

schoeners, koffen; marktschuiten vulden Kolk en Blaak, rivierbooten vonden een ligplaats aan de nieuw aangeplempte Oosterkade, en hier en daar vertoonden zich de langzaam in aantal toenemende zeebooten.

In die omgeving woonde een rustige, tevreden bevolking.

Het was de gemeente goed gegaan: dank zij de Nederlandsche Handel-Maatschappij hadden zeilvaart en commissie-handel met al wat daaraan annex was geprospeereerd: wat toen de hoogere stand werd genoemd had geld verdiend, de minderen vonden bezigheid en stelden hunne eischen niet hoog.

Men werkte hard maar in ééNZelfde richting, en, omdat die richting goede resultaten had opgeleverd, wilde men van nieuwigheden liever niets hooren. Toen b.v. eene ondernemende firma zich belastte met invoer en verkoop van guano, trokken de ouderwetsche kooplieden den neus op voor dat „vieze” artikel. De voorliefde, die men koesterde voor de zeilvloot, was oorzaak dat men weinig lust toonde om zich met het onrustige stoombootbedrijf te bemoeien: kenschetsend is, dat in het rapport van de staats-commissie, die zou nagaan, welke gevolgen de doorgraving van het kanaal van Suez zou kunnen hebben voor Nederland en de koloniën, eene commissie, waarin ook zitting had de voorzitter van onze Kamer van Koophandel, geheele bladzijden zijn gewijd aan de belangen van de zeilvaart, dat even wordt gewag gemaakt van zeilschepen met hulpstoomvermogen, maar dat een stoomverbinding met Indië in niemands brein schijnt te zijn opgekomen.

Reeds in 1856 wijst de K. v. K. er op, dat „het ontbreken eener stoombootverbinding op de Vereenigde Staten „voor ons verkeer zeer nadeelig werkt”; maar het zal nog jaren duren eer in die behoefte wordt voorzien.

Toen ik, pas in zaken, een vermogend koopman medewerking vroeg voor het oprichten eener stoomvaartlijn,