

DE GESCHIEDENIS VAN DE ZEILVLOOT DER HOBOKENS ¹⁾

DOOR W. A. POORT

REEDS Hendrik Hesselaar, de Rotterdamse koopman met wie Anthony van Hoboken in relatie kwam, onderhield uitgebreide handelsrelaties met de Oost en Kaap de Goede Hoop. Voor de instandhouding van deze handel maakte hij gebruik van de mogelijkheid zijn goederen mee te geven aan de gezagvoerders van de Verenigde Oostindische Compagnie; het was n.l. reeds toen gebruikelijk, dat de gezagvoerder de hem toegemeten kajuit voor eigen rekening kon bevrachten en gebruiken voor vervoer van particuliere goederen; ook het varend personeel sloot soortgelijke transacties af met de scheepskist als troef. – Bovendien bezat Hendrik Hesselaar $\frac{1}{16}$ scheepspart in het door kapitein Jan Hendrik Wendelaar gevoerde 150 last metende fregat „Roosenhof”.

Daar Hendrik Hesselaar's gezondheid te wensen liet, en zijn enige zoon op 25-jarige leeftijd overleed, verleende hij den koopman Anthony van Hoboken per 24 Juni 1788 volmacht om zijn zaken te behartigen, en ongetwijfeld is het voor een groot deel hieraan te danken, dat de toen 31-jarige Anthony de kans kreeg zijn handelaarstalenten in ruime mate te ontplooien. Hij verlaat zijn oorspronkelijk boter-en-kaas-isolement, en breidt zijn handel uit over verschillende andere branches. En aanvankelijk vaart hij geheel in het kielzog van Hendrik Hesselaar, als we ook hem het recht zien kopen om zijn goederen met VOC-schepen te kunnen verzenden. Zodoende zien we in September 1788 hoe kapitein Carl Frederick Schack met de „Teylingen” een eerste zending van Anthony van Hoboken meeneemt naar de Oost. Reeds in November van hetzelfde jaar wordt aan kapitein Jacobus Swetman van het schip „Delft” een tweede zending meegegeven, met bestemming China! En na dien volgen de verschepingen van Van Hoboken met VOC-schepen elkaar regelmatig op.

In Mei 1789 vertrekt „De Zeebouwer”, kapitein Jan Mulder, van Rotterdam; de „Canton” vaart met Van Hobokens goederen uit voor zijn reis, waarvan hij niet zou terugkeren; en

in October 1790 steekt kapitein D. Varkevisser van wal met de „Candia”, terwijl in hetzelfde jaar de „Standvastigheid” en de „Hoornweg” naar de Oost koersen. – Het jaar daarop zien we de goederen van de Rotterdamse koopman aan boord van de „Dordwijk”, de „Teylingen”, de „Constantia” en de „Rosenburg”.

In October 1792 – een maand na binnenkomst van de „Straalen” onder kapitein Antony Christiaan van Fleischer uit Batavia – vertrekt kapitein Barend Sterk met de „IJsselmonde” van Rotterdam naar de Oost. En nadat we in Augustus 1793 kapitein Jacob Zoeteman met het pakket „De Lugtbol” nog zien vertrekken, loopt tenslotte ongeveer in Juni 1797 de „Leyden” binnen vanuit Batavia. – Uiteraard vormden de door kapiteins en stuurlii uit de Oost meegebrachte goederen voor Anthony van Hoboken een begerenswaardig handelsobject.

Hiermede was het einde gekomen aan het transport van goederen van Van Hoboken door VOC-schepen, want reeds 1 Maart 1796 waren de Heren Zeventien door de bestuurders van de Bataafse Republiek ontheven van het bestuur der VOC, en terzelfdertijd werd alle vervoer naar de Oost met Nederlandse schepen onmogelijk, omdat de Engelsen de zeeweg beheersten.

Intussen was Van Hoboken echter reeds begonnen met de verwezenlijking – zij het nog op bescheiden schaal! – van een stout plan: een eigen rederij voor het vervoer van zijn handelsgoederen.

Het eerste schip, waarin dit plan gestalte kreeg, was vermoedelijk de „Candidus”, kapitein Theodorus Azon Jacometti; immers, op 8 December 1795 verleent Van Hoboken aan zijn kapitein procuratie om het schip van de hand te doen. – Daarnaast vinden we in hetzelfde jaar vermeld de aankoop van het kofschip „Jouwert Witteveen” van Ihno Richter & Co. te Norden (3.4.1795), van de barkentijnhoeker „Waakzaamheid”, die herdoopt wordt in „Commercion” (November 1795) en van een niet met name aangeduide brik.

In Maart 1796 komen daar nog bij de koffen „Naarstigheid” en „Claessens Andriesse” (of Jonge Johannes Claessens Andriesse). De koffen werden reeds jaar en dag gebezigd voor de vaart op de Oostzee, en het is dan ook met het oog op een

plan om – veiligheidshalve onder Pruisische vlag – met eigen schepen graan te halen uit de „Kleine Oost”, dat Anthony van Hoboken tot aankoop van deze kustvaarders overgaat.

Daarnaast verwaarloost hij echter geenszins de vaart op Engeland, waarheen hij reeds lang zijn partijen boter en kaas placht te verschepen; speciaal voor dit doel koopt hij enkele bomschuiten aan, waaronder „De Hoop”, die hij in Januari 1796 van Volkert Plug koopt, de „Johanna Maria” (op naam gesteld van de Emdense firma Abegg), die in September 1800 te Rotterdam geveild wordt, en de „Neptunus”, voor welks verkoop per 4 Juni 1801 procuratie verleend wordt aan de Katwijkse schipper Cornelis Schaap, die er sinds 1798 mee gevaren had voor Van Hoboken.

Maar de vooruitstrevende Rotterdammer slaat steeds verder zijn vleugels uit; daarheen wees reeds de aankoop van de brigantijnhoeker „Commercion”, maar niet minder die van het – eveneens als „Deens” ingeschreven – brigantijnhoekerschip „Altona”, dat eind 1796 onder Th. Azon Jacometti naar de Middellandse Zee koers zet, om krenten te halen van Malta, maar op de terugreis begin Januari 1797 wordt opgebracht naar Marseille. Een soortgelijk lot is beschoren aan de „Dänmarks Wohlfart” onder kapitein J. H. Westphal – waarin Anthony van Hoboken $\frac{1}{8}$ scheepspart bezat –, welke begin 1797 te San Sebastian zout geladen had, maar op de thuisvaart werd onderschept en opgebracht naar Liverpool.

Ook de kof „Adriana Catharina” onder kapitein D. Sligting ontsnapt niet aan de aandacht van de kaperschepen en wordt in 1797 door een Franse kaper opgebracht. Maar ondanks deze tegenslagen blijft de vloot van Anthony van Hoboken zich aanvankelijk uitbreiden: in September 1797 vinden we het onder Pruisische vlag varende smakschip „De gaande Ploeg” onder Herm. Steur vermeld onder zijn schepen; het volgend jaar duikt de naam „Jonge Johanna” op van een niet nader aangeduid schip, dat op Perth en Dundee in Schotland vaart; in 1799 worden de galjoot „Die gute Hoffnung”, de brigantijn (brik) „Norden”, het smakschip „Sirene” en de „Vrede” in de vaart gebracht door Van Hoboken. Het volgend jaar komen hier bij de kof „Dorothea Margaretha” – wellicht het in dat jaar van schipper Carel Murck aangekochte 30 last metende en 6 jaren

oude kofschip –, die vaart op West-Franse havens, en de brik „Fortuna”, die in 1801 onder de welbekende Th. Azon Jacometti een reis maakt naar Archangel, maar op de terugreis zwaar beschadigd de haven van Molde moet binnenlopen. Bij thuiskomst wordt het schip geducht onder handen genomen, getuigd als fregat, en herdoopt in „Phoenix”.

In het jaar 1801 worden in de vloot opgenomen de „Mercurius”, die in 1802 Marseille en Santa Cruz de Tenerife aandoet, – de kustvaarder „Catharina & Anna” en de „Aurore” en „Jonge Frederik”, die evenals de „Commercium” onder J. Andriessen een begin maken met de vaart op Smyrna.

Ondanks de aankoop van een aantal grotere schepen voor de vaart op Oost-Indië – waarover straks meer – blijft de Rotterdamse koopman-reder voortbouwen aan zijn kleinmaterieel-vloot voor het handelsverkeer met de Oostzeelanden, Groot Britannië, West Frankrijk en het Iberisch schiereiland: voor botertransporten naar Londen wordt in 1802 de „Jonge Alida” onder schipper C. Pronk gebezigd, evenals de bom „Die Hoffnung”, waarop Maarte Schaap van 1803 tot en met 1807 voer en het in October 1802 te Sneek nieuw van de bijl gekochte 30 last metende boterkofje „De Hoop” onder Volkert Plug. De kof „Cimbriën”, groot 48 last, wordt in Friesland aangekocht, evenals de kof „Vrouw Zuster”, waarvan Anthony van Hoboken voor $\frac{4}{16}$ eigenaar wordt. En wellicht voer toen ook het 17 Februari 1804 aan de Noordwijker Claas van den Oever verkochte kofschip „Saturnus” voor de ondernemende reder. – In alle geval bereikte de vloot van Anthony van Hoboken in 1802 een hoogtepunt met 13 schepen, dat eerst twaalf jaren later werd overschreden.

Het is bij deze eerste spits in de groeicurve van de vloot, dat we een ogenblik willen stilstaan, om onze aandacht te bepalen bij een tweede, wellicht nog belangrijker feit in de ontwikkelingsgang van de rederij Van Hoboken: het maken van een begin met de vaart op Oost-Indië.

Zeer zeker is het niet Van Hoboken geweest, die het eerst zijn gedachten in deze richting heeft laten gaan, want in 1787 had reeds de advocaat van de VOC, mr S. C. Nederburgh in zijn „Konsideratiën” betoogd, dat één der middelen tot sanering

der Compagnie moest gezocht worden in het – onder zekere voorwaarden – overlaten van de vaart op Indië aan particulieren. En toen in 1799 het doodvonnis van de VOC getekend werd, zullen ongetwijfeld meerdere zakenlieden gezocht hebben naar nieuwe mogelijkheden om hun waren naar Oost-Indië verscheept te krijgen. Tot hen behoorde ook Anthony van Hoboken.

Dit neemt intussen niet weg, dat hij – daarbij wellicht zich het aandeel van Hesselaar in de „Roosenhof” herinnerend – reeds eerder met plannen voor een eigen Indiëvaart had rond gelopen. Daar wijst trouwens ook wel het commentaar op de aankoop van de barkentijnhoeker Waakzaamheid (Commercium) op: „bekwaam voor alle vaarwater except Oost Indië”. Maar desondanks is zijn eerste stap op weg naar verwezenlijking dezer plannen nog niet het uitzenden van een eigen schip, maar het verschepen van zijn goederen naar de Oost met een van Hamburg in 1797 onder J. Arends vertrekkend schip. In het voorjaar van 1798 keert kapitein Arends behouden weer. In de nazomer van hetzelfde jaar vaart hij andermaal uit; 7 Maart 1799 arriveert hij voor Kaap de Goede Hoop, en vier maanden later te Batavia. Ditmaal duurt de thuisreis echter langer, want eerst 19 Mei 1801 ontvangt Van Hoboken bericht van Arends’ goede aankomst te Hamburg. Enkelen der reders toonden zich echter ontevreden over het zelfstandig optreden van de kapitein en voelden er weinig voor hem met een derde reis naar de Oost te belasten, zulks in tegenstelling tot Anthony van Hoboken. Dit wordt de reden dat Anthony zich onafhankelijk gaat maken van medereders en het snelzeilend fragat „Johanna” geheel voor eigen rekening in de vaart gaat brengen. In het assurantieboek vinden we n.l. 25 Juni 1800 vermeld het casco van het Pruisisch schip „Johanna”, schipper H. Oltmann, varende op Batavia. Het schip was dus – veiligheidshalve! – onder neutrale, Pruisische vlag en van uit ’t neutrale Oost-Friese Emden in zee gebracht, doch door.... kapitein H. C. N. Maeck. Op 14 November 1801 vertrekt het fregat weer van Batavia met bestemming Emden. Kapitein Maeck was echter, blijkens een reisverslag, „bij continuatie bezopen”, en schoot danig in zijn taak tekort, door in het geheel geen boekhouding bij te houden. In Kaap de Goede Hoop werd hij ziek aan wal gebracht, waar hij kort daarop overleed, zodat het schip op 4 Maart 1802

onder de 1ste stuurman Ph. Berg de reis vervolgde. ²⁾ Op de Noordzee bereikte hem evenwel – dank zij 't sluiten van de Vrede van Amiens tussen Engeland en Frankrijk – een order-brief van Anthony van Hoboken om Goeree binnen te lopen. – Ondanks deze haken en ogen ging de Rotterdamse reder toch verder op de ingeslagen weg: want in 1802 koopt hij op een veiling in Dordt het fregat „Rendier”, dat hetzelfde jaar nog onder schipper Willem Smalt uitgeilt, om zo mogelijk zonder Kaap de Goede Hoop aan te doen koers te zetten naar Batavia, teneinde er koffie en suiker te laden. – Helaas, aan het „Rendier” was een zeer onfortuinlijk lot beschoren, daar het op de thuisreis werd opgebracht naar Cork en geconfiskeerd.

En naast het „Rendier” koopt Van Hoboken op 16 September 1802 ^{9/16} scheepsparten in het van 1788 daterende VOC-schip „Hoornweg”; in het volgend jaar laat hij er een 7 voet hoog tussendek met hutten in bouwen, zodat het geheel bekwaam werd voor de vaart op de Oost. – Maar wie er in 1803 ook uitvoer naar Oost-Indië, niet het 650 last metende fregat „Hoornweg”, maar wel het 230 last grote fregat „Java”, waarvan we Van Hoboken in 1803 (15.3) als enige reder-eigenaar vermeld vinden, en dat in April van hetzelfde jaar onder Cornelis Cornelisse van Kleef naar Batavia vertrekt.

Voor de nauwkeurige opmerker zal het duidelijk zijn, dat voor de uitzending van de beide laatstgenoemde schepen juist gebruik gemaakt werd van de korte vredesperiode tussen Frankrijk en Engeland van 1802–1803. Maar daarmee is dan ook tegelijk deze eerste periode van experimenteren op het traject naar Batavia ten einde. Precies vijf jaren had ze geduurd; maar de resultaten waren voor Anthony van Hoboken van dien aard, dat hij er niet aan dacht de beide laatstgenoemde schepen van de hand te doen. Want hij voorzag dat de oorlog niet eeuwig zou voortduren, en evenzeer, dat bij het sluiten van de vrede de vraag naar schepen ongekend groot zou zijn. En... dat de dagen van de VOC voor goed geteld waren.

Slechts is ons bekend, dat de „Java” tezamen met het fregat „Phoenix” (ex-Fortuna) voor de periode Juli-September 1805 verhuurd werd aan de Marine, om aan vordering te ontkomen, en tijdelijk naar Hellevoetsluis verhuisde.

Was derhalve de vaart naar verre gewesten voorlopig gestaakt, dat nam niet weg dat de vooruitstrevende Van Hoboken zijn vloot van kustvaarders zoveel mogelijk bleef hernieuwen en uitbouwen: in 1806 verkoopt hij de 42 last metende smak „Castor” aan Hudig, Blokhuyzen en Van der Eb. Verschillende namen van schepen verdwijnen uit de assurantieregisters, terwijl andere – b.v. de 120 last metende „Unternehmung” – hun intrede doen. Zeer belangrijk echter is de uitbreiding, die de vloot ondergaat in 1807 en volgende jaren, wanneer Van Hoboken zijn kapitein H. E. Hinrichs opdracht geeft – i.v.m. de aanwezigheid van diverse opgebrachte schepen in Bordeaux – aldaar zoveel mogelijk Dantziger en Stettiner koffen of andere driemastschepen te kopen. Weliswaar gaat de veiling niet door, maar desniettemin kwijt Haye Evert Hinrichs zich op loffelijke wijze van zijn opdracht: uit de hand weet hij een aantal schepen te kopen. Dat dit niet altijd even gemakkelijk ging, kan blijken uit de aankoop van de kof „Jonge Anthony”, ex-„De Crisis” in November 1807, waarbij aan een Vlaams koopman 2000 francs werden toegezegd, als hij „De Crisis” liet gaan voor Hinrichs. Daarnaast worden aangekocht in 1807 de koffen „Zeemeeuw” (120 ton), en „De drie Gezusters”, terwijl het flotille in het voorjaar van 1809 nog toegenomen is met de brigantijn „Expeditie” (40 last), de 6 jaar oude Hollandse kof „Jonge Maria” (70 last) en de niet nader aangeduide schepen „Waakzaamheid” en „Maria Johanna”. Zij vertrekken na ontvangst van Papenburger papieren, en Engelse en Franse licensies in Mei 1809 via Ierland en Engeland naar Holland.

Het volgend jaar zien we Anthony van Hoboken vermeld als reder voor $\frac{16}{32}$ van de 170 vat grote „Fredric”, terwijl hij kleinere scheepsparten bezat in de Groninger smak „Concordia” ($\frac{2}{12}$), de kof „Vigilantie” ($\frac{2}{8}$) en de brigantijn „Pollux” ($\frac{1}{8}$). Ook wordt de „Drei Geschwistern” genoemd, die een Oostzee-reis maakt (1809).

Voorts bezit Van Hoboken in 1811 $\frac{16}{32}$ scheepsparten in het kofschip „Koophandel” van 110 ton; helaas valt moeilijk met zekerheid meer na te gaan, of dit schip iets te maken heeft met het in 1802 genoemde schip van die naam, dat toen een reis naar Smyrna maakte. – Het jaar 1812 brengt ons op het spoor van de 300 vat metende „Minerva”, wier kapitein H. Cas-

pers reeds in 1809 was opgebracht, maar losgekocht; de naam van zijn schip in 1809 is ons niet bekend. – Ook de niet nader gespecificeerde „Jonge Jacobus” zien we op 1 Juni 1812 voor het eerst voor Anthony van Hoboken in zee steken, met bestemming Londen.

En tenslotte is het laatste schip, dat Van Hoboken vóór de bevrijding van het Franse juk aankoopt op een publieke veiling een 20 jaar oude, op het eiland Urdum gebouwde, galjas van 130 roggelast. Wij zijn genegen hierbij te denken aan dezelfde galjas, die we in het assurantieboek over 1815 vermeld vinden onder de naam „Jonge Willem”, die later op de Middellandse Zee-route en in het bijzonder op de vaart op Smyrna wordt ingezet.

Werpen we aan het einde van de Franse bezettingstijd nu nogmaals een blik terug, dan zien we hoe – voorzover ons bekend uit assurantielijsten e.d. – de vloot van de ondernemende Rotterdamse koopman-reder op dat tijdstip nog een omvang heeft van 12 schepen, waaronder 1 galjas en 1 fregat, doch die voor het overgrote deel nog steeds het karakter draagt van een typische kustvaardersvloot. En we hebben gezien, hoe de internationale politieke toestanden over dat tijdvak aan deze samenstelling debet zijn.

Het jaar 1814 betekent – waar de kluisters der Franse overheersing verbroken zijn – eindelijk de zozeer begeerde kans, om de reeds lang gedroomde toekomstplannen in vervulling te doen gaan. In alle opzichten luidt dit jaar ook voor Anthony van Hoboken een nieuw tijdperk in, dat we terwille van de overzichtelijkheid willen indelen in drie sectoren: de vaart langs Europa's kusten; de vaart op Zuid Amerika en West Indië; en de vaart op Oost Indië.

a. De vaart langs Europa's kusten na 1814. In het jaar 1814 omvatte Van Hobokens vloot een dozijn schepen voor de vaart rondom Europa, te weten de brigantijn „Expeditie”, de kof (ook wel 1½-mast galjoot genoemde) „Jonge Maria”, de koffen „Koophandel”, „Vrouw Maria”, „Jonge Anthony” en „Vigilantie”, de 120 last metende galjoot „Jonge Hendrika” en de niet nader gespecificeerde schepen „Zeemeeuw”, „Drie Ge-

zusters", „Jonge Jacobus", „Wilhelmina" en „Goede Hoop". – De vaart beweegt zich naar de Oostzee, Groot-Britannië, de Golf van Biscaye en Portugal.

Dat een zevental dezer schepen tevens voorkomt onder de post „timmerwerk aan eigen schepen" over genoemd jaar vindt zijn oorzaak in de aankoop op 13 October 1813 van de werf van Jan Maatje, gelegen buiten de Oostpoort, door Van Hoboken.

De eerstvolgende jaren is de aankoop en aanbouw van nieuwe schepen geheel gericht op de hervatte vaart op Oost Indië; desniettemin komt voor de vaart op de Middellandse Zeehavens en speciaal op Smyrna (1817 en later jaren) de galjas „Jonge Willem" in de vaart, die we het eerst vermeld vinden in de assurantielijsten van 1815.

Opmerkelijk is intussen, dat na 1815 de Oostzeevaart met eigen schepen op het tweede plan komt, terwijl daarentegen het hoofdaccent steeds meer verplaatst wordt naar de vaart op de Middellandse Zee, en vooral Smyrna en Zuid-Frankrijk. Zo vaart de kof „Jonge Maria" op Portugal en Spanje, waarbij dit schip – onder M. Schaap – tezamen met de „Koophandel", kapitein A. Schaap, op 21 September 1816 genomen en opgebracht wordt door een Moors fregat; 2 Januari 1817 wordt beide schepen echter weer toegestaan uit te zeilen. Dezelfde „Jonge Maria" is in 1819 met een lading Edammer kaas het eerste Hollandse schip, dat sedert 22 jaar te Triëst verschijnt. Ook na de verwisseling van kapitein blijft de „Jonge Maria" – nu onder K. van Duyvenboden – haar fortuin zoeken in de Zuidelijke wateren. Op de galjoot „Jonge Hendrika" maakt Maarte Schaap tussen 1819 en 1826 vijf reizen naar de Riviëra (om wijn), twee naar Alexandrië, en één naar Cephalonia (om krenten). De in 1817 van bark tot brik verbouwde „Jonge Elizabeth" maakt tussen 1817 en 1824 niet minder dan vier reizen naar Smyrna en in 1819 een reis naar Livorno, de Ionische Eilanden, Triëst en Venetië. En in 1820 vinden we voor het eerst vermeld de schoener „De drie Gebroeders", op reis naar Lissabon; ook hij maakt in 1824/6 reizen naar Smyrna.

Toch houdt dit alles niet in, dat de Rotterdamse koopman-reder de vaart op de kleine Oost maar geheel aan andere schepen over laat; want in 1815 wordt de „Neptunus" in de assurantie-

lijsten gesignaleerd voor een reis naar Libau en Roscoff, en drie jaren later maakt de niet eerder genoemde Oostzeevaarder „Henriëtte” de eerste van een reeks graanreizen naar Libau. Beide schepen waren klaarblijkelijk speciaal voor de Oostzeevaart aangekocht en bestemd!

Bezien we tenslotte, wat het lot geworden is van Van Hobokens „home-fleet”, dan komen we tot de conclusie dat zij geleidelijk is ingekrompen en uitgestorven, ja, prijsgegeven, omdat Van Hoboken alles over de boeg van de Indiëvaart ging gooien. De cijfers wijzen het onmiskenbaar uit: telde deze Europa-vloot in 1815 nog tien, misschien elf schepen³⁾, en in 1820 negen, mogelijk tien – ondanks de nieuwe aanwinsten! –, in 1825 zijn er hiervan nog slechts vier in de vaart. En van deze houden na de „Jonge Hendrika” (tot en met 1832) de beide brikschepen „Jonge Elizabeth” en „Jonge Maria” het ’t langste uit. De eerste wordt evenwel – symptoom van het omgooien van het roer! – in 1831 en 1833–1834 nog ingelegd op het traject Rotterdam–Batavia; de laatste blijft, eerst onder kapitein C. Teves, en van 1829 af onder kapitein Gerrit Jacobsz. Meeuw tot 1842 in de vaart. Met de veiling van dit schip te Rotterdam op 4 October 1842 is pas het sluitstuk geplaatst op de episode van de Europa-vaart door Van Hobokens schepen.

b. De vaart op Zuid Amerika en West Indië. Onder de schepen, die op de in „Rotterdams Welvaren” omgedoopte voormalige werf van Jan Maatje in 1814 door Van Hobokens scheepstimmerlieden onder handen genomen werden, bevond zich ook de brik „Ceres”. Ongetwijfeld diende het vertimmeren om het schip ten volle zeewaardig te maken voor het nieuwe traject, waarop dit in de vaart zou worden gebracht: Rotterdam–Zuid Amerika.⁴⁾ – En zo zien we in 1815 de „Ceres” uitgeilen onder kapitein C. H. Rooseboom met bestemming Rio de la Plata en Rio de Janeiro. Het volgende jaar komt het schip in de assurantielijsten voor met bestemming Curaçao onder dezelfde gezagvoerder, maar zijn tweede reis naar de Nederlandse Antillen – ditmaal onder de welbekende kapitein Jacometti – wordt het schip noodlottig: want blijkens een courantenbericht van 28 Maart 1818 zou het schip gestrand zijn op

27 December 1817 te Buenos Aires, terwijl men vreest dat het schip verloren is; kort nadien komt een verduidelijkend bericht, dat de plaatsnaam corrigeert: de „Ceres” is 29 December 1817 op een rif gelopen bij Bonaire.

Daarmee is tegelijk de wel zeer korte episode van de vaart op de West door Anthony van Hoboken tot een einde gekomen. Niettemin moet ons van het hart, dat het opmerkelijk is dat een man van zoveel doorzettingsvermogen en initiatief als Van Hoboken nimmer meer pogingen heeft gedaan de vaart op de West te hervatten. Waren de resultaten van de reizen van de „Ceres” zo bedroevend slecht geweest? Helaas moeten we het antwoord op deze vraag schuldig blijven, al geven de feiten ons wel te denken.

c. *De vaart op Oost Indië na 1814.* De slag van de bevrijdingsklok was nog niet koud, of Van Hoboken haalde de van 1788 daterende „Hoornweg” van stal, liet er aan zijn werf voor f 28.072.— aan vertimmeren, herdoopte het 650 last metende fregat in „Maas- en Rotterstroom” en zond het 19 October 1814 van de Rotterdamse wal weg naar Batavia onder kapitein F. Breemer. En daarmee was de vaart van Van Hobokens schepen naar Oost Indië niet alleen hervat, maar tegelijk in het beslissende stadium gekomen: de Rotterdamse koopman-reder had zich vastgebeten op de vaart rond de Kaap de Goede Hoop, en zijn schepen zouden van nu af aan in één ononderbroken reeks van meer dan zestig jaren de witte vlag met zijn initialen op het traject naar Batavia blijven hooghouden.

In December 1815 wordt het fregat „Ida Bisdom”, 500 ton groot, in Antwerpen aangekocht om het volgend jaar reeds als „Vrouw Maria”, onder kapitein C. H. Nieuwkerk de eerste van een tweetal reizen naar de Oost te beginnen. In datzelfde jaar 1816 brengt kapitein Jan Lourens de te Rotterdam gebouwde 154 last metende brik „Dijkzicht” naar Batavia.

Vervolgens maken we kennis met een schip, genaamd „Java”, dat in 1817 uit Batavia binnenloopt met een lading koffie, suiker, rijst, sago en tamarinde, en dat het volgend jaar reeds weer vertrekt voor een nieuwe reis; nochtans is het niet zeker, dat dit schip ook eigendom van Van Hoboken was: in de assurantielijsten komt het schip niet voor.

In 1817 komen we op het spoor van het 510 ton metend fregat „Jonge Anthony”, waarvan – evenals met de „Vrouw Maria” ex-„Ida Bisdom” het geval was – tot 1823 De Cock te Gent voor $\frac{8}{16}$ medereder was. Kapitein Theod. Azon Jacometti maakt er verschillende reizen mee naar de Oost. In 1818 koopt Anthony van Hoboken het zojuist te Altona gebouwde fregat „Jonge Adriana”, groot 400 ton, dat tot het bittere einde dienst gedaan heeft op de Indiërout. Ook het van hetzelfde jaar daterende snelzeilend 100-last schip „Jonge Jacobus”, dat een eerste reis maakte met kolen en hout van Christansand naar Malaga wordt naar de Oost gezonden.

Twee jaren later – in 1820 – wordt de vloot uitgebreid met het fregat „Flora”, dat – in Antwerpen aangekocht door M. Azon Jacometti voor Van Hoboken –, onder de naam „Rotterdams Welvaren” door kapitein K. P. Schinkel naar Rotterdam gebracht wordt om op de werf „Rotterdams Welvaren” verbouwd te worden. Het volgend jaar vertrekt het schip onder de naam „Elizabeth” voor zijn eerste reis naar Batavia. Merkwaardig is evenwel, dat we na 1824 aanvankelijk deze naam niet meer tegenkomen, maar wel de aanvankelijke naam „Rotterdams Welvaren”. Het ligt voor de hand hierbij te denken aan hetzelfde fregat!

In 1821 komen we – na een afwezigheid van vijf jaren – de naam „Drie Gezusters” weer tegen, nu echter op de spiegel van een 185 last metend fregat, dat in December van genoemd jaar voor het eerst vermeld wordt als vertrekkend naar Batavia onder kapitein Martinus Azon Jacometti. En in hetzelfde jaar zien we de vlag van Van Hoboken waaien van de fokkemast van het tweedeks gekoperd fregat „Mary en Hillegonda”, een schip van 204 last.

Na deze nieuwe aanwinst ontstaat even een adempauze in de vlootuitbreiding, en dus een kleine vlootvermindering door het uit de vaart nemen van oudere schepen: het aantal schepen loopt in deze vier jaren terug van 15 in 1821 tot 12 in 1824. De stilstand, ja achteruitgang is ongetwijfeld te danken aan de door dr M. G. de Boer opgesomde oorzaken: uitgaande lading was schaars, en de Engelsen, die door hun uitvoer van katoen daarover wel beschikten, concurreerden scherp en kochten de Indische producten voor de neus der Hollanders weg! ⁵⁾

Op 29 Maart 1824 vindt – op instigatie van Koning Willem I – de oprichting plaats van de Nederlandse Handel Maatschappij, die aan elk nieuw schip twee voordelige bevrachtingen garandeerde. Dit, gevoegd bij het invoeren van een premiestelsel ter bevordering van de bouw van voor de grote vaart geëigende schepen⁶⁾, bracht nieuw leven in de vaart op Oost Indië en op de Hollandse werven. In alle opzichten vormden deze maatregelen een stimulans voor de reders, ook voor Van Hoboken, die – na in 1825–1826 de ca. 300 last metende „Vijf Gezusters” aan zijn vloot te hebben toegevoegd, die door de N.H.M. bevracht werd – een nieuwe belangrijke stap doet, door zijn werf „Rotterdams Welvaren” niet langer uitsluitend te bezigen voor onderhouds- en herstelwerkzaamheden aan bestaande schepen, maar ook een begin te maken met nieuwbouw. Op 4 Mei 1825 op „Rotterdams Welvaren” de kiellegging plaats van het eerste schip, het fregat „Neerlands Koning”, en in Februari van het volgend jaar liep deze eersteling van stapel. Nauwelijks drie maanden na de eerste kiellegging volgde die van de brik „Willem”, welke met zijn 130 last nog niet de helft van het eerstgenoemde schip mat. Negen maanden na de stapelloop van de „Willem” gleed als derde het 800 ton metende fregat „Anthony” van „Rotterdams Welvaren” het water in (7 Juli 1827), en daarna volgen in de jaren 1828 tot en met 1837 niet minder dan zeven fregatschepen en de bark „Catharina”, d.w.z. dat bijna elk jaar een nieuw schip de helling van „Rotterdams Welvaren” verliet! Maar daarnaast werden in de periode van 1827 tot en met 1837 zes fregatten aangekocht, benevens de bark „Bantam”, terwijl op de werf „Naarstigheid” van De Jong Kortlandt en Anthony (te Rotterdam) voor Van Hoboken de 183 ton metende brik „Johanna” werd gebouwd (1827). Dientengevolge bestond de vloot in 1837 uit twintig schepen, allen op één na Oostinjevaarders!

Na 1837 wordt de nieuwbouw op de werf „Rotterdams Welvaren” in een aanmerkelijk trager tempo voortgezet: eerst in 1840 staat er weer een fregat op stapel, de 515 last grote „Gertrude”; daarna twee tegelijk in 1844, n.l. de fregatten „Twee Anthony’s” en „Cortgene”, en dan duurt het tot 1853 aler opnieuw een nieuw schip, de bark „Bezoeki”, de helling verlaat. Nog hetzelfde jaar begint P. H. Kortlandt met de bouw

van de opzienbarende 4-mast schoener „Argo” op de werf van Van Hoboken, om na de stapelloop ervan te beginnen aan het clipperfregat „Jason”. En tenslotte wordt er in de jaren 1857 en 1858 gewerkt aan de voltooiing van het laatste schip, dat op „Rotterdams Welvaren” gebouwd werd, het clipperfregat „Medea”.

Ook werden in deze zelfde periode na 1837 op andere werven weer schepen voor Van Hoboken gebouwd, met name te Maassluis (twee) en te Rotterdam (drie), terwijl de laatste aanwinst voor de vloot van de Van Hobokens gevormd werd door aankoop op 28 Augustus 1861 van de bark „Johanna Geertruida” van Murk Lels, die herdoopt werd in „Aeolus”.

Het hoogtepunt in de ontwikkeling van de Indië-vloot van de Van Hobokens valt in het jaar 1841, wanneer ze een omvang heeft gekregen van 22 schepen. Nadien valt, ondanks de voortschrijdende aankopen en nieuwbouw, een regelmatige teruggang waar te nemen welke alleen gedurende de jaren 1853 en 1854 nog eenmaal wordt onderbroken door een nauwelijks opvallende opgaande lijn. Toch is deze onderbreking in de neergaande lijn belangrijk, want zij duidt het initiatief aan van de Van Hobokens om met hun tijd mee te gaan, het roer om te gooien en zich te werpen op de clipperbouw. Dáartoe hadden zij zich gewend tot de scheepsbouwer P. H. Kortlandt, die reeds in de jaren 1848 tot 1852 de nodige ervaring had opgedaan bij de bouw van een schoenerbrik en twee kleine driemastschoeners, en tot zijn vermoedelijke plaatsvervanger C. F. H. Lehmann.

Voor de teruggang van de vloot van de Van Hobokens zijn verschillende oorzaken aan te wijzen: allereerst voerde de Ned. Handel Maatschappij een steeds verdergaande verlaging in haar vrachttarieven in, totdat in 1868 – zeven jaren nadat het kap-laken reeds was afgeschaft – een bevrachting bij inschrijving werd ingevoerd; voorts hadden de scheepvaartwetten van 8 Augustus 1850 reeds de mogelijkheid geopend tot buitenlandse concurrentie op het traject op de Oost; en tenslotte was de bloeiperiode van goldrush (Californië en Australië) en Krim-oorlog (1854–1856) gevolgd door een ernstige terugslag op het economische leven, waaraan ook de scheepvaart niet ontkwam: werven komen stil te liggen en schepen worden opgelegd; en

voorzover dat niet het geval was trachtte men o.m. door het aanbrengen van een gemakkelijker en met minder mensen te behandelen barkstuig de exploitatierekening te drukken. Zo werden in de jaren 1842–1863 niet minder dan zes fregatten van Van Hoboken omgebouwd tot barken ⁷⁾.

Daarnaast mogen we echter niet blind blijven voor het feit, dat de verschillende scheepsrampen en scheepsafkeuringen uit de jaren 1854 tot en met 1861 voor de vloot van de Van Hobokens een niet geringe aderlating hebben betekend: ondanks nieuwbouw vermindert ze in die jaren met $\frac{1}{3}$ van haar omvang in 1854. Mede hierdoor is het in hun vloot na 1860 met het overwicht van het verouderde scheepstype, dat bij gebrek aan NHM-premies op snelheid zich zelf overleefd had, practisch gedaan: temidden van 5 barken en 1 fregat vormen de vijf clippers nog slechts de levensvatbare kern van de vloot.

Maar ook deze aangepaste kern legt het af, wanneer de vaste stroom van gouvernementsproducten geleidelijk ophoudt, doordat het Gouvernement zich met ingang van 1862 uit verschillende cultures gaat terugtrekken, met als klap op de vuurpijl het zich losmaken uit de suikercultuur in 1870. Terecht schrijft mr A. Blussé van Oud-Alblas ⁸⁾: „Deze klap was wel héél erg raak. Hij trof onze gehele Indische zeilvaart en dus óók de clippers op een zeer gevoelige plaats.” Voor de firma A. van Hoboken & Co werd het de nekslag voor haar rederijbedrijf: in 1877 is het voor goed met haar gedaan, en is het laatste schip, de „Medea”, uit de vaart genomen en verkocht aan Aug. Köpcke te Rotterdam.

Lijst van schepen van A. van Hoboken, welke in de Franse tijd werden opgebracht

De oorlog tussen Frankrijk en Engeland leidde uiteraard tot verscherpte controlemaatregelen ter zee. Ook de schepen van Van Hoboken ontkwamen hier niet aan. – Tegen deze achtergrond mogen we het jaar 1797 voor de Rotterdamse koopman-reder met recht een zwart jaar noemen: niet minder dan drie zijner schepen worden een willige prooi voor de kaperschepen. In Januari 1797 zien we de brigantijn-hoeker „Altona” met zijn lading krenten van Malta opbrengen naar Marseille; de kof

„Adriana Catharina” wordt eveneens genomen door een Fransman, en de voor $\frac{1}{8}$ aan Van Hoboken toebehorende „Dänmarks Wohlfart” onder kapitein J. H. Westphal, die begin 1797 te San Sebastian zout geladen had, wordt door een Engelse kaper naar Liverpool gebracht. Deze drie schepen worden daarna niet meer vermeld.

Wij maakten reeds melding van de reis van het fregat „Rendier”, die een ontijdig einde nam in Cork (1803) en van kapitein H. Caspers, die in 1809 met zijn schip wordt prijsgemaakt, maar losgekocht. Het blijft dus mogelijk, dat dit de ook in 1812 vermelde „Minerva” was. Eveneens in 1809 vernemen we, dat de kof „Vrouw Maria” door een Deense kaper wordt opgebracht, maar vrijgelaten, evenals de kof „Jonge Anthony”, terwijl kapitein Corn. Kleeff met de „Juno” (mogelijk een verschrijving voor „Java”, waarop hij zowel in 1803 als in 1812 genoemd wordt als kapitein, terwijl de naam „Juno” nergens elders wordt) vermeld datzelfde jaar naar Hellevoetsluis wordt opgebracht.

De kof „Jonge Anthony” kunnen we met recht het „pech-schip” van de kustvaarders van Van Hoboken noemen, want in 1810 wordt zij onder kapitein Siebolds de Vries opnieuw door een kaper genomen, en in Februari 1813 vinden we het opnieuw vermeld als opgebracht geweest maar weer vrijgelaten. – En tenslotte wordt ons door het bericht, dat de koffen „Jonge Maria” (kapitein Maarte Schaap) en „Koophandel” (kapitein Ary Schaap), na genomen en opgebracht te zijn door een Moors fregat, dank zij de activiteit van de Hollandse consul te Tanger op 2 Januari 1817 weer van Larade konden uitgeilen, duidelijk getoond, dat ook in vreedstijd het kapergevaar allesbehalve denkbeeldig was.

Schepen van A. van Hoboken (& Co), wier loopbaan door strandingen e.d. een einde heeft genomen

Uit de Franse tijd zijn ons nauwelijks enkele gevallen bekend, waarin schepen van de Rotterdamse koopman-reder tengevolge van strandingen hun bestaan beëindigden. Dit neemt niet weg, dat het toch gebeurd is. Van de enkele gevallen, waarover ons iets bekend is, noemden we reeds het in zwaar beschadigde

toestand van Archangel in Molde binnenkomen van de brik „Fortuna” onder Th. Azon Jacometti, ofschoon dit schip naderhand zijn reis kon voortzetten (23.1.1802 vermeld in Cour. Ber.). Een ernstig verlies betekende de tijding op het eind van 1812, dat op 26 (of 29) November het fregat „Java”, op weg naar Londen onder kapitein C. Kleeff, in dichte mist wrak geslagen was bij Harwich op het Ship Wash Sand, waarbij weliswaar de bemanning gered werd, doch schip en lading geheel verloren gingen. Het jaar daarop – op thuisreis uit Londen, – strandt eveneens in het najaar de kof „Jonge Anthony” op de Doggersbank; bemanning en Van Hobokens neef Weeraat worden gered. Te ontraadselen blijft de vraag, of de „Jonge Anthony” die het volgend jaar in de vaart is – n.b. onder dezelfde schipper Geelt Klein! – een nieuw schip is van dezelfde naam, of het alsnog vlotgekomen kofschip.

De eerste scheepsramp, die na het elders gemelde vergaan van de brik „Ceres” bij Bonaire op eind December 1817 de vloot van Van Hoboken treft, is de stranding van de kof „Koophandel”. Het schip was onderweg onder kapitein A. Schaap met een lading hennepolie, koper, ravenduck en zeildoek van Petersburg naar een Noordzeehaven, toen het te dicht onder de Terschellingse wal raakte en strandde. Weliswaar kon de lading worden geborgen, maar het schip moest worden afgeschreven: wij vinden het niet meer terug in de assurantielijsten.

De ca. 300 last metende „Vijf Gezusters”, die in 1825–1826 reeds met een vracht van de N.H.M. een reis naar de Oost gemaakt had, geraakte in Januari 1828, toen het onder kapitein J. J. Bonn met troepen naar Batavia uitzeilde, op het strand van Hellevoetsluis en barstte. Van 1828 tot 1854 beleeft Van Hobokens vloot echter een ramploze periode, die alleen onderbroken wordt door het bericht, dat het fregat „Jonge Adriana” onder kapitein C. F. Hempel, na reeds vertrokken te zijn voor de terugreis Batavia-Rotterdam, op 4 Augustus 1842 in lekke toestand naar Batavia terugkeerde. De schade was van dien aard, dat het schip werd afgekeurd.

Maar met het jaar 1854 zijn we beland in een tijdperk van acht jaren van rampspoed, dat aan niet minder dan zeven schepen het leven gaat kosten. De eerste daarvan is het fregat „Hendrika”, dat na 20 dienstjaren op 4 December 1854 strandt

op de Banjaard en met man en muis vergaat. D.w.z. dat geen van de 42 passagiers en de 40 man equipage, kapitein P. Admiraal inbegrepen, de ramp overleefde. – Het volgend jaar strandt op 18 October het juist 25 jaar oude fregat „Menado” onder kapitein David Dunlop Jr in Straat Malakka; het volk wordt gered en wrak en lading worden publiek verkocht. – De derde in deze reeks scheepsrampen wordt gevormd door het nog geen twintig jaar oude fregat „Sara Lydia”, dat op 20 Juli 1856 lekgeslagen door kapitein B. van der Tak de Algoabaai wordt binnengebracht. Op 9 November van hetzelfde jaar wordt het schip verkocht voor £ 705, de inventaris, enz. voor £ 1700, het beschadigde deel der lading voor £ 14000, terwijl het resterende gedeelte wordt overgescheept met de „Star of Peace”.

Een soortgelijk lot als de „Jonge Adriana” getroffen had, maakt ook een einde aan de drieëntwintig-jarige carrière van het fregat „India”: op 9 Januari 1857 keert het schip onder kapitein K. W. J. Gerbens met schade uit zee terug naar Batavia, wordt afgekeurd en verkocht. Ook de „Amboina” gaat deze weg: nadat de bark onder kapitein W. H. Rusman in 1859 met averij te Batavia is aangekomen, wordt het schip aldaar afgekeurd; bij de veiling op 10 Maart 1859 wordt voor het negentien jaren oude schip f 14.000,— bedongen. Op 13 Maart van hetzelfde jaar verongelukt het even oude fregat „Europa” onder kapitein J. G. Tromp bij de Kaap Verdische Eilanden, maar de equipage weet het er levend af te brengen.

Hekkesluiter in deze reeks van ontijdig beëindigde scheeps-carrières en scheepsrampen is tenslotte de tot bark verbouwde „Twee Anthony's”, die in 1861 onder kapitein C. van Rijn van Alkemade door stranding in de Straat Sunda verloren gaat.

Zoals we reeds meldden is ook deze reeks van noodlottige scheepsbelevenissen één der factoren geweest, die leidden tot de inkrimping van de vloot der Van Hobokens.

Verantwoording. Behalve van het Gedenkboek A. van Hoboken & Co 1774–1924, door A. Hoyneck van Papendrecht (Rotterdam, 1924), werd voor de samenstelling van voorgaand artikel met bijlagen gebruik gemaakt van een collectie, door mej. dr A. Th. C. Kersbergen uit het Gemeentearchief te Rotterdam bijeengebrachte gegevens, welke ons door wijlen prof. dr

Z. W. Sneller te Amsterdam ter beschikking werd gesteld, alsmede van een door de heer J. van Sluijs samengesteld register van schepen, dat zich in het Nederlands Historisch Scheepvaart Museum te Amsterdam bevindt. Daarnaast memoreren we de medewerking van den heer E. W. Petrejus, verbonden aan het Maritiem Museum „Prins Hendrik” te Rotterdam.

Specificeren we het voorgaande enigszins, dan blijkt dat de scheepsgegevens over de periode 1790–1814 voornamelijk ontleend werden aan het Notarieel Archief Rotterdam, terwijl verreweg de meeste gegevens over scheepsbewegingen in de periode 1799–1825 aangetroffen werden in het Assurantieboek van de Maatschappij van assurantie ECa der Stad Rotterdam. Daarnaast werden vele gegevens over scheepsreizen uit de jaren 1814–1825, alsmede verreweg de meeste vermeldingen aangaande schepen en scheepsbewegingen uit de jaren 1825–1877 geput uit het N.H.S.M.-register. Dit register werd met betrekking tot de door ons bestreken periode opgebouwd uit gegevens, die voornamelijk afkomstig zijn uit de registers van het Bureau Veritas, uit journalen in de bibliotheek van het N.H.S.M., uit almanakken, couranten en tijdschriften uit de desbetreffende tijd, en uit boeken, waarin de bron werd vermeld. – En tenslotte konden wij op de valreep nog een dankbaar gebruik maken van 't „Dagboek mijner reizen etc. sedert den Jare 1795 tot 1841” van Maarte Schaap.

Aanleiding tot het schrijven van voorgaand artikel werd een studie met betrekking tot het leven van mijn overgrootvader, kapitein H. Poort, die gedurende de jaren 1841–1863 onafgebroken als gezagvoerder voer voor de Van Hobokens.

1) De uitvoerige, door de schrijver vervaardigde lijst van schepen van A. van Hoboken (& Co.) met vermelding van bijzonderheden, is voor belangstellenden op het Gemeente-archief te raadplegen.

2) Bovendien werd de bemanning versterkt met de voormalige gezagvoerder van een Deens schip, Hans Lourens Smit, en diens stuurman.

3) Als we aannemen, dat de Dorothea (1816) dezelfde is als de Dorothea Margaretha (1800).

4) Reeds in 1801 had Van Hoboken handel gedreven met de West.

5) In „De luchtweg Amsterdam-Batavia”, p. 36. Amsterdam, 1937.

6) Bij K.B. van 5 October 1823.

7) N.l. de fregatten Maria, Batavia, Jacobus, Amboina, Twee Anthony's en Cortgene.

8) De Geschiedenis van het Clipperschip, p. 154. Amsterdam, 1949.



27. Theeservies, waarop schepen zijn afgebeeld van de „Koopvaardy Vloot van de Wel Ed Heeren A van Hoboken en Zonen” (in het Historisch Museum te Rotterdam)





29. Mr Rudolf Mees. Naar een schilderij van Karel van Veen