

# Zeilvaart op Nederlands-Indië



Charles F.C.G. Boissevain

# Zeilvaart op Nederlands-Indië

Boissevain & Co (1836-1882)



WalburgPers

# Inhoud

Voorwoord	7
Inleiding	8
<b>(Inter)nationale context</b>	<b>10</b>
Nederland failliet	10
Zware last	11
Smokkel	12
Eenheid en scheuring	13
Koning Willem I	16
Kolonie	17
Cultuurstelsel	19
Nederlandsche Handel-Maatschappij	20
Groeï, stagnatie en groei	20
<b>De firma's Boissevain</b>	<b>25</b>
Geen angst voor de toekomst	25
Retemeijer & Boissevain (1797-1811)	27
Boissevain & Co (1812-1882)	32
Boissevain & Kooij (1840-1861)	37
C. Faber Boissevain & H.B. Wiardi Beckman (1861-1864)	40
<b>Van schip tot rederij</b>	<b>41</b>
Subsidies en relaties	41
Partenrederij	46
Scheepstypen	50
Werven	53
Bouw	57

<b>De oceaan over</b>	<b>59</b>
Nieuwe vracht	59
Holland in en uit	60
Route	63
Koers houden	66
Loodsen	68
Communicatie	68
In- en verkoop	69
Bemanning	78
<b>De medereders van Boissevain &amp; Co (1836-1882)</b>	<b>92</b>
Verdeling parten	92
Familieleden	94
Leveranciers	95
Netwerken	114
Relaties wat verder weg	125
Noten	137
Bronnen	140
Index op scheepsnamen	142



# Voorwoord

Lezend in de *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* (1976) wordt mijn belangstelling gewekt voor de negentiende-eeuwse zeilvaartrederij met houten schepen. Dat is de periode die valt tussen het einde van de VOC-tijd (1799) en de opkomst van de stoomvaartondernemingen (1870). Een aantal zinsneden in genoemd standaardwerk prikkelt mij. Bij de betaling aan de directie voor haar diensten ‘haalde Boissevain & Co zijn aandeelhouders het vel over de neus door 1,5% van de uitgaven plus nog eens 1% van de ontvangsten in rekening te brengen’ en ‘waarom waren de aandeelhouders bereid te investeren in een onderneming, waarin zij weinig of geen zeggenschap hadden en hoe raakten zij bij de rederij betrokken?’ Daar wil ik meer over weten.

Maar vooral wil ik een vervolg geven op de stelling dat ‘een gedetailleerd onderzoek noodzakelijk is voor de identificatie van de aandeelhouders en hun precieze relatie tot de reder’. Daarover gaat dit boek. Mijn bevindingen over de aandeelhouders van de Amsterdamse rederij Boissevain & Co vormen een toevoeging op de geschiedenis van de koopvaardij. Koopman en reder Gideon Jeremie Boissevain (1796-1875) en de firma Boissevain & Co, zeilvaartrederij van houten koopvaardij schepen in de periode 1836-1882, staan centraal in dit boek. Verder hoop ik dat het achterliggende verhaal over de zeilvaart op Nederlands-Indië een breed geïnteresseerd publiek enthousiast maakt voor het maritieme onderwerp.

Charles Boissevain

Afbeelding links: Schepen in het Oosterdok te Amsterdam (fragment). Litho door onbekende vervaardiger, circa 1880.

# Inleiding

De kern van het onderzoek ligt in de exacte bepaling van de aard en het aantal investeerders in de bouw en uitrusting van de twaalf schepen van rederij Boissevain & Co. Op de pagina's 128-135 staat aangegeven welke personen en bedrijven investeren in deze schepen en met hoeveel aandelen (ook parten genoemd). Tevens geeft het laatste hoofdstuk een beeld van de onderlinge relaties tussen deze zogenoemde medereders en van hun relatie tot rederijdirecteur Gideon Boissevain. Deze relaties zijn onderdeel van een sociaal systeem waarbinnen maritieme ondernemers in de pre-industriële periode hun financiering rond krijgen, risico's spreiden en voorkennis delen. Het introducerende en algemene karakter van dit boek biedt echter niet de gelegenheid om het sociale systeem dat het groepsbelang veiligstelt uit te diepen. De investeerders zijn onderverdeeld in vijf categorieën. Boissevain & Co is hierin met zijn parten een aparte categorie, omdat de directeur-boekhouder zowel bij zijn familie als bij de zakelijk belanghebbenden is in te delen. De relevante persoonsnamen staan per categorie en daarbinnen alfabetisch in een matrix op de pagina's 128-135 en worden verder toegelicht in het bijbehorende hoofdstuk. Dit maakt een aparte index op persoonsnamen overbodig.

Tien van de twaalf schepen zijn bestemd voor de zeilvaart op Nederlands-Indië (ook wel Oost-Indië, Indië of de Oost genoemd) en twee voor de vaart op de Europese zeehavens. Bij de investeerders gaat het in eerste instantie om 111 personen en bedrijven die één of meerdere aandelen nemen in de bouw of koop en uitrusting van een schip vóór zijn eerste reis. Tijdens de daaropvolgende reizen van het schip wisselen parten

wel eens van eigenaar. Vrijwel steeds komen deze in handen van de erfgenamen van overleden personen of van een reeds investerende firma die nog wat aandelen bijkoopt. Hierdoor is geen sprake van een wijziging in de verhouding in het bezit van aandelen tussen de vijf categorieën aandeelhouders, die als conclusie op pagina 93 wordt gepresenteerd.

Om tot deze conclusie te komen, is geput uit de financiële journalen en rederijboeken met hun bijlagen van het bedrijfsarchief van Boissevain & Co. De inventaris van dit archief is zeer gedetailleerd en per schip geordend. Voor de biografieën van de medereders en hun onderlinge relaties is geput uit genealogische websites, algemene literatuur, publicaties over de bewoningsgeschiedenis van de Amsterdamse grachten, ledenlijsten van de Waals Hervormde Gemeente en de genootschappen Felix Meritus, Doctrina en het Leesmuseum. Uit het gedurende veertig jaar bijgehouden dagboek van Gideon zijn citaten gehaald die de band tussen de directeur, zijn rederij en mede-investeerders meer persoonlijk en invoelbaar maken.<sup>1</sup>

De bredere geschiedkundige context waaruit Boissevain & Co ontstaat en zich verder ontwikkelt, biedt vanuit wetenschappelijk oogpunt geen nieuwe informatie. Deze is gehaald uit de in de literatuurlijst vermelde publicaties en is van belang om de rederij te kunnen plaatsen. De reikwijdte van – en beschikbare ruimte in – het boek rechtvaardigen een bescheiden nadere annotatie.

De rederij Boissevain & Kooij wordt zijdelings meegenomen in deze publicatie. Er is geen archief bekend van deze partenrederij van de broer van Gideon, die samenwerkt met een zoon van Joannes Kooij, de grootste



Amsterdamse koopvaardijreder uit het midden van de negentiende eeuw. De oprichting van deze firma in 1840 en het beeldmateriaal van de vloot geven een mooi en relevant tijdsbeeld. Dat is ook het geval met de beknopte beschrijving van het koopmans- en assurantiebedrijf van Boissevain & Co, dat vanaf eind achttiende eeuw voorafgaat aan en later gelijk opgaat met de rederijactiviteiten.

Het vaak terugkerende jargon en de schrijfwijze van namen vereisen enige uitleg. De schrijfwijze van persoonsnamen is in de literatuur of in ledenlijsten en zelfs binnen één archiefstuk soms verschillend. Bijvoorbeeld Van Eijk en Van Eik, Jan Pieterszoon Koen en Jan Pieterszoon Coen, Franz von Lindern en Frans van Linderen, Van der Werff en Van der Werf. Hierin heb ik een keuze gemaakt met de primaire bron als uitgangspunt. Voor het leesgemak heb ik ook gekozen voor het gebruik van de afkorting NHM voor de Nederlandsche Handel-Maatschappij en B&C voor de veelgebruikte naam Boissevain & Co.

In de negentiende eeuw is de tweede voornaam veelal belangrijker dan de eerste en wordt in de dagelijkse praktijk vaker gebruikt. Gideon Jeremie Boissevain wordt echter in de tekst korthedshalve en uit leesgemak als Gideon aangeduid.<sup>2</sup>

Het hebben van aandelen of parten in een schip en het zijn van aandeelhouder of medereeder wordt door elkaar gebruikt, doch betekent hetzelfde. Wanneer een woonplaats niet nader wordt aangeduid, dan kan worden uitgegaan van Amsterdam.

De term 'uitdeling' komt vaak voor. Daarmee wordt het moment bedoeld waarop de winst, die na een reis (meestal tussen Amsterdam en de Oost heen en weer) of bij de verkoop van het schip is gemaakt, wordt verdeeld onder de aandeelhouders. Nadat alle aandeelhouders hun handtekening hebben gezet in de boekhouding, krijgen ze – afhankelijk van de hoeveelheid aandelen op hun naam – hun deel uitbetaald.

Schepen in het Oosterdok te Amsterdam (fragment).  
Litho door onbekende vervaardiger, circa 1880.

