

# DE SCHEEPSWERVEN 'ST. JORIS' EN 'DE NAARSTIGHEID' VAN DE JONG, KORTLANDT EN ANTHONIJ, 1817-1911

DOOR DRS. H.J.A. DESSENS

## *Inleiding*

In 1911 ontving het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' uit handen van de heer H. Kortlandt te Rotterdam eenentwintig halfmodellen en twee portefeuilles met scheepstekeningen van zeilschepen. Daarnaast kreeg het museum in 1923 van de heer H.C.A. Kortlandt te Maastricht twee tableaus en een set drukwerk met gedrukte lijsten van schepen die op de scheepswerf De Jong, Kortlandt en Anthonij waren gebouwd. Dit alles was afkomstig van de scheepswerf van de Gebr. Kortlandt, gelegen aan de Zalmhaven te Rotterdam.

Pas vele jaren later werd de collectie geïnventariseerd en beschreven. Het is merkwaardig dat aan deze oude Rotterdamse scheepswerf en de 'collectie Kortlandt' nooit veel aandacht geschonken werd. Want deze scheepswerf was in de negentiende eeuw niet alleen de belangrijkste, maar ook de laatste Rotterdamse werf waar houten zeilschepen voor de grote vaart werden gebouwd. Het doel van deze bijdrage is dan ook om aan deze Rotterdamse scheepswerf meer bekendheid te geven. De vragen waarop getracht wordt een antwoord te geven zijn: in welke periode was deze werf actief, wat voor schepen werden er gebouwd, en wie waren de eigenaren van de werf.

Een bedrijfsarchief van deze werf is niet bewaard gebleven. De belangrijkste bronnen die voor deze bijdrage werden gebruikt zijn: de 'collectie Kortlandt' van het Maritiem Museum, en het Nieuw Notarieel Archief, aanwezig in het Gemeentearchief van Rotterdam.

## *De collectie*

Zoals gezegd bestaat de collectie Kortlandt voornamelijk uit halfmodellen en scheepstekeningen. Beter dan welke museale voorwerpen ook, geven de scheepstekeningen en de halfmodellen een waarheidsgetrouw beeld van de produktie van een scheepswerf, en

tonen zij ons de ideeën die scheepsbouwmeesters en reders hadden over de rompvorm van een te bouwen schip. Ze geven namelijk de schepen weer zoals ze werkelijk werden gebouwd.

De collectie van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' is rijk voor wat betreft de Nederlandse negentiende-eeuwse grote zeilvaart, die tussen 1824 en 1870 zijn bloeitijd had. De museumdepots herbergen uit deze periode ongeveer tachtig scheepsmodellen, twintig overige modellen, meer dan honderd halfmodellen, ongeveer tweehonderd afbeeldingen en honderden scheepstekeningen. De scheepstekeningen en halfmodellen van diverse beroemde negentiende-eeuwse scheepswerven kwamen in het museum terecht. Bijvoorbeeld die van de werf C. Gips en zonen, Schouten (beide in Dordrecht), F. Smit (Kinderdijk), Van Duijvendijk (Lekkerkerk), Meursing, en de werf 'De Boot' van F. Groen (beide in Amsterdam). Van de Rotterdamse negentiende-eeuwse scheepswerven waar houten zeilschepen voor de koopvaardij werden gebouwd was het bedrijf van de Gebr. Kortlandt de enige werf waarvan tekeningen en halfmodellen bewaard bleven.

Naast de tekeningen en halfmodellen, die rechtstreeks van de werf afkomstig waren, verwierf het museum op andere wijze vier scheepsmodellen en vijf aquarellen van zeilschepen die op de werf van Kortlandt waren gebouwd.

### *Lijst van gebouwde schepen*

Wat voor schepen werden er op deze Rotterdamse werf gebouwd? De reeds eerder genoemde lijsten van schepen die op de werf werden gebouwd, gaven hierover informatie. De lijsten kregen de titels 'Aanteekening van nieuw gebouwde schepen door de scheepsbouwmeesters De Jong, Kortelandt en Anthonij op hunne werven St. Joris, 1, 2, 3, en 4', 'Aanteekening van nieuwgebouwde schepen door de scheepsbouwmeesters De Jong, Kortelandt en Anthonij op hunne werven St. Joris, 1, 2 en 3' en 'Aanteekening van nieuwgebouwde binnen schepen door de scheepsbouwmeesters De Jong, Kortelandt en Anthonij op hunne werven St. Joris 1, 2, 3 en 4'.

De eerste lijst vermeldde zevenenveertig schepen, gebouwd tussen 1825 en 1872, de tweede dertig schepen, gebouwd in de periode 1819-1837. De derde lijst noemde de binnenschepen apart, die overigens ook op de eerste lijst voorkwamen. Een samenvoeging van de drie lijsten leverde een totaal op van vijf binnenvaartschepen, drie oorlogsschepen (rivierkanonneerboten) en eenenvijftig koopvaardischepen, alle zeilschepen.



### *Halfmodellen en scheepstekeningen*

Alle eenentwintig halfmodellen stelden zeegaande zeilschepen voor. In deze collectie waren dus geen halfmodellen van binnenvaartschepen aanwezig. Zes van deze halfmodellen waren van kotters (snelle eenmastschepen), en vijftien van twee- en driemast-koopvaardischepen, zoals brikken, schoeners, barken en fregatten.

De twee portefeuilles bevatten zevenentachtig scheepstekeningen alle van houten schepen. In bijna alle gevallen betrof het koopvaardischepen, maar er waren ook een paar tekeningen van jachten bij. Soms hadden meerdere tekeningen betrekking op één schip. Het was niet mogelijk om het exacte aantal getekende en werkelijk gebouwde schepen te bepalen. Veel tekeningen waren niet benoemd zodat het niet duidelijk was welk schip zij voorstelden. Toch kon dit aantal naar alle waarschijnlijkheid worden geschat op omstreeks vijfenzeventig schepen.

De meeste tekeningen, namelijk tweeënvijftig stuks, waren van fregatten en barken, de grootste koopvaardischepen in de negentiende eeuw. Dertig tekeningen waren van schoeners, schoenerbrikken en brikken (meestal tweemastschepen, soms driemasters), drie van jachten en twee van buitenlandsche schepen die niet op deze werf werden gebouwd.

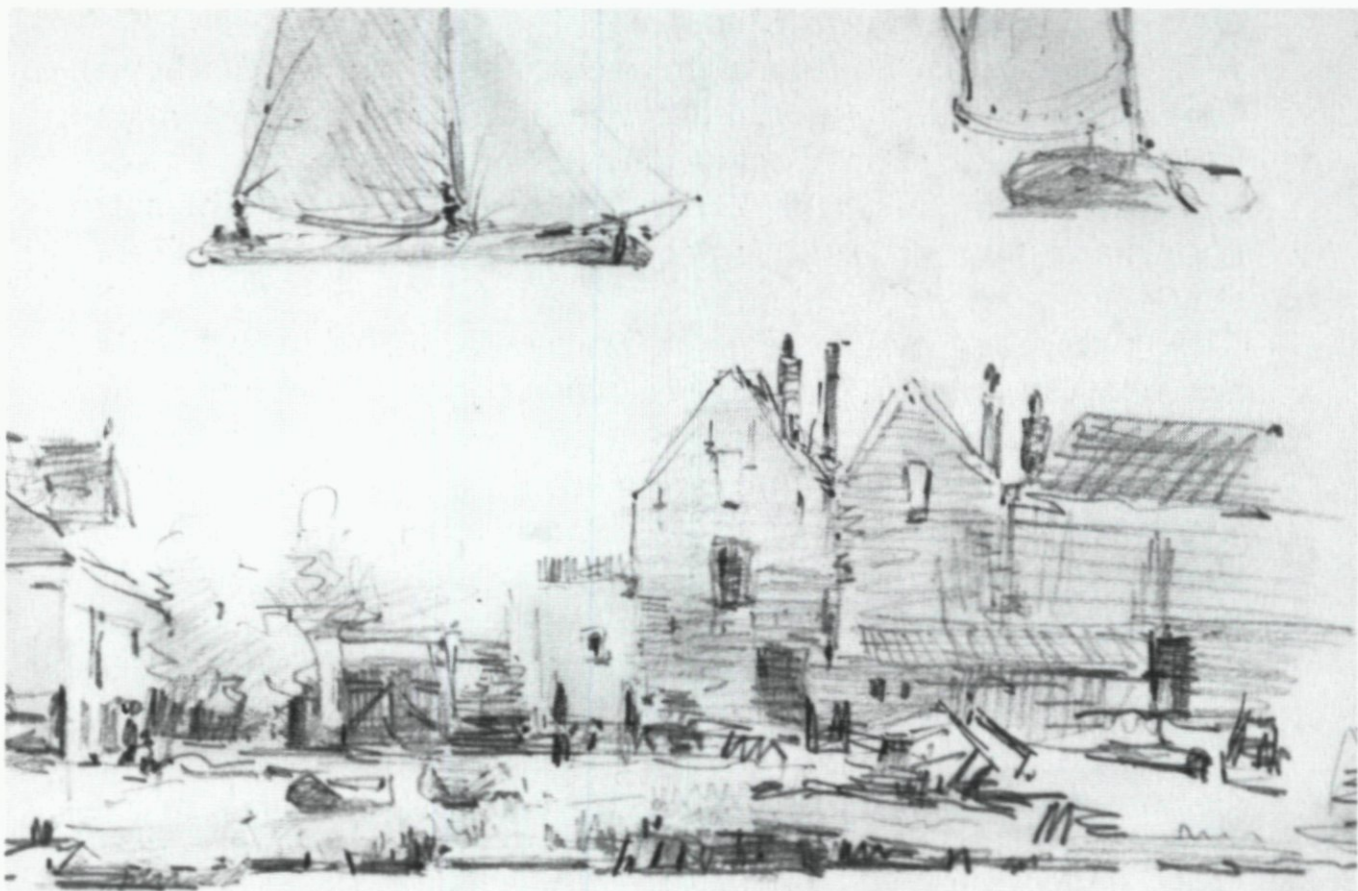
De vier scheepsmodellen (die het museum dus niet rechtstreeks van de werf ontving) stelden respectievelijk een schoener, twee schoenerbrikken en een fregat voor.

We kunnen daarom concluderen dat deze werf hoofdzakelijk koopvaardischepen bouwde, en slechts enkele binnenschepen en oorlogschepen. Binnenschepen bouwde de werf alleen in de beginjaren. Het eerste binnenschip dat genoemd werd was het sprietschip genaamd 'Nicolaas Cornelis', van 36 last. Het laatste werd genoemd in 1825. Dit was de damschuit 'Anna', een schip van 28 last.

### *De werf 'St. Joris'*

De werf 'Gebr. Kortlandt', zoals het bedrijf in 1911 heette, lag aan de zuidzijde van de Zalmhaven. Langs deze haven lagen in de achttiende en een groot deel van de negentiende eeuw de meeste Rotterdamse particuliere scheepstimmerwerven. Aan de andere kant van de stad lag in die tijd aan de Oostzeedijk nog de werf 'Rotterdams Welvaren', die in 1813 eigendom werd van de Rotterdamse koopman en reder Anthony van Hoboken.





69. De werf van Kortland (St. Joris) aan de Zalmhaven; tekening van J. van Mastenbroek. 70. Gezicht op de Zalmhaven, omstreeks 1900, vanuit het oosten.



De terreinen langs de Zalmhaven werden vanaf 1703 in gebruik genomen als scheepswerven. Voordien lagen de Rotterdamse werven op het eiland tussen de Scheepsmakershaven en de Wijnhaven, en langs de Boompjes. Dit gebied, 'Waterstad' genaamd, werd na 1613 in gebruik genomen, na het uitdiepen van de Leuve en het graven van de Wijnhaven en de Scheepsmakershaven. De werven in 'Waterstad' moesten wijken voor nieuwe woonhuizen en pakhuizen, waarvoor de stad binnen de vesten niet genoeg ruimte had. Het stadsbestuur besloot in 1694 om de werven te doen verplaatsen naar terreinen buiten de vesten, rond het zogenaamde 'Zalmgat', een kom die een verbinding had met de Maas. De kom werd uitgediept en er werd een verbinding gemaakt met de Leuehaven. De verbinding met de Maas werd gedempt. Aldus ontstond de latere Zalmhaven<sup>1</sup>).

Van Kampen, gaf in zijn studie ook een schetskaartje van de Zalmhaven, met een opsomming van de scheepswerven aldaar aan het einde van de achttiende eeuw<sup>2</sup>). Aan de noordzijde lagen vijf werven en een mastmakerij. Vanaf 1721 werkten hier o.a. de bekende Rotterdamse scheepsbouwersfamilie Van Swijndregt (werf 'Het Land van Belofte'). Aan de zuidzijde lagen zeven percelen. Hier lagen twee werven van de familie Van Swijndregt, die aanvankelijk gehuurd, en later gekocht werden door de familie Glavimans (werf 'De Naarstigheid'), verder de werven 'De Ruyter' van Kerckhoff en twee werven van de scheepsbouwersfamilie Van Brakel, genaamd 'St. Joris', die daar de gehele achttiende eeuw, tot 1817, schepen bouwde. De laatste eigenaar van de werf 'St. Joris' uit deze familie was Gerrit van Brakel, die in 1817 overleed.

Op 24 september 1817 gaf zijn weduwe, Carolina Johanna van der Linden, via haar gemachtigde zwager Jan van Brakel uit Breda, te kennen de werf 'St. Joris' te willen veilen<sup>3</sup>). De veiling vond plaats in oktober 1817, en de nieuwe eigenaar van de werf 'St. Joris' werd Joseph Anthonij. Blijkens een proces-verbaal van notaris Beijermans kocht hij de werf met sleepelling en een bedding, huis, meesterknechtshuis, smederij en diverse loodsen en erven, met inbegrip van het gebruik van een gedeelte van het water van het Zalmgat<sup>4</sup>). Van Kampen noemde als jaar van verkoop 1820, maar dit was dus niet juist<sup>5</sup>). De weduwe Van Brakel vestigde zich na de verkoop overigens aan het Vasteland en werd rentenierster<sup>6</sup>).

Joseph Anthonij was hoogstwaarschijnlijk geen scheepsbouwer. Hij werd in diverse notariële stukken aangeduid als 'koopman'. In



stukken die zich in het Nieuw Notarieel Archief bevonden werd hij zowel vóór als na 1817 herhaaldelijk genoemd bij transacties van onroerend goed. Bijvoorbeeld in 1820, toen hij een pakhuis kocht met erven, gelegen aan de Twee Leeuwensteeg, van J. First, voor f 810,—<sup>7</sup>). Ook uit stukken van later datum bleek dat hij waarschijnlijk geen scheepsbouwer van beroep was.

Een groot deel van de werfinventaris van 'St. Joris' werd los verkocht<sup>8</sup>). Als twee van de kopers werden in het proces-verbaal genoemd 'De Jong en Kortelant'. Zij kochten o.a. eikehout, haken, blokken en een 'platte schouw'. De eerste vermelding van een scheepstimmerman met de naam 'Adriaan Kortlandt' vonden we in een akte uit 1816, opgemaakt door notaris Woutherus de Prill. Deze Kortlandt werd genoemd 'scheepstimmerman, wonende aan de Leuehaven, Wijk C, no. 341'. Hij tekende 'Kortlandt' met 'dt' op het eind<sup>9</sup>).

In een akte van protest van 31 juli 1818, opgemaakt door notaris Jan Martinus Beijerman, werd voor het eerst vermeld dat Kortland en De Jong een scheepswerf hadden. De wijnkoper Petrus van der Loo, wonende aan de Botersloot, protesteerde in deze akte tegen Carl Eijbell, schipper van een schip 'liggende in de Zalmgat aan de werf van den Heeren Kortland en De Jong scheepstimmerlieden'<sup>10</sup>). Een akte waaruit de aankoop van deze werf bleek werd helaas niet aangetroffen.

Uit 1821 dateerde de notariële akte waarin de handtekeningen van Johannes de Jong en Pieter Korteland voor het eerst samen voorkwamen<sup>11</sup>). Het betrof de aankoop van het 'hol' (de romp) van een hoekerbrikschip van de Deen Jacob Ole Holm, uit Kopenhagen. Zij kochten deze hoeker samen met de zeilmaker Cornelis de Ligt.

Op welke werf had dit betrekking? We moeten niet uitsluiten dat Kortlandt en De Jong de werf 'St. Joris' hadden gehuurd van Joseph Anthonij. Maar zeker is dit niet.

In de jaren twintig bouwden De Jong en Korteland, volgens de 'Aanteekening', twee binnenschepen, twee koffen, twee brikken en drie fregatten.

#### *De werf 'De Naarstigheid'*

Over deze brikken en fregatten bevonden zich in het notarieel archief zes 'bijlbrieven', ondertekend door Joh. de Jong<sup>12</sup>). In de akte van 10 november 1826 verklaarde hij dat de firma J. de Jong en P. Kortland 'nieuw van de bijl', gekoperd, en voor alle wateren



geschikt had opgeleverd: het fregat 'Neerlands Koningin', voor de Heeren Reijn Varkevisser en Dorrepaal, gebouwd op de scheepstimmerwerf 'St. Joris'. Een soortgelijke verklaring legde hij ook af op 10 november 1826. Het ging toen over de brik 'Neerlands Kroonprinces', gebouwd door J. de Jong en P. Kortland op hun werf 'De Naarstigheid'. Ook de brik 'Johanna' voor A. van Hoboken (1827) en het fregat 'Johanna Cornelia' voor A. Vlierboom (1828) werden volgens de akten gebouwd op hun werf 'De Naarstigheid'. Alle bijlbrieven werden ondertekend door Joh. de Jong. Uit deze bijlbrieven bleek ook dat hij lid was van de Doopsgezinde gemeente, want hij legde geen eed af. In elke akte verklaarde hij dat hij bereid was 'het vorenstaande des gerequireerd met ware woorden in plaats van Solemneele Eede als van de Doopsgezinde Gemeente lid zijnde, te bevestigen'. Dit was ook het geval bij latere bijlbrieven die door hem, en later door zijn zoon Johannes de Jong werden ondertekend<sup>13</sup>).

Uit deze verklaringen blijkt dus dat de firmanten De Jong en Kortland inmiddels twee percelen in gebruik hadden, namelijk een perceel van de werf 'St. Joris', en een perceel van de werf 'De Naarstigheid'. In 1831 zouden zij ook het tweede perceel van 'De Naarstigheid' aankopen. Merk ook op dat zij deze bedrijven onder hun oude naam lieten voortbestaan.

Dat zij twee werven, elk met een andere naam, in gebruik hadden werd nog eens bevestigd in een lijst van 'Koopvaardij-schepen sedert 1813 gebouwd in Nederland', afgedrukt in het tijdschrift 'De Nederlandsche Hermes'<sup>14</sup>). Op deze lijst kwamen de fregatten 'De Vrede', 'Helena' en 'Susanna' voor, in 1826 gebouwd door Joh. de Jong en P. Kortland op de werf 'St. Joris'. Eveneens in 1826 werd blijkens deze lijst door hen een brik gebouwd, genaamd 'De Onderneming', op hun werf 'De Naarstigheid'. In 1827 bouwden zij het fregat 'De Planter', ook op 'De Naarstigheid'. De kof 'Courier' werd in 1828 gebouwd op de werf 'St. Joris', etc.

#### *Oprichting van de firma De Jong, Kortlandt en Anthonij*

Op 30 juni 1827 besloten Joseph Anthonij, Johannes de Jong en Pieter Kortelant officieel te gaan samenwerken. Dat bleek uit twee akten, die werden opgemaakt door notaris Adam Schadee. In de eerste akte verklaarden Joseph Anthonij, Johannes de Jong en Pieter Kortelant dat zij de bestaande 'associatie in zaken' tussen hen drieën wilden voortzetten<sup>15</sup>). De akte bevatte zestien artikelen. Joseph Anthonij werd genoemd 'particulier', wonend aan de



Scheepmakershaven no. 478. Johannes de Jong werd genoemd 'scheepsmaker en smid', wonend in de Houtstaat no. 17. Pieter Kortelant werd 'scheepmaker' genoemd, wonend in de Houtstraat no. 21. De firma kreeg de naam 'De Jong, Kortelant & Anthonij', waarvan De Jong tot tekening bevoegd was.

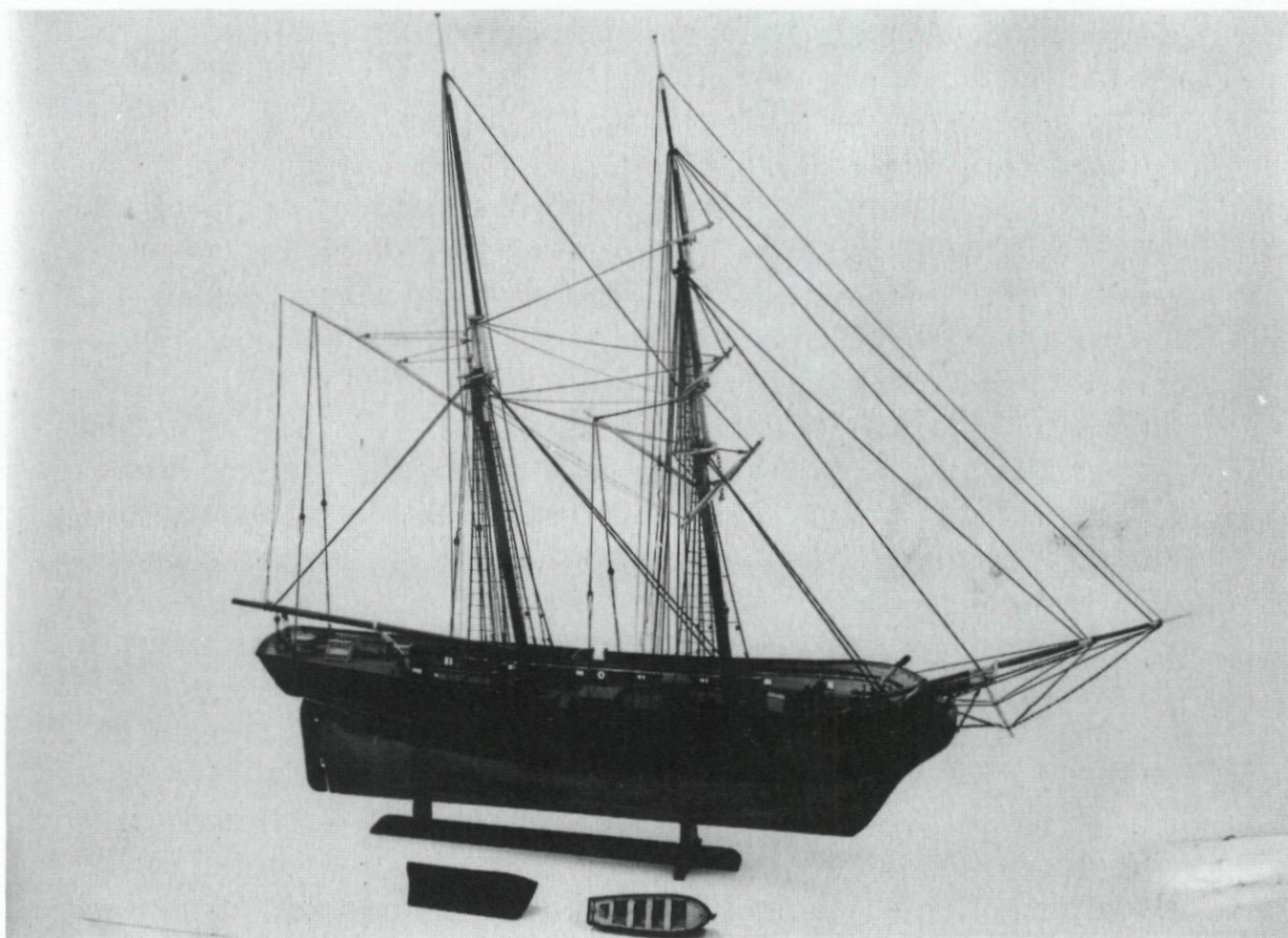
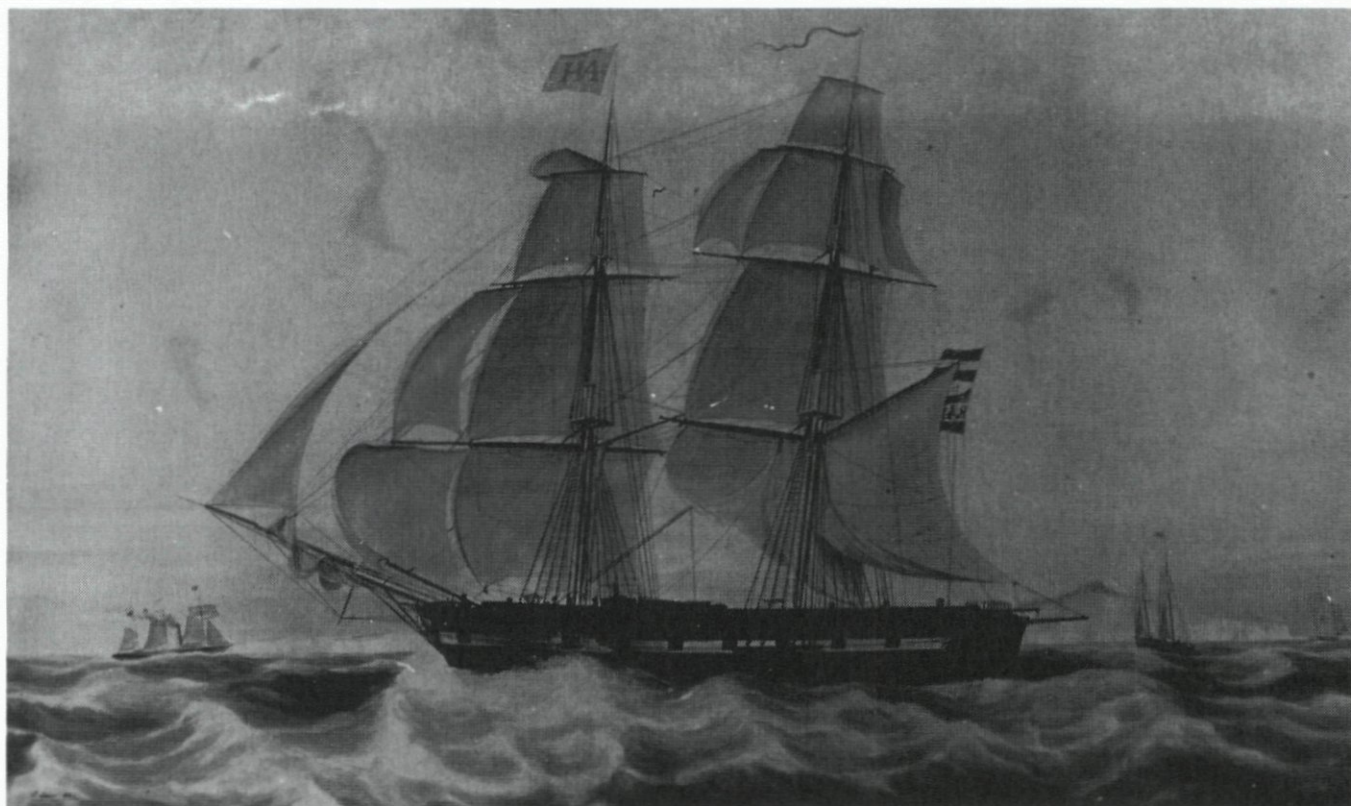
De drie firmanten namen ieder voor een derde deel aandeel in het bedrijf. Verder regelde het contract de deelname op de werf en het loon van hun zonen, het gebruik van de woningen die zich op het werfterrein bevonden, bepalingen ten aanzien van wat er moest gebeuren na hun overlijden, hoe de boekhouding zou plaatsvinden, en andere zaken. In de tweede akte van 30 juni 1827 verklaarde Joseph Anthonij dat hij aan Johannes de Jong en Pieter Kortelant ieder een derde deel had verkocht van de werf 'St. Joris'<sup>16</sup>). In deze akte verklaarde notaris Schadee ook dat uit een proces-verbaal van notaris Beijerman voldoende was gebleken dat Joseph Anthonij de werf 'St. Joris' in volle eigendom had gekocht van Carolina Johanna van der Linden.

Hoewel De Jong en Kortelant blijkens een aantal bijbrieven al vanaf 1826 een werf genaamd 'De Naarstigheid' in gebruik hadden, dateerde pas van 3 februari 1830 een akte van notaris Schoemaker waarin Jacob Glavimans verklaarde te hebben verkocht aan Johannes de Jong, Pieter Kortelandt en Johannes Bastiaan Anthonij een 'scheepstimmerwerf, huizing en erven, staand en gelegen in de Houtlaan te Rotterdam belend ten oosten Willem Stoffels, ten westen de koopers Johannes de Jong en Pieter Kortelandt mitsgaders Joseph Anthonij'. Johannes Bastiaan Anthonij, die hier dus genoemd werd als een van de kopers, was de zoon van Joseph Anthonij<sup>17</sup>).

Jacob Glavimans had dit perceel gekocht van Pieter Glavimans op 19 april 1814 en verkocht de werf nu voor f 7.000,—. De firmanten sloten hiervoor een lening bij de Rotterdammer Cornelis van Stolk en namen hypotheek op de werf. Deze hypotheek werd in 1834 afgelost<sup>18</sup>). In de akte die hierop betrekking had werd Johannes Bastiaan Anthonij genoemd als 'scheepmaker', naast Johannes de Jong en Pieter Kortelandt. Blijkbaar had hij nu niet alleen zijn vader in het bedrijf vervangen, maar had hij zich ook het vak van scheepsbouwer eigen gemaakt.

Het is natuurlijk ook mogelijk dat de firmanten een perceel van 'De Naarstigheid' eerst een paar jaar huurden. Uit deze verkoopakte bleek ook voor het eerst dat de eerste opvolger van een van de drie firmanten handelingsbevoegdheid geworden was.





71. De brik 'Johanna' (1827); aquarel Jacob Spin. 72. Model van de schoenerbrik 'Pio Nono', 1848.



Hoe moeten we deze werf eigenlijk noemen? Het is opmerkelijk dat de scheepswerf van deze drie firmanten in de twintigste eeuw meestal de 'werf Kortlandt' werd genoemd. Bijna alle museum-inventariskaarten van tekeningen, (half)modellen, aquarellen etc. van schepen van deze werf gebruikten deze benaming voor het bedrijf. Ook Blussé sprak over de 'werf St. Joris van P.H. Kortlandt'<sup>19)</sup>. Maar eigenlijk was dit dus onjuist, en waarschijnlijk besefte men niet dat het eigenlijk drie firmanten waren, die bovendien verschillende percelen, met verschillende namen, in eigendom hadden. De verwarring werd mogelijk veroorzaakt doordat de werf in de laatste decennia van zijn bestaan eigendom was van de 'Gebroeders Kortlandt', en onder die naam in 1911 werd opgeheven. Waarschijnlijk daarom bleef de werf in de herinnering voortleven als de 'werf Kortlandt'. Ook werd later alleen de naam 'St. Joris' nog gebruikt, en niet meer die van 'De Naarstigheid'. De naam van de tweede firmant werd in de eerste helft van de negentiende eeuw in de verschillende notariële akten nogal eens verschillend geschreven: Kortland, Korteland, Kortelant, of Kortlandt. Dit lag waarschijnlijk niet alleen aan onzorgvuldigheid van de notarissen, want ook in de handtekeningen van Kortlandt werd de naam niet steeds op dezelfde wijze gespeld.

#### *De uitbreiding van 1831 en 1839*

Zoals uit het volgende hoofdstuk zal blijken, hadden de eigenaars van de werf in de jaren twintig en dertig niet te klagen over opdrachten voor het bouwen van nieuwe koopvaardischepen. In 1831 werd het bedrijf opnieuw uitgebreid met een belendend perceel. Het betrof de scheepswerf die op dat moment eigendom was van Petrus Mattheus van Kerckhoff, en zijn broer Johannes Petrus van Kerckhoff. De werf was door de familie Van Kerckhoff in 1776 gekocht<sup>20)</sup>. Van Kampen vermeldde ook de naam van dit bedrijf: 'De Ruyter'<sup>21)</sup>.

De firmanten kochten de grond met een scheepstimmerwerf, huizen, loodsen en 'verder getimmerte'. De breedte van het perceel was zes en veertig ellen en vier palmen (46.40 meter). De koopsom bedroeg f 9000,—. De akte werd ondertekend door Johannes de Jong, Pieter Kortelandt en: Johannes Bastiaan Anthonij, wonende in de Houtlaan op de scheepswerf St. Joris no. 2, namens zijn vader Joseph Anthonij, die door ziekte niet voor de notaris kon verschijnen. Zoon Johannes Bastiaan had dus ook zijn intrek op de werf genomen.







Op 10 september 1831 overleed Pieter Kortlandt. Hij werd opgevolgd door Adrianus Kortlandt Pzn.

In 1839 vond de laatste uitbreiding van het bedrijf plaats. Toen kochten de drie firmanten een naburig perceel waarop voordien een zoutkeet gevestigd was, inclusief het woonhuis en andere gebouwen<sup>22</sup>). Alle percelen aan de zuidzijde van de Zalmhaven waren toen door de firma in gebruik genomen.

De aankoop van de voormalige zoutkeet werd door mij niet in een aankoopakte teruggevonden maar bleek indirect uit een beschrijving van de eigendommen van Johannes de Jong, die op 2 maart 1840 overleed. Deze beschrijving is voor ons op zich al interessant, omdat zeer gedetailleerd de eigendommen werden opsomd, en ook alle vertrekken en kasten waarin deze zich bevonden, met natuurlijk hun waarde. Kort samengevat werden in de beschrijving de volgende bezittingen genoemd:

- $\frac{1}{3}$  van de werf 'St. Joris' (aangekocht in 18277)
- $\frac{1}{3}$  van de werf 'St. Joris no. 2' (aangekocht in 1820)
- $\frac{1}{3}$  van de werf 'De Naarstigheid' (aangekocht in 1831)
- $\frac{1}{3}$  van een zoutkeet met woonhuis en andere gebouwen (1839)
- een pakhuis, met huis en erf, aan de Leuvehaven
- diverse zaken, zoals schuldbekentenissen

In totaal liet De Jong ruim f 71.000 na<sup>23</sup>).

### *De gebouwde schepen*

Zoals ik al eerder vermeldde had het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' drie lijsten van schepen die op de werf van De Jong, Kortlandt en Anthonij gebouwd werden. Een lijst noemde alleen binnenschepen, de tweede lijst noemde negen en veertig koopvaardijschepen en de derde lijst vermeldde behalve koopvaardijschepen ook nog vijf binnenvaartschepen, en drie kanonneerboden voor de Koninklijke Marine. Deze laatste lijst had betrekking op een kortere periode, maar was interessant omdat hij de namen van de opdrachtgevers voor de bouw vermeldde. Die ontbraken namelijk op de andere lijst van gebouwde koopvaardijschepen.

Deze lijsten zijn van grote betekenis, omdat zij vermoedelijk een bijna volledige opsomming geven van de schepen die de werf bouwde.

De bouw van het grote aantal zeilschepen voor de koopvaardij op de werf van De Jong, Kortlandt en Anthonij had alles te maken met de bloeiperiode van de Nederlandse zeilende koopvaardij in die tijd, met name de vaart naar Indië.



In 1813, na het vertrek van de Fransen, was de situatie van de Nederlandse scheepvaart en scheepsbouw nog slecht. De concurrentiepositie van de Nederlandse scheepvaart was zwak. Nederland had in die tijd weinig industrie, en dus ook geen export van betekenis. Uitvarende Nederlandse schepen moesten vaak in ballast varen terwijl de Engelse koopvaardischepen wél beladen waren met in het eigen land geproduceerde goederen. De deelname van Nederlandse schepen aan de handel op Oost-Indië was daardoor gering.

Door drie maatregelen, genomen in de jaren twintig op initiatief van koning Willem I, veranderde deze situatie.

Met twee maatregelen werd geprobeerd om op directe wijze de scheepsbouw te stimuleren. In 1819 werd bepaald dat alleen voor in Nederland gebouwde schepen een Nederlandse zeebrief kon worden afgegeven. Grote zeeschepen werden hier toen namelijk bijna niet meer gebouwd, de meeste werden door de reders in het buitenland gekocht. De tweede maatregel was het uitloven van een premie van *f* 18,— per ton voor iedereen die op eigen rekening op een Nederlandse scheepswerf een zeeschip liet bouwen van 300 ton of groter. Door deze maatregel betaalde het Rijk ongeveer tien procent van de bouwkosten van een koopvaarder. Maar vooral de derde maatregel haalde de Nederlandse scheepsbouw en scheepvaart voor enkele tientallen jaren uit het slop: de oprichting van de Nederlandsche Handel-Maatschappij in 1824.

Het effect van de eerste twee maatregelen bleef beperkt, maar vooral de oprichting van de N.H.M. stimuleerde de Nederlandse zeescheepvaart enorm, en zou tot 1876 de Nederlandse scheepvaart en scheepsbouw in sterke mate beschermen tegen concurrentie uit het buitenland.

De N.H.M. zorgde voor de verscheping naar Nederland van de Indische gouvernementsprodukten, en was verplicht om gebruik te maken van Nederlandse schepen. Die werden gecharterd tegen vrachtprijzen die veel hoger lagen dan op de vrije wereldmarkt. Bovendien werden voor ieder nieuwgebouwd schip twee uit- en thuisreizen naar Indië of China gegarandeerd. Het resultaat was verbluffend. In 1824 werden in Nederland nog drie zeeschepen gebouwd, en in 1825 vier schepen. In 1826 en 1827 werden door Nederlandse werven echter 43, respectievelijk 59 schepen gebouwd. Het protectionisme was het sterkst tot omstreeks 1840. Vanaf dat moment kwamen de diverse beschermende maatregelen steeds meer onder druk te staan. Pas in 1876 werden de laatste protectio-



nistische bepalingen afgeschaft.

In hoeverre profiteerde de werf van De Jong, Kortlandt en Anthonij van deze maatregelen? Uit een lijst van schepen die door de N.H.M. waren gecharterd<sup>24</sup>) bleek hoeveel 'N.H.M.-schepen' de werf bouwde.

Een vergelijking van de lijst met de 'Aanteekeningen' leverde het volgende lijstje van schepen op die de werf bouwde die voeren voor de N.H.M.

*Schepen gebouwd door De Jong, Kortlandt en Anthonij, varend voor de Nederlandsche Handel-Maatschappij*

| Jaar: | Type:  | Scheepsnaam:            |
|-------|--------|-------------------------|
| 1826  | brik   | Neerlands Kroonprinces  |
| 1826  | fregat | Neerlands Koningin      |
| 1828  | fregat | Johanna Cornelia        |
| 1830  | fregat | Kortenaar               |
| 1834  | fregat | Mary en Hillegonda      |
| 1836  | bark   | Antoinetta-Maria        |
| 1837  | fregat | Admiraal Zoutman        |
| 1838  | fregat | Banca                   |
| 1839  | fregat | Admiraal van Kinsbergen |
| 1839  | bark   | Boerhaave               |
| 1839  | fregat | Kenau Haselaar          |
| 1839  | fregat | Fanny                   |
| 1839  | bark   | Ceres                   |
| 1840  | fregat | Delegentia              |
| 1840  | fregat | Doggersbank             |
| 1840  | bark   | Java Packet             |
| 1840  | bark   | Graaf van Hoogendorp    |
| 1841  | fregat | Erasmus                 |
| 1841  | fregat | d'Elmina                |
| 1841  | fregat | Nova Zembla             |
| 1843  | fregat | Madura                  |
| 1849  | fregat | Macassar                |

De conclusie moet luiden dat de werf in niet geringe mate profiteerde van de landelijke steunmaatregelen. Vooral het grote aantal nieuwgebouwde Oost-Indiëvaarders in 1839, 1840 en 1841 valt op. Het is waarschijnlijk niet overdreven om te stellen dat de scheeps-



werf zijn bestaan, of in ieder geval zijn sterke groei, grotendeels te danken had aan opdrachten voor de bouw van schepen die voor de N.H.M. gingen varen.

### *De scheepstekeningen*

Het is jammer dat de meeste technische tekeningen van schepen die de werf bouwde, niet werden voorzien van een scheepsnaam, of een jaartal. Van veel tekeningen was niet te achterhalen welk schip zij voorstelden. Ook een koppeling met de 'Aanteekeningen' leverde niets op. Uit de tekeningen konden wel de afmetingen van de romp worden berekend, maar de 'Aanteekeningen' vermeldde niet de lengte en breedte, doch het tonnage van de gebouwde schepen. Het tonnage daarentegen werd maar zelden op de tekeningen vermeld. Daardoor konden niet alle tekeningen geïdentificeerd worden.

Volgens de 'Aanteekening' bouwde de werf vierendertig barken en fregatten, voornamelijk Oost-Indiëvaarders. Het grootste schip dat op de werf gebouwd werd was een fregat. Het tonnage was 648 last en het werd in 1872 te water gelaten.

Zowel uit de 'Aanteekening' als de scheepstekeningen bleek dat het tonnage van de driemastschepen vanaf het begin van de nieuwbouwgolf van deze schepen (in 1825) de neiging had om toe te nemen. Een tonnage van ongeveer 300 last was in de jaren twintig normaal. Ook in de jaren veertig werden nog schepen van dit tonnage gebouwd, maar een aantal exemplaren steeg daar duidelijk boven uit. Ook bleek dat de bouw van barken en fregatten in 1856 stagneerde. Daarna werden er nog slechts twee gebouwd.

De tekeningen van deze barken en fregatten toonden duidelijk dat deze schepen meer werden gebouwd op draagvermogen dan op snelheid. Hierin verschilden de schepen van Kortlandt niet met de meeste andere Nederlandse koopvaardischepen uit die tijd die bestemd waren voor de vaart op Indië. De lijnen van het voorschip waren tamelijk rond, de bodem was bijna vlak, met slechts matig rijzende kimmen<sup>25</sup>). Dit resulteerde in een groot blokcoëfficiënt en dus: veel laadvermogen.

Uit de bestudering van de scheepsbouwkundige tekeningen kwam naar voren dat er bij de bouw van Oost-Indiëvaarders geen sprake was van een standaardtype, maar dat de lijnen van deze schepen variaties kenden. Ter illustratie zijn een tekening van een fregat van 117 voet (T 278) en van een bark van 120 voet (T 280) afgebeeld. De bodem van het eerste schip was veel vlakker dan van



het tweede, en de romp van het fregat had een lengte/breedteverhouding van 3,7:1. De bodem van de bark benaderde veel meer een V-vorm, en bij dit schip was de verhouding van lengte:breedte 4:1. De kop van de bark waaierte duidelijk uit, wat bij het fregat nauwelijks het geval was. De diepgang van bijna al deze driemast-schepen van Kortlandt was ongeveer 17 tot 19 voet (4.80-5.40 meter) wat voor de meeste Nederlandse havens en haventoeegangen vrij veel was.

We kunnen wel stellen dat de firmanten De Jong, Kortlandt en Anthonij tot 1837 hun boterham voornamelijk verdienden met de bouw van Oost-Indiëvaarders.

Maar de werf bouwde ook andere schepen, schepen die duidelijk wel ontworpen waren om snel te kunnen zeilen, en hiervan bleef een aantal interessante scheepstekeningen bewaard.

Deze ontwikkeling begon in 1835. Toen werd op de werf van De Jong, Kortlandt en Anthonij de eerste schoener gebouwd, genaamd 'Dolphijn', groot 35 last, voor rekening van N.J. de Cock, C. en A. Vlierboom en Van Rossem, Van Oordt en Comp. te Rotterdam. Deze schoener had volgens de bouwtekening (T 305) een lengte van 80 voet.

In 1837 volgden nog drie prachtig gelijnde schoeners, de 'Sylph' van 76 last, de 'Anna en Maria' van 42 last, en de 'Zephir' van 76 last. De 'Sylph' en de 'Zephir' werden gebouwd voor De Cock, Vlierboom, Van Rossum en Van Oordt, de 'Anna en Maria' voor Van Rossem, Van Oordt en Co., alle gevestigd te Rotterdam. Vanaf 1847 gleden een aantal schoeners en schoenerbrikken van de helling die de werf een zekere faam bezorgden in het bouwen van snelle zeilschepen.

Het was Blussé die hier voor het eerst op wees. Deze schoeners en schoenerbrikken waren betrekkelijk kleine schepen, waarvan het ontwerp van de romp gebaseerd was op het concept van de Amerikaanse 'Baltimore-clipper'; grootste breedte van de romp tamelijk voorlijk, vallende gebogen steven, een slank weglopend achterschip met steile, rijzende kimmen (men noemde dit ontwerp ook wel 'cod's head and mackerell tail'). Van twee van deze schepen bleven uitstekend gebouwde scheepsmodellen bewaard, namelijk van de 'Valparaiso' en de 'Pio Nono'. De modellen bevinden zich in de collectie van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik'. Het was eveneens Blussé die erop wees dat de Rotterdamse rederij C. en A. Vlierboom bewust een bescheiden vloot opbouwde van snelle clippertjes, bestemd om te opereren buiten de beschermde vaart



op Java, en dat deze rederij deze schepen liet bouwen op de werf van Kortlandt. Blussé noemde de werf zelfs een 'clipperspecialist'.

Er bleven achttien lijntekeningen bewaard van deze schoeners en schoenerbrikken, en elf tuigtekeningen. Een aantal tekeningen had betrekking op hetzelfde schip. Deze schoeners behoorden tot de kleinere koopvaardijschepen: aanvankelijk 35 tot 100 last. De latere schoeners waren groter: de 'Valparaiso' (1850) 177 last, de 'Julia' (1852) 193 last, en de tweede 'Zephir' (1857) 300 last.

Het concept van de 'Baltimore-clipper' leende zich niet goed voor de bouw van grote koopvaardijschepen als barken en fregatten. Met name de diepgang zou dan veel te groot worden. Het concept dat hiervoor geschikt was - gebaseerd op de 'North Atlantaic Packets' - werd door een aantal Nederlandse scheepsbouwers ten uitvoer gebracht, bijvoorbeeld door de werf van C. Gips en zonen in Dordrecht ('Kosmopoliet' I-III) en Fop Smit in Kinderdijk ('Noach'). Maar de bouw van deze (grote) clipperschepen ging aan de werf van De Jong, Kortlandt en Anthonij voorbij. Het lijkt er overigens op dat ieder aspect van de industrialisatie van Nederland aan deze onderneming voorbij ging, wat mogelijk de reden was voor het moeten beëindigen van het bedrijf. Van het bouwen van stoomschepen en ijzeren schepen was geen sprake.

De opening van het Suezkanaal in 1869 was voor de Nederlandse zeilende koopvaardij een breekpunt, want door het nieuwe kanaal werd het plotseling rendabel om met stoomschepen vaste lijndiensten te gaan onderhouden op Indië, in plaats van met zeilschepen. De vaarroute van Nederland naar Indië werd door het nieuwe kanaal aanmerkelijk bekort. De benodigde hoeveelheid brandstof voor de stoomschepen was vóór 1869 op de eeuwenoude route via Kaap de Goede Hoop zo hoog, dat een rendabele exploitatie niet mogelijk was, afgezien van het probleem dat bunkerstations voor de bevoorrading ontbraken. Het zeilschip kon op de route om Kaap de Goede Hoop profiteren van krachtige, veelal constante winden, vooral in de passaatgordels. Op de route via de Middellandse Zee en de Rode Zee ontbraken die constante winden. De klassieke negentiende-eeuwse houten Oost-Indiëvaarder verdween na 1870 snel van het toneel. Na 1870 werden veel Nederlandse zeilschepen naar het buitenland verkocht. Er werden tot in het begin van de twintigste eeuw nog (ijzeren) zeilschepen gebouwd in Nederland, maar die waren aanmerkelijk groter dan hun houten voorgangers. Het zeilschip werd steeds meer verdrongen naar het



vervoer van bulkgoederen (ertsen, graan, wol) waarbij geen haast geboden was.

Sommige werven gingen over op het bouwen van deze grote zeilschepen, die na 1880 veelal van ijzer werden gemaakt. Andere werven stapten over op de bouw van ijzeren binnenvaartschepen en stoomschepen (bijvoorbeeld de werf van C. Gips in Dordrecht).

### *De werf na 1842*

Het Nieuw Notarieel Archief was de belangrijkste informatiebron voor de geschiedenis van de werf. Dit archief is tot 1842 geïnterviewd.

Over de periode daarna is van de werf dan ook veel minder bekend en is de informatie fragmentarischer.

In 1850 ondertekenden De Jong, Kortlandt en Anthonij een Adres, gericht aan de leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, samen met andere Rotterdamse scheepsbouwers, houtkopers, grofsmeden, zeilmakers, blokmakers en andere personen te Rotterdam<sup>26</sup>). In het Adres werd geprotesteerd tegen het wetsontwerp van 1849 waardoor het mogelijk zou worden om Nederlandse zeebrieven uit te reiken ten behoeve van in het buitenland gebouwde schepen. In het Adres werd erop gewezen dat buitenlandse schepen aanmerkelijk goedkoper waren en dat dit wetsontwerp derhalve een bedreiging vormde voor de Nederlandse scheepsbouw. Dergelijke protesten werden ook ingediend vanuit andere steden, bijvoorbeeld Dordrecht. Het heeft echter niet mogen baten: in 1850 werd de wet van kracht.

In 1911 werd het bedrijf beëindigd. De naam van de werf was toen: scheepswerf Gebrs. Kortlandt. In het Adresboek van Rotterdam van 1875 kwam het bedrijf nog voor onder de naam 'De Jong, Kortlandt en Anthonij, Houtlaan 25'. In 1878 werd de werf in het Adresboek vermeld als: 'Gebroeders Kortlandt, Houtlaan 25', waaruit we kunnen opmaken dat de families De Jong en Anthonij zich toen hadden teruggetrokken. In 1910 werd het bedrijf voor het laatst vermeld en zoals gezegd werd het in 1911 opgeheven. De 'collectie Kortlandt' werd nog in hetzelfde jaar geschonken aan het Maritiem Museum 'Prins Hendrik'.

De werf maakte niet de overstap naar de bouw van moderne ijzeren schepen en stoomschepen. De moderne scheepsbouw, op industriële leest geschoeid, werd in Rotterdam door andere scheepswerven geëntameerd. Het bedrijf van De Jong, Kortlandt



en Anthonij, later Gebrs. Kortlandt, was de laatste pre-industriële scheepswerf in Rotterdam, rechtstreeks voortbouwend op de zeventiende- en achttiende-eeuwse traditie van het bouwen van houten zeilschepen op ambachtelijke wijze, met als organisatievorm het familiebedrijf. De werf kan daarom beschouwd worden als de laatste representant van een tijdperk in Rotterdam.

## NOTEN

1) S.C. van Kampen, *De Rotterdamse particuliere scheepsbouw in de 18e eeuw* (Assen 1953) 37 vlg.

2) Van Kampen, *Particuliere scheepsbouw* 199.

3) Notariële akte. Gemeentelijke Archiefdienst Rotterdam (GAR), Nieuw Notarieel Archief (NNA) 341/677.

4) NNA 521/1024 en 341/692.

5) Van Kampen, *Particuliere scheepsbouw* 224

6) NNA 521/1024.

7) NNA 460/353.

8) NNA 341/777.

9) NNA 17/1187.

10) NNA 342/847.

11) NNA 499/620.

12) NNA 66/205, 207, 303, 525, 687, 695.

13) NNA 508/455, 511/473, 529/153, 600, 527/580, 641, 732, 768, 907, 912, 528/28, 132, 220.

14) 'Koopvaardischepen sedert 1813 gebouwd in Nederland', *De Nederlandsche Hermes*, dl. 3 afl. 9 (1828) 71-82.

15) NNA 521/1017.

16) NNA 521/1024.

17) NNA 146/446.

18) NNA 506/562.

19) A. Blussé van Oud-Alblas, *De geschiedenis van het clipperschip* (Amsterdam 1949) 126 vlg.

20) NNA 201/690.

21) Van Kampen, *Particuliere scheepsbouw* 40.

22) NNA 528/521, 529/1.

23) NNA 528/521.

24) E.W. Petrejus, *Het schip vaart uit, onze zeilvaart in de negentiende eeuw* (Bussum 1975) 151 vlg.

25) De kimmen vormen de overgang van de bodem naar de zijden van een schip.

26) Concept-adres aan de Staten-Generaal. GAR, Handschriftenverzameling nr. 1918/30.