

## DE VLAARDINGSE KOOPVAARDIJ IN DE TWEEDE HELFT VAN DE 19E EEUW

drs H. Buisman

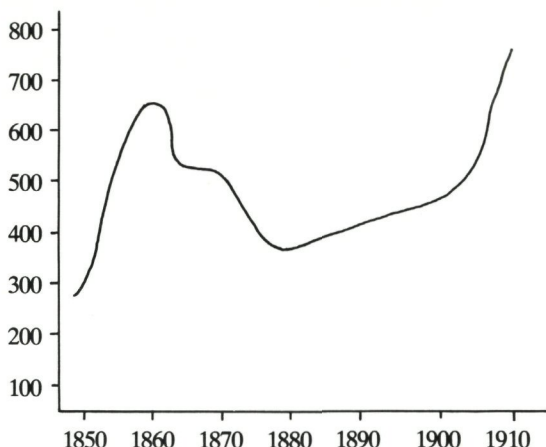
'Vlaardingen en de zee' is langzamerhand het synoniem geworden voor de haringvisserij die zich tot in deze eeuw manifesteerde in deze havenplaats. Dat het beeld dat herinneringen en overleveringen bij ons oproept niet altijd met de werkelijkheid overeenkomt, blijkt ook in dit geval op te gaan. Er was namelijk een episode in de maritieme geschiedenis van onze stad, waarin voor een groot gedeelte van de vorige eeuw de koopvaardij de visserij in een aantal facetten overvleugelde. Een tijdgenoot, Bastiaan Maat schreef over de toestand in Vlaardingen in 1867<sup>1</sup>: 'Toen ter tijd was de haringvisserij tot niet verzonken. Er voeren maar een veertig hoekers, die als ze vijftig last haring aanbragten in de geheele teelt gelukkig genoemd werden, maar daar tegen over stond, dat Vlaardingen toen een zeer levendigen handel dreef op de Middellandsche zee-landen, en met Noorwegen en Zweden. Er voeren toen wel veertig a vijftig koopvaardij-schepen uit onze haven, en er kwamen ook veel Noordsche en Deensche schepen hier binnen met stokvis, traan en teer. De Middellandschen handel bestond uit fruit, vijgen, marmarsteen, zwavel, zout en meer andere voorbrengselen der zuidelijke landen. Dit is invoer, en de uitvoer bestond uit boter, kaas, jenever, fruit en ook aardappelen'.

Koopvaardij in Vlaardingen in de negentiende eeuw was een bedrijfstak die groeide, bloeide en tenonderging. Hier zitten interessante aspecten aan, want het is niet alleen deze ontwikkeling die analoog loopt met de visserijgeschiedenis: ook het karakter van de rederijen heeft veel overeenkomst met de visserij. Zelfs zoveel overeenkomsten zijn te vinden dat de koopvaardij in Vlaardingen uniek was voor geheel Nederland. De vlaardingse koopvaardij maakte een ontwikkeling door die niet parallel liep met het algemene beeld in Nederland. Bovendien had de meerderheid van de rederijen een karakter dat afweek van wat in Nederland gebruikelijk was.

### De algemene trend in Nederland

De ontwikkeling van de nederlandse koopvaardij in de

inhoud  
(in brt)  
× 1000



*Omvang van de totale Nederlandse koopvaardij<sup>2</sup>*

negentiende eeuw is in te delen in een drietal periodes. De eerste werd gevormd door een toename (na een absoluut dieptepunt aan het begin van de eeuw) van de koopvaardij-activiteiten onder invloed van de oprichting van de Nederlandsche Handel-Maatschappij in 1824. Vervolgens zette de internationale bloeiperiode in de scheepvaart, die begonnen was met de expansie welke de ontdekking van goud in Californië en Australië had veroorzaakt, voor de nederlandse scheepvaart nog even door. Het aanbod van scheepsruimte begon in 1857 de vraag te overtreffen: een hevige vrachtcrisis brak uit. Tenslotte brak voor de koopvaardij in zijn geheel in de jaren negentig een nieuwe periode aan. In deze jaren van grote economische bedrijvigheid legde de zeilvaart het definitief af tegen de stoomvaart die zorgde voor een spectaculaire groei van de nederlandse koopvaardij.

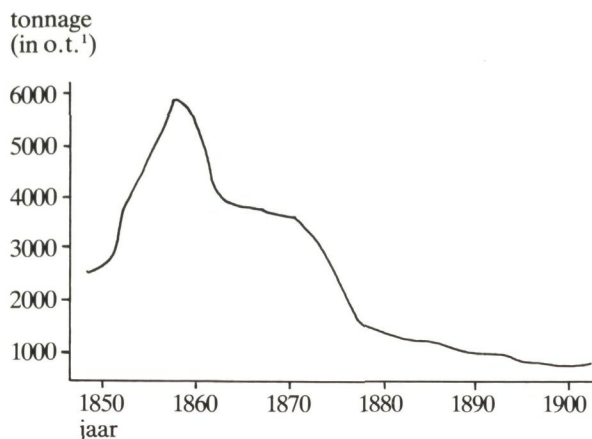
### Reders en rederijen in Nederland: een karakteristiek

Tot de opkomst van de stoomvaart in Nederland waren veruit alle rederijen in Nederland in de negentiende eeuw partenrederijen. Dit vond voornamelijk haar reden in de beperkte financiële aansprakelijkheid. Het eigendom van de partenrederij was in handen van een beperkt aantal personen die zich voor een gedeelte van

het schip hadden laten inschrijven (vaak zestiende gedeelten). De partenrederij met één schip kwam het meest voor<sup>3</sup>. De rederijen die meerdere schepen exploiteerden, kozen vrijwel altijd deze zelfde eigendomsstructuur (in zestiende-parten)<sup>4</sup>. Een andere vorm van bedrijfsorganisatie binnen de koopvaart was de compagnie of naamloze vennootschap, die dezelfde voordelen bood als de partenrederij: in het geval van kleine inleg, beperkte aansprakelijkheid en vrije beschikking over het kapitaal. De grote vlucht die deze vorm zou aannemen in de tweede helft van de negentiende eeuw was voornamelijk te danken aan de nieuwe financieringsbehoefte in de scheepvaart: de naamloze vennootschap verschaftte toegang tot veel ruimere financiële bronnen in tijden van financiële expansie. In het geval dat de reder volledig eigenaar was van de schepen betekende dit voor hem een groot financieel risico bij verlies of tegenvallende bedrijfsresultaten. Reden waarom deze vorm in Nederland nooit een grote vlucht heeft genomen.

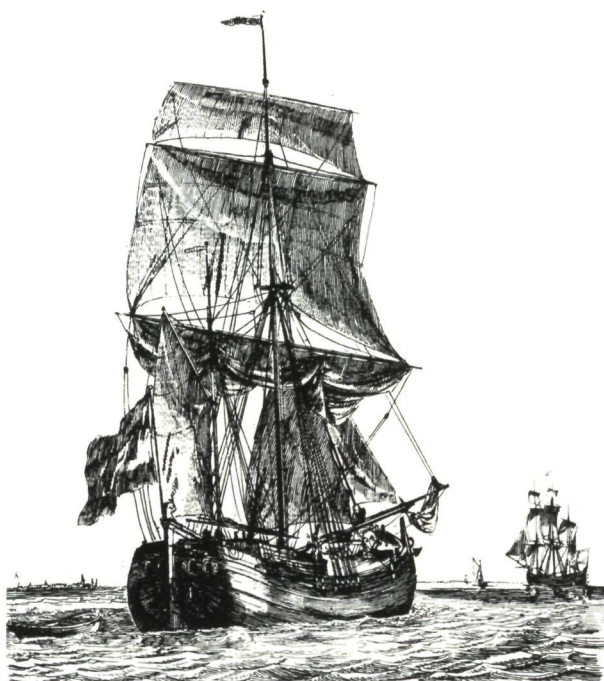
### De vlaardingse situatie uitgelicht

Als we de vlaardingse situatie in ogenschouw nemen, krijgen we het volgende, op sommige terreinen afwijkende beeld van de algemene trend in Nederland.



<sup>3</sup> voor de jaren 1880-1900 is de inhoud omgerekend in oude zee-tonnen.

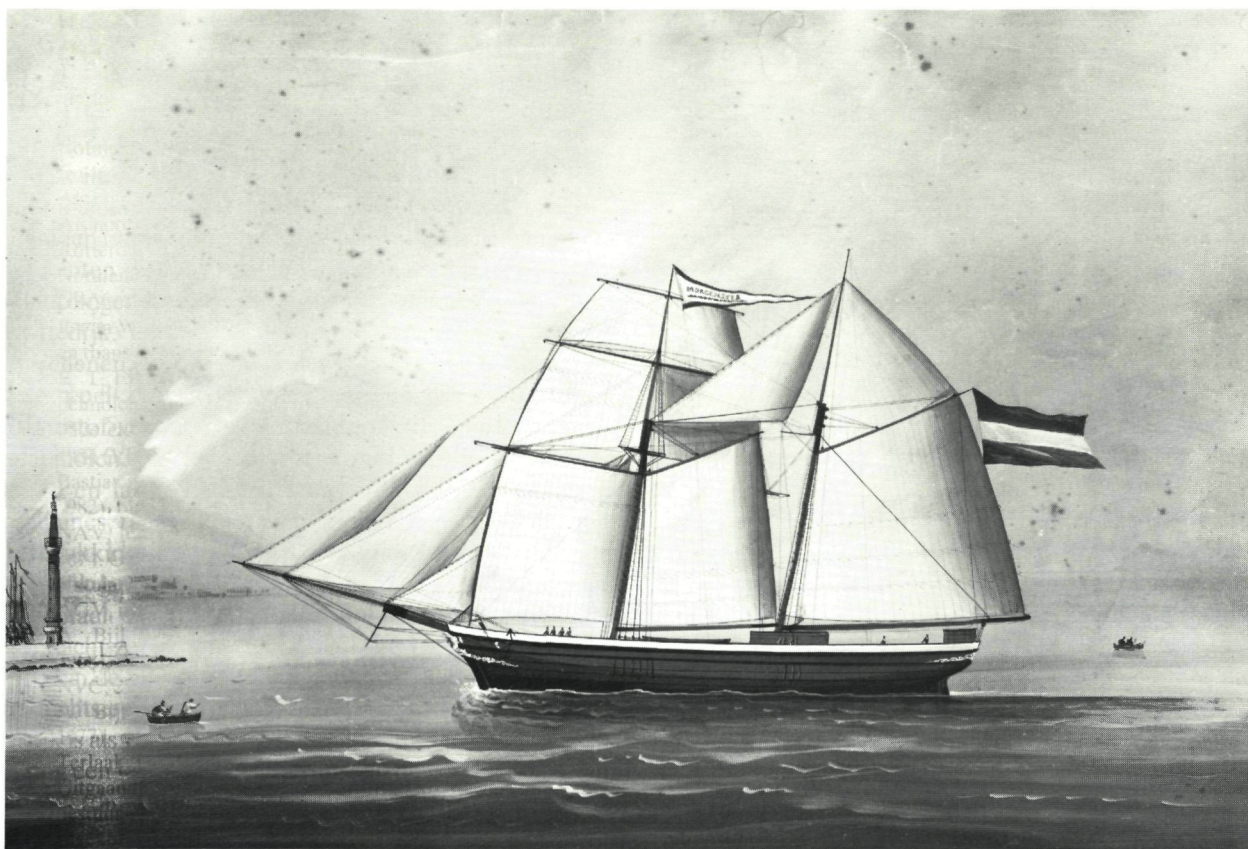
*Omvang van de vlaardingse koopvaardij 1850-1900<sup>5</sup>  
(in vijfjaarlijkse gemiddelden)*



*Een eenmastkoopvaardijhoeker (ca 100 ton). Kopergravure van G. Groenewegen, 1790.*

De grote stijging van de koopvaardijvloot in aantallen schepen en tonnage volgt in de jaren vijftig het algemene beeld: een forse stijging tot in het begin van de jaren zestig van de negentiende eeuw. Het is vooral de totale inhoud die spectaculair toeneemt in deze jaren<sup>6</sup>. Het is ook de periode dat Vlaardingse voor die tijd enkele zeer grote schepen bezit zoals de bark 'Vlaardingse' van 683 ton. Deze grote schepen verdwenen (op een enkele na) spoedig in het begin van de jaren zestig toen de scheepvaartcrisis van 1857 doorzette. Toch hield Vlaardingse tot aan het begin van de jaren zeventig er een redelijk flinke koopvaardijvloot op na (25 tot 30 schepen). Hierna daalde het aantal schepen snel, waarna de geleidelijke inkrumping werd afgesloten met de verkoop van het laatste koopvaardijship, de 'Vrede' van rederij A. Hoogendijk Jzn. in 1900.

Met welk soort schepen hebben de vlaardingse reders gewerkt? Het overgrote deel van de vlaardingse schepen waren hoekers<sup>7</sup> en schoenerhoekers. Als middelgrote en grote schepen kwamen de schoeners, de drie-



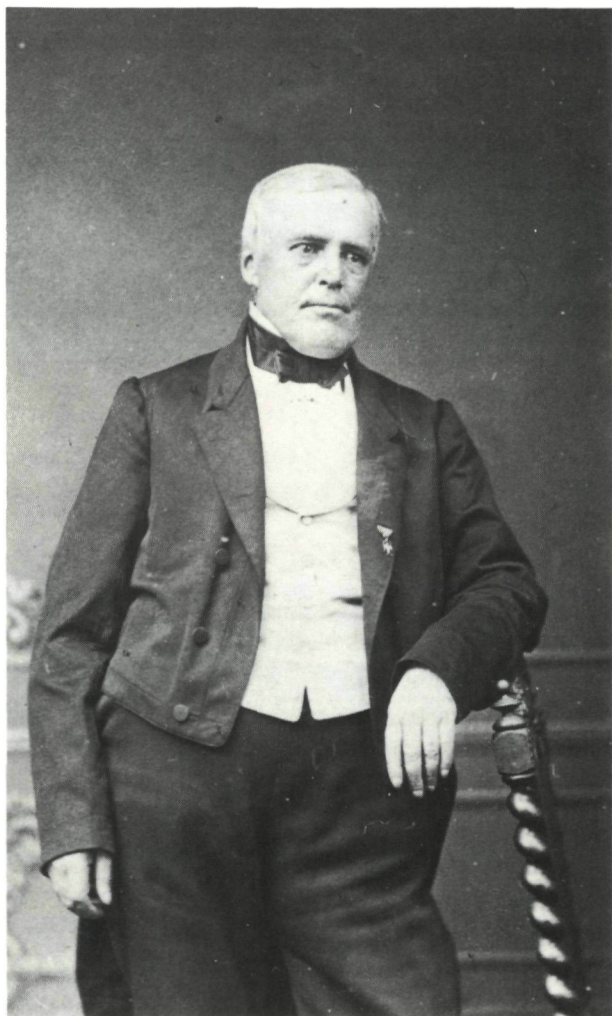
*De schoener Morgenster (133 ton) van rederij Van Harwegen den Breems nabij Napels. Aquarel, 1864.*

mastschoeners, barken en brikken in aanmerking. Dat hoekers werden gebruikt is niet verwonderlijk: gedurende de gehele periode kwam het regelmatig voor dat één of meer vissersschepen gebruikt werden als vrachtschip voor de koopvaardij. In de periode dat er niet op haring gevestigd kon worden (winter en voorjaar) ging het schip voor de reder vaak een lading zout of kurk halen.

### **De rederijen**

In aantallen schepen onderverdeeld geeft de vlaardingse situatie het volgende beeld<sup>8</sup>. In de bloeiperiode van de vlaardingse koopvaardij (1853-1860) was het aantal kleine rederijen (met één tot drie schepen) groot. Een tweetal rederijen springt in het oog. Deze bezitten gedurende lange tijd een groot aantal schepen (tot 12 aan

toe). In het laatste kwart van de negentiende eeuw doet zich hier ook een zelfde daling voor als bij het aantal schepen en de inhoud van de vlaardingse totale vloot. Een ding is toch wel opmerkelijk: hoewel de absolute top van de koopvaardij in Vlaardingen in de jaren 1855-1860 lag, bereikten de afzonderlijke rederijen hun grootste omvang een tiental jaren later. Hoogendijk breidde zijn rederij in 1863 bijvoorbeeld uit met een nieuw schip, de 'Archipel', terwijl de rederij van Van Harwegen en Den Breems na 1862 nog een vijftal schepen aankocht. Wel loopt de gemiddelde ouderdom der schepen gestaag op: van 10 tot 23 jaar in 1876. In de jaren dat de koopvaardij niet meer groeide, werden de grote schepen verkocht en bleef men de aankoop van nieuwe schepen zo lang mogelijk uitstellen, zodat de gemiddelde ouderdom steeg. Zoals reeds eerder ver-



*Arij Hoogendijk Jzn (1800-1878), ruim een halve eeuw rederij-eigenaar, ca 1860.*

meld was in Nederland tot de opkomst van de stoomvaart vrijwel alleen sprake van partenrederijen. Het is daarom des te opmerkelijker dat in Vlaardingen het eigendom van de schepen in een groot aantal rederijen niet verdeeld was over verschillende personen, maar in handen was van één reder.

In 1832 richtte Arij Hoogendijk Jzn. een rederij op die tot 1902 zijn naam zou blijven dragen. De schepen die de rederij onder haar beheer had, waren geheel het

persoonlijk eigendom van de reder. Dit blijkt onder andere bij de verdeling van de boedel na het overlijden van Arij in 1878. Zoon Jacobus verkreeg het eigendom over de schepen van de rederij, de rest van zijn bezittingen werd verdeeld onder de overige erfgenamen. Ditzelfde geldt voor de rederijen van de familie Den Breems, hoewel de verschillende telgen uit de familie zo nu en dan samenwerkten. In ieder geval had de firma Van Harwegen en Den Breems de schepen steeds volledig in eigendom. Ook de kleinere rederijen S. van Gijn & Zn., W. van Rossen & Zn., M. van Rossen Hoogendijk hadden de schepen in eigen – persoonlijk – bezit. Bij een aantal andere rederijen was het bezit gedeeld met één firmant (Betz & van Heijst, Warmeloo & van der Drift en H. van den Heuvell & Zn). Van de overige rederijen die Vlaardingen gekend heeft in de tweede helft van de negentiende eeuw is er goed beschouwd maar één geweest die voldeed aan alle karakteristieken van een partenrederij. Willem van Warmeloo verwierf bij de boedelscheiding van de firma Warmeloo & van der Drift in 1858 het eigendom van het in 1856 gebouwde barkschip 'Ida Maria de Raath'. Vrij snel hierna richtte Van Warmeloo met zeven andere personen de partenrederij Ida Maria de Raath op waarbij Willem van Warmeloo  $\frac{7}{16}$ de deel in eigendom hield<sup>9</sup>. Deze rederij kan gezien qua organisatie, financiering en exploitatie gerekend worden onder de honderden partenrederijen die in Nederland in die periode voorkwamen. De mededeelhebbers hadden vaak direct belang bij de exploitatie van het schip: bij de Ida Maria de Raath was één van hen wijnhandelaar en een ander makelaar in assurantiën. Van Warmeloo zelf bleef belast met de dagelijkse gang van zaken tot in 1861 toen hij om gezondheidsredenen zijn boekhouderschap moest neerleggen en dit aan J. J. de Willigen overdroeg. De gezagvoerder van dit schip, J. de Boer was geen aandeelhouder, iets wat als een uitzondering beschouwd kan worden, aangezien de totale verantwoording van het schip en de financiële transacties op het moment dat het schip buitengaats ging, bij de gezagvoerder berustte. Een eigen aandeel in het schip zou in ieder geval de uiterste inspanningen van de gezagvoerder waarborgen. Na tien jaar varen en acht grote reizen werd het schip verkocht en hield de partenrederij op te bestaan. De andere rederijen die voor korte of langere tijd in handen waren van meerdere personen (bv. Betz & van Heijst, Gebr. den Breems etc.) kunnen niet als

partenrederij gekarakteriseerd worden. In de meeste gevallen waren het kleine familiebedrijfjes die niet op-hielden te bestaan bij de verkoop van het schip of van de schepen die de rederij bezat. De rederij Warmeloo & van der Drift was tenslotte evenals de rederij Betz & van Heijst in eerste instantie een handelsvennootschap, waarbij de schepen tot de kapitaalgoederen behoorden.

Vlaardingen kende in de vorige eeuw ook één naamloze vennootschap onder de koopvaardijrederijen. Van 1847 tot aan de liquidatie in 1851 hebben een aantal ondernemers en notabelen aandelen van de NV Hollandsche Handel en Reederij Maatschappij in bezit gehad. De vraag werpt zich op of er een direct verband te leggen is tussen het beroep van aandeelhouder en de betrokkenheid: onder hen vinden we zeehandelaren, commissi-nairs, assuradeurs, kooplieden en een apotheker. Evenals bij de partenrederijen verwachtten zij ongetwijfeld klandizie van de rederijaktiviteiten. De naamloze ven-nootschap handelde zoals door de wet was voorge-schreven: statuten werden opgesteld, commissarissen gekozen en jaarlijks werd een algemene aandeelhou-dersvergadering gehouden. Het maatschappelijk kapi-taal was bepaald op 100.000 gulden, verdeeld over hon-derd uit te geven aandelen (waarvan de helft bleef openstaan tot de liquidatie). Deze rederij kan niet vergeleken worden met de nv's die later ontstonden. Zo was er nog geen scheiding tussen management en kapi-taal. Commissarissen waren tevens aandeelhouder. De aandeelhouders A. Hoogendijk Jzn en A. van Linden van de Heuvell waren tevens directeur, respectievelijk secretaris/boekhouder. De overige rederijen die in Vlaardingen in de tweede helft van de negentiende eeuw voorkwamen, ontleenden hun bestaan vaak aan een andere reden dan het exploiteren van een koopvaardijrederij. De vlaardingse reders Pot, IJzermans, Van Dusseldorp, Muurling, Van der Drift, De Vlaming en Kikkert waren voor korte of langere tijd boekhouder van een rederij, die koopvaardischepen bezat. Enkele van hen waren in eerste instantie haringreder, een ander scheepsbouwer.

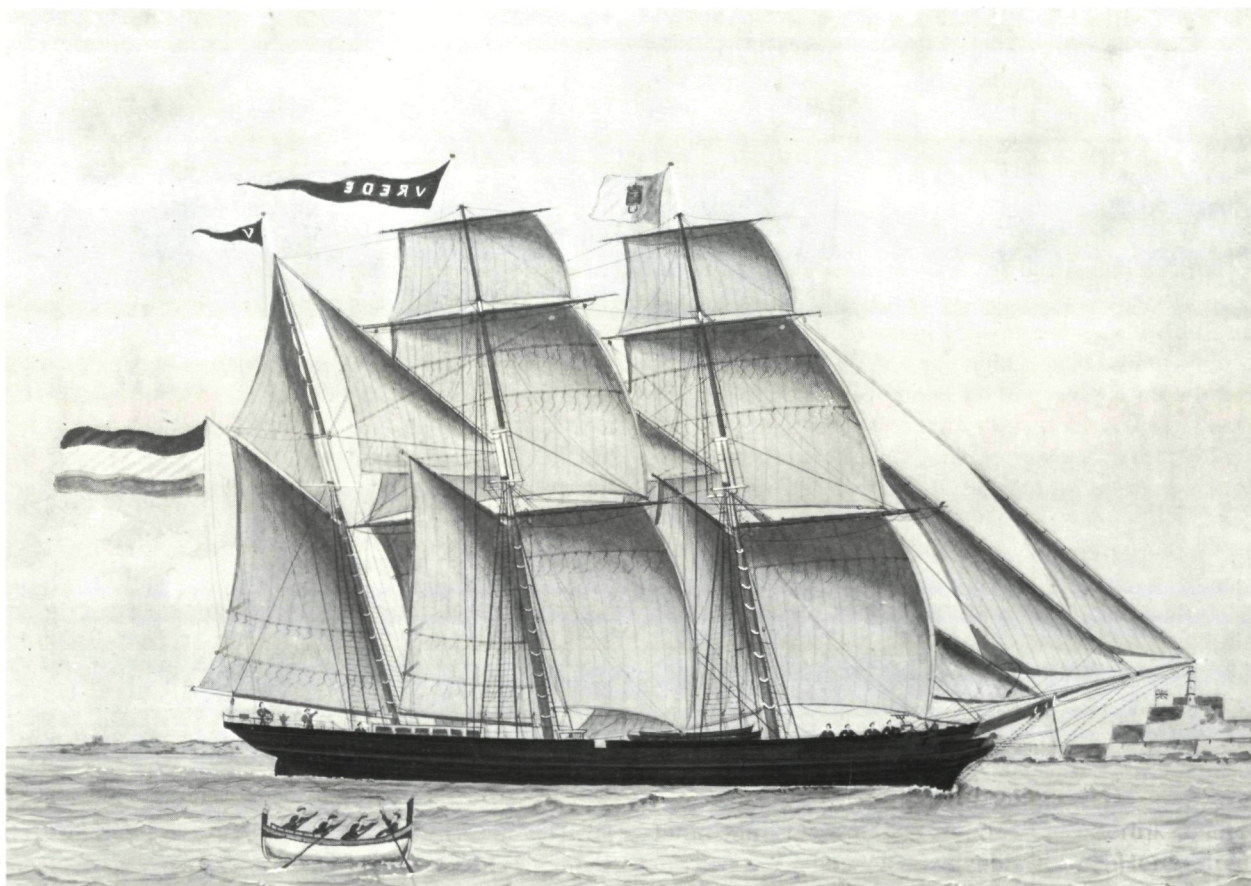
### **De reizen, bestemmingen en handelsprodukten**

Ook als we de reizen en produkten in ogenschouw nemen blijken de vlaardingse koopvaarders een speciale positie in te nemen in de nederlandse situatie.

Gedurende de gehele tweede helft van de vorige eeuw was het Iberisch schiereiland de belangrijkste bestemming van de vlaardingse schepen, terwijl door de nederlandse koopvaardij als geheel dit gebied nauwelijks werd aangedaan. Gemiddeld ging 80 procent van alle vlaardingse koopvaarders naar plaatsen als Sebutal, Lissabon, Cadiz, Faro, Valencia, Villa Nova de Portimao en Oporto. Het tweede handelsgebied was de Middellandse Zee. Er werd handel gedreven met de italiaanse steden Genua, Palermo en met het eiland Malta. Het gebied rond de Levant vormde het overige handelsgebied aldaar. De vlaardingse schepen deden bijvoorbeeld regelmatig de vrijhaven Smirna aan. Het derde gebied voor de vlaardingse koopvaardij bestond uit het Oostzeegebied plus Noorwegen. Terwijl het Iberisch schiereiland voor de totale nederlandse handel

*Henricus Petrus van der Drift (1794-1858), reder en burge-meester. Litho, ca 1850.*





*De (oude) schoener Vrede (254 ton) van rederij A. Hoogendijk Jzn nabij Malta. Aquarel, 1866.*

steeds minder belangrijk werd<sup>10</sup>, werd dit gebied voor de vlaardingse reders van steeds groter belang. Reders als Hoogendijk en Den Breems waren door hun vroegere contacten via de zouthandel hier goed bekend. Hierdoor konden zij ook gemakkelijker andere producten verhandelen. De kapitein van het schip kreeg naast de gewone specie voor het zout bovendien constanten mee voor de aankoop van andere goederen. De meest intensieve contacten van Vlaardingen in deze gebieden vonden plaats in de jaren rond 1870. Dit was later dan dé bloeiperiode van de vlaardingse koopvaardij, maar de twee grootste rederijen kenden juist toen hun absolute top<sup>11</sup>. Van de overige Europese reizen gingen de meeste schepen eerst naar Engeland. Toch was de eindbestemming van deze schepen over het

algemeen het Iberisch schiereiland of andere landen rond de Middellandse Zee. Engeland werd in de meeste gevallen aangedaan om een geschikte heenlading te vinden (voornamelijk kolen). Al deze reizen kunnen gerekend worden tot de zogenaamde kleine vaart of kustvaart binnen Europa. Ook aan de grote vaart op Afrika, Azië en Amerika namen vlaardingse schepen deel. Deze vaart was voor Vlaardingen als handelsplaats van veel minder belang dan de Europese vaart, mede doordat de grote schepen vaak Rotterdam als los- of laadplaats kozen. De vrachten op Indië geschieden door tussenkomst van de Nederlandsche Handel-Maatschappij. Zo werden in het jaar 1860 nog zes schepen bevracht naar Indië<sup>12</sup>. Echter niet alleen de grote schepen van de vlaardingse rederijen namen deel aan de

grote vaart. Het 146 ton metende hoekerschip *Oceaan* deed in 1848 Valparaiso aan en werd in 1849 in Californië gesignaleerd als eerste nederlandse koopvaardijship<sup>13</sup>.

De goederen die de vlaardingse schepen vervoerden, stonden in verband met de visserij. Daaronder viel in eerste instantie het zout en kurk uit Spanje en Portugal en het teer en pek uit Zweden en Rusland. Deze goederen bleven de gehele periode de belangrijkste importprodukten van Vlaardingen<sup>14</sup>. Het tweede importprodukt was niet direct bestemd voor de vlaardingse markt. Vanuit Spanje, Portugal en Italië vervoerden de koopvaarders naast de visserijprodukten ook zuidvruchten naar Nederland (sinaasappelen en citroenen). Al snel vormden deze produkten in de jaren zestig de hoofd-lading van deze schepen. Gedurende een korte periode bezat Vlaardingen zelfs een soort monopolie met betrekking tot de import van deze produkten. Uit de landen rond de Middellandse Zee werden bovendien rozijnen, krenten en vijgen aangevoerd, evenals kastanjes, amandelen en azijnstokken. In het laatste kwart van de negentiende eeuw werd ook wijn een belangrijk produkt. De handel in zuidvruchten hield op in 1884. Deze kwam in handen van reders die beschikten over grotere (stoom)schepen die efficiënter en goedkoper grotere hoeveelheden konden vervoeren. Uit Noorwegen kwam tenslotte de laatste soort Europese produkten die werden ingevoerd: stokvis, traan en gezouten vis. De niet-Europese produkten die werden aangevoerd door vlaardingse schepen vonden veelal niet hun bestemming in de vlaardingse haven. Koffie, huiden en tabak werden via Rotterdam verhandeld. Deze handel hield op met het vertrek van de grote schepen uit de vlaardingse vloot rond 1860.

Het ging de vlaardingse reders in eerste instantie om de importprodukten. Voor de heenreis werd zo mogelijk ook een lading gezocht. Dit gelukte niet altijd. Het ballast varen kwam regelmatig voor, hoewel veel schepen in Engeland op weg naar het zuiden een lading kolen meenamen. Het varen in ballast kwam relatief vaak voor op reizen naar Zweden, Noorwegen en Rusland en in de jaren van teruggang (1860-63) toen schepen op avontuur uitvoeren. Als de reder wel een uitvracht voor zijn schip had gevonden, betrof dit de eigen landbouwprodukten (boter, kaas en aardappelen) en niet te vergeten de jenever. De gunstige ligging van Vlaardingen naast de grote producent hiervan,



*Willem van Warmelo (1795-1873), kantonrechter en boekhouder van de partenrederij Ida Maria de Raath, ca 1865.*

Schiedam, is ongetwijfeld van grote invloed geweest op het kunnen uitvaren met een volle lading. De derde groep produkten die een bestemming vond via de vlaardingse schepen waren de tropische produkten koffie, suiker en tabak. De ingevoerde plantageprodukten uit Indië en Suriname werden in Nederland verwerkt en geschikt gemaakt voor de afzet naar buitenlandse bestemmingen (Italië, Gibraltar etc.). Uit de correspondentie van Hoogendijk met Van Nelle blijkt de vlaardingse reder voor eigen rekening koffie te exporteren<sup>15</sup>.

### **De exploitatie van de rederijen**

Het is niet eenvoudig een evaluatie te geven van de

handels- en rederijactiviteiten zonder de financiële overzichten van de rederijen te bestuderen. Slechts een klein deel van de boekhoudkundige stukken is bewaard gebleven. Aan de hand van de totale financiële situatie van een reder aan het eind van zijn leven (bij de boedelscheiding) is slechts een grove indruk te krijgen van zijn succes of falen als koopvaardijreder, aangezien de reder dikwijls meer dan alleen haring- of koopvaardijreder was. Een reder had niet zelden diverse nevenfuncties die financieel veel belangrijker waren dan het boekhouderschap van de koopvaardijrederij.

#### Rederij A. Hoogendijk Jzn

Het redersbedrijf van Hoogendijk bestond uit een koopvaardij- en een visserijafdeling. Bovendien werden hierbinnen ook andere handelszaken geregeld. Op het moment van de boedelscheiding in 1879 bezat de rederij 11 schepen waaronder 4 ten behoeve van de visserij. Een deel van de koopvaardijsschepen bracht goederen naar Nederland ten behoeve van de haringvisserij (zout, kurk, pek en teer). Hoogendijk heeft echter altijd ook goederen verhandeld die niet afhankelijk waren van de visserij, hoewel in de laatste twintig jaar (1880-1900) zout en kurk de absolute overhand kregen. Wijn was in deze laatste periode het enige handelsprodukt buiten de visserij. Arij Hoogendijk Jzn was gedurende vrijwel zijn gehele leven boekhouder en enige eigenaar van de rederij<sup>16</sup>. Dit wil niet zeggen dat hij ook altijd alle beslissingen nam. De reder aan de wal was in een tijd waarin snelle verbindingen niet bestonden sterk afhankelijk van de kwaliteiten van zijn gezagvoerders. Ook had Hoogendijk een groot aantal correspondenten in het buitenland die zonodig voor hem de zaken daar behartigden. Zo vertrok in 1850 Jacobus, de zoon van Arij, vanuit Rotterdam voor een jarenlange reis langs correspondenten in Zuid- en Midden Amerika. De winsten die de rederij maakte, heeft Arij voornamelijk belegd in obligaties en schuldbekentenissen. Aan het eind van zijn leven had hij de beschikking over een kapitaal van één en een kwart miljoen gulden. Welk deel hij hiervan met koopvaardijactiviteiten verdiend heeft, valt niet meer te achterhalen.

#### NV Hollandsche Handel en Reederij Maatschappij

Deze naamloze vennootschap werd in 1847 opgericht voor een voorlopige periode van 10 jaar. Het resultaat

van deze rederij is echter beperkt gebleven tot het uitvoeren van één handelsexpeditie met één schip, wat leidde tot de liquidatie van de rederij in 1851. Deze rederij was de enige groots opgezette maatschappij die Vlaarding op koopvaardijgebied kende. Haar falen heeft de oprichting van soortgelijke vennootschappen geblokkeerd. Het doel van de rederij had nauw te maken met het mislukken van de expeditie. In de openbare statuten werd dit doel omschreven als 'het drijven van handel door middel van eigen of gehuurde schepen, het bevrachten en vervrachten van derzelve en hetgeen verder in het algemeen daartoe is behoorende'<sup>17</sup>. Deze vage aanduiding hebben de oprichters van de maatschappij met opzet gekozen. De voorlopige bepalingen van de naamloze vennootschap gaven het werkelijke doel weer: 'het aanknopen van handelsbetrekkingen principaal met de geëmigreerde kolonisten van de Kaap

*Jacob den Breems (1798-1867), reder. Schilderij van J. Ensing, 1851.*





*Het barkschip De Stad Gouda (463 ton) van rederij M. den Breems, één van de grootste koopvaardijschepen. Aquarel van J. Spin, 1858.*

de Goede Hoop thans gevestigd achter de Portugeesche bezittingen aan de kust van Mozambique en op Portugeesch gebied'<sup>18</sup>. Tevens werd vermeld dat de activiteiten van de Maatschappij moesten strekken tot 'verbetering van den maatschappelijken, zeedelijke en godsdienstige toestand der geëmigreerden'<sup>19</sup>. De nevenfuncties van de oprichters en de algemene zendingsdrift in die tijd komt ook hier naar boven. Om aan vreemde mogendheden geen aanstoot te geven en de concurrentie te misleiden, werd het werkelijke doel in de statuten verzwegen. Voor de opening van een heel nieuw handelsgebied met hollandse kolonisten in zuidelijk Afrika rustte de maatschappij het schoenerhoekerschip 'Animo' uit voor de reis naar Lissabon.

Het verdere reisdoel bleef geheim.

In Dela Goa Baaij aangekomen, bleek al snel dat de hollandse emigranten nog niet geslaagd waren 'een ge-regelde gemeenschap met de kust te openen'<sup>20</sup>. Voor zover dat zij bereikt konden worden bleek dat de emigranten geen interesse hadden in de handelsgoederen. De in Afrika aangekochte goederen (traan, ivoor, huiden en wijn) brachten in Nederland wel enige winst op, maar dit woog niet op tegen een geweldig verlies (uit de meegenomen handelsgoederen) zodat bij de eindafrekening van de expeditie een negatief saldo van 21.920 gulden ontstond. Bij de liquidatie van de maatschappij die hierop volgde, bracht een oorspronkelijk aandeel van duizend gulden nog slechts 41 gulden en

10 cent op. De oprichters van de maatschappij hadden een gok gewaagd, zonder na te gaan of het potentiële handelsgebied wel de opbrengsten kon bieden die zij verwachtten.

#### Partenrederij Ida Maria de Raath

Willem van Warmelo heeft bij de oprichting van de rederij in 1858 niet bepaald de conjunctuur meegehad. De crisis in de vrachtenmarkt werkte door. Toch heeft de Ida Maria de Raath 8 reizen gemaakt waarvan 6 naar Zuid Amerika en 2 naar Azië. Het schip heeft enkele malen voor de Handelsmaatschappij gevaren. De rest van de tijd voer het op eigen initiatief, steeds pogend een aantrekkelijke lading te vinden. De garantie van de NHM voor een retourvracht uit Indië werd in 1868

vervangen door een vrije inschrijving. Dit betekende het einde voor deze rederij. De tijd was echter ongunstig om een goede prijs voor het schip te krijgen<sup>21</sup>. De winst per aandeel van de partenhouders aan het eind van de koopvaardijactiviteiten was ongeveer duizend gulden<sup>22</sup>. Deze winst, omgerekend ongeveer 5 procent per jaar, was voor vele partenhouders van secundair belang. De boekhouder Van Warmeloo ontving 1 procent van alle gewone kosten en 1 procent van de bruto vrachtpenningen als vergoeding voor zijn boekhouderschap. Ook de andere partenhouders was het niet in eerste instantie om de winst te doen, maar om de klandizie.

#### Verzekering van schip en lading

Tot de opkomst van een goede zeeverzekering voor schip en lading in de negentiende eeuw, betekende schade of verlies van de lading en/of schip een extra risico voor de reder. In de negentiende eeuw was de assurantie van zeeschepen en scheepsladingen langzaamaan uitgegroeid tot een apart bedrijf met takken en organisaties. Het afsluiten van zeeverzekeringen voor vele vlaardingse reders geschiedde op de volgende wijze: De reder of handelaar zocht contact met een speciale verzekeringsmakelaar. De firma F. & W. van Dam te Rotterdam behartigde voor de vlaardingse reders vrijwel alle verzekeringszaken<sup>23</sup>. De makelaar stelde vervolgens een beursbriefje samen, een soort nota, waarin hij de te verzekeren som, het te verzekeren object (schip of lading), de reis of het tijdschema en de ingangsdatum van het risico vermeldde. Hierna ging hij naar de beurs en zocht onder de assuradeuren degenen die hij het meest geschikt achtte voor deze verzekering. Deze laatsten zetten hun paraaf op het beursbriefje en vanaf dat moment was de verzekering een feit en namen wederzijdse verplichtingen een aanvang. De makelaar stuurde zijn cliënt zo spoedig mogelijk een sluitbriefje op als bewijs. De eigenlijke polis werd pas veel later opgemaakt. Deze makelaar Van Dam was geen onbekende onder de vlaardingse reders. Hij nam zelfs deel in een vlaardingse rederij. Toch was het Van Dam in eerste instantie te doen om de klandizie. Zo genoot hij bij het afsluiten van een verzekering in 1865 op de schoener 'Vlaardingen' van de rederij H. Kikkert 4½ procent courtage van de totale premiekosten. De premie voor de verzekering zelf kon variëren. In dit

*Jacobus Hoogendijk Azn (1833-1905), reder en koopman, 1889.*





*Johannes van Harwegen den Breems (1821-1899), reder, ca 1880.*

geval bedroeg deze driekwart procent van de waarde van het schip (8000 gulden op behouden varen<sup>24</sup>, per maand<sup>25</sup>). Van Dam bracht dit risico onder bij 8 verschillende verzekeringsmaatschappijen en 10 firma's en particulieren.

Het casco van het schip werd altijd verzekerd op naam van de reder<sup>26</sup>. De verzekering van de lading kwam op naam van de eigenaar. Soms was dit de firma waarvoor de reder de lading vervoerde (Loopuit, Rijnbende, Betz & van Heijst etc.), maar ook kwam het voor dat de reder de assurantiepremie van de lading voor zijn rekening nam<sup>27</sup>. De reder bleek dan eigenaar te zijn van de lading (onder andere bij de zuidvruchten uit de landen rond de Middellandse Zee). Wanneer een schip een

lading voor de Nederlandsche Handel-Maatschappij vervoerde, nam deze maatschappij de assurantie voor haar rekening.

De schepen van de rederij Hoogendijk komen pas regelmatig voor in de beursboekjes van Van Dam vanaf de jaren zeventig van de vorige eeuw<sup>28</sup>. Mogelijke verklaring hiervoor vormt het feit dat A. en J. Hoogendijk van 1852 tot ten minste 1876<sup>29</sup> directeur waren van de verzekeringsmaatschappij Concordia, een naamloze vennootschap van koophandel, die ten doel had verzekeringen af te sluiten 'tegen alle gevaren zoo ter zee als te land en op de binnenwateren, tegen betaling van zoodanige premien . . .'<sup>30</sup>. Het is ook mogelijk dat de firma A. Hoogendijk Jzn in eigen kring zijn bezit verzekerde.

### **De sociaal-economische positie van de reders**

De positie die de vlaardingse koopvaardijreders in de plaatselijke gemeenschap innamen, kan gedeeltelijk worden afgeleid van de overige functies die zij gedurende korte of lange tijd innamen<sup>31</sup>. Slechts een heel klein deel van de vlaardingse koopvaardijreders heeft nooit een functie in de raad of het bestuur van de gemeente Vlaardingen of Vlaardinger-Ambacht vervuld als burgemeester, wethouder of raadslid. Op een enkele na waren zij tevens haringreder. Soms was voor hen de koopvaardij hoofdbron van inkomsten (Warmelo & van der Drift), maar voor reders als Kikkert, De Vlaming, IJzermans, Van Rossen en Muurling was de koopvaardij slechts een extra vorm van zeebedrijf naast de haringvangst- en handel.

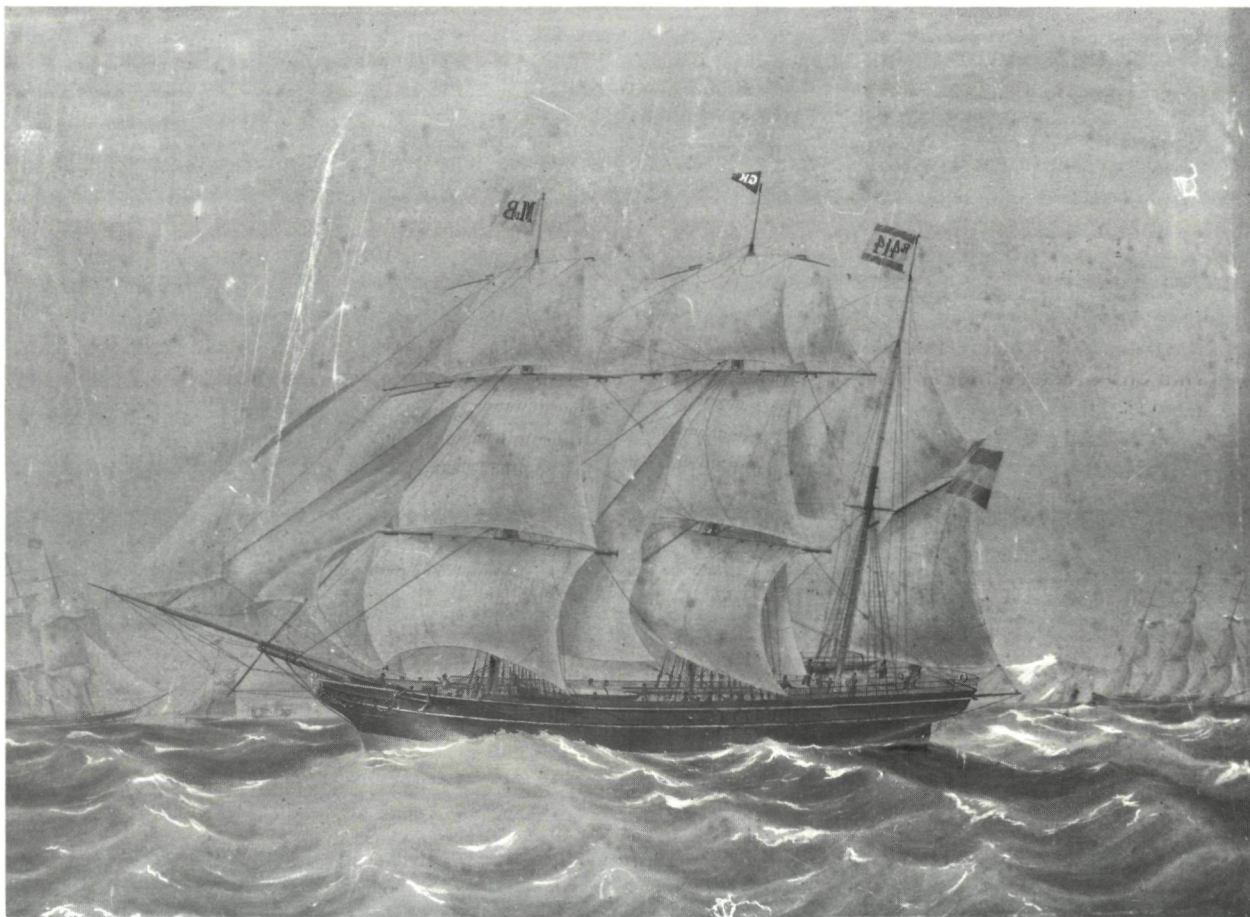
Afgemeten aan het aantal schepen dat de andere reders in de vaart hielden, kan gesteld worden dat Van Gijn en Hoogendijk gedurende de gehele periode meer schepen in de koopvaardij dan in de visserij hielden. Bij Van Harwegen en Den Breems was dit zeker het geval in de periode 1851-1875. De waarde van de haring-schepen blijkt op diverse momenten echter wel twee maal zo hoog te zijn als die van de koopvaardij-schepen. Naast deze rederijactiviteiten waren alle reders ook koopman. Andere beroepen kwamen ook voor: van J. G. Betz weten wij dat hij ook commissionair was, J. C. van Büüren van Heijst was tevens winkelier, H. van Linden van den Heuvel stond ook bekend als

touwslager, M. van Rossen Hoogendijk was ook plaatsvervangend kantonrechter, J. W. Muurling was directeur van een margarinefabriek en J. Pot was scheepsbouwmeester. W. de Vlaming tenslotte was agent van een brand- en verzekeringsmaatschappij. Een aantal personen uit twee families verdient een nadere toelichting.

Jacob den Breems (1798-1867) was 13 jaar toen zijn vader – een visser – overleed. Jacob was op dat moment kuipersjongen. Al snel bleek dat Jacob andere vaardigheden bezat dan het maken van tonnen. In 1820, het jaar dat hij trouwde met Willemijntje Schep, heette hij al koopman. Pas in 1834 wordt Jacob reder genoemd.

Toentertijd had Jacob drie zonen: Johannes (van Harwegen den Breems, een erbetoon aan de pleegvader van Willemijntje), Arij en Martinus. Hoe het Jacob in rederszaken verging, valt op te maken uit de verdeling van zijn bezittingen 5 jaar na zijn dood<sup>32</sup>. Er was toen 140.000 gulden te verdelen. Jacob had zich in zijn leven kunnen opwerken van kuipersjongen tot plaatselijke grootheid, een aanzienlijk man die vanaf 1850 lid was van de vlaardingse gemeenteraad. De rederszaken had Jacob in de periode na 1849 voornamelijk uitgevoerd samen met zijn zoon Arij. Dat deze de rederijzaken goed beheerde, bleek wel uit zijn vermogen dat in 1886 op een kwart miljoen gulden geschat werd. Arij vertrok in dat jaar uit Vlaardingen en liet de zaken over aan zijn

*Het barkschip gebroeders Houtman (460 ton) van rederij M. den Breems. Aquarel van J. Spin, 1858.*



zoon Hendrik. De zoon volgde de vader op zoals het al generaties lang was gegaan. Zeven jaar na zijn vertrek overleed Hendrik. Arij kwam voor een maand terug, koos een nieuwe firmant voor de rederij (Arij Kornelis Poortman) en verdween naar Wiesbaden om zijn laatste jaren door te brengen.

Dat Arij Hoogendijk (1800-1878) zich in zijn latere leven met rederijzaken zou gaan bezighouden was niet verwonderlijk: vader Jacobus en grootvader Arij waren aan het begin van de negentiende eeuw in Vlaardingen geen onbekenden in het haring- en koopvaardijrederschap. Op 20-jarige leeftijd oefende hij al het boekhouderschap uit over een rederij. Zijn carrière als zelfstandig reder begon in 1832. Arij zou naast het rederschap diverse andere functies uitoefenen in de vlaardingse gemeenschap en daarbuiten. Zo was hij lid van de Provinciale Staten, directeur van de verzekeringsmaatschappij Concordia, voorzitter van de Spaarbank en van de regenten van het Weeshuis, president-kerkvoogd, en vice-consul van Sicilië en Portugal. Al deze functies en eerbewijzen (Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw en de Christenorde van Portugal) had hij ongetwijfeld niet louter te danken aan zijn formele status als reder in Vlaardingen. Diverse bronnen geven blijk van een krachtadig optreden van deze notabel<sup>33</sup>. Ook durfde Arij in het redersvak andere initiatieven te nemen zoals blijkt uit zijn minder succesvolle pogingen nieuwe handelsgebieden te openen in Amerika en Afrika. Al met al wist Arij Hoogendijk in zijn leven (1800-1878) een kapitaal te vergaren dat voor die tijd enorm mag heten: uit zijn nalatenschap kon onder de erfgenamen ongeveer één miljoen gulden verdeeld worden<sup>34</sup>. Hetgene dat voor Den Breems gold, was zeker ook voor Arij van toepassing. Hij schroomde niet initiatieven in zijn bedrijf te ontplooiën maar kan nog niet gerekend worden tot de nieuwe generatie van ondernemers die hun toekomst zagen in grotere verbanden (naamloze gemeenschappen). Arij dacht nog patriarchaal: zijn zoon Jacobus volgde hem op na zijn dood als alleeneigenaar van de rederij.

### **De bemanning op de schepen**

In haar topjaren gaf de vlaardingse koopvaardij op de schepen werk aan ten minste 200 zeelieden<sup>35</sup>. Er voeren toen ongeveer 30 schepen onder vlaardingse vlag,

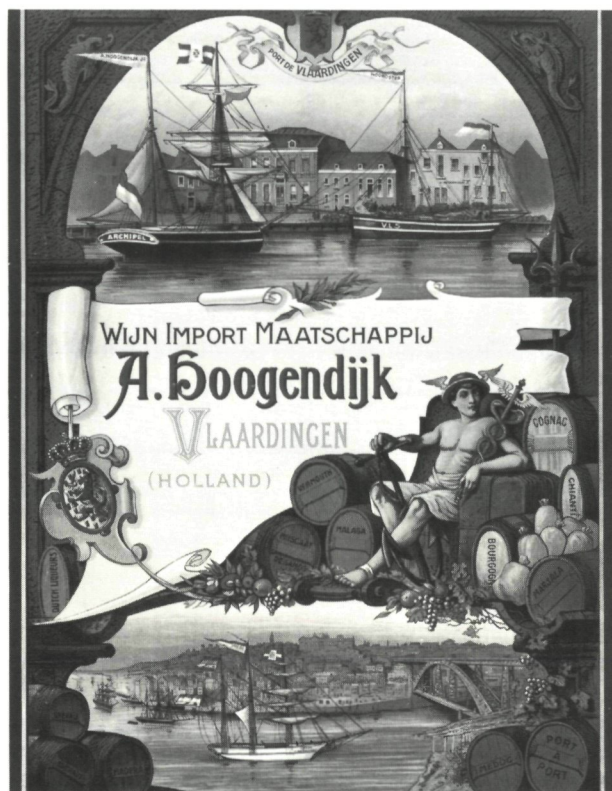


*Hendrik Ludwijn van Linden van den Heuvel (1785-1854), burgemeester en reder. Olieverfschilderij, ca 1840.*

waarbij de bemanning meestal bestond uit 6 tot 8 koppen. De grootte van het schip (hoeker, schoener of bark) bepaalde het aantal taken aan boord. Elk schip had tenminste een kapitein, stuurman, kok en enkele matrozen. Zoals gebruikelijk in die tijd werden de bemanningsleden voor elke reis opnieuw aangemonsterd. Dit gebeurde ten overstaan van de waterschout door het vermelden van de gegevens en een handtekening (soms een kruisje) achter de eigen naam. De problemen die men in de grote vaart kende voor wat betreft werving van de bemanning kwamen op de vlaardingse koopvaardijschepen niet of nauwelijks voor. Slechts een enkele keer maakte men gebruik van een zogenaamde 'aanbrenger' die tegen een vergoeding voor een bemanningslid zorgde. Wat betreft de herkomst

van de bemanningsleden kan gesteld worden dat steeds een grote meerderheid afkomstig was uit Vlaardingen (65-100 procent). Het percentage buitenlanders op de vlaardingse schepen overtrof nooit de 26 procent. Dit beeld komt overeen met dat van de groninger (kleine) zeevaart in de negentiende eeuw. Op de grote vaart buiten Europa moest wel veelvuldig van de diensten van buitenlanders gebruik gemaakt worden. In de vlaardingse situatie was in bijna alle gevallen de gezagvoerder afkomstig uit of woonachtig in Vlaardingen. De leeftijd van de bemanning lag over het algemeen tussen de 26 en 45 jaar. De gezagvoerder was meestal de oudste aan boord, een enkele maal overtrof de kok hem in leeftijd (70 jaar of ouder kwam voor). Minderjarige jongens monsterden ook aan op de vlaardingse schepen. Wel moesten de ouders dan schriftelijk toestemming verlenen<sup>36</sup>.

*Reclamebiljet van Wijn Import Maatschappij A. Hoogendijk Jzn, ca 1910.*



Bij het aanmonsteren ten overstaan van de waterschout gingen de zeelieden een dienstverband aan dat eindigde bij de terugkomst van het schip in de haven. De verdiensten van de bemanningsleden (de gezagvoerder uitgezonderd) werden vastgelegd in diezelfde monsterrol. Een matroos verdiende tussen 1880 en 1900 ongeveer 30 gulden per maand, een lichtmatroos 10 gulden minder. De kok verdiende een paar gulden meer dan de matroos, en de stuurman zat hier weer enkele guldens boven. Van deze gage werd soms een percentage afgehouden voor het 'Visschers weeduwen en wezenfonds'. Ter vergelijking: een vlaardingse volwassen arbeider verdiende in 1871 gemiddeld één gulden per dag<sup>37</sup>. Verder werden in de monsterrol alle rechten en plichten van de zeeman omschreven zoals rantsoenering, slaappleatsen, maar ook de gezagsverhoudingen en reglementen werden genoemd<sup>38</sup>. Ook is de schaftorder van het barkschip 'Ida Maria de Raath' bewaard gebleven. Hieruit kunnen we het weekmenu van de zeeman achterhalen<sup>39</sup>. In totaal ontving hij per week anderhalf pond vlees, driekwart pond spek, een achttiende kop bonen en erwten, een kwart pond stokvis, één zestiende pond zuurkool en een half pond rijst. Een hier bijgevoegde provisielijst laat bovendien het verschil zien tussen voor en achter de mast. Zo werd meegenomen volks- en kajuitsbrood, volks- en kajuitsbier, volks- en kajuitsstee. Deze voeding was vrij voor de zeeman, met andere woorden zijn maandgage moet met ongeveer 15 gulden worden verhoogd om deze te vergelijken met de lonen aan de wal. De zeeman verdiende omgerekend 45 gulden per maand, de helft meer dan de arbeider in de kleine vlaardingse fabriekjes.

De inkomsten van de gezagvoerder staan niet in de monsterrol. Van J. de Boer, gezagvoerder van de Ida Maria de Raath, zijn wel de afrekeningen van zijn gage bekend<sup>40</sup>:

'Gage aan kapitein J. de Boer betaald, benevens het hem bekomen aandeel in de verdiende vrachten':

|                                   |           |
|-----------------------------------|-----------|
| 10½ maandgage à f 75,- p.m.       | f 787,50  |
| ⅓ deel der passagegelden          | f 120,70  |
| 2½ % verdiende uitvracht          | f 38,76   |
| 2½ % vracht van het zout          | f 294,46  |
| 2½ % verdiende thuisvracht        | f 228,36  |
|                                   | +         |
| Totale verdiensten voor 10½ maand | f 1469,78 |

Uit voorgenoemde rekening blijkt dat de gezagvoerder ook verdiende aan het aantal betalende passagiers.

### **Het zeemanscollege**

In de negentiende eeuw waren zeemanscolleges een algemeen verschijnsel toen de verzekering voor zee-lieden nog niet mogelijk was. Het zeemanscollege te Vlaardingen ('Collegie te Vlaardingen') werd in 1839 opgericht<sup>41</sup>. Dit college werd beheerd door het bestuur van de Spaarbank te Vlaardingen. Alle zeelieden konden van dit college lid worden. De contributie gaf recht op uitkering aan de weduwe van een omgekomen zee-man en aan bejaarde leden van het college. Rond 1865 telde dit college ongeveer 400 leden. Het college had ook een eigen vlag: half rood, half blauw, in het midden een wit ovaal waarin een zwart gekleurde 'V', en tevens een zwart nummer. De gezagvoerder mocht deze vlag met zijn eigen nummer op zijn schip voeren.

### **Conclusie**

Vlaardingen bezat in de tweede helft van de negentiende eeuw een koopvaardijvloot die voor wat de organisatie en structuur betreft overeenkomsten, maar ook duidelijke verschillen vertoonde met de algemene nederlandse situatie. Het was niet de grootte, maar het karakter dat de vlaardingse vloot uniek maakte in de negentiende eeuw. Het grootste deel van de rederijen was in handen van één persoon, die het persoonlijk eigendom bezat. Enkele rederijen waren beperkte – meest familie- – vennootschappen. Van slechts één rederij is het bekend dat dit een partenrederij was. Eén van de redenen van dit verschil ligt verborgen in de kwalificatie van Vlaardingen als belangrijkste haring-visserijplaats van Nederland. Het zou blijken dat de kracht, maar ook de zwakte van de vlaardingse koopvaardij verborgen lag in deze visserijactiviteiten.

De koopvaardijreders waren voor het overgrote deel tevens haringreder. Een traditie op zeescheepvaartgebied was hierdoor lang aanwezig. Maar het waren de produkten die de visserij nodig had om haar bedrijf uit te oefenen die de vlaardingse reders een redelijke garantie gaven voor de afzet van het zout, kurk, teer en pek. Een ander voordeel gaf de organisatiestructuur. Een haringreder hoefde slechts een hoeker uit te rusten

voor de koopvaart om bijvoorbeeld zout te verkrijgen. Het kwam echter vaker voor dat de reder naast zijn gespecialiseerde vissersschepen enkele koopvaardij-schepen bezat die deze produkten aanvoerden. Een zelfde rederijstructuur als in de haringrederij – persoonlijk eigendom van één reder of een klein vennootschap – werd gebruikt voor rederijactiviteiten op koopvaardijgebied.

Deze sterke afhankelijkheid van het vissersbedrijf schiep een kunstmatige situatie: de vlaardingse koopvaardijrederijen hadden te weinig eigen activiteiten op kunnen bouwen. Er zijn wel enige pogingen gedaan om los van de visserij eigen handelsprodukten te zoeken. Vlaardingen bezat zelfs gedurende enige tijd het alleenvervoer van zuidvruchten uit de Middellandse Zee, en ook probeerden de reders in Amerika ladingen te vinden. In dit beeld past bovendien de poging van enkele prominente vlaardingers om via de NV Hollandsche Handel en Reederij Maatschappij (met de 'Animo') een nieuw handelsgebied te ontdekken. Dit initiatief had de mogelijkheid in zich voor Vlaardingen om als koopvaardijstad verder uit te groeien tot volwaardige partner naast Schiedam en Rotterdam. De mislukking van deze groots opgezette naamloze vennootschap die enigszins doet denken aan de Nederlandsche Handel-Maatschappij was er mede de oorzaak van dat vlaardingse reders en notabelen daarna meer heil zochten in een rederijvorm die zij kenden, waarmee zij direkt contact hadden en die al jaren zo werd uitgeoefend. Het handelsgebied van de rederijen is sindsdien ook niet meer veranderd.

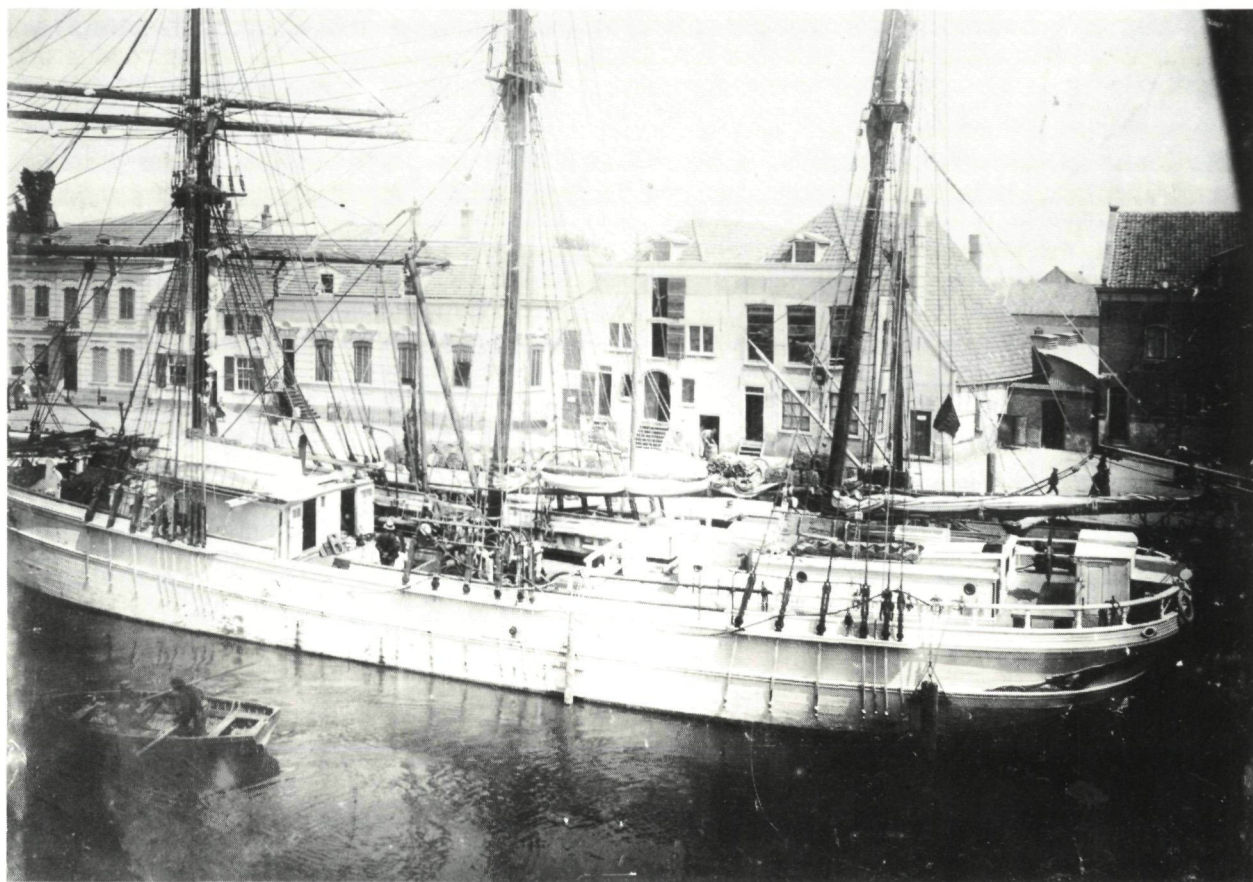
Vlaardingse reders begonnen in de jaren veertig van de vorige eeuw hun activiteiten uit te breiden. In de gehele hoogconjunctuur die hierop volgde, was het niet verwonderlijk dat reders, die ook belangen hadden in de haringvisserij, op dat moment hun investeringsgebied verlegden. De visserij bevond zich toentertijd in een malaise. In deze periode overvleugelde de koopvaardij in Vlaardingen de traditionele visserij. Vlaardingse reders volgden op dat moment het algemene beeld in Nederland. Ook de daling na de scheepvaartcrisis aan het einde van de jaren vijftig is niet verwonderlijk. Opmerkelijk is echter, dat de twee grootste rederijen die Vlaardingen toen kende pas een tiental jaren later hun vloot inkrompen. De vraag naar visserij-

produkten nam hierna weer langzaam toe: de haringvisserij richtte zich uit de malaise op. De reders legden zich weer toe op de visserij zodat de koopvaardij geleidelijk afnam. In 1900 werd het laatste koopvaardijship verkocht. In deze laatste periode volgde Vlaardingen weer niet de algemene trend in Nederland. Hoewel het aantal zeilschepen sterk afnam, kwamen hiervoor geen stoomschepen in de plaats. De reders zagen wel gunstige vooruitzichten in een andere tak van zeescheepvaart: de visserij. De achteruitgang van de vlaardingse koopvaardij in de laatste dertig jaar van de vorige eeuw is des te opmerkelijker als men bekijkt welke infrastrukturele verbeteringen in en rond Vlaardingen plaatsvonden. De Nieuwe Waterweg gaf een snellere en betere verbinding met de Noordzee, de spoorweg

zorgde voor een goede verbinding met het achterland en er was zelfs in de nieuw te graven Koningin Wilhelminahaven een stuk gereserveerd voor koopvaardij-schepen. Toch hebben de vlaardingse reders kennelijk niet de noodzaak ingezien om te investeren in de stoomvaart. Eén van de redenen hiervoor was de zuigkracht van de rotterdamse havens.

De visserij betekende tegelijkertijd de kracht en de zwakte van de vlaardingse koopvaardij. De kracht lag in de vraag naar produkten, de bekendheid met het zeebedrijf, de zeehandel en de organisatiestructuur. Bovendien werkte de malaise in de visserij positief op de koopvaardij (het verleggen van de investeringen). In de periode echter dat de visserij hernieuwde kracht

*De (nieuwe) schoener Vrede (256 ton) van rederij A. Hoogendijk Jzn, gelegen aan de Oosthavenkade, ca 1895.*



vond, investeerden de reders niet meer in de koopvaardij. De reders gingen – vooral in de laatste 10 jaar van de vorige eeuw – in grote mate in de visserij investeren. Stoomschepen werden niet voor de koopvaardij, maar voor de visserij aangeschaft. Toen tegelijkertijd koopvaardijrederijen in de directe omgeving en daarbuiten wel innoveerden en de traditionele produkten voor de visserij efficiënter en goedkoper konden leveren, verviel elke grond voor een reder om nog grootscheepse veranderingen door te voeren<sup>42</sup>. De sterke binding met de visserij had voor de koopvaardij in Vlaardingen als het ware een kunstmatige situatie geschapen (te grote afhankelijkheid van deze bedrijfstak) die door de reders òf niet werd erkend, òf als niet negatief werd ervaren.

#### Noten:

- 1 Dagboek van Bastiaan Maat, particulier bezit J. Maat, Vlaardingen.
- 2 H. Buisman, De Vlaardingse koopvaardij in de tweede helft van de negentiende eeuw (Vlaardingen 1982), blz. 10.
- 3 Buisman, a.w., blz. 74.
- 4 Maritieme geschiedenis der Nederlanden (MGN) IV, blz. 54.
- 5 Buisman, a.w., blz. 93 e.v. (bijlage IV).
- 6 In getallen uitgedrukt:  
1850: 25 schepen, 8 rederijen, 2926 T.  
1856: 33 schepen, 9 rederijen, 5840 T.  
1859: 32 schepen, 14 rederijen, 6049 T.  
(Bron: Buisman, a.w., blz. 97 e.v.).  
Het aantal vissersschepen lag in deze periode juist op een dieptepunt (gemiddeld 50) in verhouding tot eerdere en latere periodes. De koopvaardij overtrof de visserij hier in tonnage althans.
- 7 De hoeker was van hetzelfde type dat gebruikt werd in de visserij, met dien verstande dat het grote aantal kleine luiken verwisseld werd voor een klein aantal grote luiken.
- 8 Buisman, a.w., blz. 69, 70, 93 e.v.
- 9 De overige aandeelhouders waren:  
K. B. Kouwenberg, 's-Heerenberg 2/16  
B. Erkeland, Rotterdam 2/16  
J. S. Noordendorp, Den Haag 1/16  
J. Hagensius, 's-Heerenberg 1/16  
H. Costerus Hibma, Amsterdam 1/16  
F. & W. van Dam, Rotterdam 1/16  
J. J. de Willigen, Rotterdam 1/16  
Bron: Rederijboek van het barkschip Ida Maria de Raath, Handschriftenverzameling, inv. nr. 3355. Gemeentelijke Archiefdienst Rotterdam (=GAR).
- 10 Buisman, a.w., blz. 90 e.v.
- 11 Buisman, a.w., blz. 20.
- 12 H. Sweijts, Neerlands vloot en reederijen, alphabetisch opge maakt (Rotterdam 1860) vermeldt dat de Vrede, Vlaardingen, Stad Gouda, Koning en Vaderland, Ida Maria de Raath en de Gebr. Houtman voor de NHM naar Indië varen.
- 13 Nieuwe Rotterdamsche Courant van dinsdag 18 december 1849.
- 14 De aanvoer van zout en kurk was het grootst van alle produkten en blijft de gehele negentiende eeuw bestaan. In het laatste kwart van de vorige eeuw werden deze produkten door steeds meer niet-Vlaardingse schepen aangevoerd.
- 15 Buisman, a.w., blz. 129.
- 16 In de periode 1875-1878 was Arij's zoon Jacobus medevennoot van de rederij. Arij bracht wel al het kapitaal en de goederen in.
- 17 Archief NV Hollandsche Handel en Reederij Maatschappij, inv. nr. 2. Gemeentelijke Archiefdienst Vlaardingen (=GAV).
- 18 Ibidem, inv. nr. 1.
- 19 Als noot 18.
- 20 Als noot 17.
- 21 Een bankcrisis in Engeland verslechterde alleen maar de situatie.
- 22 Als noot 9.
- 23 Buisman, a.w., blz. 38 en 39.
- 24 Dit is een verzekering waarbij pas wordt uitgekeerd in geval van totaal verlies.

- 25 Verzekeringspolis 'Vlaardingen'. In: Archief van de Oude Lijnbaan, inv. nr 292. GAV.
- 26 Beursboekjes, In: Archief F. & W. van Dam, inv. nrs 4-26. GAR.
- 27 Beursboekje. In: Archief F. & W. van Dam, inv. nr 18. GAR.
- 28 Als noot 26.
- 29 Register van patentschuldigen. In: Archief Gemeentebestuur Vlaardingen, 1813-1962, voorlopig inv. nr 1867. GAV.
- 30 Verlenging en wijziging statuten eener naamlozen vennootschap. In: Notarieele Archieven Vlaardingen inv. nr 1861-189. GAV.
- 31 Buisman, a.w., blz. 75 (tabel 11).
- 32 Th. J. Poelstra, Het Reedershuys, 1651-1977. In: Historisch Jaarboek Vlaardingen 1977 (Vlaardingen 1977), blz. 72.
- 33 Zo gaf Hoogendijk zijn kapitein opdracht de blokkade tijdens de Krimoorlog te doorbreken om in Rusland graan te kopen. Toen een van zijn schepen in het Voorns Kanaal was vastgevroren liet Arij een aantal boeren met hun paarden het schip door het ijs breken.
- 34 De 3 overgebleven kinderen, 2 dochters en 1 zoon kregen het leeuwendeel. Arij en zijn vrouw hadden in totaal 8 kinderen gekregen, waarvan er 5 stierven binnen het eerste levensjaar.
- 35 Exacte gegevens ontbreken, maar gekeken naar het aantal en de grootte van de schepen is dit een zeer voorzichtige schatting. Dit getal zou gemakkelijk honderd hoger kunnen liggen.
- 36 Monsterrollen. In: Archief Gemeentepolitie Vlaardingen, inv. nr 370-5. GAV.
- 37 M. den Admirant, Sociaal historische schets van Vlaardingen 1814-1914 (Zuid-Hollandse Studiën IV). blz. 215.
- 38 Monsterrollen, In: Archief Gemeentepolitie Vlaardingen, inv. nr 367-2. GAV.
- 39 Nota's en kwitanties van leveranties, gages assurantien en belasting 1858-1866. In: Handschriftenverzameling, inv. nr 3356. GAR.
- 40 Als noot 9.
- 41 Verslag der staat en werken van de Maatschappij tot Nut der Zeevaart te Rotterdam, gedurende het jaar 1851. Rotterdam, 1851.
- 42 Niet alleen ten aanzien van de produkten voor de visserij, ook het 'monopolie' over de zuidvruchten ging snel verloren.