na de afscheiding van België. Steden als Antwerpen, Brugge en Brussel verloren hierbij hun aandeel in de NHM. Het hoofdkantoor van de maatschappij verhuisde na de Belgische Opstand van Den Haag naar Amsterdam. Hierdoor ontstond onder de overige Nederlandse steden de angst dat Amsterdam een monopolie zou vergaren op de koloniale handel.<sup>99</sup> Om deze angst weg te nemen, werd besloten dat naast Amsterdam de drie bovengenoemde steden een aandeel kregen in de vrachten van de NHM.<sup>100</sup> Zodoende trachtte men de Amsterdamse 'dreiging' het hoofd te bieden. Deze retourvrachten bestonden hoofdzakelijk uit koffie en suiker. De NHM-

---

<sup>97</sup> Koopmans, *Dordrecht 1811-1914*, 166.

<sup>98</sup> Ibidem, 123.

<sup>99</sup> Mansvelt, *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij*, 253-255.

<sup>100</sup> Ibidem, 253-255.

scheepen werden in de Dordtse havens gelost en de ladingen werden vervolgens verder getransporteerd richting de veilinghuizen in Amsterdam.<sup>101</sup> Verschillende Dordtse cargadoors verdienden hun brood met deze handel, waaronder de firma's van de families Vriesendorp en Van der Sande.<sup>102</sup> De Dordtse binnenvaart bleef buitenspel in deze handel. Zij bleef zich richten op de transitohandel, waarbij de focus lag op goederen afkomstig uit de Europese handel.

Kijkend naar de Dordtse scheepsbouw is zichtbaar dat met de komst van de NHM in eerste instantie een bloeiperiode aanbrak, waarin jaarlijks een aantal schepen werden gebouwd en door de NHM werden bevracht. In 1826 liep op de werf van Jan Schouten de eerste Dordtse Oost-Indiëvaarder van stapel, het *fregat Louise, prinses der Nederlanden*.<sup>103</sup> Weldra stortten ook andere Dordtse scheepsbouwers zich op de bouw van zeeschepen. In 1830 ging op de werf het eerste grote zeeschip van stapel, het 850 ton metende fregat *De Dordtenaar*. Ook de minder bekende Dordtse scheepsbouwers Gerrit van Striemen en Pieter Hoebée bouwden een zeeschip (respectievelijk in de jaren 1828 en 1830), maar daarna waagden zij zich hier niet meer aan.<sup>104</sup>

Tussen 1830 en 1835 had de Dordtse scheepsbouw het lastig. Dit was veroorzaakt door het overschot aan scheepsruimte wat in de jaren ervoor was ontstaan. Veel scheepsbouwers dachten jarenlang een graantje mee te kunnen pikken, maar nu was deze groei tot stilstand gekomen. Na 1835 leefde de scheepsbouw weer op. De werven van Jan Schouten en Gips bouwden in periode 1835-1855 ruim 65 schepen. Zij bouwden schepen van verschillende grootte. De fregatten behoorden tot de grote zeeschepen, barken en schoeners tot de kleinere. Tussen 1838 en 1842 was er zelfs een derde werf die zich bezighield met de bouw van zeeschepen, de werf van Barend van Limmen.<sup>105</sup> De scheepsbouw geschiedde in Dordrecht voor zowel Dordtse rederijen als rederijen daarbuiten. Zo zorgden de Amsterdamse reders voor veel werkgelegenheid. In het kielzog van de scheepsbouw deden vanzelfsprekend ook de touwslagerijen en houtzagerijen goede zaken, al kregen de Dordtse houtzagerijen wel steeds meer met buitenlandse concurrentie te maken. Waar men in Dordrecht nog gebruik maakte van de klassieke windhoutzaagmolens, gebruikte men in Duitsland al stoomzaagmolens. Deze molens

---

<sup>101</sup> Nationaal Archief, Archief van de Nederlandsche Handelmaatschappij, inv. nr. 831, '1851: Dordrecht, Hellevoetsluis, Schiedam, Brouwershaven'.

<sup>102</sup> NA, Archief van de Nederlandsche Handelmaatschappij, inv. nr. 831.

<sup>103</sup> Erfgoedcentrum Diep, Collectie van handschriften, inv. nr. 3840, 'Maritieme geschiedenis van Dordrecht in de negentiende eeuw' door H.W.G. Van Blokland-Visser; deel 1: aantekeningen over rederijen schepen en scheepswerven te Dordrecht uit Dordtse archieven', 56-57.

<sup>104</sup> *Kaiyo Maru: De geschiedenis van een Japans marineschip* (z.p. 1990) 46.

<sup>105</sup> *Kaiyo Maru*, 46.

konden goedkoper en regelmatig gezaagd hout leveren.

De bloeiperiode van de Dordtse scheepsbouw duurde tot 1840. Hierna volgde een tijdelijke stagnatie. Het aanbod van scheepsruimte was net als in de jaren dertig de vraag ernaar gaan overtreffen. De NHM had simpelweg geen nieuwe schepen meer nodig. Er ontstond zelfs een overschot aan scheepsruimte. Vanwege dit overschot werd in 1841 een zogenaamde beurtlijst ingesteld door de NHM.<sup>106</sup> Deze lijst moest de NHM-bevrachtingen van schepen gaan reguleren. Zo gebeurde het dat schepen soms maanden stil lagen in de haven, wachtend op de NHM om een vracht te verkrijgen. Deze beurtlijst zorgde ervoor dat er een einde kwam aan de snelle groei van de Dordtse scheepsbouw. Het dwong de Dordtse reders creatiever te worden. Door de beurtlijst werd het aantrekkelijk op eigen initiatief te gaan varen en handelen. De Dordtse reders gingen zich zodoende meer en meer richten op de particuliere vaart. Wel bleef Dordrecht haar aandeel in de NHM-retouren behouden. Tot in de jaren zeventig deden ieder jaar een aantal NHM-schepen de Dordtse havens aan. De rol van de NHM was echter wel veranderd in Dordrecht. De maatschappij hield zich net als op landelijk niveau meer en meer bezig met bankzaken.<sup>107</sup> De transformatie van handelmaatschappij naar handelsbank vond ook in Dordrecht duidelijk plaats.

---

<sup>106</sup> Van Oostveen, *De economische ontwikkeling van Dordrecht 1795-1945*, 95.

<sup>107</sup> Nationaal Archief, Archief van de Nederlandsche Handelmaatschappij, inv. nr. 878, '1873: Dordrecht, Schiedam, Hellevoetsluis, Brouwershaven, Zierikzee'.

**Tabel 1: Ingekomen schepen door de NHM bevracht te Dordrecht**

Jaartal	Aantal schepen
1850	-
1851	-
1852	7
1853	9
1854	5
1855	8
1856	14
1857	7
1858	10
1859	10
1860	8
1861	6
1862	10
1863	10
1864	11
1865	4
1866	8
1867	8
1868	9
1869	6
1870	4
1871	7
1872	3
1873	2

Bron: Erfgoedcentrum Diep, archief van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, inv. nr. 24a - 28, Kopieboeken 1846-1875.

### **Dordrecht en de totstandkoming van de Scheepvaartenquête**

Wanneer we de maritieme geschiedenis van Dordrecht tussen 1813 en 1850 vergelijken met de landelijke maritieme geschiedenis in dezelfde periode, is een duidelijke parallel zichtbaar. Het economisch herstel verliep aanvankelijk traag; pas met de oprichting van de NHM brak er een bloeiperiode aan. Op Dordts niveau profiteerde vooral de scheepsbouw van de NHM. Daarnaast bezat Dordrecht een aandeel in de retourvrachten, waarmee het een voordeel verkreeg op veel andere steden. Toen de de beschermingspolitiek langzamerhand werd afgebroken, brak een moeilijke periode aan. Op landelijk niveau is dit proces van achteruitgang reeds besproken. Nu richt ik mij op maritiem Dordrecht na 1850, waarbij ik mij eerst focus op de rol van Dordrecht in de totstandkoming van de enquête.

De relatie tussen de Scheepvaartenquête en Dordrecht begon met de verspreiding van circulaire van de enquêtecommissie naar de verschillende Kamers van Koophandel. In

deze circulaires zetten de commissieleden uiteen welke informatie zij nodig achtten om hun onderzoek uit te voeren. Deze circulaire werd verstuurd op 28 mei 1874 en op 22 juni volgde een reactie vanuit Dordrecht. In deze reactie zijn enkele statistieken opgegeven over de Dordtse scheepsbouw, de vaart op Indië en de algemene scheepvaartbeweging in Dordrecht.<sup>108</sup> Twee zaken vallen hierbij op. Allereerst worden in deze statistieken alleen de jaartallen 1850 en 1873 genoemd, om zodoende nadrukkelijk een achteruitgang weer te geven. Maar zo ontstaat er eveneens een verre van volledig beeld van de Dordtse situatie. Ten tweede ligt in deze statistieken de nadruk wel erg op de achteruitgang van de vaart op Indië, terwijl deze vaart voor Dordrecht nooit van heel groot belang is geweest. De Dordtse handel was voornamelijk gericht op de vaart binnen Europa. Vooral de handel op Groot-Brittannië was hierin belangrijk. Slechts door de oprichting van de NHM was er enige handel op Indië ontstaan. Dezelfde NHM werd nu door de Dordtse Kamer van Koophandel gezien als boosdoener. Haar beschermingspolitiek had tot een kunstmatige toestand geleid, met als gevolg dat er bijna alleen nog handel werd gedreven op Indië. Er werd nauwelijks nog voor eigen rekening gehandeld; men gaf er de voorkeur aan te blijven liggen in de haven wachtende op een vracht van de NHM.<sup>109</sup> En de schepen die vertrokken, vertrokken bovendien met ballast, want uitgaande vracht was nauwelijks te verkrijgen. Toen de bescherming van de NHM langzamerhand werd teruggedraaid kregen de rederijen het steeds moeilijker. Verdere kritiek op de NHM spitste zich toe op haar expertise-orgaan. Dit orgaan controleerde namens de NHM de Nederlandse schepen en rederijen. De eisen die zij stelde werden door de Kamer van Koophandel als te streng en onredelijk ervaren. Wat betreft overheidsbemoeienis komt men tot een nog scherpere conclusie: *"Alle inmenging der Regeering is niet alleen niet wenschelijk maar zelfs verwerpelijk (...) De Kamer meent dat de Regeering thans niet is vrij te pleiten van eene zekere voorliefde voor de stoomvaart die zich openbaart in het vervoer van gouvernementspassagiers en goederen. Eene zoodanige inmenging kan, haars inziens, nimmer tot iets goeds leiden, omdat zij de vrijheid der betrokken personen belemmert, en de eene, de stoomvaart, niet kan bevoordelen, zonder tevens de andere, de zeilvaart, te benadeelen."*<sup>110</sup> De Kamer van Koophandel meende dat de overheid alle nog bestaande belemmeringen aangaande de scheepsbouw moest opheffen, zoals de invoerrechten op grondstoffen. Alleen zo kon de overheid Dordrecht van dienst zijn, naast haar basistaken

---

<sup>108</sup> Erfgoedcentrum Diep, archief van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, inv. nr. 28, "Kopieboeken februari 1866 – april 1875".

<sup>109</sup> ED, archief van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, inv. nr. 28.

<sup>110</sup> Ibidem.

als zorg voor goede waterwegen. De Kamer van Koophandel besloot als volgt: *"Vrijheid van beweging en wegneming van belemmeringen zijn zeker de beste middelen om aan onze scheepsbouw en koopvaardijvloot den meesten bloei te verzekeren."*<sup>111</sup>

Tijdens de getuigenverhoren werd Dordrecht door vier personen vertegenwoordigd. Deze afgevaardigden waren scheepsbouwer Gregorius Gips, de reders Pieter Blussé en Jacobus de Voogd en oud-gezagvoerder Jacob Bouten. Door hun verschillende achtergronden vertegenwoordigden zij een goede doorsnede van maritiem Dordrecht. Hoe verschillend deze achtergronden ook waren, alle vier kwamen ze tot een sombere conclusie: maritiem Nederland bevond zich in zwaar weer. Met name de zeilvaart en haar bijbehorende rederijen gingen een moeilijke toekomst tegemoet. Door de komst van het stoomschip werd de concurrentie voor Nederlandse reders steeds zwaarder. Met de opening van het Suez-kanaal werd het voor stoomschepen rendabel om naar Indië te varen. De rederij van Blussé kon met haar klippers de concurrentie als één van de weinigen nog wel aangaan, maar voor veel andere reders waren zulke schepen niet te bekostigen. Ook was het voor Nederlandse reders veel lastiger om uitgaande vracht te vinden dan voor bijvoorbeeld Britse reders. Blussé kwam tot de volgende conclusie: *"Wij zouden nu, of stoombooten moeten hebben, of ons op de oude goederenvaart behooren toe te leggen (...) Als men nu schepen bouwde die een massa konden laden en tevens de geschiktheid bezaten om sneller te zeilen dan de vroegere, zou dit welligt rekening kunnen geven. Die komen dan ook zachtjes aan in zwang, en de zeilvaart zal zich daarnaar moeten regelen."*<sup>112</sup> Jacobus de Voogd zag het helemaal somber in voor de Nederlandse zeilvaart: *"De (zee)vaart kwijnt. Ik heb altijd gelukkig gevaren, maar de toestand is onhoudbaar. De schepen kosten teveel aan onderhoud, en tevergeefs trachten wij op alles te bezuinigen."*<sup>113</sup>

Naast de rederijen was ook de Dordtse scheepsbouw in de problemen geraakt. In de hoogtijdagen van de NHM bloeide zij helemaal op, maar in de jaren zestig en zeventig ging het steeds minder. Parallel met de rederijen kreeg ook de scheepsbouw te maken met groeiende concurrentie uit het buitenland. De Scheepvaartwetten maakten het voor reders mogelijk in het buitenland schepen aan te kopen. Deze liberalisering had voor de Dordtse scheepsbouw verregaande gevolgen. De werven moesten gaan concurreren met landen als Engeland en de Verenigde Staten, waar goedkoper werd gebouwd dan in Nederland. Deze concurrentiestrijd stemde Gregorius Gips somber. Een mogelijke

---

<sup>111</sup> Ibidem.

<sup>112</sup> *Enquête omtrent den toestand van den Nederlandsche koopvaardijvloot, Getuigen-verhooren* (Den Haag 1875), 193.

<sup>113</sup> *Getuigen-verhooren*, 322.

oplossing zou zijn om steeds grotere schepen te bouwen, maar dat zou grote aanpassingen aan zijn werf vergen. Bovendien betwijfelde hij of deze schepen nog rendabel waren voor een reder, omdat het grote kosten en risico's met zich meebracht. Ook snapte Gips weinig van de bevoorrechtiging van het stoomschip, die volgens hem zijn waarde nog niet had bewezen ten opzichte van het zeilschip.<sup>114</sup> Over de Scheepvaartwetten was hij zeer duidelijk: deze maatregel had een averechts effect op de Nederlandse koopvaardij. Nederland kon door een gebrek aan uitgaande vracht simpelweg niet concurreren met Engeland.<sup>115</sup>

Het beeld dat geschetst werd door de Dordtse afgevaardigden oogt dus behoorlijk somber, maar er werden ook een aantal positieve punten genoemd. Zo roemde Pieter Blussé de scheepswerf van Gips, evenals Jacob Bouten die gezagvoerder was geweest op de *Kosmopoliet I* en *Kosmopoliet II*. Beiden schepen waren op de werf van Gips gebouwd. Bouten verwoorde deze bewondering als volgt: *"Ik geloof dat de vorm van onze schepen goed is. Onze koopvaardijvloot kan met die van andere natiën wedijveren (...) Ik heb gevaren op Cosmopoliet I en Cosmopoliet II en mijne reizen waren meestal onder de honderd dagen. Met het eerste genoemde schip is mijn kortste reis van 74 dagen naar Java geweest. Ik heb weinig schepen aangetroffen, die genoemde vaartuigen in zeilvermogen overtreffen."*<sup>116</sup> Ook Gregorius Gips zelf was positief over de kwaliteit van het Nederlandse schip, maar benadrukte wel dat deze schepen in de regel duurder waren dan buitenlandse. Een ander positief punt dat benadrukt werd was het Dordtse maritiem onderwijs. Jacobus de Voogd sprak als lid van de Dordtse examencommissie voor zeelieden lovende woorden: *'Ik ben lid van de commissie van examen voor zeelieden te Dordrecht, en heb de ondervinding opgedaan, dat zich verscheidene bekwame lieden tot de commissie wenden om zich aan het examen te onderwerpen.'*<sup>117</sup>

### **Dordrecht en de algemene scheepvaartbeweging**

Bij het onderzoek naar de algemene Nederlandse scheepvaartbeweging werd er door de enquêtecommissie onderscheid gemaakt tussen inkomende en uitgaande schepen, waarbij een gelijk patroon zichtbaar was: zowel het aantal inkomende als uitgaande schepen nam op landelijk niveau toe. Ook in Dordrecht is dit patroon zichtbaar. Cijfers tonen aan dat het aantal ingekomen schepen in de periode 1850-1873 bijna

---

<sup>114</sup> Ibidem, 126-127.

<sup>115</sup> Ibidem, 127.

<sup>116</sup> Ibidem, 427.

<sup>117</sup> Ibidem, 320.



verdubbelde. Hierbij moet wel wederom worden aangetekend dat een deel van de schepen onder buitenlandse vlag voer. Precieze aantallen hiervan zijn echter niet bekend. Ook was een deel van de ingekomen schepen beladen met ballast, al was dit in het geval van Dordrecht bijna verwaarloosbaar. Daar waar de Dordtse rederijen het dus steeds moeilijker kregen, verging het de Dordtse handel niet slecht. Zeker wanneer we het Dordtse aandeel in het landelijke aantal ingekomen schepen vergelijken. Dan wist zij haar aandeel in de loop der jaren zelfs een klein beetje te vergroten.

**Tabel 2: Ingekomen schepen te Dordrecht (1850-1873)**

<i>Jaartal</i>	<i>Totaal aantal schepen (geladen/ballast)</i>	<i>Lading in lasten (vanaf 1866 in tonnen)</i>
1850	292	24727
1851	285	27301
1852	356	29839
1853	297	25048
1854	327	25862
1855	365	31540
1856	375	32829
1857	406	32960
1858	376	34459
1859	306	24103
1860	330	30440
1861	360	32865
1862	511	49400
1863	488	46579
1864	480	48670
1865	519	54060
1866	438	88569
1867	472	93714
1868	372	84396
1869	417	94354
1870	409	93625
1871	476	108145
1872	492	130494
1873	531	144316

Bron: Erfgoedcentrum Diep, archief van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, inv. nr. 24a - 28, Kopieboeken 1846-1875.

Kijkend naar de schepen die vanuit Dordrecht vertrokken, springen een aantal zaken in het oog. Allereerst vertrok een zeer aanzienlijk deel van de schepen in ballast. Van de beladen schepen vertrok dan ook nog eens een aanzienlijk deel onder buitenlandse vlag, al beschikken we omtrent deze gegevens maar over een beperkt aantal jaartallen.

**Tabel 3: Uitgekleerde schepen te Dordrecht (1850-1873)**

<i>Jaartal</i>	<i>Geladen schepen</i>	<i>Lading in tonnen</i>	<i>Waarvan onder Nederlandse vlag</i>	<i>Schepen in ballast</i>	<i>Lading in tonnen</i>	<i>Totaal aantal schepen</i>	<i>Totale lading in tonnen</i>
1850	133	-	-	93	-	226	-
1851	140	-	-	127	-	267	-
1852	162	-	-	220	-	382	-
1853	122	-	-	158	-	280	-
1854	158	-	-	185	-	343	-
1855	114	-	-	248	-	362	-
1856	104	-	-	244	-	348	-
1857	93	-	-	301	-	394	-
1858	82	-	-	292	-	374	-
1859	124	-	-	158	-	282	-
1860	122	-	-	193	-	315	-
1861	106	-	-	243	-	349	-
1862	228	-	-	285	-	513	-
1863	211	-	-	248	-	459	-
1864	291	-	-	172	-	463	-
1865	266	-	-	251	-	517	-
1866	214	43288	-	206	41612	420	84900
1867	209	40332	-	230	45881	439	86213
1868	215	51022	42 (20%)	152	31842	367	82864
1869	285	54537	142 (50%)	175	41443	460	95980
1870	206	48047	112 (54%)	190	42744	396	90791
1871	213	38670	78 (36%)	270	68205	483	106875
1872	167	34980	71 (42%)	300	92091	467	127071
1873	182	39590	74 (40%)	387	105426	569	145016

Bron: Erfgoedcentrum Diep, archief van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, inv. nr. 24a - 28, Kopieboeken 1846-1875.

Wanneer we deze Dordtse cijfers vergelijken met de landelijke, dan vallen een aantal zaken op. Kijkend naar het totaal aantal schepen wist Dordrecht haar aandeel met een kleine twee procent te vergroten, evenals bij de inkomende schepen. Wat ook opvalt is het aantal schepen dat in ballast uit Dordrecht vertrok. Het aandeel hiervan was in Dordrecht ieder jaar hoger dan het percentage geladen schepen. In 1872 vertrok bijvoorbeeld 9,2% van de Nederlandse ballast-schepen vanuit Dordrecht, tegenover maar 3,3% van het aantal geladen schepen. Uitgaande vracht was in Dordrecht dus extra lastig verkrijgbaar.

**Tabel 4: Aandeel Dordrecht in totaal aantal ingekomen schepen en uitgaande schepen in Nederlandse havens in procenten (1850-1873)**

*Ingekomen schepen*

*Uitgaande schepen*

<i>Jaartal</i>	<i>Totaal aantal schepen (geladen/ballast)</i>	<i>Geladen schepen</i>	<i>Waarvan onder Nederlandse vlag</i>	<i>Ballast</i>	<i>Totaal</i>
1850	4,2%	2,8%	-	4,1%	3,2%
1851	4,1%	3,2%	-	4,3%	3,6%
1852	4,8%	3,4%	-	7,5%	5,0%
1853	4,3%	2,8%	-	5,9%	3,9%
1854	4,3%	3,5%	-	5,6%	4,4%
1855	4,4%	2,7%	-	5,9%	4,3%
1856	4,4%	2,2%	-	7,2%	4,2%
1857	4,6%	2,0%	-	7,2%	4,5%
1858	4,3%	1,9%	-	6,4%	4,2%
1859	3,8%	2,7%	-	4,5%	3,5%
1860	3,8%	2,4%	-	4,8%	3,5%
1861	4,0%	2,3%	-	5,4%	3,8%
1862	5,8%	4,7%	-	6,8%	5,7%
1863	5,8%	4,3%	-	6,8%	5,3%
1864	5,6%	6,0%	-	4,6%	5,4%
1865	6,1%	5,2%	-	6,8%	5,9%
1866	5,2%	4,5%	-	5,6%	5,0%
1867	5,5%	4,1%	-	6,2%	5,0%
1868	4,5%	4,1%	1,9%	4,8%	4,4%
1869	5,1%	5,5%	6,7%	5,5%	5,5%
1870	4,9%	4,4%	6,1%	5,2%	4,8%
1871	4,7%	4,3%	4,0%	5,2%	4,8%
1872	5,4%	3,3%	3,6%	9,3%	5,1%
1873	-	-	-	-	-

Bronnen: Erfgoedcentrum Diep, archief van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, inv. nr. 24a - 28, Kopieboeken 1846-1875.

Kamerstuk Tweede Kamer 1873-1874, kamerstuknummer 52, ondernummer 2, *Voorstel van den heer TAK en vijf andere leden tot het houden van een onderzoek (enquête) omtrent de Nederlandsche koopvaardijvloot, Staat VI* (Den Haag, 1873) 12-13.

Om een conclusie te kunnen trekken uit bovenstaande statistieken moeten in mijn optiek twee zaken worden gescheiden, namelijk de algemene scheepvaartbeweging en de rol van de Nederlandse koopvaardijvloot hierin. De Dordtse algemene scheepvaartbeweging was in de periode 1850-1873 toegenomen. Zeker op het gebied van inkomende schepen deed de stad goede zaken. Qua uitgaande schepen vertekent het beeld echter wanneer we bedenken dat een groot deel van de schepen in ballast vertrok.

Een eenduidige conclusie over het aandeel van de Nederlandse koopvaardijvloot in de totale handel is lastiger te trekken, omdat er maar over een beperkt aantal jaartallen gegevens beschikbaar zijn. Deze cijfers tonen aan dat het aantal schepen onder Nederlandse vlag slechts in één jaargang boven de 50 procent uitkwam. Hiermee werd het gelijk van de enquêtecommissie dan wel weer bewezen. De vraag is echter of een sterke koopvaardijvloot noodzakelijk is voor een voorspoedige handel, aangezien Dordrecht hierin het tegendeel bewijst. Op deze vraag kom ik in de conclusie van het onderzoek terug.

### **Dordrecht en haar scheepsbouw**

De Nederlandse scheepsbouw vertoonde volgens de enquêtecommissie een droevig beeld. Hoe was het gesteld met de Dordtse scheepsbouw in de periode na 1850? Ten tijde van de NHM deden de scheepswerven goede zaken, maar nadat de werf van Jan Schouten in 1861 failliet ging bleef alleen de werf van Gips als bouwer van zeeschepen over. En ook zijn orders namen in de loop van de jaren zestig en zeventig van de negentiende eeuw steeds verder af. Echter, bij reders had de werf van Gips een goede naam. Niet voor niets werd hij door Pieter Blussé geroemd in zijn getuigenverslag. In de nadagen van de zeilvaart speelde Gips een belangrijke rol in de bouw van de Nederlandse klippers. De bouw van de *Kosmopoliet I, II* en *III* getuigen hiervan.<sup>118</sup>

Daarnaast sleepte de werf een aantal grote orders in de wacht vanuit Japan. Dit land was lange tijd een gesloten maatschappij, maar werd in 1854 opengesteld voor buitenlandse handel. De Japanse regering had door het eeuwenlange isolement echter geen idee hoe het een moderne vloot moest opbouwen. Deze expertise haalde men uit Nederland en Dordrecht speelde hierin een belangrijke rol. Scheepsbouwer Gips bouwde in 1858 zijn eerste schepen voor Japan. Deze eerste levering bestond uit twee schroefstoomschepen.<sup>119</sup> Deze twee schepen vormden een onderdeel van het eerste

---

<sup>118</sup> ED, Collectie van handschriften, inv. nr. 3840, 71-72.

<sup>119</sup> Ibidem, 73.

eskader van de nieuwe Japanse marine. In 1863 kreeg Gips zijn grootste Japanse order. Op 13 mei van dat jaar werd een contract gesloten tussen de NHM en de firma van Gips, waarin de werf zich verbond om voor de Japanse regering het oorlogsschip *Kaiyo-Maru* te bouwen. Het schip zou in 1866 moeten worden opgeleverd. De motoren van het schip werden gebouwd door de gezamenlijke fabrikanten Dudok van Heel en Paul van Vlissingen te Amsterdam en de Nederlandse Stoombootmaatschappij te Rotterdam.<sup>120</sup>

De werf van Gips was één van de weinige werven in Nederland die in staat was om een dergelijk type schip te kunnen bouwen. Dit had te maken met het feit dat het schip zeventig meter lang moest worden, een enorme afmeting voor die tijd. Gips kocht speciaal voor deze opdracht een stuk grond om aldaar een nieuwe werf in te richten. Ironisch genoeg lag op ditzelfde terrein ooit de werf van Jan Schouten, die een paar jaar ervoor failliet was gegaan.<sup>121</sup> De bouw van het schip verliep voorspoedig, maar stelde wel hoge eisen aan de werf en haar personeel omdat op hetzelfde ogenblik ook werd gebouwd aan de klipper *Kosmopoliet II*.

De tewaterlating van de *Kaiyo-Maru* vond plaats op 2 november 1865. Deze gebeurtenis was feestelijker van karakter dan andere tewaterlatingen en trok veel bekijks:

*"Om getuige van het verhevene schouwspel te zijn, hadden duizenden belangstellenden zich naar de Merwestad begeven, terwijl geen Dordtenaar, die vrijelijk over zijn tijd beschikken kon, was te huis gebleven. De aanzienlijkste gasten namen plaats op eene sierlijke tribune; men zag er, nevens een keur der Dordtsche schoonen, den minister van marine, de directie van de Nederlandsche Handelmaatschappij, Nederlandse gezaghebbers en ettelijke Japansche officieren. Luide hoezee's weergalmden, toen het schip statig van de stelling gegleden in het ruime sop dook, golven van schuim en rook opwierp en statig voortschreed op den schoonen Merwestroom."*<sup>122</sup> De bouw van de *Kaiyo-Maru* en de *Kosmopoliet* klippers leverde de Dordtse scheepsbouw een enorme werkgelegenheid op. De stad vergaarde een hoop prestige in zowel binnen- als buitenland. Het zouden echter de laatste wapenfeiten blijken wat betreft de bouw van zeeschepen. Naast de bouw van schepen hield men zich uiteraard ook bezig met reparatiewerkzaamheden. Het waren vooral deze werkzaamheden die een constante werkgelegenheid schiepen voor de Dordtse werven.

---

<sup>120</sup> *Kaiyo Maru*, 10.

<sup>121</sup> ED, Collectie van handschriften, inv. nr. 3840, 71-72.

<sup>122</sup> *Kaiyo Maru*, 14.

**Tabel 5: Aantal herstelwerkzaamheden op de Dordtse werven voor zeeschepen**

<b>Jaartal</b>	<b>Aantal schepen</b>
1857	18
1858	14
1859	13
1860	14
1861	13
1862	19
1863	13
1864	12
1865	15
1866	14
1867	17
1868	15
1869	13
1870	13
1871	20
1872	15
1873	24

Bron: Erfgoedcentrum Diep, archief van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, inv. nr. 24a - 28, Kopieboeken 1846-1875.

**Tabel 6: Aantal werklieden op de Dordtse werven voor zeeschepen**

Jaartal	Aantal werklieden
1850	-
1851	-
1852	170
1853	202
1854	245
1855	224
1856	204
1857	179
1858	61
1859	62 à 70
1860	140
1861	70
1862	60 à 70
1863	180 à 190
1864	180 à 190
1865	150 à 190
1866	200
1867	70 à 90
1868	130 à 140
1869	150
1870	140
1871	70
1872	60
1873	45

Bron: Erfgoedcentrum Diep, archief van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, inv. nr. 24a - 28, Kopieboeken 1846-1875.

Uiteindelijk schakelde ook Gips over op de bouw van binnenvaartschepen. Het tijdperk van de klassieke houten zeeschepen was definitief voorbij. Daarbij zorgden de slechte vaarwegen ervoor dat Dordrecht voor modernere zeeschepen niet meer bereikbaar was. Desalniettemin wist hij als één van de laatste werven in Nederland vast te houden aan de bouw van (houten) zeeschepen. De kritiek vanuit de enquêtecommissie op de scheepsbouw is dan ook maar deels terecht. Kijkend naar de werf van Gips zien we dat zij tot de laatste dagen van de Nederlandse zeilvaart een belangrijk aandeel wist te behouden in de scheepsbouw en hiermee werkgelegenheid creëerde voor de stad. Dat het aantal orders van zeilschepen afnam was door de opkomst van het stoomschip onvermijdelijk. De bouw van stoomschepen bracht aanpassingen met zich mee die voor de werf van Gips niet te bekostigen waren, zoals hij zelf ook aangaf in zijn

getuigenverhoor.<sup>123</sup> Door middel van klippers kon het zeilschip nog lange tijd concurreren met het stoomschip. Door een aanzienlijke rol in de bouw van deze klippers te spelen bewees Gips het tegendeel van de enquêtecommissie. Onderstaande tabel toont aan dat Gips tot in de jaren zeventig de bouw van zeeschepen kon volhouden. Hierbij moet wel worden aangetekend dat een klein deel van deze schepen niet voor de koopvaardij, maar voor de marine bestemd waren.

**Tabel 7: Zeeschepen op stapel te Dordrecht in de desbetreffende jaargang**

Jaartal	Aantal werven	Aantal zeilschepen
1850	2	Onbekend
1851	2	3
1852	2	6
1853	2	10
1854	2	3
1855	2	4
1856	2	8
1857	2	6
1858	2	1
1859	2	3*
1860	2	5**
1861	1	0
1862	1	0
1863	1	1
1864	2	2
1865	2	1
1866	2	1
1867	2	1
1868	2	2
1869	2	4
1870	2	1
1871	2	2
1872	2	2
1873	2	0

\* Allen bestemd voor de Rijksmarine

\*\* Vier schepen bestemd voor de Rijksmarine

Bron: Erfgoedcentrum Diep, archief van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, inv. nr. 24a - 28, Kopieboeken 1846-1875.

<sup>123</sup> *Getuigen-verhooren*, 121-127.



## Dordrecht en haar rederijen

Uit de Dordtse getuigenverhoren kwam een sombere blik op de toekomst van de Nederlandse rederijen naar voren. Deze somberheid is niet verwonderlijk wanneer we de afname van het aantal rederijen in de periode 1858-1873 in ogenschouw nemen, zowel op landelijk als op Dordts niveau. Op beide niveaus vond bijna halvering plaats van het aantal rederijen.

**Tabel 8: Aantal Nederlandse en Dordtse rederijen (1858-1873)**

*Nederlandse rederijen*

*Dordtse rederijen*

Jaartal	Rederijen	Schepen	Rederijen	Schepen
1858	-	-	25	61
1859	1190	2072	23	60
1860	1168	2023	23	58
1861	1166	1973	19	50
1862	1139	1948	21	44
1863	1102	1904	17	39
1864	1074	1857	16	37
1865	1033	1837	16	38
1866	933	1825	17	38
1867	1012	1816	16	35
1868	991	1720	13	31
1869	889	1669	14	33
1870	837	1581	15	32
1871	776	1506	15	29
1872	746	1443	14	30
1873	699	1357	14	28

Bronnen: Erfgoedcentrum Diep, archief van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, inv. nr. 24a - 28, Kopieboeken 1846-1875. Staten-Generaal Digitaal, Kamerstuk Tweede Kamer 1873-1874, kamerstuknummer 52, ondernummer 2, *Voorstel van den heer TAK en vijf andere leden tot het houden van een onderzoek (enquête) ontrent de Nederlandsche koopvaardijvloot, Staat II* (Den Haag, 1873) 8.

Op nationaal niveau moet hierbij worden aangetekend dat stoomschepen werden ondergebracht in naamloze vennootschappen. Deze ontwikkeling is reeds beschreven in het vorige hoofdstuk. Aan Dordrecht ging deze ontwikkeling geheel voorbij, zichtbaar in het feit dat er geen enkel Nederlands zeestoomschip thuis behoorde.<sup>124</sup> Wel bezat de stad een schroefstoomboot verbinding met Londen, maar hierbij werd gebruik gemaakt van buitenlandse schepen.<sup>125</sup> In Dordrecht behoorden overigens wel stoomschepen voor de

<sup>124</sup> Erfgoedcentrum Diep, archief van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, inv. nr. 24a-28, Kopieboeken 1846-1875.

<sup>125</sup> *Getuigen-verhooren*, 428.

binnenvaart thuis.<sup>126</sup> Door de NHM was er in Dordrecht een enorme groei van het aantal rederijen ontstaan. Velen probeerden een graantje mee te pikken van de winsten die in het verschiet lagen in Indië. Maar ook de handel op Europa bleef van belang, met name die op Groot-Brittannië.<sup>127</sup> De opkomst van de stoomvaart zorgde ervoor dat de klassieke rederij uiteindelijk meer en meer naar de achtergrond verdween. Een uitzondering vormde de rederij van Blussé. Toen de NHM-politiek langzamerhand werd teruggedraaid, was zij een van de eerste rederijen in Nederland die op eigen initiatief handel ging drijven. Door over te schakelen op klippers wist zij tot in de jaren zeventig van de negentiende eeuw te blijven kunnen concurreren met het stoomschip.<sup>128</sup>

In Dordrecht was er dus op het gebied van de rederijen sprake van achteruitgang, terwijl op nationaal niveau nog kan worden spoken over een overgangsproces van de klassieke rederij naar de naamloze vennootschap. Desalniettemin bleef het aandeel van Dordrecht in het landelijke aantal rederijen wel behouden, al was dit aandeel niet groot.

---

<sup>126</sup> ED, archief van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, inv. nr. 24a-28.

<sup>127</sup> *Getuigen-verhooren*, 428.

<sup>128</sup> Erfgoedcentrum Diep, Collectie handschriften, inv. nr. 3843, 'Maritieme geschiedenis van Dordrecht in de negentiende eeuw' door H.W.G. Van Blokland-Visser; deel 4: Lijst van monsterrollen van Dordrecht 1814-1840, kopieën van losse monsterrollen, kopieën uit de logboeken van de schepen De Dordtenaar en Kosmopoliet I en II, ledenlijsten van het Zeemanscollege te Dordrecht 1832-1861, ledenlijsten van loge La Flamboyante 1844 en 1862, afbeeldingen van zestien kapiteins der koopvaardij, afbeeldingen van 23 schepen.

**Tabel 9: Aandeel Dordtse rederijen in landelijk aantal in procenten (1858-1873)**

Jaartal	Rederijen	Schepen
1858	-	-
1859	1,9%	2,9%
1860	1,9%	2,8%
1861	1,6%	2,5%
1862	1,8%	2,2%
1863	1,5%	2%
1864	1,4%	2%
1865	1,5%	2%
1866	1,8%	2%
1867	1,5%	1,9%
1868	1,3%	1,8%
1869	1,5%	1,9%
1870	1,7%	2%
1871	1,9%	1,9%
1872	1,8%	2%
1873	2%	2%

Bronnen: Erfgoedcentrum Diep, archief van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, inv. nr. 24a - 28, Kopieboeken 1846-1875.

Staten-Generaal Digitaal, Kamerstuk Tweede Kamer 1873-1874, kamerstuknummer 52, ondernummer 2, *Voorstel van den heer TAK en vijf andere leden tot het houden van een onderzoek (enquête) ontrent de Nederlandsche koopvaardijvloot, Staat II* (Den Haag, 1873) 8.

De conclusie vanuit het eindverslag van de enquêtecommissie betreffende het rederijwezen is voor Dordrecht van toepassing. Hoewel ze haar aandeel in het landelijk aantal rederijen wel wist te behouden, kromp het Dordtse rederijwezen tezamen met het landelijke aantal ineen.

### **Dordrecht en het maritiem onderwijs**

Het Nederlands maritiem onderwijs kwam er in de enquête niet best vanaf. Het was kleinschalig van aard, op de praktijk gericht en nauwelijks (financieel) ondersteund door de overheid. Dordrecht speelde ook een rol in dit onderwijs. In 1855 werd de 'Inrigting tot het examineren van varenslieden' benoemd.<sup>129</sup> Een examencommissie nam ging vanaf dat ogenblik een theorie- en praktijkexamen afleggen voor de rangen van eerste, tweede en derde stuurman.

De toeloop nam vanaf 1860 flink toe. Dit kwam omdat de NHM vanaf toen gediplomeerde stuurmannen ging eisen. Hiermee werden de eisen van het af te leggen examen verscherpt. Het examen omvatte onder meer driehoeksmeting, het gebruik van

<sup>129</sup> Kooij en Sleebe, *Geschiedenis van Dordrecht*, 278.

zeekaarten, het vinden van de miswijzing van het kompas en het gebruik van diverse zeevaartkundige instrumenten.<sup>130</sup> Eveneens werden kennis van het koopvaardijchip en algemene kennis over de zeehavens en kusten. Het derde gedeelte van het examen omvatte boekhouding, de voorschriften van het Wetboek van Koophandel en kennis van de Engelse taal. De scholen waar deze examens werden afgelegd waren kleinschalig van aard; de onderwijzers hadden er vaak nog een functie op een andere school naast.<sup>131</sup>

**Tabel 10: Aantal geëxamineerden door de commissie tot examineren van varenslieden te Dordrecht (1856-1873)**

Jaar	Geëxamineerden	1e stuurman	2e stuurman	3e stuurman	Gezakt/afgewezen
1856	7	-	-	-	-
1857	35	-	-	-	-
1858	59	16	21	19	3
1859	99	35	17	39	8
1860	81	18	22	29	12
1861	-	-	-	-	-
1862	69	11	13	27	18
1863	66	13	12	25	16
1864	70	20	11	18	21
1865	85	17	24	20	24
1866	43	13	11	3	16
1867	57	16	15	16	10
1868	42	11	12	12	7
1869	31	12	9	1	9
1870	20	4	7	5	4
1871	13	4	2	0	4
1872	10	3	1	1	5
1873	20	6	4	7	3

Bron: Erfgoedcentrum Diep, archief van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, inv. nr. 24a - 28, Kopieboeken 1846-1875.

Naast deze maritieme opleiding bezat Dordrecht ook een Industrie- en Tekenschool. Hoewel deze instelling geen maritiem onderwijs gaf was zij indirect wel verbonden met maritiem Dordrecht. Op deze school ontvingen jongens avondonderwijs in bouwkunde, handtekenen, meetkunde en constructieleer.<sup>132</sup> Het was een theoretische aanvulling op beroepen als timmerman, metselaar en smid. En met name timmermannen waren altijd nodig op de scheepswerven bij de afbouw van schepen. Aantallen van leerlingen die

<sup>130</sup> Ibidem, 278-279.

<sup>131</sup> Ibidem, 278.

<sup>132</sup> Ibidem, 276.

uiteindelijk in de scheepsbouw terecht zijn gekomen zijn echter niet bekend, dus is het gissen naar de rol van deze onderwijsinstelling. In de jaren tachtig en negentig van de negentiende eeuw verdwenen de maritieme opleidingen uit Dordrecht.

Aangezien Dordrecht geen Zeevaartschool bezat waren de examenkandidaten voortaan aangewezen op Rotterdam. Hiermee speelde Dordrecht dus maar voor korte tijd een rol in het maritiem onderwijs. Deze rol vervulde men weliswaar in de onderzochte periode van de enquêtecommissie, maar gezien het aantal kandidaten dat examen deed zou het maritiem onderwijs nooit een grote vlucht nemen. Alleen in de jaren zestig van de negentiende eeuw zou een respectabel aantal kandidaten een examen afleggen.

### **Dordrecht en haar vaarwegen naar zee**

De enquêtecommissie kwam in haar rapport tot de conclusie dat het met de Nederlandse vaarwegen naar zee in de regel slecht gesteld was. Veel waterwegen waren in de loop der jaren verzand waardoor de Nederlandse havens steeds slechter bereikbaar werden. In hoeverre gold dit voor de Dordtse havens en vaarwegen?

Dordrecht bezat van oudsher een betere verbinding naar zee dan Rotterdam. Hierdoor kon men haar gunstige positie als havenstad behouden. Tot er in Rotterdam begin jaren vijftig van de negentiende eeuw plannen ontstonden voor een nieuwe, snellere waterweg naar zee. Toen dreigde de positie van Dordrecht in het nauw te komen. In een aantal brieven sprak de Kamer van Koophandel haar zorgen uit over deze nieuwe situatie. In een tweetal brieven maakte de Kamer dit standpunt duidelijk aan de regering: *"Zij misgunt aan Rotterdam haren verbeterden waterweg niet, zij vraagt voor zich zelve niets nieuws; zij vraagt geene verbeteringen, geene opofferingen; - zij vraagt geene gunst, zij vraagt niets anders dan regt en billijkheid, namelijk een waarborg dat het middel tot vermeerdering der welvaart harer jongere zuster (Rotterdam), niet het middel tot harer (Dordrecht) ondergang wordt."*<sup>133</sup> Deze verzoekschriften ten spijt, vanuit Den Haag was er nauwelijks aandacht voor de Dordtse situatie. Zij richtte zich uitsluitend op de plannen die er in Rotterdam werden gemaakt door ingenieur Caland voor de Nieuwe Waterweg. Nadat eerdere plannen voor een snellere vaarweg van Rotterdam het niet hadden gehaald, leek dit plan een serieuze kans van slagen te maken.<sup>134</sup> Op 5 november 1857 benoemde de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken en Waterstaat de Raad van den Waterstaat. Deze raad kreeg van de minister de opdracht advies uit te brengen over de verbetering van de

<sup>133</sup> Erfgoedcentrum Diep, archief van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, inv. nr. 27, Kopieboeken oktober 1859-februari 1866.

<sup>134</sup> C. Wiskerke, *De scheepvaartwegen van Rotterdam naar zee* (Rotterdam 1948), 27-84.

Rotterdamse vaarweg naar zee. Hierbij zag men Dordrecht compleet over het hoofd. Op 21 augustus 1858 diende de raad haar rapport in bij de minister. In dit rapport werd met geen woord gesproken over de Dordtse vaarwegen. Terwijl men in Rotterdam van start ging met de aanleg van de Nieuwe Waterweg, liet men vanuit Den Haag de Dordtse vaarwegen versloffen. Deze raakten alsmaar verder dichtgeslibd, ondanks diverse verzoeken vanuit Dordrecht tot verbetering. Zoals blijkt uit een brief van 27 maart 1866: *"De Kamer is, op grond van al het vorenstaande, van oordeel dat, door het Gemeentebestuur krachtig behoort te worden aangedrongen op de zoo spoedig mogelijke herstelling en verbetering van den Dordrechtschen waterweg naar zee, en hetgeen daar verder toe behoort. Zij kan niet te sterk doen uitkomen dat het hier niet geldt eene gewoone verbetering, maar vooral het herstellen van hetgeen ten gevolge van het aanleggen van verschillende andere werken is bedorven, weshalve zij ook ten zeerste moet aanbevelen dat bij de Hooge Regering door het Gemeentebestuur met klem er op worde aangedrongen dat voor het herstel van den Dordrechtschen waterweg reeds op de Staatsbegrooting voor 1867 eene toereikende som worde beschikbaar gesteld."*<sup>135</sup>

Dat het niet goed gesteld was met de Dordtse waterwegen, bleek wel uit een incident dat zich voordeed op 3 maart 1871. Het schip *Nederland Oranje* liep richting Dordrecht vast in het Hellegat, één van de vaarwegen vanaf de stad richting zee. Er moesten ruim 2000 balen gelost worden om te voorkomen dat het schip zou zinken.<sup>136</sup>

Standvastigheid kan Dordrecht echter niet worden verweten. De stad heeft gestreden voor haar maritieme belangen, maar het heeft niet mogen baten. Wellicht achtte Den Haag de regio Rijnmond te klein voor twee grote zeehavens. Hoe het ook zij, na de opening van de Nieuwe Waterweg zou Dordrecht definitief overvleugeld worden door Rotterdam. De conclusie van de enquêtecommissie omtrent dit thema is dan ook zeker van toepassing op Dordrecht. Rotterdam zou zich in latere periode ten koste van Dordrecht ontwikkelen tot de grootste haven ter wereld. Dordrecht zou daarentegen pas in de jaren dertig van de twintigste eeuw een zeehaven krijgen.<sup>137</sup>

---

<sup>135</sup> ED, archief van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, inv. nr. 27.

<sup>136</sup> Nationaal Archief, Archief van de Nederlandsche Handelmaatschappij, inv. nr. 874, '1871: Dordrecht, Schiedam, Hellevoetsluis, Brouwershaven, Zierikzee'.

<sup>137</sup> Van Oostveen, *De economische ontwikkeling van Dordrecht 1795-1945*.

## Dordrecht en de spoorwegen

De aanleg van spoorwegen kwam in Nederland trager op gang dan in de meeste andere Europese landen. Ons land kende een uitgebreid stelsel van binnenlandse waterwegen waarover veel transport plaatsvond. Zij vormden de verbinding naar het achterland. De spoorwegen namen pas een vlucht toen men zich er vanuit overheidswege ging bemoeien.<sup>138</sup> Dit was rond 1860. In 1873 was het Nederlandse spoorwegennet nog verre van volledig. De enquêtecommissie concludeerde dan ook dat zij niet toereikend was; eenzelfde conclusie als in het geval van de Nederlandse vaarwegen. In Dordrecht stond men positief tegenover het fenomeen spoorweg. Sterker nog, aansluiting op het spoorwegennet werd cruciaal geacht voor de economie van de stad. Rotterdam was in 1847 aangesloten op de spoorlijn Amsterdam-Haarlem-Leiden-Den Haag-Delft. Moerdijk werd in 1855 aangesloten op de Hollands-Belgische Spoorwegmaatschappij.<sup>139</sup> De nog ontbrekende railverbinding Moerdijk-Rotterdam zou logischerwijs langs Dordrecht moeten lopen, was de mening in Dordrecht.<sup>140</sup>

De ligging van Dordrecht vormde echter een groot obstakel. Overbrugging van de Oude Maas en het Hollands Diep was kostbaar en werd bovenal schadelijk geacht voor de scheepvaart, maar Dordrecht zette door. Er werden verschillende initiatieven ontplooid. In eerste instantie was het plan om een eigen spoorwegverbinding te creëren met het Duitse achterland. De grote man achter dit initiatief was de heer Bredius, procureur bij de Dordtse arrondissementsrechtbank en tevens secretaris van de Kamer van Koophandel in Dordrecht. Hij ontwierp een tracé dwars door de Biesbosch richting Breda, waardoor overbrugging van het Hollands Diep niet meer nodig was.<sup>141</sup> Via Breda zou er dan een aansluiting komen richting het Duitse achterland. Op deze manier zou Dordrecht qua reistijd dichterbij Duitsland komen te liggen dan Amsterdam. Toen dit plan concrete vormen begon aan te nemen, volgde er een reactie vanuit Rotterdam. Het propageerde de lijn Rotterdam-Moerdijk, waarna dan via Breda verbinding met Duitsland gemaakt zou worden. Het ging daarbij akkoord met een spoorbrug over de Nieuwe Maas waar men eerst niet aan wilde om het scheepvaartverkeer niet te hinderen.<sup>142</sup> In Dordrecht ging men hier op in, omdat inmiddels duidelijk was geworden dat een spoorlijn door de Biesbosch

---

<sup>138</sup> R. Filarski en G. Mom, *Van transport naar mobiliteit, Deel 1: De transportrevolutie, 1800-1900* (Zutphen 2008) 179-219

<sup>139</sup> Kooij en Sleebe, *Geschiedenis van Dordrecht*, 37.

<sup>140</sup> Erfgoedcentrum Diep, Collectie van bescheiden met betrekking tot de aanleg van de spoorweglijnen rondom Dordrecht, inv. nr. 4, 'Ontwerp van algemeen Nederlandsch spoorwegennet; aangevraagd door J.P. Bredius, W.S. Van Reesema en E. Riche'.

<sup>141</sup> ED, Collectie van bescheiden met betrekking tot de aanleg van de spoorweglijnen rondom Dordrecht, inv. nr. 4.

<sup>142</sup> Kooij, *Geschiedenis van Dordrecht*, 38.

technisch onhaalbaar was. Waar lang de focus lag op een directe, eigen verbinding met het Duitse achterland, achtte men een verbinding met Rotterdam en Amsterdam nu ook economisch aantrekkelijk.

Kijkend naar de geschiedenis van Dordrecht en haar spoorwegverbinding is het belangrijk om in het achterhoofd te houden dat de Dordtse Kamer van Koophandel niet alleen sprak vanuit eigen belang, maar ook vanuit nationaal belang. De Antwerpse haven bezat al over een spoorwegverbinding met Duitsland en zodoende onttrok zij een steeds groter aandeel van de doorvoerhandel aan Nederland. Wilde Nederland haar positie behouden, dan was een goed spoorwegennet cruciaal aldus de Dordtse Kamer van Koophandel.<sup>143</sup> Dat Dordrecht hier een graantje van mee wilde pikken was niet meer dan logisch.

Bredius vroeg in 1858 een concessie aan voor de spoorlijn Rotterdam-Maastricht via Dordrecht.<sup>144</sup> Vanuit Den Haag bleef men echter lange tijd onwelwillend tegenover overbrugging van Oude Maas en Hollands Diep staan. Dit zou lange tijd een heikel punt blijven<sup>145</sup>, evenals de richting van een spoorweg van Rotterdam naar Dordrecht.<sup>146</sup> Pas nadat er in 1867, toen de aanleg van spoorwegen reeds een overheidszaak was geworden, door verschillende Kamers van Koophandel (Rotterdam, Dordrecht en Breda) gezamenlijk werd benadrukt dat een spoorwegverbinding cruciaal was voor het behoud van de doorvoerhandel, werden de plannen eindelijk omgezet in daden. In 1871 kwam de spoorwegverbinding Dordrecht-Breda tot stand, een klein jaar later werd deze lijn doorgetrokken tot Feyenoord.<sup>147</sup> In diezelfde periode ontstonden er plannen voor een spoorlijn in de richting van Nijmegen.<sup>148</sup> Hiertoe werd een speciaal comitee opgericht om de haalbaarheid van deze lijn te onderzoeken. Uiteindelijk zou het tot in de jaren tachtig duren voor deze verbinding tot stand kwam.<sup>149</sup>

Hiermee werd Dordrecht dus relatief laat aangesloten op het spoorwegennet. En het zou nog jaren duren eer de schakel tussen de Dordtse havens en het spoorwegennet goed functioneerde.<sup>150</sup> De gebrekkige infrastructuur waarover de enquêtecommissie sprak

---

<sup>143</sup> ED, archief van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, inv. nr. 27.

<sup>144</sup> Kooij, *Geschiedenis van Dordrecht*, 38.

<sup>145</sup> Erfgoedcentrum Diep, Collectie van bescheiden met betrekking tot de aanleg van de spoorweglijnen rondom Dordrecht, inv. nr. 14, 'Staats-Spoorwegen. Brug of stoomvloten, Moerdijk, door J.M. Van der Made'.

<sup>146</sup> Erfgoedcentrum Diep, Collectie van bescheiden met betrekking tot de aanleg van de spoorweglijnen rondom Dordrecht, inv. nr. 20, 'Stukken betreffende de richting van de spoorweglijnen tussen Dordrecht en Rotterdam'.

<sup>147</sup> Van Oostveen, *De economische ontwikkeling van Dordrecht 1795-1945*.

<sup>148</sup> Erfgoedcentrum Diep, Collectie van bescheiden met betrekking tot de aanleg van de spoorweglijnen rondom Dordrecht, inv. nr. 31, 'Stukken betreffende de richting van de spoorweglijn Dordrecht – Nijmegen'.

<sup>149</sup> Erfgoedcentrum Diep, Collectie van bescheiden met betrekking tot de aanleg van de spoorweglijnen rondom Dordrecht, inv. nr. 32-33, 'Brieven ingekomen bij en minuten van brieven uitgegaan van het Comité tot bevordering van de aanleg van de spoorweglijn Dordrecht - Elst (1873-1874)'.

<sup>150</sup> Van Oostveen, *De economische ontwikkeling van Dordrecht 1795-1945*.



was dus zeker van toepassing op Dordrecht. Hierbij moet men echter wel in het achterhoofd houden dat de ligging van de stad aansluiting op het spoorwegennet lange tijd zeer moeilijk maakte. Het belang dat men vanuit Den Haag hechtte aan het vervoer over water was begrijpelijk, evenals het argument dat overbruggingen schade konden toebrengen aan deze handel.

### **Dordrecht en haar zeemanscollege**

In het eindverslag van de enquêtemissie werd ook aandacht besteed aan de sociale voorzieningen in de maritieme wereld, waaronder de pensioenvoorzieningen voor zeelieden. Deze voorzieningen waren ondergebracht in zeemanscolleges. Zij waren allen gesticht op particulier initiatief. Dordrecht bezat zo'n college. Het werd in 1812 opgericht door Jan Schouten onder de titel *Tot nut van Handel en Zeevaart*. Het was het derde zeemanscollege dat in Nederland werd opgericht. Het eerste werd in 1795 opgericht te Amsterdam, het tweede in 1817 in Veendam.<sup>151</sup>

Het college kende effectieve en honoraire leden. De effectieve leden bestonden uitsluitend uit kapiteins. Deze vanuit heel Nederland afkomstig, aangezien Dordrecht vlak na de Franse Tijd een enorm tekort had aan eigen kapiteins. Vanuit Groningen en Friesland kwamen er vervolgens veel kapiteins richting Dordrecht om alhier te werken voor de rederijen.<sup>152</sup> Wanneer een kapitein lid wilde worden van het zeemanscollege diende hij voorgedragen te worden bij het bestuur van het college. Na goedkeuring van het bestuur kreeg de kapitein een nummer toegewezen en ontving hij een kapiteinsvlag. De vlagvoerende kapiteins betaalden ieder jaar een vast bedrag aan contributie. Nieuwe kapiteins diende ook eenmalig een entreebedrag te betalen. De honoraire leden bestonden uit notabelen die direct of indirect verbonden waren aan maritiem Dordrecht. Voorbeelden hiervan zijn de scheepsbouwer Cornelis Gips, reder Blussé, maar ook stadsbestuurders van Dordrecht.<sup>153</sup>

In vergelijking met andere zeemanscolleges was de financiële ondersteuning voor nabestaanden erg mager. Veel leden van het Dordtse zeemanscollege waren dan ook nog lid van een ander college, bijvoorbeeld dat van Rotterdam. Zij voorzagen in ruimere financiële voorzieningen. Dit is niet verwonderlijk als we kijken naar de doelstelling die het

---

<sup>151</sup> ED, Collectie van handschriften, inv. nr. 3843, 5.

<sup>152</sup> Erfgoedcentrum Diep, Collectie van handschriften, inv. nr. 3842, 'Maritieme geschiedenis van Dordrecht in de negentiende eeuw' door H.W.G. Van Blokland-Visser; deel 3: aantekeningen over 270 kapiteins der koopvaardij die in dienst waren in de Drechtstreek (Dordrecht, Alblasserdam en Nieuw-Lekkerland) waaronder 72 kapiteins en eerste stuurlieden van de vrijmetselaarsloge La Flamboyante'.

<sup>153</sup> ED, Collectie van handschriften, inv. nr. 3843, 5.

college voor ogen had. In het reglement staat onder artikel 1 het volgende te lezen:  
*"Het College zal bestaan uit onder Nederlandsche vlag varende en rustende Kapiteins, alsmede uit honoraire Leden, van goed gedrag, lust hebbende den Nederlandschen Handel en Zeevaart van nut te zijn en deszelfs luister te bevorderen."*<sup>154</sup> Pas in een van de laatste artikelen van het reglement wordt gesproken over financiële voorzieningen:  
*"De gelden in de armenkas aanwezig zullen strekken tot onderstand van arme en ongelukkig geworden Zeelieden, waarvan de uitdeeling door het College zal worden bepaald, terwijl voor behoeftige passanten, zulks aan de Directie zal worden overgelaten."*<sup>155</sup>

Uit bovenstaande blijkt dat de handelsbelangen en bevordering van de zeevaart voor het Dordtse zeemanscollege het belangrijkste waren. Daarnaast had het college ook vooral een sociale functie. Zo werden er geregeld diners georganiseerd voor de leden.<sup>156</sup> Ondanks de doelstelling om handel en zeevaart te bevorderen heeft het college nooit veel invloed hierop uitgeoefend. Zo werden er tijdens de vergaderingen nauwelijks maritieme onderwerpen besproken.<sup>157</sup> Beïnvloeding van de overheid op het gebied van nautiek, handelsbelangen en onderwijs vond vooral plaats vanuit het Amsterdamse en Rotterdamse zeemanscollege.

Het aantal leden nam in de jaren zeventig en tachtig in rap tempo terug.<sup>158</sup> Van grote importantie is het college nooit geweest, zowel niet op lokaal als op nationaal niveau. De kritiek uit het eindverslag van de enquêtecommissie dat er vanuit overheidswege te weinig aan sociale voorzieningen werd gedaan, is dan ook zeker terecht voor Dordrecht. Zelfs op lokaal niveau heeft het college nooit een grote rol gespeeld.

## **Tot besluit**

Dordrecht wist zich na de Franse Tijd maar langzaam te ontworstelen aan de economische malaise. Pas met de oprichting van de NHM kwam hierin verandering. De scheepsbouw floreerde en de handel nam weer een vlucht. Ook bezat de stad een aandeel in de retourvrachten van de NHM. De latere kritiek vanuit de Dordtse Kamer van

---

<sup>154</sup> S. Parma, *Dordrecht, Het Zeemanscollege "Tot Nut van Handel en Zeevaart"* (Hilversum 2008) 4.

<sup>155</sup> Parma, *Dordrecht, Het Zeemanscollege*, 4.

<sup>156</sup> Erfgoedcentrum Diep, Zeemanscollege onder de zinspreuk 'Tot nut van handel en zeevaart', inv. nr. 1, 'Notulen van de bestuursvergaderingen'.

<sup>157</sup> ED, Zeemanscollege onder de zinspreuk 'Tot nut van handel en zeevaart', inv. nr. 1.

<sup>158</sup> Erfgoedcentrum Diep, Zeemanscollege onder de zinspreuk 'Tot nut van handel en zeevaart', inv. nr. 4-6, 'Effectieve leden, 1861-1891, Honoraire leden, 1861-1890, Effectieve, honoraire en buitengewone leden, 1891'.

Koophandel op de NHM aan het adres van de enquêtecommissie vertelt dan ook niet het hele verhaal. Bovendien stamde deze kritiek uit een tijd van liberalisering, waarin protectionisme en staatsinmenging bijna verboden woorden waren geworden. De voorspoed die de NHM de stad bracht werd gemakshalve over het hoofd gezien. Wat geldt voor de kritiek vanuit de Dordtse Kamer van Koophandel, geldt ook voor die uit het eindverslag van de enquêtecommissie: zij vertelt op sommige punten niet het hele verhaal. De kritiek op achterstallige vaarwegen en de gebrekkige spoorverbindingen waren van toepassing op Dordrecht, hoewel hierbij de ligging van Dordrecht een belangrijk nadeel vormde. Aansluiting op het spoor werd vanuit overheidswege lange tijd, omwille van de scheepvaart, als onwenselijk beschouwd. Aan de Dordtse vaarwegen werd vanuit Den Haag ook nauwelijks aandacht besteed, omdat men het Rotterdamse belang duidelijk prefereerde boven het Dordtse. Dordrecht poogde verschillende malen haar positie te behouden, maar deze pogingen waren dus tevergeefs. De kritiek van de enquêtecommissie op het Nederlands maritiem onderwijs en sociale voorzieningen zijn moeilijk toepasbaar op Dordrecht. Beiden facetten van de maritieme wereld waren in Dordrecht nooit sterk geworteld. Maritiem onderwijs heeft maar een korte periode op beperkte schaal plaatsgevonden en het zeemanscollege had vooral een sociale functie. Wanneer we de kritiek omtrent rederijwezen, algemene scheepvaartbeweging en scheepsbouw toetsen aan Dordrecht, dan geldt voor het rederijwezen dat Dordrecht parallel met heel Nederland een krimp kende. Op nationaal niveau is dit nog verklaarbaar door de opkomst van het stoomschip, maar voor Dordrecht gaat dit niet op. De afname van het aantal rederijen was voor Dordrecht dus zo gezien een grotere klap dan voor Nederland als geheel. Maar deze afname betekende niet dat de handel stil kwam te liggen in Dordrecht. Sterker nog, het aantal inkomende en uitgaande schepen nam in de periode 1850-1873 toe. Een sterke Nederlandse koopvaardijvloot, waar door de enquêtecommissie zo de nadruk op lag, bleek dus niet cruciaal voor een sterke handel. Wel moet worden aangetekend dat vanuit Dordrecht veel schepen in ballast vertrokken, maar ook het aantal geladen uitgaande schepen nam toe. De blik die de enquêtecommissie heeft, alleen kijken naar het aandeel van de Nederlandse vloot, is dus te smal.

Dit is het meest van toepassing op de Dordtse scheepsbouw. Daar waar de enquêtecommissie spreekt van een droevige toestand, bleek de werf van Gips in staat zich als een van de laatste te handhaven in de scheepsbouw van zeilschepen. De door Gips gebouwde klippers getuigen hiervan. Zij wist hierdoor bovendien een vrij constante

werkgelegenheid te creëren voor Dordrecht. Pas halverwege de jaren zeventig van de negentiende eeuw werd Gips genoodzaakt over te schakelen op de bouw van binnenvaartschepen.

## Conclusie

In het collectieve geheugen is de negentiende eeuw op maritiem gebied een grotendeels blinde vlek. In de historiografie is in de loop der decennia weliswaar meer aandacht gekomen voor deze periode, maar hierbij is de Scheepvaartenquête nagenoeg over het hoofd gezien. In de inleiding van dit onderzoek is weergegeven dat maar een enkele historicus de enquête aangestipt dan wel kort behandeld heeft in een historisch onderzoek. Een uitgebreide studie naar de Scheepvaartenquête is echter tot op heden nooit uitgevoerd. Dit is naar mijn mening een gemiste kans. Een dergelijk onderzoek zou namelijk een nieuwe blik werpen op maritiem Nederland in de negentiende eeuw. Daarnaast zou zo'n onderzoek ook op politiek-historisch vlak interessante inzichten kunnen opleveren. De aanloop naar de enquête geeft immers een goede inkijk in de toenmalige politieke verhoudingen in Den Haag. Verdere uitwerking hiervan zou ons nog meer inzicht kunnen geven in deze verhoudingen en welke politieke keuzes er werden gemaakt omtrent maritiem Nederland. De NHM en de Scheepvaartwetten vormen hierin belangrijke begrippen.

Gelukkig hebben een aantal historici zich in de loop der jaren wel gebogen over de Scheepvaartenquête. De belangrijkste historicus hierin is Femme Gaastra. Bij zijn aanvaarding van het ambt van hoogleraar Maritieme Geschiedenis aan de Universiteit Leiden besteedde hij in zijn oratie aandacht aan de enquête. Gaastra gaat in deze oratie kort in op de totstandkoming en uitkomsten van de enquête. De uitkomsten vat hij samen in een algemeen beeld wat zich kenmerkt door grote somberheid. De discussie die hij vervolgens aanzwengelt over de juistheid van dit beeld is baanbrekend te noemen; dit was namelijk nog nooit eerder gebeurd in de historiografie. Gaastra spitst zich in deze discussie vooral op de rol van de NHM. Dat de NHM een belangrijke rol speelde in de Scheepvaartenquête, zowel bij de totstandkoming als bij de resultaten van de enquête, staat buiten kijf. Maar om alle kritiek afkomstig uit de enquête af te schuiven op de NHM is onterecht en onjuist, zoals Gaastra eveneens betoogt. Bovendien is deze aanname te smal, omdat een hoop onderwerpen in de enquête besproken geen relevantie hebben met de NHM. Waar Gaastra in zijn oratie sprak over algemeenheden en zich voornamelijk richtte op de rol van de NHM, besloot ik om voor dit onderzoek een andere aanpak te hanteren. In plaats van het *algemene beeld* van de enquête proberen te nuanceren dan wel te ontcrachten, koos ik om de belangrijkste uitkomsten van de enquête te toetsen op

lokaal niveau, de stad Dordrecht. Op deze wijze trachtte ik nuance aan te brengen in het sombere beeld dat de enquête had geschetst.

In het eerste hoofdstuk is uiteengezet hoe ons land na de Franse Tijd opkroop uit een diep economisch dal. De rol van koning Willem I is hierin zeer bepalend geweest. In eerste instantie was hij een voorstander van vrijhandel, maar toen dit niet bleek te werken voor de Nederlandse handel schakelde hij slim over op een protectionistisch systeem. De NHM-politiek is in latere decennia sterk bekritiseerd. Men moet echter niet uit het oog verliezen dat ons land gedurende de Franse Tijd in een diep dal werd gestort. De handel lag nagenoeg stil en scheepsbouw bestond nauwelijks meer in Nederland. De NHM zorgde ervoor dat ons land in korte tijd een vloot op kon bouwen en dat de handel op Indië weer tot leven werd gewekt. In de tweede helft van de negentiende eeuw kwam de NHM-politiek steeds meer onder druk te staan. De Nederlandse politiek kenmerkte zich in die periode door de opkomst van het liberalisme, waarin voor het protectionisme van de NHM geen plaats meer was. Ook ging de opkomst van het stoomschip een steeds belangrijke rol spelen. In Nederland kwam deze ontwikkeling trager op gang dan in de landen om ons heen. Met name Groot-Brittannië had op dit gebied een enorme voorsprong genomen. In Nederland hield men langer vast aan de traditionele zeilvaart. De Nederlandse koopvaardijvloot kwam zodoende meer en meer in de verdrinking en dat alarmeerde een aantal Kamerleden in Den Haag.

Het tweede hoofdstuk behandelde de aanloop naar de Scheepvaartenquête. De besluitvorming voorafgaand aan de enquête gaf een beeld over de discussie die er gaande was tussen de verschillende politieke geledingen. Dat het niet goed ging met de Nederlandse koopvaardijvloot, daar bestond wel algehele consensus over. Maar of een parlementaire enquête zou bijdragen aan de oplossing van dit probleem was een punt van grote twist. Daarnaast was er de kwestie rondom absolute of relatieve achteruitgang van de vloot en de vraag of een sterke koopvaardijvloot noodzakelijk was voor een sterke handel. Steden als Bremen en Hamburg hadden immers het tegenovergestelde aangetoond. Verschillende vragen werden er dus opgeworpen en verschillende punten en problemen werden aan de orde gesteld, maar uiteindelijk werd het voorstel tot het instellen van een parlementaire enquête met een ruime meerderheid aangenomen. De resultaten van de enquête zijn uiteengezet in het derde hoofdstuk. Het beeld wat uit het eindverslag van de enquêtecommissie bleek een beeld vol somberheid en negativisme. De Nederlandse koopvaardijvloot behoorde niet meer tot de sterkste ter wereld, de scheepsbouw vertoonde een droevig beeld, het maritiem onderwijs was voor velerlei

verbetering vatbaar en de infrastructuur was een grote puinhoop. De periode 1850-1873 werd door de enquêtecommissie gekenmerkt als een periode van grote achteruitgang. In Nederland was te lang vastgehouden aan de zeilvaart en stoomschepen waren er nog nauwelijks. Een grote inhaalslag was dus nodig, zowel op het gebied van scheepvaart, scheepsbouw, infrastructuur et cetera.

Het laatste hoofdstuk vormde de kern van mijn onderzoek. Eerst heb ik in dit hoofdstuk een korte geschiedenis geschetst van maritiem Dordrecht vanaf de Franse Tijd tot en met omstreeks 1850. Dordrecht vormde van oudsher een belangrijke stad binnen maritiem Nederland. Het stapelrecht zorgde voor enorme welvaart, maar met de komst van de Fransen in 1795 verviel dit recht aan de stad. Wat volgde was een economisch zware periode, die pas met de oprichting van de NHM werd beëindigd. Toen kwam er weer schot in de Dordtse scheepsbouw en de rederijen schoten als paddenstoelen uit de grond. Iedereen leek een graantje mee te willen pikken van het succes van de NHM. De handel bloeide door de komst van de NHM ook weer op, al moet men wel in het achterhoofd houden dat de binnenvaart voor Dordrecht altijd belangrijk bleef dan de zeevaart. Op zijn beurt was binnen de zeevaart de vaart op Europa, en dan voornamelijk op Groot-Brittannië, weer vele male belangrijker dan de vaart op Indië. Men kan stellen dat de handel op Indië een kunstmatige handel was, ontstaan door de NHM. Omdat de stad een aandeel bezat in zowel de heen- als de retourvrachten van de NHM, als een van de weinige steden in Nederland, nam zij een bijzondere plek in in de geschiedenis van de maatschappij. Tot ver in de jaren zeventig van de negentiende eeuw bleef Dordrecht haar aandeel in deze vrachten behouden.

Toen de NHM-politiek langzamerhand werd afgebroken, brak voor maritiem Dordrecht een lastige periode aan. Wanneer we de resultaten van de enquête naast Dordrecht leggen, zijn er dan ook duidelijke parallellen zichtbaar. Zo nam zowel op landelijk als op Dordts niveau het aantal rederijen af. Op landelijk niveau was dit nog verklaarbaar door de opkomst van het stoomschip. In Dordrecht behoorde echter geen stoomschepen voor de zeevaart thuis, iets wat overigens ook in latere periode niet zou gebeuren. Het maritiem onderwijs was op beide niveaus lokaal van karakter. In Dordrecht zou het maritiem onderwijs nooit echt wortelen in de stad en altijd een marginale rol spelen. De gebrekkige infrastructuur was ook zeer toepasbaar op Dordrecht. De stad werd pas in 1872 aangesloten op het Nederlandse spoorwegnetwerk en de Dordtse vaarwegen naar zee bevonden zich in een steeds slechtere staat. De pensioenvoorzieningen waren in Dordrecht eveneens op kleine schaal geregeld. Het Zeemanscollege had vooral een

sociale functie en keerde slechts af en toe geld uit aan gebrekkige zeelieden of weduwen van overleden zeelui.

Hoe relevant waren de kritieken vanuit de enquête nu daadwerkelijk op Dordrecht? Op basis van dit onderzoek moet ik concluderen dat die vraag niet eenduidig te beantwoorden is. Simpelweg kan worden gesteld dat het ene punt relevanter is dan het andere. Eveneens is bij de beantwoording van deze vraag heel belangrijk verschillende achtergronden in het hoofd te houden. De infrastructuur was weliswaar gebrekkig, maar wanneer men bedenkt dat Rotterdam een steeds grotere rol ging spelen in maritiem Nederland is het niet onlogisch dat dit ten koste van Dordrecht zou gaan. De verslechterde waterwegen waren mede het gevolg van de aandacht die men vanuit Den Haag richtte op de aanleg van de Nieuwe Waterweg. En hoewel men in Dordrecht lang bleef geloven en veel inspanningen leverde om haar positie als maritiem bolwerk te behouden, zou Rotterdam Dordrecht uiteindelijk als zeehaven overvleugelen. De late spoorwegaanleg was op haar beurt weer het gevolg van de ligging van Dordrecht. Overbrugging van de Oude Maas en Hollands Diep was voor lange tijd technisch niet mogelijk. Daarbij werd overbrugging gezien als hinderlijk voor de scheepvaart. Ook hier heeft Dordrecht lang gestreden voor haar belang, met als verschil dat de spoorlijn er uiteindelijk wel kwam. Maritiem onderwijs en het Zeemanscollege hebben nooit een grote rol gespeeld in Dordrecht en hebben hierdoor nauwelijks relevantie met de enquête.

Kijken we naar de Dordtse rederijen, scheepsbouw en algehele scheepvaartbeweging, dan zien we een aantal verschillen met het algemene beeld van de enquête. Daar waar de koopvaardijvloot in Nederland qua sterkte afnam, nam het totale handelsvolume wel toe. Zowel in Dordrecht als op landelijk niveau was dit het geval. De vraag of een sterke vloot nodig is voor een sterke handel kan in dit geval dus met een duidelijk nee worden beantwoord. De buitenlandse vloten hadden weliswaar de Nederlandse koopvaardijvloot in de verdrukking gebracht, maar zorgden er eveneens voor dat de handel bloeide. Was deze vrije marktwerking juist niet hetgeen waar de liberalen zo naar gestreefd hadden in hun strijd tegen de NHM?

Hoewel de Dordtse rederijen in getal afnamen, vertelt deze afname toch niet het hele verhaal. Een belangrijke rol in het Dordtse rederijwezen was er voor de rederij van Blussé. Toen de NHM-politiek langzamerhand werd afgebroken en er meer ruimte kwam voor particuliere handel, was Blussé één van de eersten die zelfstandig nieuwe markten in de wereld opzocht. En ondanks de opkomst van het stoomschip wist deze rederij, als één van de laatsten in Nederland, de concurrentie vol te houden, waar veel rederijen de



concurrentiestrijd hadden verloren. De rederij van Blussé toont in mijn ogen hiermee het ongelijk aan van de enquêtecommissie. De Nederlandse klassieke rederijen konden nog wel wedijveren met het buitenland en met het stoomschip, al was dit maar voor een enkeling weggelegd.

Ditzelfde kan worden gezegd over de scheepswerf van de firma Gips. Toen in 1860 de werf van Jan Schouten op de fles ging, was deze firma de enige overgebleven bouwer van zeeschepen. Door haar goede reputatie bij reders kon zij, net als de rederij van Blussé, nog voor lange tijd vast te houden aan de bouw van zeilschepen. Hierbij ontving het welkome steun vanuit Japan met een aantal grote orders. Evenals Blussé bewees ook de firma van Gips het ongelijk van de enquêtecommissie. Het was met de Dordtse scheepsbouw niet zo droevig gesteld, al moest ook Gips uiteindelijk overschakelen op de bouw van binnenvaartschepen. De moderne tijd had het klassieke zeilschip toen definitief ingehaald en de Dordtse waterwegen waren niet meer geschikt voor de steeds groter wordende stoomschepen. Overgang naar de bouw van binnenvaartschepen werd hierdoor noodzakelijk.

Overgang in plaats van achteruitgang vormt in mijn ogen één van de belangrijkste kernpunten van dit onderzoek, zowel op landelijk als op Dordts niveau. Toen de NHM-politiek werd afgebroken diende ons land zich op economisch en maritiem gebied opnieuw uitvinden en heroriënteren. Ditzelfde gold ook voor Dordrecht. Op landelijk niveau werd liberalisering doorgevoerd, onder meer door de Scheepvaartwetten van 1850. Echter, het buitenland was in dit proces al verder gevorderd, waardoor een pas op de plaats voor ons land onvermijdelijk was. Hetzelfde is van toepassing op de industrialisering, welke in Nederland wel plaatsvond, maar trager dan in het buitenland. De scheepsbouw moest een achterstand goedmaken, een proces wat in de periode 1850-1873 in volle gang was. Oude structuren en methodes werden vervangen of aangepast aan de eisen van de moderne tijd. Zo bezien bestrijkt de Scheepvaartenquête een periode waarin dit veranderingsproces in volle gang was. Oude structuren, zoals het Nederlands rederijwezen, werden aan de kaak gesteld, maar men vergat hierbij dat dit systeem langzamerhand werd vervangen door de naamloze vennootschappen van de stoomschepen. Toen dit proces voltooid was, bleek onze koopvaardijvloot in de periode na 1873 wel degelijk te kunnen concurreren met het buitenland en groeide onze handelsvloot uit tot een van de grootste ter wereld. De gebrekkige vaarwegen, zo bekritiseerd door de enquêtecommissie, waren aan onderhoud onderhevig of er werden nieuwe waterwegen aangelegd. Op deze wijze zou Rotterdam uiteindelijk uitgroeien tot één van de grootste havens ter wereld. Aan Dordrecht gingen

deze ontwikkelingen echter voorbij. In de periode na 1873 zou zij haar rol in de zeevaart definitief kwijt zijn. Het is tekenend dat de stad pas in de jaren dertig van de twintigste eeuw een zeehaven kreeg. Toch vond er op maritiem gebied wel degelijk heroriëntatie plaats. De stad richtte zich voortaan op de binnenvaart, die van oudsher toch al belangrijker was dan de zeevaart.

Dit proces van overgang in plaats van achteruitgang is in mijn ogen ook belangrijk om dit onderzoek te plaatsen in de al bestaande historiografie omtrent dit onderwerp. Zo komt Richard Griffiths komt in zijn studie *Industrial retardation in the Netherlands, 1830-1850* tot een zelfde soort conclusie, al speelt dit onderzoek zich af voorafgaand aan de periode van mijn onderzoek.<sup>159</sup> Kijken we meer naar het Dordtse niveau, dan zijn er raakvlakken zichtbaar met de studie *De Stad Schiedam* van Frank Broeze. Hij beschrijft hierin hoe de NHM er voor zorgde dat er in Schiedam een bloeiende scheepsbouw en rederij ontstond. Hoewel zulke structuren in Dordrecht al wel bestonden, in Schiedam werden zij vanuit het bijna niets opgebouwd, heeft een zelfde proces ook plaatsgevonden in Dordrecht. De NHM zorgde ook in Dordrecht voor een enorme bloei. Tegelijkertijd wist Dordrecht zich in latere periode nog wel te handhaven in de scheepsbouw en het rederijwezen, iets wat in Schiedam moeizamer ging.

Tot slot keer ik nog eenmaal terug naar het maritiem Dordrecht van de negentiende eeuw. In hoeverre vaarde men in Dordrecht in de periode 1850-1873 daadwerkelijk op parlementair kompas? Als slotconclusie geldt dat Dordrecht deels op dit kompas gevaren heeft in de negentiende eeuw, maar dat het soms, zoals de rederij van Blussé en de scheepswerf van Gips ooit betaamde, haar eigen weg zocht in de maritieme wereld.

---

<sup>159</sup> R.T. Griffiths, *Industrial retardation in the Netherlands, 1830-1850* (Den Haag 1979).

## Bibliografie

### Archivalia

#### Erfgoedcentrum Diep Dordrecht

**93 Zeemanscollege onder de zinspreuk 'Tot nut van handel en zeevaart'**

Inv. nr. 1 *Notulen van de bestuursvergaderingen*

*Ledenlijsten:*

4 *Effectieve leden, 1861-1891.*

5 *Honoraire leden, 1861-1890.*

6 *Effectieve, honoraire en buitengewone leden, 1891.*

**126 Kamer van koophandel en fabrieken van Dordrecht en omstreken**

Inv. nr. *Kopieboeken:*

24 *mei 1846 – mei 182.*

24a *1846 – 1852 (bijlagen).*

25 *juni 1852 – juli 1855.*

25a *1852 – 1855 (bijlagen).*

26 *juli 1855 – september 1857.*

26a *1855 – 1857 (bijlagen).*

27 *oktober 1859 – februari 1866.*

27a *1859 – 1866 (bijlagen).*

28 *februari 1866 – april 1875.*

**150 Collectie van handschriften**

Inv. nr. 3840 *'Maritieme geschiedenis van Dordrecht in de negentiende eeuw' door H.W.G. Van Blokland-Visser; deel 1: aantekeningen over rederijen schepen en scheepswerven te Dordrecht uit Dordtse archieven.*

3842 *Maritieme geschiedenis van Dordrecht in de negentiende eeuw' door H.W.G. Van Blokland-Visser; deel 3: aantekeningen over 270 kapiteins der koopvaardij die in dienst waren in de Drechtstreek (Dordrecht, Alblasserdam en Nieuw-Lekkerland) waaronder 72*

*kapiteins en eerste stuurlieden van de vrijmetselaarsloge La Flamboyante.*

3843 *Maritieme geschiedenis van Dordrecht in de negentiende eeuw' door H.W.G. Van Blokland-Visser; deel 4: Lijst van monsterrollen van Dordrecht 1814-1840, kopieën van losse monsterrollen, kopieën uit de logboeken van de schepen De Dordtenaar en Kosmopoliet I en II, ledenlijsten van het Zeemanscollege te Dordrecht 1832-1861, ledenlijsten van loge La Flamboyante 1844 en 1862, afbeeldingen van zestien kapiteins der koopvaardij, afbeeldingen van 23 schepen.*

**494 Collectie van bescheiden met betrekking tot de aanleg van de spoorweglijnen rondom Dordrecht**

- Inv. nr. 4 *Ontwerp van algemeen Nederlandsch spoorwegnet; aangevraagd door J.P. Bredius, W.S. Van Reesema en E. Riche.*
- 14 *Staats-Spoorwegen. Brug of stoomvlotten, Moerdijk, door J.M. Van der Made.*
- 20 *Stukken betreffende de richting van de spoorweglijnen tussen Dordrecht en Rotterdam.*
- 31 *Stukken betreffende de richting van de spoorweglijn Dordrecht-Nijmegen.*
- 32-33 *Brieven ingekomen bij en minuten van brieven uitgegaan van het Comité tot bevordering van de aanleg van de spoorweglijn Dordrecht-Elst (1873-1874).*

**Nationaal Archief**

**2.20.01 Nederlandsche Handelmaatschappij (NHM)**

- Inv. nr. 831 *1851: Dordrecht, Hellevoetsluis, Schiedam, Brouwershaven*
- 874 *1871: Dordrecht, Schiedam, Hellevoetsluis, Brouwershaven, Zierikzee*
- 878 *1873: Dordrecht, Schiedam, Hellevoetsluis, Brouwershaven, Zierikzee*

## **Staten-Generaal Digitaal:**

Kamerstuk Tweede Kamer 1873-1874, kamerstuknummer 52, ondernummer 2, *Voorstel van den heer TAK en vijf andere leden tot het houden van een onderzoek (enquête) ontrent de Nederlandsche koopvaardijvloot, Bijlagen, Staat I-XVIII* (Den Haag, 1873).

Kamerstuk Tweede Kamer 1873-1874, kamerstuknummer 52, ondernummer 2, *Voorstel van den heer TAK en vijf andere leden tot het houden van een onderzoek (enquête) ontrent de Nederlandsche koopvaardijvloot, Missive ingekomen in de zitting van den 22sten September 1873* (Den Haag, 1873).

Kamerstuk Tweede Kamer 1873-1874, kamerstuknummer 52, ondernummer 23, *Voorstel van den heer TAK en vijf andere leden tot het houden van een onderzoek (enquête) ontrent de Nederlandsche koopvaardijvloot, Verslag der Commissie belast met het bovengenoemd voorstel; uitgebracht in de zitting van den 2den December 1873* (Den Haag 1873).

Kamerstuk Tweede Kamer 1873-1874, kamerstuknummer 52, ondernummer 24, *Voorstel van den heer TAK en vijf andere leden tot het houden van een onderzoek (enquête) ontrent de Nederlandsche koopvaardijvloot, Nota der Voorstellers* (Den Haag 1873).

## **Zeeuws Archief:**

### **255 Familie Mathias-Pous-Tak van Poortvliet**

Inv. nr. 443-444 *Brieven ingekomen bij J.P.R. Tak van Poortvliet inzake parlementaire aangelegenheden, [1860], 1863-1884, 1891-1894, 1896.*

## Literatuur

Acda, G.M.W., *Tot een rechtschapen en kloek zeeman toe te rusten; 1785-1985: tweehonderd jaar Kweekschool voor de Zeevaart en Hogere Zeevaartschool Amsterdam* (Zutphen 1985).

De Boer, D., J. van Herwaarden, F. Kan e.a., *Geschiedenis van Dordrecht tot 1572* (Hilversum 1996).

Broeze, F.J.A., *De Stad Schiedam* (Den Haag 1978).

Brugmans, I.J., *Paardenkracht en mensenkracht: sociaal-economische geschiedenis van Nederland, 1795-1940* (Den Haag 1961).

Brugmans, I.J., *Statistieken van de Nederlandse nijverheid uit de eerste helft van de negentiende eeuw (Deel I)* (Den Haag 1956).

Bijblad van de Nederlandsche Staats-Courant 1873-1874, *Voorstel tot het houden van een onderzoek omtrent de Nederlandsche koopvaardijvloot, 62ste zitting – 3 maart 1873* (Den Haag 1873).

Davids, C.A., 'Het zeevaartkundig onderwijs voor de koopvaardij in Nederland tussen 1795 en 1875. De rol van het Rijk, de lagere overheid en het particulier initiatief', *Tijdschrift voor zee-geschiedenis* 4, nummer 3 (1985) 164-190.

*Enquête omtrent den toestand van den Nederlandsche koopvaardijvloot* (Den Haag 1875).

Filarski, R. en G. Mom, *Van transport naar mobiliteit, Deel 1: De transportrevolutie, 1800-1900* (Zutphen 2008).

Frijhoff, F., H. Nusteling en M. Spies, *Geschiedenis van Dordrecht van 1572 tot 1813* (Hilversum 1998).

Gaastra, F.S., *Vragen over de koopvaardij. De 'Enquête omtrent den toestand van Nederlandsche koopvaardijvloot' uit 1874 en de achteruitgang van de handelsvloot* (Leiden 2004).

Goey, de, F., en P. van de Laar, 'Scheepsfinanciering: een comparatief perspectief (1870-1970)', *Tijdschrift voor zeegechiedenis* 14, Themanummer (1995) 23-61.

Graaf, de, T., *Voor handel en maatschappij: geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij, 1824-1964* (Amsterdam 2012).

Griffiths, R.T., *Industrial retardation in the Netherlands, 1830-1850* (Den Haag 1979).

*Kaiyo Maru: De geschiedenis van een Japans marineschip* (z.p. 1990).

Kikkert, J.G., *Geld, macht & eer: Willem I, koning der Nederlanders en Belgen, 1772-1843* (Utrecht 1995).

Kooij P. en V. Sleebe, *Geschiedenis van Dordrecht van 1813 tot 2000* (Hilversum 2000).

Koopmans, C., *Dordrecht 1811-1914: een eeuw demografische en economische geschiedenis* (Rotterdam 1992).

Mansvelt, W.M.F., *Geschiedenis der Nederlandsche Handel-Maatschappij* (Amsterdam 1924).

Oostveen, van, G.J., *De economische ontwikkeling van Dordrecht 1795-1945: gedenkboek uitgegeven bij gelegenheid van het 150-jarig bestaan der Kamer van Koophandel en Fabrieken te Dordrecht* (Dordrecht 1946).

Parma, S., *Dordrecht, Het Zeemanscollege "Tot Nut van Handel en Zeevaart"* (Hilversum 2008).

Riel, van, A. en J.L. van Zanden, *Nederland 1780-1914: staat, instituties en economische ontwikkeling* (Amsterdam 2000).

Schmitz, Y., *Willem I: koning van Noord en Zuid* (Hasselt 1966).

Smits, J.P., *Economische groei en structuurveranderingen in de Nederlandse dienstensector, 1850-1913: de bijdrage van handel en transport aan het proces van "moderne economische groei"* (Amsterdam 1995).

Wijtvliet, C.A.M., *Expansie en dynamiek: de ontwikkeling van het Nederlandse handelsbankwezen, 1860-1914* (Tilburg 1993).

Wiskerke, C., *De scheepvaartwegen van Rotterdam naar zee* (Rotterdam 1948).