

**Zeilrederij
Van Starckenborg
van Straten**

Cor Scholten

Zeilrederij Van Starckenborg van Straten

**Herstel in de Amsterdamse
scheepvaart en scheepsbouw
1815-1865**



WalburgPers

Deze uitgave kwam tot stand mede dankzij financiële steun van:
Boekenfonds Elisabeth Grent/F.J.A.M. van der Helm, Amsterdam
College Zeemanshoop, Amsterdam
M.A.O.C Gravin van Bylandt Stichting, Den Haag
Stichting Fonds Directie der Oostersche Handel en Reederijen, Amsterdam
Stichting Unger-Van Brero Fonds, Amsterdam
Stichting Vaderlandsch Fonds ter aanmoediging van 's-Lands Zeedienst, Amsterdam
Het door het Prins Bernhard Cultuurfonds beheerde Wim en Nini H. Fonds, Amsterdam.
Het Prins Bernhard Cultuurfonds beheert ruim 400 CultuurFondsen op Naam.
Dirk Stolp, Amsterdam

Tekst en beeldselectie

Cor Scholten, Leusden

Redactie

Charles F.C.G. Boissevain en Joost C.A. Schokkenbroek

Omslagontwerp

Erwin Bomans^{BNO} Leucq!, Hof van Twente

Ontwerp binnenwerk

Marijke Maarleveld, ViaMare, Zutphen

Afbeeldingen omslag

Zicht op de Buitenkant (Prins Hendrikkade), tekening door J. Hilverdink, 1832, Particuliere collectie.

Portret van Klaas Latjes. Pasteltekening door J.A.M. Haaij, 1855. Particuliere collectie.

© 2018 Cor Scholten, p/a Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Zutphen

© 2018 Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Zutphen

www.walburgpers.nl

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Zoveel mogelijk is getracht de eventuele rechthebbenden van de afbeeldingen te achterhalen. Rechthebbenden die in dit verband niet zijn benaderd worden verzocht zich met de uitgever in verbinding te stellen.

ISBN 9789462492684

NUR 680

Inhoud

Voorwoord	9
Inleiding	11
1 Herstel in de Amsterdamse scheepvaart en scheepsbouw, 1815-1865	17
1.1 Economisch terug op de kaart	17
1.2 Scheepvaartbestemmingen, 1815-1835	20
1.3 Amsterdamse rederijen, schepen en lasten	21
1.4 Veranderingen bij de rederijen en het redersprofiel	25
1.5 Vijf grootste rederijen in 1841 vergeleken	34
1.6 Vier van de vijf rederijen afzonderlijk beschreven	44
1.7 Ontwikkeling van de Amsterdamse scheepsbouw	70
1.8 Vijf belangrijke scheepsbouwers uitgelicht	87
1.9 <i>Flevo</i> , het grootste koopvaardijchip van Nederland, 1836-1854	98
2 Rederijmaatschappijen, hun opkomst en ondergang	101
2.1 Komst van de broodreders	101
2.2 Statuten	104
2.3 Forse impuls voor de scheepsbouw	106
2.4 Karakteristiek per afzonderlijke rederijmaatschappij	106
2.5 Terugblik	116
3 Zeilrederij Van Starckenborg van Straten, 1830-1866	119
3.1 Firma Barend Willem van Starckenborg van Straten, 1830-1846	119
3.2 Zeehandelaar en het handelshuis	121
3.3 Netwerk van agenten in N O-I	122
3.4 Handelswaar op de heenreis naar N O-I	123
3.5 Handelsproducten vanuit N O-I	126
3.6 Start van de rederij	130
3.7 De rederij maakt vaart	131
3.8 De formele organisatie	142
3.9 De organisatie op de wal	143
3.10 De organisatie op zee, de kapiteins van het rederijbedrijf	156
3.11 Zeeassurantie	162

3.12	Assuradeur Santhagens	167
3.13	Barend Willem van Starckenborg van Straten, profiel van een ondernemer	169
3.14	De firma in veranderende tijden, 1847-1866	184
3.15	Andere reders en andere tijden	189
3.16	Afbouw	194
3.17	Laatste jaren en stopzetting	198
3.18	Redersprofielen	225
4	Investerings- en rendement rederij Van Starckenborg van Straten, 1835-1866	233
4.1	Rekening en rederijboek	233
4.2	Remises	238
4.3	De Veronderstelde Vrachtrekening	239
4.4	Aanschafprijs van schepen	241
4.5	Verkoopprijs en restwaarde van de schepen	243
4.6	Afschrijving en rente	244
4.7	Voorbeelden van rendementsberekeningen	245
4.8	Rendementsformule voor Van Starckenborg van Straten	246
4.9	Rendementsvalidering	246
4.10	Het totale rendement van de rederij Van Starckenborg van Straten	247
4.11	Nadere analyse	248
5	Een andere kijk op de Nederlandsche Handel-Maatschappij	251
5.1	De eerste rem: schepen groter dan 400 uitgeleverde lasten	251
5.2	De tweede rem: de Beurtlijst	253
5.3	De derde rem: schepen met 125 gemeten lasten	258
5.4	'Achterlijkheid'	259
5.5	Bescherming	260
5.6	De clipper: import van innovatie	260
5.7	Landverhuizers en de eerste kans in 1832	261
5.8	Gemiste kans 1840	262
5.9	Een ander soort kans, 1850-1853	264
5.10	Verandering van de scheepvaartbewegingen	264
5.11	De inschrijving voor de NHM-thuisreizen	266

6	Het scheepsleven van het fregatschip <i>Generaal List</i>	267
6.1	De realisatie	267
6.2	Het ontwerp, de technische tekeningen en het bestek	268
6.3	De laatste twee weken voor het vertrek van de <i>Generaal List</i>	270
6.4	De rampzalig verlopen laatste reis van de <i>Generaal List</i>	294
6.5	Het rendement van alle reizen en de Veronderstelde Vrachtrekening	304
7	Kapitein Latjes uitgelicht	307
7.1	Texelaar	307
7.2	Zeemansloopbaan	308
7.3	Maatschappelijk leven	316
	Noten	319
	Bronnen	333
	Register van personen	338
	Register van schepen	342
	Lijst van illustraties	344
	Bijlagen	345

Voorwoord

Van een verkeerd antwoord door een op zeevaartgebied ervaren en bekende archivaris naar het uitkomen van dit boek. Wat is er gebeurd? Tijdens familieonderzoek naar de naam Latjes, de meisjesnaam van mijn grootmoeder, stuit ik op een kort verhaal dat in de familie rondzingt. Klaas Latjes, haar opa en mijn over-overgrootvader, heeft op één van zijn reizen een rijke Engelsman uit zee gered. Als beloning krijgt hij een forse som geld dat echter ‘door drank er doorheen wordt gejaagd’. Of het waar is of niet, het maakt mij nieuwsgierig. In het Amsterdams Stadsarchief, waar ik op het gebied van genealogie al vele stappen had gezet, ga ik op zoek naar zijn scheepvaartverleden. De vraag naar bronnen van informatie over kapiteins neemt de bovengenoemde archivaris direct onderhanden en meldt even later dat van ene kapitein Latjes niets is te vinden. Mijn verbazing is groot en gaat over in ongeloof. In het Bevolkingsregister van 1851 staat immers in de kolom Beroep ‘zeekapitein’ vermeld. Kort daarna krijg ik ‘beet’ en start de zoektocht naar zijn scheepvaartverleden. Doch het archief van de rederij, waarvoor Klaas Latjes als kapitein heeft gevaren, bestaat niet meer. Met als gevolg dat voor het bronnenonderzoek naar de scheepsreizen van Klaas en vervolgens naar diens rederij Van Starckenborg van Straten enkele honderden reizen naar diverse archieven worden gemaakt. Er zijn dagen dat de ‘oogst’ bijna nihil is. Maar de aanhouder wint en met veel genoegen kijk ik op deze tijd terug.

De verzamelde informatie resulteert in circa 800 bladzijden A4, zo’n 450.000 woorden. Voor het ontwikkelen van een goede structuur in de tekst gericht op een mogelijke publicatie komt Joost Schokkenbroek op mijn pad. Hij onderkent de waarde van de gevonden informatie en na enige, stimulerende gesprekken is de structuur en de focus gevonden. Er kan dan worden gedacht aan een uitgever, gevonden bij de WalburgPers die zich onder andere profileert op het gebied van maritieme geschiedenis. Wel is er een begrenzing in het aantal woorden namelijk 100.000 en herschrijven is aan de orde. Lastiger dan gedacht, maar het eindresultaat geeft een zeer tevreden gevoel.

Veel dank is verschuldigd aan diverse personen die mij tijdens de lange onderzoeks- en schrijftocht hebben vergezeld en van adviezen hebben gediend. Zonder hun steun was dit eindresultaat waarschijnlijk niet tot stand

gekomen. Een paar namen moeten zeker vermeld worden: Ron van den Bos die heel veel van zeilvaart en zeilschepen weet en van het schip de *Generaal List* tot in detail een aquarel heeft gemaakt. Ron de Vos met zijn brede kennis van type koopvaardij schepen en scheepsbouwers in de negentiende eeuw. Jan Wesseling voor de validatie van de essentiële financiële gegevens. Charles Boissevain met zijn stimulerende en ondersteunende inbreng. En last but not least Joost Schokkenbroek die als redacteur de scherpste erin bracht en vasthield. In de communicatie was het regelmatig zoeken naar elkaars grenzen, een mooie tijd van samenwerking en zonder een woord van wanklank. Echt klasse. Veel dank is verschuldigd aan de behulpzame archivariissen en bibliotheekmedewerkers en alle andere behulpzame personen. In dit verband moeten ook de Stichting Jacob Spin voor de hulp met bepaalde illustraties en vervolgens Marhisdata, de heer S. Parma en de heer D. Schermer voor hun bijdragen worden genoemd. Tot slot de helpende hand van onze beide kinderen en de mentale steun van mijn echtgenote, die nooit moeilijk deed als ik er weer eens niet was.

Leusden, voorjaar 2018

Inleiding

Wichers Hoeth komt in 1941 in zijn boek over het Amsterdamse handelshuis Louis Bienfait & Soon tot de vaststelling dat over de Amsterdamse reders en het rederijbedrijf in de eerste zestig jaren van de negentiende eeuw weinig bekend is. Wel wordt Bienfait als naam vermeld in boeken van De Boer en Oderwald maar over de andere reders, aangeduid als ‘vergeten reders’, merkt Wichers Hoeth op: ‘Doch veel meer dan dat ze bestaan hebben, is van hen niet bekend’. Hij komt in zijn inleiding met de hoop dat ‘door navorsching en onderzoek nog eens een werk moge verschijnen dat gebouwd is, niet slechts op gegevens betreffende een enkelen reeder, doch op die van de zeer velen die te zamen het bedrijf (*bedoeld wordt het rederijgebeuren in zijn totaliteit*, CS) hebben groot gemaakt’.¹ Nadien verschijnen er diverse publicaties. Westermann maakt een jaar later in 1942 als onderdeel van een boek over het geslacht Goedkoop een beschrijving van de rederij Gebr. Goedkoop over de periode 1851-1887.² Rogge beschrijft in 1949 het handelshuis Van Eeghen, sinds 1851 ook als rederij actief, maar beperkt zich tot deze firma. Los van Amsterdam wordt in 1977 met het verschijnen van de *Maritieme Geschiedenis van Nederland*, deel 3, opgemerkt dat het rederijbedrijf ‘als zodanig niet of nauwelijks is onderzocht’.³ Uitzondering is de *Stad Schiedam* door Broeze.

Wel verschijnen daarna studies over bepaalde aspecten van rederijen. In 1992 maakt Vermeulen een studie naar het rendement van reder Gebr. Meursing in de periode 1850-1900.⁴ In de jaren 2003 – 2012 staat De Vos in zijn beschrijvingen van de diverse scheepstypen van koopvaardij schepen in bepaalde gevallen stil bij ter zake doende reders in verschillende Nederlandse plaatsen. In de jaarpublicaties van de Kaaphoornvaarders komen ad hoc bepaalde Amsterdamse schepen of kapiteins aan de orde, veelal met belangwekkende informatie. Boissevain gaat in 2015 nader in op de rederij met die naam en legt het accent op de aandeelhouders.⁵ Oosterwijk richt zich een jaar later op de rederij Hartsen en dan met name op de samenstelling van de vloot.⁶

Kortom er is veel interessante informatie beschikbaar, doch versnipperd en dus zonder dat een totaaloverzicht bestaat van kwantiteit en kwaliteit. De oorzaak van het uitblijven van een gerichte beschrijving van de Amsterdamse

scheepvaart- en rederijwereld naar omvang, ontwikkelingen en grote namen wordt onder meer toegeschreven aan het verlies van talrijke redersarchieven. Vermoedelijk zijn deze in de kachel opgestookt. Maar wie de moeite neemt om in andere bestaande bronnen naar bruikbare informatie te zoeken, komt niet met lege handen thuis. In het bijzonder het Notarieel Archief van Amsterdam, het archief van de Nederlandsche Handel-Maatschappij en de kranten uit die tijd vormen belangrijke bronnen. Van deze archieven is gebruik gemaakt voor de reconstructie van de zeilrederij Barend Willem van Starckenborg van Straten (afgekort BWVS), die ik centraal zet om een bredere ontwikkeling te schetsen. Van deze grote doch onbekende rederij is ons ook geen archief gegund. De familie is zelfs geheel uitgestorven en er ontbreekt een schilderij van de reder Barend dat er ongetwijfeld is geweest.

Ik heb de uitdaging opgepakt en ben een onderzoek gestart. Na de fase van het verzamelen van veel boeiende informatie over de periode 1815-1865 is de focus van het onderzoek uiteindelijk tweeledig geworden.

Het eerste doel is het in beeld brengen van de omvang en samenstelling van de Amsterdamse rederij- en scheepsbouwwereld, vanaf de Franse Tijd tot de opkomst van de stoomvaart. Dit is de periode 1815-1865. Dit onderzoek is noodzakelijk voor het positioneren van BWVS in het totale verband van de Amsterdamse rederijen. Maar ook om door middel van biografische profielen van de vier andere grote reders, inzicht te verschaffen in hun ontwikkeling en groei naar de top vijf reders in 1841 en de jaren daarna. Direct hiermee samenhangend is de ontwikkeling van de scheepsbouwwereld geanalyseerd naar het aantal gebouwde schepen, het scheepstype, de lasten (laadvermogen) en de scheepsbouwers en hun werven. Rederijen, scheepsbouwers en primair de handel vormen een soort drieluik, omdat deze activiteiten onlosmakelijk in goede en slechte tijden met elkaar verbonden zijn.

Vervolgens wil ik aangeven hoe groot en belangrijk de rederij Van Starckenborg van Straten (de rederij is de belangrijkste activiteit van de firma Barend Willem van Starckenborg van Straten) is in de Amsterdamse scheepvaartwereld in de periode 1835-1866. En hoe florerend de firma financieel is geweest, onder andere door het in kaart brengen van het rendement per schip en vervolgens van de totale rederij.

Dit wordt aangevuld met onderwerpen die betrekking hebben op ontwikkelingen in de toenmalige scheepvaartwereld en specifiek met een case-study van een fregat en één van de trouwe kapiteins van deze rederij.

Bij bepaalde onderwerpen zijn bewust citaten opgenomen en bedoeld om door het taalgebruik de sfeer van die tijd weer te geven. Dit geldt ook voor enkele passages die berusten op veronderstellingen en waarin woorden zijn gebruikt die met name in de beschrijving van het rederijkantoor en de

persoon van de reder Barend enige ‘kleur’ in de tekst brengen. Alsmede de beschrijving van de laatste twee weken voor het vertrek van de *Generaal List*.

Hopelijk voorziet dit boek in de eerder gesignaleerde leemte in brede en specifieke informatie over de Amsterdamse reders en het rederijbedrijf, waarvan de zeven hoofdstukken hierna nader worden ingeleid.

Na de Franse Tijd (1795-1813) treedt in Nederland op veel terreinen herstel en groei in. In ieder geval tot circa 1865. Legio overzichtswerken en detailstudies geven een beeld van die negentiende-eeuwse economische ontwikkelingen op nationaal niveau. Hier en daar worden die ontwikkelingen gekoppeld aan het maritieme bedrijfsleven, zoals de scheepsbouwers, reders en handelshuizen. Minder talrijk en gevarieerd zijn studies met betrekking tot de aard en omvang van de Amsterdamse maritieme wereld binnen die nationale ontwikkelingen.

Het eerste hoofdstuk vormt een aanzet om in deze leemte te voorzien. Van essentieel belang voor de scheepvaart en scheepsbouw is de terugkeer van de koophandel. Immers, zonder handel geen scheepvaart. Samen hebben zij een nauwe onderlinge verwevenheid en daarmee wederzijdse afhankelijkheid in goede en slechte tijden. Door de veelheid aan activiteiten zorgen zij voor economisch herstel. Na 1850 zet dit herstel verder door. Ook de vooruitgang op technisch gebied zoals spoorwegen en telegrafie nemen toe, doch zij worden in deze publicatie buiten beschouwing gelaten. Het eerste hoofdstuk behandelt een veelheid aan onderwerpen. Allereerst zijn de scheepvaartbewegingen gedurende periode 1815-1835 geanalyseerd. Welke bestemmingen deden schepen onder Nederlandse (Amsterdamse) vlag in die periode zoal aan? Vervolgens komen ontwikkelingen aan bod die gevolgen hebben gehad voor de groei en afname van rederijen en hun vloten, gesplitst in vier tijdsperiodes: 1815-1823, 1824-1834, 1835-1849 en 1850-1865. Numerieke overzichten ondersteunen het verhaal. Dit geldt eveneens voor de scheepsbouwers, hun werven, de aantallen en typen gebouwde schepen en de lasten (laadvermogen).

Nader wordt stilgestaan bij de reders en de scheepsbouwers die gedurende lange tijd een opvallende rol vervullen binnen Amsterdam. Het betreft de top vijf rederijen in de periode 1841-1855: Bienfait, Hartsen, Hendrichs, Van Starckenborg van Straten en Kooij/Udink (afgekort Kooij). Ze worden verder aangeduid als ‘de Vijf’. Van elke rederij is een korte biografische beschrijving over meerdere generaties weergegeven. Bij de scheepsbouwers worden hun werven en locaties gekwantificeerd en in kaart gebracht. Specifieke aandacht, vanwege hun opvallende prestaties, krijgen de scheepsbouwers Meyjes, Nuveen, Van Swieten, Meursing en Van Vlissingen.

Het eerste hoofdstuk wordt afgerond met een korte case-study over de *Flevo*, tussen 1836 en 1854 het grootste zeilschip van Nederland. Deze case-study is niet alleen van belang omdat tot op heden zeer weinig over dit schip is geschreven. Door de gebeurtenissen rondom de bouw en inzet van de *Flevo* ontstaat tevens inzicht in de betrokkenheid en verwevenheid van reders, scheepsbouwers en financiers in het negentiende-eeuwse Amsterdam. Van de eerste reis met militairen, waar de nodige gebeurtenissen plaatsvinden, wordt een impressie geschetst.

Als aanvulling op hoofdstuk 1 over de rederijen wordt in het tweede hoofdstuk stilgestaan bij een nieuwe ontwikkeling die zich rond 1825 manifesteert. Drie rederijmaatschappijen in de vorm van naamloze vennootschappen zien het licht. Deze bieden een geheel andere financiële en organisatorische opzet dan de traditionele partenrederijen en er worden hoge winstverwachtingen gesuggereerd. Het zijn de Amsterdamsche Rederij Sociëteit, de Nederlandsche Scheeps Rederij en de Sociëteit van Nederlandse Scheepsbouw en Scheepvaart. Zij maken in het aantal gebouwde schepen een vliegende start. Echter daar waar de partenrederijen enorm groeien, gaan zij daarentegen vroegtijdig stabiliseren, afbouwen en zelfs stoppen. Een karakteristiek per rederijmaatschappij schetst de afzonderlijke ontwikkeling en hun specifieke omstandigheden.

In het derde hoofdstuk komt de onbekende zeilreder, zeehandelaar en assuradeur Barend Willem van Starckenborg van Straten aan de orde. Hij kan worden gezien als een voorbeeld van een ondernemende reder. Startend als kruidenierszoon werkt hij zich op tot zeehandelaar en neemt initiatieven om al begin jaren dertig eigen agenten in Nederlands Oost-Indië (afgekort N O-I) aan te stellen. Barend bouwt zo aan een overzees netwerk voor de import van producten, waarmee in de jaren veertig met de komst van Javatabak een sterke positie wordt verworven. De rederij start rond 1835 uit het niets met de aankoop van enige tweedehands schepen, snel gevolgd door de bouw van nieuwe schepen. De financiering geschiedt enerzijds uit opbrengsten van vracht en de verkoop van schepen en anderzijds uit een eigen opgebouwde kring van beleggers. De import neemt een zodanige omvang aan dat, naast de vaart voor de Nederlandsche Handel-Maatschappij (afgekort NHM), zelfs extra scheepsruimte wordt ingehuurd. In 1841 bij de invoering van de Beurtlijst van de NHM staat de zeilrederij op de tweede plaats in de ranking van Amsterdamse reders, zes jaar nadat Barend als reder is begonnen. De vloot wordt in 1845 uitgebreid met het dan grootste koopvaardijship van Nederland, de *Flevo*. Bij zijn vroege overlijden in 1846 laat Barend een bloeiende firma achter. Zijn

opvolgers moeten direct problemen overwinnen, zoals een grote rijstdiefstal, een tegenwerkende belegger en het aantonen van voldoende soliditeit voor de zeeassurantie. Wel stoppen de eigen handelszaken, de rederij consolideert in omvang om vervolgens eind jaren vijftig, net als vele andere rederijen door de slechte vrachtprijzen, de internationale concurrentie en het gaan verdwijnen van de beurtvaart, te gaan afbouwen. De opkomst van de stoomvaart tekent zich langzaam af. De rederij stopt uiteindelijk in 1866.

Daarnaast is het aanstellingsbeleid van de 27 kapiteins en de aard van hun opleiding en ervaring geïnventariseerd. Ook komen de ins en outs op het rederijkantoor en de communicatie met N O-I aan de orde. Dit alles wordt omlijst met anekdotes die het tijdsbeeld illustreren.

In het vierde hoofdstuk is van de zeilrederijactiviteiten, waarvoor 20 schepen hebben gevaren en die in totaal 166 reizen hebben gemaakt, met een aparte methode een uitgebreide financiële analyse per schip gemaakt. Als basis hiervoor dienen alle vervoerde en gekwantificeerde producten en vrachttarieven. Tot slot mondt dit uit in het rendement van de hele rederij, een unieke berekening. Er is een verrassende uitkomst van het rendement op tweedehands schepen. Het geheel vormt een bijzondere reconstructie van de risico's en opbrengsten van negentiende-eeuws Amsterdams ondernemerschap.

Opmerkelijk is dat deze reconstructie nieuwe en andere inzichten oplevert dan de bestaande op het gebied van investeren, financieren en runnen van een grote zeilrederij door de ondernemende reder Barend. Van de vloot van 20 schepen van BWVS zijn 16 scheepsportretten opgenomen.

De NHM die in opdracht van de regering de cultuurproducten uit N O-I naar Nederland moet overbrengen, is verantwoordelijk voor de bevrachting van de schepen. Het vijfde hoofdstuk biedt hierop een andere kijk. De reders krijgen vanaf 1835 ieder aangemeld schip bevracht en horen jaarlijks van de al maar stijgende oogsten. Het hieruit gevormde beeld leidt tot het in toenemende mate gaan bouwen van nog meer, soms grote, schepen. Vanaf 1838 waarschuwt de NHM voor een toenemende onbalans tussen vraag en aanbod. En remt de bouw van schepen boven 400 lasten af door een lagere vrachtprijs. Deze maatregel helpt niet en in 1841 wordt de Beurtlijst ingevoerd, de wal keert het schip. De Amsterdamse reders ontwikkelen een zeer interessant doch onbekend alternatief, dat echter strandt. In 1849 verruimt de NHM de Beurtlijst met toelating van kleine schepen vanaf 125 lasten. Deze toelating en de maatregel tegen de 400 lasten kunnen worden gezien als een rem op de innovatie van scheepstypen en door Mansvelt getypeerd als 'achterlijkheid'.⁷ Een mogelijkheid voor de reders om tot een minder afhankelijke positie ten

opzichte van de NHM te komen is het vervoer van landverhuizers. In 1832 vertrekken uit Midden-Duitsland afkomstige groepen via Amsterdam naar de oostkust van Amerika. Het zou de kans op een thuisreis met tabak en katoen kunnen bieden, wat niet gaat gebeuren. Een andere kans voor de reders is de situatie rond 1850 als Engeland, in volume de leider in de internationale scheepvaartwereld, de eigen vraag naar scheepscapaciteit naar Australië niet aan kan. Engelse agenten zoeken schepen en Nederlandse reders zien eindelijk kansen voor een profijtelijke heenreis in combinatie met een thuisreis voor de NHM. De hausse blijft niet voortduren en Engeland herneemt deze 'uitbesteding'. Door de in de tussentijd gedaalde vrachttarieven van de NHM wordt internationale concurrentie mogelijk. Maar deze kans op internationale vrachten wordt door de reders niet gepakt. Het ligt niet altijd aan de NHM of de regering.

Van de *Generaal List*, één van de grotere schepen van BWVS, is in het zesde hoofdstuk een biografie gemaakt, 'de oorsprong en het leven van een fregatschip in die tijd'. Variërend van het tegendraadse initiatief tot de ontwerpen, de technische aspecten en de kostprijs van het schip. Bijzondere aandacht krijgt de negende en laatste reis van het schip in 1854, startend met een sfeertypering van wat er al zo komt kijken alvorens het schip kan vertrekken. De route voert langs de havens van Londen, Sydney, Akyab naar Calcutta. De terugreis in 1855 met een lading rijst voor Londen eindigt in een scheepsramp te Saugor, in de monding van de Hooghly rivier. Als afronding volgt een overzicht van alle gemaakte reizen met kosten en vrachtopbrengsten en een berekening van het rendement op het ingelegde kapitaal van de partendeelhebbers.

Klaas Latjes is één van de 27 kapiteins van Van Starckenborg van Straten en staat centraal in het laatste hoofdstuk. De zeemansloopbaan van de Texelaar start op elfjarige leeftijd met een reis naar Suriname. Hij brengt het tot het zeer respectabele beroep van kapitein en mag gezien worden als een wereldburger. Zijn 35 reizen worden belicht alsmede zijn totale beloning als kapitein. De trieste ontwikkelingen in zijn gezin en laatste levensjaren ontbreken niet, het kan verkeren.

De reizen van Latjes worden omlijst door korte achtergrondverhalen van in die tijd belangrijke ontwikkelingen zoals de vaart op Suriname na de Franse tijd, meester Zwaal de Texelse kapiteinsopleider, het College Zeemanshoop als kapiteinsbasis en het Oosterdok als de nieuwe haven van onze hoofdstad.