

## Een behouden vaart?

### Passagiersvaart op Nederlands-Indië in de eerste helft van de negentiende eeuw



Erik Muller  
New Holland Foundation

✧ NEW HOLLAND FOUNDATION ✧

Afbeelding voorblad:

Schilderij Scheepvaartmuseum Amsterdam, Het koopvaardijfregat "De Zeeuw", 1820-1840, door Johannes Hubertus Reygers (1767-1849).

(<http://www.maritiemdigitaal.nl/index.cfm?event=search.getdetail&id=101005140>)

## Inhoudsopgave

Inleiding .....	3
Hoofdstuk 1 – Het koloniale beleid in Nederlands-Indië .....	9
1.1 Opbouw bestuur na 1816.....	9
1.2 Invoering van het cultuurstelsel .....	12
1.3 Koloniale verdediging .....	14
Hoofdstuk 2 - Ontwikkeling van de vaart op Nederlands-Indië in de eerste helft van de negentiende eeuw .....	17
2.1 De toestand van de Nederlandse scheepvaart en de oprichting van de NHM .....	17
2.2 Rederijen en passagiers.....	20
Hoofdstuk 3 – De reizen van de gouverneurs-generaal naar Nederlands-Indië in de eerste helft van de negentiende eeuw.....	26
3.1 De gouverneurs-generaal in de periode 1816-1845 .....	26
3.2 De zeereizen van de gouverneurs-generaal naar Nederlands-Indië.....	30
3.3 De zeereizen van de gouverneurs-generaal terug naar Nederland .....	36
3.4 Verklaring reis gouverneurs-generaal .....	37
Conclusie .....	40
Bibliografie .....	43
Archivalia .....	43
Literatuur .....	45
Websites .....	48
Bijlage .....	49

## Inleiding

‘Hoor mijn goede vriend! Ik wil niet voor u verbergen dat wij nog in aanhoudend gevaar verkeren. Steek uw goud en kostbaarheden en alle papieren van gewigt bij u en kom dan weder aan dek. Men kan nimmer weten wat er gebeurt. Breken de drie noodzeilen, die straks voor ons aan dek gehaald worden, dan zijn wij verloren ... maar doe voraf wat ik u gezegd heb en breng bovendien eene flesch Schiedammer mede.’<sup>1</sup>

Met deze woorden maakte de kapitein aan boord van een koopvaardijship in de jaren twintig van de negentiende eeuw aan een van zijn passagiers bekend dat ze in nood verkeerden. Dit voorbeeld laat zien dat de reis op Indië toentertijd, net als in de tijd van de VOC, een erg risicovolle onderneming was. De reis werd volbracht met zeilschepen en de route die werd gevaren was nog steeds via de Kaap de Goede Hoop. Er waren geen speciale passagiersschepen maar enkel koopvaardijschepen van rederijen die een gering aantal particuliere passagiers mee lieten varen en hier vaak speciale ruimtes voor hadden ingericht. Het vervoeren van goederen werd nog steeds als hoofdzaak beschouwd. De omstandigheden en faciliteiten voor passagiers aan boord van de schepen in de negentiende eeuw waren echter sterk verbeterd ten opzichte van voorgaande eeuwen.<sup>2</sup>

De scheepvaartverbinding tussen Nederland en Nederlands-Indië lag een tijdje stil door de opheffing van de VOC aan het einde van de achttiende eeuw en omdat de kolonie van 1811 tot 1816 door Groot-Brittannië werd bezet. Ondanks dat de Nederlandse handelsvloot tijdens de Bataafs-Franse tijd sterk in omvang was afgenomen, deden na 1816 verschillende koopvaardijschepen weer de haven van Batavia aan. De handel op Java werd echter nog steeds gedomineerd door de Britten en Amerikanen. De Nederlandse rederijen maakten verlies en hierdoor bleef groei van de koopvaardijsector uit. Willem I besloot daarom om over te gaan op protectionistische maatregelen en uiteindelijk leidde dit tot de oprichting van de Nederlandsche Handel Maatschappij (NHM) in 1824. Nederlandse schepen kregen nu bijvoorbeeld het monopolie op het vervoeren van gouvernementsproducten en ze kregen een prijs voor hun vracht die hoger was dan de marktprijs. Door de invloeden van de NHM nam het aantal koopvaardijschepen dat naar Nederlands-Indië voer sterk toe.

---

<sup>1</sup> A. Voogd, *De scheepvaart op Indië en de Rotterdamsche Lloyd* (Rotterdam 1924) 23.

<sup>2</sup> *Ibidem*, 19-23.

Naast het vervoeren van vracht, vervoerden de koopvaardijochten dus ook een heterogene groep passagiers. De grootste groep hierbij waren soldaten, hiernaast werden ook koloniale bestuursambtenaren en particuliere passagiers per koopvaardijochten naar Indië vervoerd. Het onderzoeken van de reizen van deze individuele personen, in de eerste helft van de negentiende eeuw, is moeilijk omdat zij weinig bronnen en reisverslagen hebben nagelaten. Over de reizen naar Nederlands-Indië van de hoogste machthebbers van de kolonie, de gouverneurs-generaal, is echter meer bekend. Wat hierbij opvalt is dat zij allen op één na, ondanks de speciale voorzieningen aan boord van koopvaardijochten, per marineschip naar de kolonie werden getransporteerd.<sup>3</sup> In dit onderzoek wordt er speciaal aandacht besteed aan deze groep passagiers.

De passagiersvaart op Nederlands-Indië in de negentiende eeuw is op te delen in drie fases. De eerste fase vond plaats van 1814 tot 1845. In deze periode werden de passagiers door middel van zeilschepen naar de kolonie getransporteerd via de Kaap de Goede Hoop. De tweede fase vond plaats van 1845 tot 1869. Vanaf dat moment was er de mogelijkheid om gedeeltelijk over land te reizen. Vanuit Europese havens voeren stoomschepen naar Alexandrië en vervolgens werden de passagiers naar Caïro vervoerd via de Nijl. Vanaf Caïro reisde men via de woestijn met koetsen en kamelen naar Suez. Daar lag vervolgens weer een stoomschip klaar die de passagiers naar Ceylon bracht alwaar een overstap plaatsvond naar Singapore. In Singapore konden de passagiers op een schip stappen dat ze naar Nederlands-Indië bracht. In de derde fase maakte de ontwikkeling van de stoomvaart en de opening van het Suezkanaal in 1869 een geregelde lijnvaart tussen Nederland en de kolonie mogelijk.<sup>4</sup>

Dit onderzoek richt zich op de ontwikkeling van de passagiersvaart in de eerste fase, toen men enkel per zeilschip naar Indië kon reizen. Hierbij staat de volgende onderzoeksvraag centraal: Hoe ontwikkelde de passagiersvaart zich op Nederlands-Indië in de periode van 1816 tot 1845? Het onderzoek is verder opgedeeld in drie deelvragen. De eerste deelvraag gaat in op welk koloniaal beleid er werd gevoerd in Nederlands-Indië in de eerste helft van de negentiende eeuw. Vervolgens richt de tweede deelvraag zich op hoe de

---

<sup>3</sup> Martin Bossenbroek, *Van Holland naar Indië, Het transport van koloniale troepen voor het Oost-Indische leger 1815-1909* (Amsterdam 1986) 37-41.

<sup>4</sup> Femme S. Gaastra, 'The Experience of Travelling to the Dutch East Indies via the Overland Route, 1844-1869', in: Gordon Jackson en David M. Williams, *Shipping, Technology and Imperialism* (Aldershot 1996) 120-137.

vaart op Indië zich ontwikkelde in de eerste helft van de negentiende eeuw.

De derde en laatste deelvraag gaat in op de vraag waarom de gouverneurs-generaal per marineschip naar de kolonie werden gestuurd in de eerste helft van de negentiende eeuw?

Dit onderzoek tracht een bijdrage te leveren aan het wetenschappelijk debat omtrent de passagiersvaart op Indië in de eerste helft van de negentiende eeuw. Er is al veel gepubliceerd over de ontwikkeling van de Nederlandse scheepvaart in de eerste helft van de negentiende eeuw. Veel minder is er geschreven over de eerste fase van de passagiersvaart op Indië. Zo is er nog weinig onderzoek gedaan naar de gevolgen van het koloniale beleid voor de passagiersvaart. Ook is er nog geen duidelijk overzicht gegeven van de verschillende passagiersgroepen en met hoe velen zij de reis naar Indië maakten. Daarnaast is er nog geen publicatie gedaan omtrent de reizen van de gouverneurs-generaal in de eerste helft van de negentiende eeuw en is er tevens weinig geschreven over hoe de reizen van deze groep zich verhielden tot die van de andere passagiers. Dit onderzoek zal zich daarom wel op deze onderwerpen richten.

Er is veel geschreven over de handel en scheepvaart op Indië en hoe deze zich ontwikkelde in de jaren van 1816 tot 1845. Zoals hierboven besproken zorgde de oprichting van de Nederlandsche Handel Maatschappij voor een toename in het scheepvaartverkeer naar Nederlands-Indië. Het eerste invloedrijke werk dat ingaat op de opkomst van de NHM is geschreven door W.M. Mansvelt.<sup>5</sup> Daarnaast gaat ook F.J.A. Broeze in op de NHM en de rederijen die passagiersvaart verzorgden in de negentiende eeuw in zijn werk *De Stad Schiedam*.<sup>6</sup> Femme Gaastra gaf in zijn oratie *Vragen over de koopvaardij* een beeld van de verschillende kanten van de discussie over de gevolgen van de opkomst van de NHM voor de Nederlandse koopvaardij in de negentiende eeuw. Hierin staat Mansvelt tegenover Broeze. Mansvelt stelt dat de oprichting van de NHM en de subsidieregeling die daarbij kwam kijken, nadelig waren voor goed ondernemerschap. Daarentegen maakte Broeze duidelijk dat dankzij de NHM de koopvaardijvaart op Indië in de eerste helft van de negentiende eeuw juist enorm kon toenemen.<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> W.M.F. Mansvelt, *Geschiedenis van de Nederlandse Handel-Maatschappij, Deel 1* (Haarlem 1924).

<sup>6</sup> F.J.A. Broeze, *De Stad Schiedam. De Schiedamsche Scheepsrederij en de Nederlandse vaart op Oost-Indië omstreeks 1840* (Den Haag 1978).

<sup>7</sup> Femme S. Gaastra, *Vragen over de koopvaardij: De 'Enquête omtrent den toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot' uit 1874 en de achteruitgang van de handelsvloot* (Leiden 2005) 6-8.

Een ander belangrijk overzichtswerk over de Nederlandse scheepvaart, dat een hoofdstuk wijdt aan de opkomst van de scheepvaart begin negentiende eeuw, is het derde deel in de serie van *De maritieme geschiedenis der Nederlanden*. In deze publicatie wordt er onder andere ook ingegaan op de verschillende ontwikkelingen van de Nederlandse scheepvaart aan het begin van de negentiende eeuw, zowel op technisch als op economisch gebied.<sup>8</sup> Daarnaast is ook het werk van Fillarski en Mom over de ontwikkeling van de Nederlandse scheepvaart, *Van Transport naar Mobiliteit*, noemenswaardig. In dit werk wordt er ook een hoofdstuk gewijd aan de ontwikkelingen van de koopvaardijvaart aan het begin van de negentiende eeuw ondersteund met verschillende statistische gegevens.<sup>9</sup>

De eerste toonaangevende publicatie omtrent de negentiende-eeuwse passagiersvaart op Indië is geschreven door de reder Jan Boissevain in het tijdschrift *De Economist*. Boissevain geeft een beschouwing van de ontwikkelingen in de Nederlandse scheepvaart na de Franse tijd. Hij neemt in de eerste helft van de negentiende eeuw een toename in de passagiersvaart met koopvaardij schepen waar. Hij stelt hierbij echter vast dat deze verminderde toen de gedeeltelijke route over land tot stand kwam.<sup>10</sup> Een andere publicatie is het recent uitgegeven boek van Charles Boissevain, waarin hij hier verder op in gaat en tevens de ontwikkeling van de Nederlandse Zeevaartgeschiedenis aan de hand van de familiegeschiedenis van de rederij Boissevain bespreekt.<sup>11</sup> M.G. de Boer gaat in zijn werk *100 Jaar Nederlandsche Scheepvaart* in op de verschillende rederijen die hun koopvaardij schepen inrichtten voor het vervoeren van passagiers naar Nederlands-Indië. Ook betreft hij hierbij de reisverslagen van de passagiers.<sup>12</sup>

In het boek *Van Holland naar Indië* door Martin Bossenbroek wordt er een overzicht gegeven van het soldatentransport en de passagiersvaart aan het begin van de negentiende eeuw.<sup>13</sup> Hij geeft hierin een duidelijk overzicht van het transport van koloniale troepen vanuit Nederland naar Nederlands-Indië. Bossenbroek komt hierbij tot de conclusie dat in de periode van 1815 tot 1870, de meeste soldaten de overtocht naar Nederlands-

---

<sup>8</sup> F. Broeze, J. Bruijn en F. Gaastra, *Maritieme geschiedenis der Nederlanden, deel 3* (Bussum 1977).

<sup>9</sup> G. Mom, en R. Filarski, *Van Transport naar Mobiliteit* (Zutphen 2006).

<sup>10</sup> Jan Boissevain, 'De Nederlandsche Oost-Indiëvaarders', *De Economist* (1868) 159-188.

<sup>11</sup> Charles F.C.G. Boissevain, *Zeilvaart op Nederlands-Indië: Boissevain & Co (1836-1882)* (Zutphen 2015).

<sup>12</sup> M.G. de Boer, *100 Jaar Nederlandsche Scheepvaart* (Amsterdam 1939).

<sup>13</sup> Bossenbroek, *Van Holland naar Indië*.

Indië per koopvaardijship maakten. Over de ontwikkeling van de reizen van particuliere passagiers en ambtenaren per koopvaardijship geeft Ida Huussen een goed overzicht in het *Nieuw Letterkundig Magazijn* waarin zij verschillende reisverslagen aanhaalt. Zij gaat hierbij thematisch te werk door elke fase van de negentiende-eeuwse passagiersvaart te belichten aan de hand van reisverslagen van particuliere passagiers en ambtenaren.<sup>14</sup> In de bundel *Reizen in Insulinde* wordt specifiek ingegaan de reizen van een aantal passagiers uit de negentiende eeuw. De heenreis naar de kolonie en alle andere reizen die ze maakten rond de Indische Archipel worden besproken.<sup>15</sup> Beide publicaties geven een goed beeld van de reizen van zowel particuliere passagiers als van ambtenaren. Beide werken vullen elkaar aan doordat het artikel van Huussen de reisverslagen uit *Reizen in Insulinde* in historisch perspectief plaatst. Voorbeelden van bekende reisjournalen van particuliere reizigers, ambtenaren en officieren zijn van S. Roorda van Eysinga, Q.R.M. Ver Huell en J.C. Epp.<sup>16</sup>

Over de reizen van gouverneurs-generaal is echter weinig geschreven. Omtrent de gouverneurs-generaal in de periode van 1816-1845 is wel veel secundaire literatuur gepubliceerd over hun leven en politieke carrière. Een goed globaal overzicht van het leven van de verschillende gouverneurs-generaal in deze periode is te vinden in het boek *Ideaal en Werkelijkheid* door L.P. van Putten en in het *Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek*.<sup>17</sup> Over de reizen van de gouverneurs-generaal naar Nederlands-Indië na hun benoeming is er veel minder geschreven. In het derde hoofdstuk van dit onderzoek zal er worden getracht om een beeld te schetsen van de reizen van de gouverneurs-generaal in de periode van de opkomende zeilende passagiersvaart aan de hand van verschillende primaire bronnen. Er wordt gebruik gemaakt van verballen uit het Departement van Koloniën in het Nationaal Archief om te kijken of er bij de besluiten tot benoeming van de gouverneurs-generaal aanwijzingen te vinden zijn waarom ze met een marineschip naar de kolonie werden gezonden. Ook is het aan de hand van de scheepsjournalen van de marineschepen

---

<sup>14</sup>14 Ida Huussen, 'Op weg naar de Gordel van Smaragd: Reizen naar Indië in de negentiende eeuw', *Nieuw Letterkundig Magazijn* 31:2 (2013) 81-88.

<sup>15</sup> Rick Honings en Peter van Zonneveld ed., *Reizen in Insulinde 1800-1950, Een tint van het Indische Oosten* (Hilversum 2015).

<sup>16</sup> P.P. Roorda van Eysinga, *Verschiedene reizen en lotgevallen van S. Roorda van Eysinga* (Amsterdam 1830); Chris F. Van Frassen en Pieter Jan Klapwijk, *Herinnering aan een reis naar Oost-Indië, reisverslag en aquarellen van Maurtis ver Huell, 1815-1819* (Zutphen 2008); J.C. Epp, *Mijne Uit- en Terugreize Naar Java, Sumatra en Andere Nederlandsche Oost-Indische bezittingen* (Doordrecht 1841).

<sup>17</sup> L.P. van Putten, *Ideaal en werkelijkheid. Gouverneurs-generaal van Nederlands-Indië 1796-1945* (Rotterdam 2003); *Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek*: <http://resources.huygens.knaw.nl/retroboeken/nnbw/>



mogelijk om de reizen van de gouverneurs-generaal te analyseren. Verder hebben bijna alle gouverneurs-generaal een persoonlijk archief in het Nationaal Archief. Hierin zijn er ook enkele reisjournalen van gouverneurs-generaal opgenomen die een goed persoonlijk beeld geven van hun reis en de verhoudingen aan boord van het marineschip. Scheepsberichten in de kranten van begin negentiende eeuw geven aanvullende informatie over de vertrek –en aankomst data. Hierbij is het interessant om ook te kijken naar de terugreis van de gouverneurs-generaal na het verstrijken van hun ambtstermijn. Reisden ze terug naar Nederland per marineschip of per koopvaardijship?

Het onderzoek is opgedeeld in drie hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk richt zich op de vraag welk koloniaal beleid er in de eerste helft van de negentiende eeuw in Nederlands-Indië werd gevoerd. Er wordt hierbij een licht geworpen op de bestuurlijke erfenis van de VOC en hoe hiermee werd omgegaan. Ook wordt er gekeken hoe het bestuur in de kolonie na de teruggave in 1816 weer werd opgebouwd. In het tweede hoofdstuk wordt gekeken hoe de vaart op Nederlands-Indië zich ontwikkelde aan het begin van de negentiende eeuw. Er wordt ingegaan op het herstel van de koopvaardijvloot en de handel in de eerste helft van de negentiende eeuw en hoe de passagiersvaart zich hierbij ontwikkelde. Ook wordt de rol, die de NHM hierbij vervulde, besproken. In het derde hoofdstuk wordt gekeken waarom de gouverneurs-generaal per marineschip naar de kolonie werden gestuurd terwijl de passagiersvaart met speciaal ingerichte vrachtschepen juist in opkomst was. De vraag hierbij is of hier sprake was van een bewuste politiek vanuit het Departement van Koloniën of dat er andere redenen ten grondslag lagen aan dit fenomeen. Eerst word de aandacht gevestigd op de achtergronden van de verschillende gouverneurs-generaal. Vervolgens wordt er getracht om hun reis naar Nederlands-Indië te reconstrueren aan de hand van hun reisjournalen, scheepsjournalen en krantenberichten. Daarna worden deze reizen vergeleken met de reizen van andere passagiers die meevoeren op een koopvaardijship. Aan de hand van deze hoofdstukstructuur wordt er in de conclusie getracht tot een afgewogen antwoord te komen op de vraag hoe de passagiersvaart op Nederlands-Indië zich in de eerste helft van de negentiende eeuw ontwikkelde.

## **Hoofdstuk 1 – Het koloniale beleid in Nederlands-Indië**

Voordat er wordt ingegaan op de ontwikkeling van de passagiersvaart aan het begin van de negentiende eeuw en de reizen van de gouverneurs-generaal in deze periode, is het van belang om een goed beeld te hebben van de ontwikkelingen in Nederlands-Indië op politiek en bestuurlijk gebied. Dit is belangrijk omdat deze bestuurlijke en politieke ontwikkelingen medebepalend waren voor de groei van de vracht- en passagiersvaart op Java vanuit Nederland. Eerst wordt er een kort overzicht gegeven van hoe het de kolonie op bestuurlijk gebied verging vlak na de opheffing van de VOC en welk koloniaal beleid er toen werd uitgevoerd. Vervolgens wordt de periode besproken waarin de kolonie weer onder Nederlands gezag viel aan het begin van de negentiende eeuw en hoe het bestuur daar (wederom) werd opgebouwd. Ook wordt de economische situatie van de kolonie besproken tezamen met de gevolgen van de oprichting van het cultuurstelsel. Tot slot komt aan bod hoe de verdediging van de kolonie vanaf 1816 werd georganiseerd.

### **1.1 Opbouw bestuur na 1816**

Nadat de VOC op 31 december 1799 was opgeheven ontstond er in Nederland een debat over de toekomst van Nederlands-Indië.<sup>18</sup> De conservatieven stonden in deze discussie tegenover de liberalen. Zij wilden vasthouden aan het exploitatiestelsel gebaseerd op gedwongen leveranties en het bestuurssysteem waarbij de handelaren de macht hadden in de kolonie. De liberalen aangevoerd door Dirk van Hogendorp wilden af van de bestuurlijke erfenis van de VOC. Ze wilden meer vrijheden voor de lokale bevolking en een scheiding tussen handel en overheid.<sup>19</sup>

In 1807 werd H.W. Daendels gouverneur-generaal van Nederlands-Indië die namens het Koninkrijk Holland, dat in Franse handen was, de opdracht had meegekregen om orde op zaken te stellen in de kolonie en zo te voorkomen dat het gebied door Groot-Brittannië werd ingelijfd. Hij zorgde voor de oprichting van nieuwe bestuursorganen en hij deelde de kolonie op in 9 prefecturen. Hij stelde hier in plaats van handelaren ambtenaren aan, die de kolonie namens het Koninkrijk Holland dienden te besturen. Daendels kan gezien worden als de grondlegger van de Nederlandse koloniale staat door zijn hervormingen op

---

<sup>18</sup> Femme S. Gaastra, *De geschiedenis van de VOC* (Zutphen 1991), 101-104.

<sup>19</sup> Wim van den Doel, *Zover de wereld strekt: De geschiedenis van Nederland overzee vanaf 1800* (Amsterdam 2011), 22-25.

bestuurlijk gebied.<sup>20</sup>

Java viel in 1811 uiteindelijk toch in handen van de Britten. Het bestuur werd overgenomen door gouverneur-generaal Lord Minto en luitenant-gouverneur T.S. Raffles. Raffles was voorstander van een liberaal economisch systeem dat pleitte voor meer vrijheden voor de lokale bevolking. Hij ging over tot de invoering van het landrentestelsel. De bevolking had hierbij vrije beschikking over hun grond in ruil voor een plantloon in de vorm van producten of geld. Europese ambtenaren dienden deze belastingen te innen. Hier waren echter onvoldoende ambtenaren voor beschikbaar en men was genoodzaakt alsnog te vertrouwen op de lokale bestuurders. De lokale bevolking moest hierdoor vaak naast het betalen van de landrente alsnog gedwongen leveranties doen.<sup>21</sup>

In 1814 kwam het Verdrag van Londen tot stand tussen Groot-Brittannië en Nederland en werd er besloten dat Nederland al zijn koloniën van de Britten terugkreeg die het op 1 januari 1803 had bezeten.<sup>22</sup> Toen vervolgens het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden ontstond in 1815 en Napoleon definitief was verslagen besloot koning Willem I om drie commissarissen-generaal te benoemen en naar Batavia te sturen om het bestuur van de Engelsen over te nemen. A. A. Buyskes, C. Th. Elout en G. A. G. Ph. Van der Capellen namen het bestuur op 29 augustus 1816 over. De commissarissen konden vervolgens beginnen met het doorvoeren van hervormingen. Zij dienden zich hierbij te houden aan de richtlijnen die ze hadden meegekregen vanuit het regeringsreglement van 1815. De commissarissen-generaal waren de erfgenamen van de plannen en hervormingen van hun voorgangers, die op hun beurt weer hadden voortgebouwd op de bestuurlijke erfenissen van de VOC. Er deed zich echter een aantal moeilijkheden voor. Een deel van de hervormingen die door hun voorgangers waren geïnitieerd waren soms maar gedeeltelijk doorgevoerd waardoor er veel verwarring ontstond onder de ambtenaren en lokale bevolking. Het ging hier dan bijvoorbeeld om de manier waarop er belasting werd geheven. Verder waren de commissarissen-generaal genoodzaakt om te werken met ambtenaren die nog maar weinig koloniale ervaring hadden.<sup>23</sup>

---

<sup>20</sup> D.W. Van Welderen Rengers, *The Failure of a Liberal Colonial Policy, Netherlands East Indies, 1816-1830* (Den Haag 1947) 16-19; Van den Doel, *Zover de wereld strekt*, 30-37.

<sup>21</sup> Clive Day, *Nederlandsch Beheer Over Java Gedurende Drie Eeuwen* (Den Haag 1905) 184-200.

<sup>22</sup> Van den Doel, *Zover de wereld strekt*, 38-43.

<sup>23</sup> Charles Jeurgens, 'De commissarissen-generaal en de stichting van de koloniale staat 1816-1819', in: Thomas J. Lindblad en Alicia Schrikker ed., *Het Verre Gezicht, politieke en culturele relaties tussen Nederland en Azië, Afrika en Amerika* (Franeker 2011) 267-272; Day, *Nederlandsch Beheer*, 217-220.

Het landrentestelsel was nooit echt een succes geworden omdat er te weinig ambtenaren waren die het plantloon konden innen. Toch besloten de commissarissen-generaal om dit stelsel te behouden en het beheer ervan te verbeteren door het ambtenarenapparaat sterk uit te breiden. Er werden op veel grotere schaal ambtenaren ingezet in vergelijking met het bestuur van Daendels en Raffles. Iets wat er dus voor zorgde dat er op regelmatige basis ambtenaren vanuit Nederland naar de kolonie dienden te migreren. Dit veroorzaakte vervolgens een toename in het aantal schepen dat naar de kolonie voer.<sup>24</sup> De kolonie werd in twintig residenties opgedeeld en per gewest werd een resident benoemd als hoogste bestuurder. Hiernaast werden er assistent-residenten en opzieners benoemd om hen te ondersteunen. De taken van de residenten waren divers, zo moesten ze de plaatselijke landraad voorzitten, waren zij verantwoordelijk voor de financiën in hun gebied en werden ze geacht de gewestelijke infrastructuur te onderhouden.<sup>25</sup> Ondanks de uitbreiding van het ambtenarenapparaat dienden de commissarissen-generaal ook te vertrouwen op de lokale bestuurders voor het innen van belastingen. Er waren namelijk nog steeds niet genoeg ambtenaren beschikbaar om op zoveel verschillende plekken belasting te innen. Ze probeerden hierin samen te werken met de lokale dorpschoude en regenten. De assistent-residenten en opzieners kregen hierbij de taak om te controleren of de lokale bevolking op juiste wijze behandeld werd. De relaties tussen de residenten en de regenten verliepen echter vaak moeizaam.<sup>26</sup>

Van der Capellen nam in 1819 het gouverneur-generaalschap op zich en behield het vergrote ambtenarenapparaat. Hij droeg de koloniale ambtenaren op om zoveel mogelijk voor de lokale bevolking op te komen en hij wilde dat zij de omstandigheden in hun gewest controleerden. Van der Capellen probeerde ook de vestiging van niet-Nederlandse Europese handelaars in de kolonie op allerlei manieren tegen te werken. Naar zijn mening zou de vestiging van Europeanen de situatie voor de lokale bevolking alleen maar doen verslechteren. Dit druiste in tegen de ideeën van koning Willem I die vond dat de kolonie juist winst moest gaan opleveren. Van der Capellen was ook geen voorstander van de oprichting van de Nederlandsche Handel Maatschappij. Dat zette hem op gespannen voet

---

<sup>24</sup> Mom, *Van Transport*, 153-154.

<sup>25</sup> H.W. van den Doel, *De Stille Macht: het Europese binnenlands bestuur op Java en Madoera, 1808-1942* (Amsterdam 1994) 48-50; P.H. van der Kemp, *Het Nederlandsch Indisch Bestuur in het midden van 1817* (Den Haag 1915) 8-25.

<sup>26</sup> Ibidem, 51-53; Clive, *Nederlandsch Beheer*, 230-233;

met Willem I. Tijdens de ambtstermijn van Van der Capellen werden er verder veel kosten gemaakt. Zo kostte de uitbreiding van het ambtenarenapparaat meer geld, moest de lokale infrastructuur weer worden opgelapt en werden er ook de nodige kosten gemaakt bij expedities. Er werd verder niet veel winst gemaakt door handel en hierdoor ontstonden er grote tekorten op de staatsbalans. Om deze reden besloot Willem I om Van der Capellen in 1826 terug naar Nederland te roepen.<sup>27</sup>

L. P. J. burggraaf du Bus de Gisignies werd vervolgens benoemd tot commissaris-generaal en hij kreeg de taak om de kolonie weer winstgevend te maken. Na zijn aankomst ging De Gisignies over tot het hervormen van het koloniale bestuur en hij richtte zich hierbij vooral op het verminderen van het aantal hoge bestuursambtenaren. Hij maakte verder de lagere bestuursambtenaren bewuster van hun ambt doordat ze een eed moesten afleggen bij hun benoeming en een duidelijker takenpakket voorgeschreven kregen. Naast deze hervormingen brak tijdens zijn ambtstermijn in 1825 de Java-oorlog uit. Dit gebeurde na een opstand van de inheemse bevolking tegen het Nederlandse gouvernement onder leiding van de Indische prins Diponegoro. Deze oorlog zorgde er voor dat de kolonie in nog grotere financiële problemen terecht kwam. Daarnaast kwam België in 1830 in opstand tegen Willem I, iets wat de Nederlandse staatskas ook sterk onder druk zette.<sup>28</sup>

## **1.2 Invoering van het cultuurstelsel**

Koning Willem I zocht naar een opvolger van De Gisignies die op de hoogte was van de financiële situatie in de kolonie en duidelijke plannen had om hier verbetering in te brengen. Johannes van den Bosch was hiervoor bij uitstek de geschikte kandidaat. Hij was een voorstander van het idee om het exploitatiestelsel uit de tijd van de VOC weer in zijn oude vorm te herstellen. Volgens Van den Bosch zorgden de ingevoerde hervormingen voor veel onrust op het eiland. Hij was het dan ook niet eens met het feit dat de macht van de regenten werd teruggedrongen en hij was tegen de verregaande bemoeienissen van de Indische regering bij de productieprocessen in de kolonie. Het bestuur van de verschillende gebieden dienden volgens hem onder de hoofden van de lokale bevolking te vallen. Willem I ging hiermee akkoord en er werd een plan opgesteld over hoe dit oude systeem weer het

---

<sup>27</sup> Rengers, *The Failure*, 90-101.

<sup>28</sup> Ibidem, 102-121.

beste geïmplementeerd kon worden in Nederlands-Indië.<sup>29</sup> Dit maakte een einde aan de liberale koloniale ideeën van Van Hogendorp, Raffles en Van der Capellen en betekende het ontstaan van het cultuurstelsel in 1830. Het bestuur werd weer 'gerefederaliseerd', dit betekende dat de macht van de inheemse regenten wederom werd erkend. Verder werd hun ambt weer erfelijk gemaakt, ze mochten eigen milities hebben en ze werden uitbetaald in grond.<sup>30</sup>

Volgens het cultuurstelsel moest de lokale bevolking verplicht één vijfde van hun landbouwgrond gebruiken om gewassen te produceren, die geschikt waren voor de export, in ruil voor een plantloon. De gewassen die het meest geproduceerd moesten worden waren koffie, suiker en indigo. Hierbij hoefden ze niets af te dragen bij misoogsten en mocht het aantal dagen per jaar dat ze aan de productie van exportgewassen besteedden de 66 dagen niet te boven gaan. De regenten en Nederlandse ambtenaren van een bepaald gebied kregen hierbij uitbetaald in cultuurprocenten, de hoogte hiervan was afhankelijk van het aantal geproduceerde exportproducten. In de praktijk werd de bevolking vaak alsnog gedwongen om meer dan één vijfde van hun land te gebruiken voor de productie van koffie, suiker en indigo en zij moesten hier dus ook veel meer tijd aan besteden. Dit kwam vooral door de druk van de lokale vorsten die zoveel mogelijk cultuurprocenten wilden meepakken.<sup>31</sup> De Europese ambtenaren werden hierbij geacht rond te trekken langs de verschillende plantages maar knepen ook vaak een oogje dicht omdat zij natuurlijk belang hadden bij een zo hoog mogelijke productie. Het cultuurstelsel zorgde wel voor een ongelijkheid in de inkomsten van de ambtenaren omdat sommige gebieden meer opleverden dan andere, dit kwam dan naar voren in het aantal cultuurprocenten. Het stelsel was een groot succes en zorgde ervoor dat de kolonie weer winstgevend kon worden.<sup>32</sup>

Samenvattend zorgde het stelsel er dus voor dat het aantal producten voor de Europese markt in enorme aantallen toenam. Koffie, suiker en indigo werden in grote hoeveelheden geproduceerd terwijl de productie van rijst voor de lokale markt sterk afnam. Dit leidde er toe dat er minder eten was voor de lokale bevolking. Ook nam de druk op de

---

<sup>29</sup> Van den Doel, *De Stille Macht*, 58-59.

<sup>30</sup> Ibidem, 57-61; Vincent J.H. Houben, 'Java in the 19th century: consolidation of a territorial state' in: Howard Dick e.a., *The Emergence of a National Economy: An economic history of Indonesia 1800-2000* (Leiden 2002) 56-69.

<sup>31</sup> Van den Doel, *Zover de Wereld Strekt*, 68-74; Day, *Nederlandsch Beheer*, 266-270.

<sup>32</sup> Van den Doel, *Stille Macht*, 59-60.

bevolking enorm toe doordat er in de praktijk naast de gedwongen leveranties vaak ook nog andere belastingen betaald dienden te worden. Het plantloon werd in cash betaald wat er voor zorgde dat er meer geld in omloop kwam in de koloniale economie van Nederlands-Indië. De inheemse regenten verkregen weer een betere positie in de koloniale samenleving.<sup>33</sup> De opvolgers van Van den Bosch in de eerste helft van de negentiende eeuw bouwden allen voort op het door hem bedachte stelsel. De hoogste bestuurders van de kolonie werden dan ook met name geselecteerd als zij voorstander waren, of in ieder geval positief tegenover het cultuurstelsel stonden, zodat dit stelsel op die manier werd voortgebouwd.<sup>34</sup> In het volgende hoofdstuk wordt er ingegaan op hoe de Indische economie zich dankzij de invoering van het cultuurstelsel ontwikkelde en welke gevolgen dit had voor de handelsbetrekkingen met het moederland en voor de groei van de vracht- en passagiersvaart op Indië.

### **1.3 Koloniale verdediging**

De verdediging van de kolonie moest na de teruggave ook weer opnieuw worden opgebouwd. Zo ontstonden in de eerste helft van de negentiende eeuw het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL), de Koloniale Marine en het Auxiliair Eskader van de Koninklijke Marine die tezamen voor de interne en externe verdediging van de kolonie zorgden.

Willem I wilde in 1814 verbeteringen doorvoeren in de verdediging van de kolonie en vroeg zich af hoe het koloniale leger in Nederlands-Indië het best kon worden opgebouwd. Hij stelde hiervoor een commissie aan om hem te adviseren en die kwam tot de conclusie dat het aantal soldaten in de kolonie sterk uitgebreid diende te worden. Deze troepen werden vervolgens vanaf 1815 mondjesmaat aangevoerd vanuit Nederland. Het koloniale leger werd nog steeds gezien als onderdeel van het Nederlandse leger. De Nederlandse landmacht verzorgde een groot deel van de soldaten die naar Indië werden gezonden. De overige tekorten aan manschappen werden aangevuld met inheemse soldaten. Het landleger kreeg al snel te maken met verschillende opstanden waarvan de

---

<sup>33</sup> Pieter Boomgaard, *Children of the Colonial State Population growth and economic development in Java, 1795-1880* (Amsterdam 1987) 50-53.

<sup>34</sup> Day, *Nederlandsch Beheer*, 333-350; Putten, *Ideaal en Werkelijkheid*, 14-17, 82-100.

Java-oorlog de grootste was.<sup>35</sup>

Het aantal soldaten dat naar de kolonie werd gezonden verschilde per jaar. Ten tijde van de overname van de kolonie van de Britten werden er expeditionaire troepen naar de kolonie gestuurd en met het uitbreken van de Java-oorlog een expeditionaire afdeling in de vorm van het transport van twee soldaten bataljons. In de jaren dat het er rustiger aan toe ging in de kolonie werd er vanuit Nederland het 'suppletiestelsel' gehanteerd. Dit hield in dat er op geleidelijke wijze militairen naar de kolonie werden gezonden om de koloniale troepen langzaam aan te vullen. Dit had alles te maken met de 'onthoudingspolitiek' waarbij het Nederlandse gezag zich van verdere expansie in de archipel diende te onthouden en zich moest beperken tot het bestuurlijk centrum in Java. Door het suppletiestelsel konden de expansiedriften in toom gehouden worden omdat er niet één grote koloniale troepenmacht aanwezig was. Ook hield het stelsel grip op de kosten die bij een dergelijk groot leger zouden komen kijken.<sup>36</sup> In 1830 werd de troepensamenstelling voor het eerst in Indië zelf vastgesteld door gouverneur-generaal Van den Bosch. Met een koninklijk besluit van 1832 werd dit goedgekeurd en viel het koloniale leger onder direct zeggenschap van de gouverneur-generaal. Op deze manier ontstond zo formeel een koloniaal leger dat onafhankelijk was van Nederland: het KNIL.<sup>37</sup>

Op het water zorgde de Koloniale Marine en het Auxiliair Eskader voor de verdediging. De Koloniale Marine was met de komst van de commissarissen-generaal als zelfstandige Indische marine opgericht, die verantwoordelijk was voor het bestrijden van zeeroverij en om het Nederlandse gezag in de regio te waarborgen. Ook had zij andere taken zoals het vervoeren van goederen en personen binnen de kolonie. Het Auxiliair Eskader bestond uit schepen die namens de Koninklijke Nederlandse Zeemacht voor enkele jaren naar de kolonie waren gezonden. Zij beschermden de kolonie tegen eventuele aanvallen van buitenaf en ondersteunden de Koloniale Marine in haar taken waar dat nodig was. Beide marines waren met personeel en materieel sterk van elkaar gescheiden maar qua taken namen ze veel van elkaar over. De Koloniale Marine voldeed op den duur niet aan de verwachtingen en werd in 1838 opgeheven. Zij ging op in het Nederlands eskader van de

---

<sup>35</sup> Jaap de Moor, 'Met klewang en karabijn: een militaire geschiedenis van Nederlands-Indië (1815-1949)' in: Jaap R. Bruijn en Cees B. Wels ed., *Met man en macht. De Militaire Geschiedenis van Nederland 1550-2000* (Amsterdam 2003) 203-211.

<sup>36</sup> Bossenbroek, *Van Holland naar Indië*, 12-23, 105-107.

<sup>37</sup> De Moor, 'Met klewang en karabijn', 205-211; Bossenbroek, *Van Holland naar Indië*, 8-18.



Koninklijke Marine voor de verdediging van de kolonie. De politieke taken en het transport van ambtenaren en goederen binnen de Archipel die eerst onder de Koloniale Marine vielen werden overgenomen door een civiele marine met schepen van de residenten.<sup>38</sup>

Concluderend kan worden gesteld dat de commissie-generaal die het bestuur van de Britten in Nederlands-Indië overnam in 1816, voortbouwde op de hervormingen die waren geïnitieerd door Daendels en Raffles kort na de opheffing van de VOC. Er kon nu voor het eerst worden gesproken van een Nederlandse koloniale staat met ambtenaren aan het hoofd die de kolonie namens het Koninkrijk der Nederlanden bestuurden. Het landrentestelsel van Raffles werd overgenomen en de commissarissen-generaal zorgden voor een enorme uitbreiding van het ambtenarenapparaat en tevens werd de koloniale verdediging beter georganiseerd. Er ontstond zo ook een stimulans voor de passagiersvaart op Indië door een toenemende behoefte aan koloniale ambtenaren voor het bestuur en soldaten voor de verdediging van de kolonie. Met de introductie van het cultuurstelsel in 1830 werd het exploitatiestelsel uit de VOC-tijd in zijn oude vorm hersteld waarbij de lokale bestuurders wederom meer macht kregen en het systeem van gedwongen leveranties werd toegepast. Het stelsel zorgde ervoor dat de kolonie winstgevend werd en maakte dat er weer geld naar de staatskas stroomde. In het volgende hoofdstuk wordt er ingegaan op de ontwikkeling van de Nederlandse vaart op Indië aan het begin van de negentiende eeuw en welke rol de Nederlandse Handel Maatschappij hierbij speelde.

---

<sup>38</sup> Anita M.C. van Dissel 'Tropenjaren: de Nederlandse zeemacht in Aziatische wateren (1816-1962)' in: Jaap R. Bruijn en Cees B. Wels ed., *Met man en macht. De Militaire Geschiedenis van Nederland 1550-2000* (Amsterdam 2003) 245-249.

## **Hoofdstuk 2 - Ontwikkeling van de vaart op Nederlands-Indië in de eerste helft van de negentiende eeuw**

In het eerste hoofdstuk is er een beeld geschetst van het koloniale beleid in Nederlands-Indië en hoe het bestuur aldaar werd opgebouwd in de eerste helft van de negentiende eeuw. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op hoe het ervoor stond met de Nederlandse koopvaardijvloot aan het begin van de negentiende eeuw. Ook wordt er gekeken welke rol de Nederlandsche Handel Maatschappij vervulde bij de ontwikkeling van de scheepvaart en scheepsbouw. Daarnaast wordt ook de opkomst van de passagiersvaart aan het begin van de negentiende eeuw besproken. Hierbij worden de verschillende groepen passagiers die werden verscheept uitgelicht. Verder wordt er aandacht besteed aan hoe het transport plaatsvond en welke rederijen en schepen hierbij betrokken waren.

### **2.1 De toestand van de Nederlandse scheepvaart en de oprichting van de NHM**

Nederland kreeg op 13 augustus 1814 haar Oost-Indische koloniën terug, die op 1 januari 1803 in Nederlandse handen verkeerden, door het sluiten van het Verdrag van Londen met Groot-Brittannië. Het was voor Nederlandse schepen vanaf dat moment ook weer toegestaan om de havens van Java aan te doen. Het aantal koopvaardij schepen dat het daaropvolgende jaar de havens van Java bereikte was marginaal. Slechts acht Nederlandse vrachtschepen deden in 1815 de haven van Batavia aan. Dit kwam onder meer doordat de Nederlandse vloot in een erbarmelijke staat verkeerde. Er waren maar weinig schepen inzetbaar en de schepen die Nederland in zijn bezit had waren niet in Nederland gebouwd. Hieruit is af te leiden dat het er niet goed voorstond met de Nederlandse scheepsbouw in die tijd.<sup>39</sup> Tijdens de periode dat Nederland in Franse handen was, heeft de Nederlandse scheepsbouwsector het zwaar te verduren gehad. Nederland liep achter op het gebied van scheepsontwerpen en techniek, de meeste schepen die geproduceerd werden, waren niet goed voor de vaart op de Oost geschikt. Dit werd veroorzaakt doordat veel Nederlandse havens waren verzand, waardoor er kleinere scheepstypes gebouwd werden die de zware reis naar Indië niet aankonden.<sup>40</sup>

---

<sup>39</sup> Femme S. Gaastra, 'Het Aziatisch gebied', in: F. Broeze, J. Bruijn en F. Gaastra ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden, Deel 3* (Bussum 1977) 293-294; M.G. de Boer, *100 Jaar*, 9-10.

<sup>40</sup> Frank Broeze, *De Stad Schiedam*, 1-3; Peter Boris Schuman, *Tussen vlag en voorschip. Een eeuw wettelijke en maatschappelijke emancipatie van zeevarenden ter Nederlandse koopvaardij* (Leiden 1995) 17-18.

Nederlands-Indië was weliswaar weer in Nederlandse handen, maar de zeeën rondom de Indische archipel werden op het gebied van handel nog steeds gedomineerd door de Engelsen en de Amerikanen. Ten tijde van het Engelse tussenbestuur hadden veel Britse en Amerikaanse reders en handelaren zich gevestigd op Java.<sup>41</sup> De Britten hadden een goede handelspositie verworven in de Oost doordat ze een groot aantal producten tot hun beschikking hadden, die ze konden gebruiken voor de uitreizen van hun schepen. Dankzij de Industriële Revolutie kon de Engelse industrie zich toeleggen op de productie van metaal- en textielproducten, die bestemd waren voor de export. Door middel van het gebruik van stoomkracht bij het productieproces waren de productiekosten voor goederen als katoen sterk gekrompen. Dit zorgde ervoor dat de Britten veel winst konden maken op deze exportproducten en op die manier hogere prijzen konden betalen voor koloniale producten, waar de Nederlanders niet tegen op konden bieden.<sup>42</sup> Nederland had in veel mindere mate geschikte exportproducten voor de uitreis die veel winst konden opleveren, omdat de Nederlandse nijverheidsindustrie nog ver achter liep op de Engelse industrie. Verder waren er op Java zelf ook significant meer Engelse en Amerikaanse handelshuizen en -firma's dan Nederlandse. De Britten hadden hierdoor ook een betere uitgangspositie voor de handel met Europa. Door deze enorme concurrentie op Nederlands-Indië bleef een opleving van de Nederlandse economie en koopvaardij uit, waardoor ook de scheepsbouwsector zich nauwelijks kon herstellen.<sup>43</sup>

Er was in 1814 dus nog maar weinig over van de eerdere Gouden tijden. De periode waarin Nederland een grote VOC-vloot had, die de handel rondom de Indische archipel domineerde was vervlogen. Koning Willem I kwam tot dezelfde conclusie. Hij nam een aantal maatregelen om de Nederlandse economie en koopvaardij weer te laten opbloeien. In het Zuiden van Nederland legde hij zich daarom toe op het herstel en de ontwikkeling van de nijverheidsindustrie. In het Noorden richtte hij zich op het bevorderen van de handel, scheepvaart en scheepsbouw.<sup>44</sup> Hij stelde vast dat er teveel buitenlandse schepen aangekocht werden voor de Nederlandse handelsvloot en besloot in 1819 alleen zeebrieven te verstrekken aan binnenlands gebouwde schepen. Dit betekende dat alleen schepen die in Nederland waren gebouwd onder Nederlandse vlag handel mochten

---

<sup>41</sup> Gaastra, 'Het Aziatisch gebied', 293-294.

<sup>42</sup> Schuman, *Tussen vlag*, 18-19.

<sup>43</sup> F.J.A. Broeze, 'The Merchant Fleet of Java (1820-1850). A preliminary Survey' *Archipel* 18 (1979) 251-266.

<sup>44</sup> W.M.F. Mansvelt, *Geschiedenis van de Nederlandse Handel-Maatschappij, Deel 1* (Haarlem 1924) 19-25.

drijven.<sup>45</sup> Deze maatregel zorgde echter niet voor de toename in het aantal schepen waar de Nederlandse regering op had gehoopt. Willem I besloot daarom in 1823 verdergaande maatregelen te treffen en over te gaan op het subsidiëren van de scheepsbouw. Ieder nieuwgebouwd schip met een belasting boven de 300 ton, kon rekenen op een bepaalde subsidie per tonnage, indien zij geschikt werd geacht voor de vaart op Indië.<sup>46</sup>

In datzelfde jaar kwam een lid van de Raad van Indië, H. W. Muntinghe, met een rapport over de economische en bestuurlijke situatie in Nederlands-Indië. Hij beschreef dat de concurrentie met de Engelsen en Amerikanen moordend was en dat er nog maar weinig Nederlandse koopvaardij schepen de haven van Batavia aandeden, omdat vele schepen verlies leden. In 1820 waren er nog maar twintig Nederlandse schepen die de haven bereikten en in 1823 slechts negen. Muntinghe maande Willem I tot het nemen van verdere maatregelen om de handel en scheepvaart op Nederlands-Indië te bevorderen. Hij was bang indien dit niet gebeurde, dat de Britse en Amerikaanse invloedsferen nog groter zouden worden en er een kans bestond dat de kolonie weer langzaam aan Nederland ontnomen zou worden. Willem I raakte overtuigd van de bevindingen voortkomend uit het rapport van Muntinghe en hij besloot daarom over te gaan tot de oprichting van de Nederlandsche Handel Maatschappij op 29 maart 1824.<sup>47</sup>

De NHM werd een handelsbedrijf onder direct toezicht van de Nederlandse regering. Willem I wilde dat zij zich in eerste instantie zou toeleggen op de opbouw van een wereldwijd handelsnetwerk. De NHM kon zich op den duur door verliezen enkel richten op het handelsverkeer met Nederlands-Indië en de theehandel met China. Zij verkreeg het monopolie op het vervoeren van gouvernementsproducten en -personeel van en naar Nederlands-Indië. In de statuten van de NHM stond dat ze voor het vervoer hiervan geen eigen schepen mocht gebruiken, maar dat er gebruik moest worden gemaakt van de schepen van Nederlandse reders.<sup>48</sup> De oprichting van de NHM zorgde daarom voor een herstel van de Nederlandse scheepvaartsector. Er was een opleving in de scheepsbouw, omdat elk nieuwgebouwd schip tenminste twee reizen naar Nederlands-Indië mocht maken. Dat maakte het aantrekkelijk om te investeren in de bouw van nieuwe vrachtschepen aangezien het gouvernement koloniale producten boven de vrijemarktprijs opkocht. Door de

---

<sup>45</sup> Broeze, *De Stad Schiedam*, 3; Mansvelt, *Geschiedenis van de NHM*, 19-22.

<sup>46</sup> Schuman, *Tussen vlag*, 19-20.

<sup>47</sup> Mansvelt, *Geschiedenis van de NHM*, 47-50, 64; Schuman, *Tussen vlag*, 18-20.

<sup>48</sup> Ibidem, 84-87, 91-95; Broeze, *De Stad Schiedam*, 8-9.

introductie van het cultuurstelsel in 1830 nam het aantal koopvaardij schepen dat naar Indië voer nog verder toe. Het was in die tijd zelfs zo lucratief om naar Nederlands-Indië te varen, dat de bouw prijs van een schip binnen vijf jaar kon worden terugverdiend. Het gevolg was een sterke toename van de bouw van schepen en de scheepsbouw kon zich ook verder ontwikkelen. In 1841 was er zoveel scheepsruimte beschikbaar dat er door de NHM een beurtlijst moest worden opgesteld waarop meer dan 321 schepen stonden.<sup>49</sup>

Scheepstypen die vaak voor de vaart op Indië gebouwd en gebruikt werden waren fregatschepen, barken en brikken. Dit waren schepen met een enorm laadvermogen, wat zeer belangrijk was voor de rederijen om op die zoveel mogelijk producten te kunnen vervoeren die de NHM vervolgens voor een gunstige prijs opkocht. Er werd aan het begin van de negentiende eeuw meer waarde gehecht aan het laadvermogen dan aan de snelheid van een schip. Het gemiddelde laadvermogen van zeeschepen, tussen 1824 en 1857, groeide van 126 naar 229 ton.<sup>50</sup> Deze groei was te danken aan het feit dat er steeds meer schepen van boven de 300 ton werden geproduceerd voor de vaart op Indië omdat hier subsidie voor werd gegeven. In 1827 klaarden 10.812 schepen in en uit Nederlandse havens, in 1835 steeg dit aantal naar 10.961 en in 1840 naar 12.562. Van dit aantal werd tussen de 40 en 45 procent door Nederlandse schepen vervoerd, dit kwam dus in 1827 neer op ongeveer 5400 schepen per jaar en in 1840 op ongeveer 6250 schepen per jaar. Het laadvermogen van 40 procent van deze Nederlandse schepen werd in 1820 gebruikt om goederen en passagiers van en naar Indië te vervoeren. Dankzij de oprichting van de NHM en het cultuurstelsel nam dit percentage nog sterker toe, tot wel 80% in 1850.<sup>51</sup>

## **2.2 Rederijen en passagiers**

De NHM charterde diverse koopvaardij schepen om gouvernementsproducten te vervoeren van en naar Nederlands-Indië. Deze schepen vielen onder verschillende scheepsvaartbedrijven die georganiseerd waren als partenrederijen. Kenmerkend voor een partenrederij is dat ieder schip eigendom is van verschillende investeerders en dat elk schip apart wordt uitgbaat. Daarnaast is het typerend dat iedere participant slechts aansprakelijk is voor het deel dat hij had ingelegd. De kapitaalverstrekkers konden hun risico spreiden door in meerdere schepen tegelijk te investeren. De leiding van een dergelijke rederij lag in

---

<sup>49</sup> Mom, *Van Transport*, 153-154; Gaastra, 'Het Aziatisch Gebied', 296.

<sup>50</sup> Ron de Vos, *Nederlandse fregatschepen en barken* (Franeker 2012) 258-259; Mom, *Van Transport*, 163.

<sup>51</sup> Ibidem, 151-153.

handen van de directeur, die meestal ook het initiatief had genomen tot de bouw en exploitatie van een schip. Hij was verantwoordelijk voor verschillende rederijwerkzaamheden, het beheer van de inleg van de beleggers en de juiste investering hiervan in de bouw of aankoop van een schip. Het was een aantrekkelijke functie omdat men geen rente hoefde te betalen over het geld dat geïnvesteerd werd en de directeur kon dit kapitaal wederom gebruiken voor zijn eigen handelspraktijken. Ieder schip werd als een aparte onderneming gezien, maar het kon wel zo zijn dat er één directeur verantwoordelijk was voor het reilen en zeilen van meerdere schepen. Over het algemeen wordt de term *rederij* ook wel in plaats van *partenrederij* gebruikt, om de bedrijfsvorm aan te duiden waarbij de directeur of directeuren één of meerdere schepen beheren.<sup>52</sup>

Een van de grootste Nederlandse rederijen, die zich naast vracht ook toelegde op het vervoer van passagiers, was die van Anthony van Hoboken. Van Hoboken was een Rotterdamse reder die zich kort na de opheffing van de VOC in 1799 richtte op de vaart naar de Oost en goede zaken deed als tussenhandelaar ten tijde van de Franse bezetting. Hij was een van de eersten die uitvoer, toen de Engelsen in 1814 wederom toestemming gaven aan Nederlandse schepen om de havens van Java aan te doen, ondanks de slechte staat van zijn schepen. In datzelfde jaar verkreeg hij een geheel nieuwe scheepswerf in Rotterdam.<sup>53</sup> In 1822 begon de firma zich op het regelmatig transporteren van passagiers toe te leggen. Van Hoboken trof adequate maatregelen voor de passagiers. Hij was zelf nauw betrokken bij het plaatsen van passagiershutten op zijn vrachtschepen en zag er op toe dat er een speciaal systeem van luchtverversing aan boord werd geïnstalleerd. In 1846 vielen er in totaal achttien zeilschepen onder de rederij A. van Hoboken die ook ingericht waren op het transport van passagiers.<sup>54</sup>

Behalve van Hoboken transporteerde een groot deel van de andere scheepsrederijen aan het begin van de negentiende eeuw ook passagiers op hun zeilschepen, ondanks het feit dat zij het vervoeren van vracht als hoofdzaak bleven beschouwen. Zij richtten een aantal speciale ruimtes in op hun schepen voor de verschillende passagiers en maakten hierbij een onderscheid tussen een eerste en tweede klasse. De verschillende mensen die per koopvaardijchip naar Nederlands-Indië werden

---

<sup>52</sup> Mom, *Van Transport*, 154-157; Broeze, *De Stad Schiedam*, 80.

<sup>53</sup> Boer, *100 jaar*, 13-14; Bram Oosterwijk, *Koning van de koopvaart, Anthony van Hoboken* (Amsterdam 1996) 47-49, 93-95.

<sup>54</sup> A. Voogd, *De scheepvaart*, 21-23.

getransporteerd zijn grofweg in drie categorieën in te delen: soldaten, gouvernementpersoneel en particuliere passagiers zoals handelaren, dominees en de gezinnen van de koloniale ambtenaren. Aan boord van de koopvaardij schepen was er meestal sprake van een heterogeen gezelschap bestaande uit passagiers van de verschillende groepen, aangezien zij allemaal op eenzelfde schip meereisden.<sup>55</sup>

Alle soldaten bestemd voor Nederlands-Indië werden per koopvaardij schip naar de kolonie gestuurd, behalve de zogenoemde expeditionaire troepen van 1815 en 1827, die per marineschip naar de kolonie werden gezonden. Voor het vervoeren van soldaten werden er vanaf 1816 contractuele afspraken gemaakt tussen het Departement van Koloniën en de verschillende reders. Zo moesten er voldoende medicijnen en een dokter aanwezig zijn en mocht het schip onderweg enkel in geval van nood een haven aandoen. De NHM nam deze contractverplichtingen in 1824 over en hield toezicht op het transport van de soldaten op de door hen bevrachte schepen. Deze manier van troepentransport was goedkoper dan het gebruik van speciale transportschepen en kon zo ook het tekort aan exportproducten voor de uitvaart van de Nederlandse vrachtschepen opvullen.<sup>56</sup>

Het aantal koopvaardij schepen dat soldaten naar de kolonie transporteerde in de eerste helft van de negentiende eeuw verschilde sterk per jaar zoals te zien is in tabel 2.1. De expeditionaire troepen werden in twee expedities naar Indië gezonden. Dit gebeurde van 1815 tot 1816 en van 1816 tot 1817. Er werden toen 43 schepen naar de kolonie gestuurd, waarvan tien oorlogsschepen die tezamen 5868 soldaten naar de kolonie transporteerden. Er waren toen dus niet voldoende koopvaardij schepen beschikbaar om alle soldaten naar de kolonie te transporteren. Om deze reden werd er een groot aantal schepen van de marine ingezet. Na deze periode, van 1821 tot 1825, zwakte het aantal soldaattransporten naar de kolonie iets af. In 1826 nam met het uitbreken van de Java-oorlog het aantal transporten weer sterk toe. Zo vond het transport van de expeditionaire afdeling plaats waarbij in 1826 en 1827 met vier oorlogsschepen en zeventien koopvaardij schepen 3161 soldaten naar de kolonie werden vervoerd. Er werden toen twee soldaten bataljons naar de kolonie gestuurd. Hier konden de meeste soldaten dus wel per koopvaardij schip naar de kolonie worden gezonden en daarom waren er minder marineschepen nodig om het tekort aan scheepsruimte op te vullen. In de periode tussen 1831 en 1835 vonden er bijna geen

---

<sup>55</sup> Huussen, 'Op weg naar de Gordel', 81-83; Bossenbroek, *Van Holland naar Indië*, 44-47.

<sup>56</sup> Ibidem, 47-53, 105-106.

soldaattransporten plaats omdat alle militaire inzet gebruikt moest worden tegen de opstandelingen in België.<sup>57</sup>

**Tabel 2.1 Aantal soldatentransporten naar Nederlands-Indië, 1815-1845**

<b>Periode:</b>	<b>Aantal schepen:</b>	<b>Aantal soldaten:</b>
1815-1820	111	10.732
1821-1825	63	4.355
1826-1830	127	17.632
1831-1835	23	1938
1836-1840	114	5574
1841-1845	58	4548
<b>Totaal:</b>	<b>496</b>	<b>44.779</b>

**Bron:** Schepenlijst Bossenbroek, *Van Holland naar Indië, Het transport van koloniale troepen voor het Oost-Indische leger 1815-1909* (Amsterdam 1986).<sup>58</sup>

De NHM charterde ook verschillende koopvaardij schepen van rederijen voor het vervoer van gouvernementspersoneel en particuliere passagiers. Het vervoer van deze laatste groep werd door veel reders gezien als een extra inkomstenbron, dit wordt duidelijk als men kijkt naar de prijzen die passagiers voor een overtocht dienden te betalen. De prijzen liepen uiteen van 500 florijnen voor een hut in de tweede klasse tot 1000 florijnen voor een eerste klas kajuit.<sup>59</sup> De particuliere passagiers zaten meestal op dezelfde schepen als de soldaten, hetgeen dat aan boord tot spanningen kon leiden. Zo was de plaats van militairen op een koopvaardij schip ondergeschikt en werd het door sommige passagiers niet gewaardeerd dat er soldaten aan boord waren. De vertrekken van de burgers en overheidsfunctionarissen aan boord van een schip waren gescheiden van die van de soldaten, maar alsnog waren confrontaties soms onvermijdelijk.<sup>60</sup>

Het is onbekend hoeveel ambtenaren en particuliere passagiers naar Indië zijn gereisd in de eerste helft van de negentiende eeuw. Scheepsberichten in de kranten geven een indicatie van het aantal eerste en tweede klasse passagiers dat per koopvaardij schip de overtocht maakte. In tabel 2.2 in de bijlage is een overzicht te vinden van Nederlandse koopvaardij schepen die vanuit Nederland zijn vertrokken en zijn aangekomen in de haven van Batavia in de periode van 1816 tot 1845. Door de beperkte beschikbaarheid van de

<sup>57</sup> Ibidem, 47-49, 134-145.

<sup>58</sup> Bossenbroek, *Van Holland naar Indië*, 134-145.

<sup>59</sup> Voogd, *De scheepvaart op Indië*, 21-22; Gaastra, 'The Experience of Travelling', 133-135.

<sup>60</sup> Ibidem, 95-98.



scheepsberichten in de *Bataviasche Courant* en de *Javasche Courant* is er voor gekozen om één koopvaardijship per jaar te analyseren op het aantal eerste en tweede klasse passagiers en soldaten. De *Bataviasche Courant* was de gouvernementskrant van 1816 tot 1828 waarin de aangekomen schepen in Nederlands-Indië werden gemeld. De *Javasche Courant* was hier na 1828 de direct opvolger van.<sup>61</sup> In deze kranten is per jaar gekeken naar de beschikbare scheepsberichten en is er steeds een bericht van een aangekomen Nederlands koopvaardijship geselecteerd waarbij de passagiers ook genoemd worden. Om het type schip te achter halen is gebruik gemaakt van de schepenlijst van de Maritiem-Historische Databank.<sup>62</sup>

Aan de hand van de beschikbare cijfers en het beperkt aantal beschikbare scheepsberichten is geen duidelijk beeld te geven van het totaal aantal ambtenaren en particuliere passagiers dat de overtocht van Nederland naar Indië per koopvaardijship maakten in de periode van 1816-1845. Wel geeft tabel 2.2 een beeld van het gemiddeld aantal eerste en tweede klasse passagiers per koopvaardijship die meevoeren naar Indië. Er komt verder naar voren dat het aantal passagiers per Nederlands koopvaardijship, dat in de haven van Batavia aankwam, sterk varieerde. Er voeren tot wel zestien personen mee aan boord van koopvaardijschepen. De koopvaardijschepen met dergelijke grote aantallen passagiers aan boord transporteerden geen soldaten. Dit is te verklaren aan het feit dat de officieren die meereisden met de soldaten een groot deel van de passagiershutten innamen.

De manier waarop een koopvaardijship op passagiers was ingesteld, blijkt onder meer uit een verslag van een passagier aan boord van een koopvaardijfregat van een Rotterdamse rederij. Zo was er op het achterdek van het schip een ruimte die als koffiekamer was ingericht voor de passagiers. Deze kamer had twee ramen, een grote tafel en een aantal banken. Aan beide zijden van deze kajuit waren twee grote hutten: één voor de kapitein en een voor de passagiers, dit waren de eersteklas vertrekken. De kerk was de grootste ruimte van het schip onder het middendek. Hier aangrenzend waren vier hutten voor passagiers, stuurlieden en de scheepsdokter. In elke hut stonden stapelbedden en dit werd gezien als de tweede klas.<sup>63</sup> Voor de soldaten was er een speciaal ruim ingericht in het midden van het schip, waar ze in hangmatten sliepen. De matrozen en het overige

---

<sup>61</sup> Delpher Krantenoverzicht: <http://www.delpher.nl/nl/kranten>

<sup>62</sup> Stichting Maritiem-Historische Databank: <http://www.marhisdata.nl/main.php>

<sup>63</sup> Voogd, *De scheepvaart*, 27-29.

scheepvaartpersoneel had een eigen ruim op het voordek van het schip.<sup>64</sup>

De reisroute was vanaf het moment dat de eerste Nederlandse schepen via Kaap de Goede Hoop naar de Oost voeren tot aan het begin van de negentiende eeuw niet drastisch veranderd. Wel was er een verschil te merken in het aantal tussenstops. Voorheen werd de reis nog onderbroken, door aan te meren op de Kaapverdische of Canarische Eilanden en werd Rio de Janeiro of Kaapstad onderweg aangedaan. In de loop van de negentiende eeuw werden er door de schepen vrijwel geen tussenstops meer gehouden. Dit kwam onder meer omdat dit was vastgelegd in de contracten tussen de overheid en de reders dat schepen alleen een haven mochten aandoen in het geval van gebrek aan water, herstel van schade of andere noodgevallen. Ondanks dat snelheid niet de belangrijkste eis was bij de bouw van koopvaardij schepen verliep de reis, door de jaren heen, toch steeds iets sneller. Zo deed een VOC-schip er nog ruim 212 dagen over met tussenstops, terwijl de koopvaardij schepen in 1830 nog maar 121 dagen over de reis deden.<sup>65</sup>

De opkomst van de NHM aan het begin van de negentiende eeuw zorgde voor een opleving van de Nederlandse economie en scheepvaart. Voor rederijen was de passagiersvaart op Indië een erg aantrekkelijke manier om extra winst te maken, omdat het aantal producten dat voor de uitvaart beschikbaar was zeer beperkt was. Soldaten vormden de grootste groep passagiers en zij hadden vaak hun eigen ruimte op het koopvaardij schip. Daarnaast werden ook particuliere passagiers en het gouvernementpersoneel vervoerd. Op het koopvaardij schip werden speciale ruimtes ingericht voor deze groepen, die weer onderverdeeld waren in eerste en tweede klasse vertrekken. In het volgende hoofdstuk wordt er ingegaan op de reizen van een bijzondere groep passagiers: de gouverneurs-generaal van Nederlands-Indië.

---

<sup>64</sup> Idem, Huussen, 'Op weg naar de Gordel', 81-83.

<sup>65</sup> Gaastra, 'Het Aziatisch gebied', 264-265; Bossenbroek, *Van Holland naar Indië*, 55-60.

### **Hoofdstuk 3 – De reizen van de gouverneurs-generaal naar Nederlands-Indië in de eerste helft van de negentiende eeuw**

In het vorige hoofdstuk is een beeld geschetst van de ontwikkeling van de scheepvaart op Nederlands-Indië in de eerste helft van de negentiende eeuw. Hieruit kwam naar voren dat de Nederlandse scheepvaart dankzij de oprichting van de NHM weer kon opbloeien na de Franse Tijd. Daarnaast kon het aantal vaarten op Nederlands-Indië in deze periode ook weer toenemen. In dit hoofdstuk zal de nadruk liggen op de reizen van de verschillende gouverneurs-generaal in de periode van 1816-1845. Allereerst komen de verschillende gouverneurs-generaal uit deze periode aan bod en wordt er een licht geworpen op hun achtergronden en politieke invloeden in Nederlands-Indië. Vervolgens worden de zeereizen van deze hoge koloniale machthebbers besproken. Hierbij wordt er gekeken naar de verschillende schepen die voor het transport werden ingezet. Verder worden scheepsjournalen, scheepsberichten en beschikbare reisjournalen bekeken om erachter te komen langs welke route de schepen voeren, wat de reisduur was en of er sprake was van een officiële ceremonie bij vertrek en aankomst. Al deze verschillende bronnen omtrent de reizen van de gouverneurs-generaal kunnen vervolgens bijdragen aan het antwoord op de vraag waarom de gouverneurs-generaal per oorlogsschip en niet per koopvaardijship naar Nederlands-Indië werden gezonden aan het begin van de negentiende eeuw.

#### **3.1 De gouverneurs-generaal in de periode 1816-1845**

Voor 1800 handelden de gouverneurs-generaal van de VOC in vooral in het belang van de handelscompagnie. Deze positie veranderde echter in de eerste helft van de negentiende eeuw. De gouverneur-generaal werd nu algemeen bestuurder van de kolonie en verdedigde hierbij de belangen van de Nederlandse staat. Hij was een directe vertegenwoordiger geworden van het koninkrijk en hij regeerde in naam van de koning. Hij bekleedde de hoogste ambtelijke functie in de kolonie. Hij was gezeteld in het Gouvernementsbureau Buitenzorg waar hij werd ondersteund in zijn taken door de Algemene Secretarie. De gouverneur-generaal had verder het bevel over de Nederlandse marineschepen in de wateren rondom de Indische Archipel en over het koloniale leger.<sup>66</sup>

In 1819 nam Van der Capellen het gouverneur-generaalschap op zich nadat de

---

<sup>66</sup> Putten, *Ideaal en werkelijkheid*, 7-9.

commissarissen-generaal Nederlands-Indië van de Britten hadden overgenomen en de orde in de kolonie was hersteld. Van der Capellen was afkomstig uit de Utrechtse adel en hij had diverse hoogstaande posities bekleed, onder de heerschappij van Lodewijk Napoleon in Nederland, waaronder minister van binnenlandse zaken. In 1810 werd Nederland volledig ingelijfd bij het Franse Keizerrijk en Napoleon schoof hierbij Lodewijk Napoleon aan de kant. Van der Capellen vluchtte daarom weg uit Nederland en kwam in 1813 weer in beeld toen Willem I uit Engeland terugkeerde. Onder Willem I werd hij als commissaris namens Nederland naar Brussel gezonden. In 1815 werd hij samen met Elout en Buyskes als commissaris-generaal naar Nederlands-Indië gezonden. In het eerste hoofdstuk ging het al over het beleid dat Van der Capellen in de kolonie had gevoerd. In de literatuur wordt hij vaak aangeduid als de laatste van de liberale denkers in de kolonie. Zijn voorgangers waren onder andere Van Hogendorp, Daendels en Raffles. Hij wilde net als hen opkomen voor de lokale bevolking. Zijn financiële inzichten waren echter niet adequaat en hij moest door de slechte financiële situatie in de kolonie aftreden, op besluit van de koning. Onder Willem I kreeg hij nog wel andere ambten aangeboden, deze weigerde hij echter. Met het aantreden van Willem II accepteerde hij de positie van minister van Staat en was hij de voorzitter van de commissie voor de belangen van lager onderwijs. Hij speelde verder geen rol meer in de koloniale politiek.<sup>67</sup>

Du Bus de Gisignies werd in 1825 als opvolger van Van der Capellen naar Nederlands-Indië gestuurd. Hij was iemand met veel bestuurlijke ervaring. Zo was hij gouverneur van de provincie Antwerpen en West-Vlaanderen geweest. Hij had echter geen koloniale ervaring. Willem I hoopte dat De Gisignies om deze reden veel betere contacten zou onderhouden met het Nederlandse bestuurscentrum. De Gisignies moest het financiële beleid van de kolonie weer op orde brengen en snijden in de uitgaven. Hij werd benoemd als commissaris-generaal en kreeg meer macht en vrijheid in zijn handelen dan een gouverneur-generaal. De uitvoerende macht kwam in handen van luitenant-gouverneur-generaal H. Merkus De Kock. Onder het bestuur van De Gisignies mochten Europese kapitalisten zich weer vestigen in de kolonie. Het uitbreken van de Java-oorlog zorgde er echter voor dat de financiële tekorten in de kolonie onder zijn bestuur alleen maar groter werden. In 1830 werd hij daarom geacht om zijn ambt neer te leggen. Na zijn terugkeer in het vaderland hield hij

---

<sup>67</sup> Th. Stevens, *Van der Capellen's koloniale ambitie op Java* (Amsterdam 1982) 14-29, 56-71; Putten, *Ideaal en Werkelijkheid*, 54-65.

zich niet meer bezig met de Nederlandse politiek.<sup>68</sup>

Zoals besproken in afgelopen hoofdstukken wilde Willem I dat de kolonie weer winstgevend werd in 1830. Hij stelde daarom Johannes van den Bosch aan als opvolger van Bus de Gisignies. Van den Bosch had al ervaring opgedaan in de Oost, hij werd in 1780 aangesteld als eerste luitenant in Batavia en schopte het hierna in 1807 tot adjudant-generaal onder de toenmalige gouverneur-generaal A. H. Wiese. Hij kwam hierna echter op slechte voet te staan met gouverneur-generaal Daendels en diens hervormingspolitiek. Van den Bosch keerde in 1810 terug naar Nederland. In 1816 werd hij hier door Willem I benoemd tot generaal-majoor en in 1827 werd hij benoemd tot commissaris-generaal van West-Indië. Hij verbleef hier enkele maanden en Willem I was onder de indruk van zijn bestuurlijke kwaliteiten. Van den Bosch was ook goed op de hoogte van de vorderingen in Nederlands-Indië en publiceerde hier een stuk over. Onder meer om deze redenen trok hij de belangstelling van Willem I, die hem uitnodigde om over de toekomst van de kolonie te discussiëren. Dit leidde tot zijn zending naar Nederlands-Indië in 1829. Het door Van den Bosch geïntroduceerde cultuurstelsel was daar erg succesvol en leverde de staatskas veel geld op. In 1832 gaf Van der Bosch aan te willen repatriëren en nadat hij in 1834 in Nederland was aangekomen werd hij minister van Koloniën. Op die manier kon hij toezicht blijven houden op het reilen en zeilen in de kolonie en het cultuurstelsel.<sup>69</sup>

De opvolger van Van den Bosch werd gevonden in Jean Chrétien Baud, iemand met veel bestuurlijke ervaring in Nederlands-Indië. Zo was hij eerder al secretaris geweest onder gouverneur-generaal J.W. Janssens in 1811. Na de Britse overname van de kolonie bleef hij nog steeds actief in de koloniale regering. Hij werd ingezet als tweede commissaris bij de Britse gouvernement-secretarie en tevens als vertaler. Baud was nauw betrokken bij de teruggave van de kolonie aan Nederland en werd secretaris van het gouvernement onder leiding van de commissarissen-generaal. Hij was verder van waarde geweest voor Van der Capellen, als adviseur en als raadgever. In 1821 moest Baud echter naar Nederland terugkeren wegens gezondheidsproblemen. Baud was vervolgens betrokken bij de oprichting van de NHM als secretaris van diens oprichtingscommissie. In 1824 werd Baud benoemd tot directeur voor de Zaken van Koloniën. In 1832, toen Van den Bosch

---

<sup>68</sup> Bart de Prins, *Voor Keizer en Koning, Leonard Du Bus de Gisignies 1780-1849* (Amsterdam 2002) 61-100, 189-205.

<sup>69</sup> J.J. Westendorp Boerma, *Een geestdriftig Nederlander, Johannes van den Bosch* (Amsterdam 1950) 1-30, 72-81; Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek, *Johannes graaf van den Bosch*, Deel 2, 221-226.

aangaf te willen repatriëren, werd er naar een opvolger gezocht die overtuigd was van het cultuurstelsel. Willem I zag Baud als een waardige opvolger en daarom werd hij in 1832 benoemd tot opvolger van Van den Bosch. Hij werd benoemd op ad-interim basis omdat hij zelf aangaf enkel akkoord te gaan met een tijdelijke zending. Bij aankomst werd hij als vice-president van de Indische regering aangesteld om ingewerkt te worden. Het cultuurstelsel werd op accurate wijze doorgezet onder zijn bewind. Minister van Koloniën Van den Bosch wilde graag dat hij nog langer aanbleef. Echter werd in 1834 de opvolger van Baud al naar de kolonie gestuurd in de persoon van Dominique Jacques de Eerens en Baud zelf keerde in 1836 terug naar de kolonie. Hij volgde in Nederland Van den Bosch op als minister van koloniën.<sup>70</sup>

Omdat Baud slechts op ad-interim basis was aangesteld moest er al snel een opvolger voor hem worden gezocht. De Eerens was volgens Willem I hiervoor de aangewezen persoon omdat hij een goed militair leider was met veel bestuurlijke talenten en discipline maar met weinig koloniale ervaring. De Eerens was verder iemand die positief sprak over het cultuurstelsel. Hij had al vanaf jonge leeftijd dienst genomen in het leger van de Bataafse Republiek en was meerdere malen gepromoveerd. Onder Willem I werd hij directeur-generaal van het Departement van Oorlog. In 1834 werd hij als luitenant-gouverneur-generaal naar de kolonie gezonden om ingewerkt te worden door Baud en om daar van hem het bestuur over te nemen. De Eerens zorgde voor continuïteit in het cultuurstelsel en deed hier goede zaken in. In 1840 overleed hij echter plotseling op het landgoed Weltevreden.<sup>71</sup>

Door het acute overlijden van De Eerens moest er snel gezocht worden naar een opvolger. Pieter Merkus die als oudste lid van de Raad van Indië moest optreden als waarnemend gouverneur-generaal werd in 1841 officieel verkozen als opvolger van De Eerens. Merkus was geen echte aanhanger van het cultuurstelsel en was iemand die open stond voor aanpassingen in het exploitatiestelsel. Hij deed hier veel onderzoek naar door onder meer een aantal onderzoeksreizen te ondernemen op Java. Hij overleed echter plotseling in 1844 tijdens een van deze reizen.<sup>72</sup>

---

<sup>70</sup> Putten, *Ideaal en Werkelijkheid*, 82-89. Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek, *Jean Chrétien baron Baud*, Deel 1, 245-252.

<sup>71</sup> NNBW, *Dominique Jacques de Eerens*, Deel 1, 793; Putten, *Ideaal en Werkelijkheid*, 90-98.

<sup>72</sup> Ibidem, 100-107; NNBW, *Mr. Pieter Merkus*, Deel 2, 898-901.

Terugkijkend op de benoemingen van de verschillende gouverneurs-generaal is te zien dat kort na de teruggave van Nederlands-Indië, de staat het bestuur van de kolonie wilde beïnvloeden. Willem I was nauw betrokken bij de benoemingen van Van der Capellen en commissaris-generaal De Gisignies. De kolonie werd echter niet winstgevend en er moesten maatregelen worden getroffen. De koning ging op zoek naar opvolgers met meer koloniale ervaring en plannen om de kolonie weer financieel gezond te krijgen. Van den Bosch kwam met een oplossing: Het cultuurstelsel. Vanaf dat moment was het belangrijk dat de potentiële opvolgers van het gouverneur-generaalschap positief over het cultuurstelsel waren. Van den Bosch en Baud werden na hun terugkomst in Nederland ook als minister van koloniën benoemd om nog zoveel mogelijk toezicht op het stelsel te behouden. Door het plotseling overlijden van De Eerens en de aanstelling van Merkus, kwam er echter toch iemand aan de macht die minder positief tegenover het cultuurstelsel stond.

### **3.2 De zeereizen van de gouverneurs-generaal naar Nederlands-Indië**

Nu de achtergronden van de verschillende gouverneurs-generaal duidelijk zijn, kunnen de zeereizen van de gouverneurs naar de kolonie worden geanalyseerd. In tabel 3.1 is een overzicht gegeven van de heenreizen. Hierbij is er gekeken wat de reisduur was en met welk schip ze naar Nederlands-Indië werden getransporteerd. Wat hierbij opvalt is dat ze allemaal per marineschip naar de kolonie werden gezonden behalve Baud die de reis per koopvaardijship maakte. Van der Capellen, Elout en Buyskes vertrokken als commissarissen-generaal met het militair eskader van 1815 aan boord van de *Zr. Ms. Amsterdam* en *Zr. Ms. Admiraal Evertsen*. Dit waren beide linesschepen van de Nederlandse marine. Merkus voer ook mee aan boord van de *Evertsen*, toentertijd nog als toekomstig koloniaal ambtenaar. Bus de Gisignies, Van den Bosch en De Eerens werden allen met een fregat van de marine naar de kolonie gestuurd.<sup>73</sup> Baud werd met het koopvaardijship de *Prinses Marianne*, dat in 1832 door de rederij Van Hoboken was gebouwd, naar Indië gestuurd.<sup>74</sup> Een verklaring voor dit fenomeen komt in de vierde paragraaf ter sprake.

---

<sup>73</sup> A.J. Vermeulen, *De schepen van de Koninklijke Marine en die der gouvernementsmarine 1814-1962* (Amsterdam 1962). 1-2, 8-9, 12.

<sup>74</sup> Stichting Maritiem-Historische Databank, *Schepenlijst, Prinses Marianne*, [http://www.marhisdata.nl/main.php?to\\_page=schip&id=10141](http://www.marhisdata.nl/main.php?to_page=schip&id=10141) (geraadpleegd op 01-12-2015).

**Tabel 3.1 De heenreizen van de gouverneurs-generaal**

Gouverneurs-generaal en ambtstermijn:	Vertrekdatum vanuit Nederland:	Aankomstdatum te Batavia:	Naam en type schip:	Kapitein:
C. Th. Elout en A. A. Buyskes (commissarisen-generaal) (1816-1819)	29 oktober 1815	26 april 1816 (180 dagen)	Zr. Ms. Admiraal Evertsen / Linieschip (marine)	Kapitein-luitenant-ter-zee S. 't Hooft
G.A.G. Ph. Baron van der Capellen (1819-1826)	29 oktober 1815	11 mei 1816 (195 dagen)	Zr. Ms. Amsterdam / Linieschip (marine)	Kapitein-luitenant-ter-zee W. Hofmeijer
L.P.J. burggraaf du Bus de Gisignies (commissaris-generaal) (1826-1830)	28 september 1825	3 februari 1826 (128 dagen)	Zr. Ms. Bellona / Fregat (marine)	Kapitein-luitenant-ter-zee H.W. Dibbetz
J. graaf van den Bosch (1830-1833)	24 juli 1829	2 januari 1830 (162 dagen)	Zr. Ms. Rupel / Fregat (marine)	Kapitein-luitenant-ter-zee W. Tieman
J.C. baron Baud (1833-1836)	22 september 1832	10 januari 1833 (110 dagen)	Prinses Marianne / Fregat (koopvaardij-schip)	Kapitein J. Admiraal
D.J. de Eerens (1836-1841)	10 november 1834	22 februari 1835 (104 dagen)	Zr. Ms. Diana / Fregat (marine)	Kapitein-luitenant-ter-zee J.C. Koopman
P. Merkus (1841-1845)	29 oktober 1815	26 april 1816 (180 dagen)	Zr. Ms. Admiraal Evertsen / Linieschip (marine)	Kapitein-luitenant-ter-zee S. 't Hooft

**Bron:** Scheepsjournalen Nationaal Archief<sup>75</sup> en scheepsberichten<sup>76</sup>

<sup>75</sup> Nationaal Archief, Den Haag, Archief van de Scheepsjournalen van het Ministerie van Marine, 1813-1995, ingang 2.12.03, inv.nr. 145, 490, 1032, 3845, scheepsjournalen marineschepen.

<sup>76</sup> *Nederlandsche Staatscourant*, 01-11-1815; *Bataviasche Courant*, 04-01-1826, 08-02-1826; *Javasche Courant*, 05-01-1830, 12-01-1833, 25-02-1835.



Van der Capellen deed er het langst over om in Indië te komen en was ruim 195 dagen onderweg. De Eerens en Baud legden de reis het snelst af in respectievelijk 104 en 110 dagen.<sup>77</sup> Een verklaring voor de significant snellere reizen kan worden gevonden in het feit dat tijdens de reis van De Eerens een korte tussenstop plaatsvond en bij de reis van Baud geen enkele. Tijdens de reis van De Gisignies werden er ook geen tussenstops gemaakt maar onderweg had de *Bellona* te maken met ongunstige wind. Zo ook in de Straat van Soenda, waar hij toen de zojuist afgetreden Van der Capellen tegen het lijf liep die onderweg naar Nederland was.<sup>78</sup>

Bij de zeereizen van de andere gouverneurs-generaal werden er wel tussenstops gemaakt. Bij marineschepen werden er onderweg vaker havens aangedaan dan bij koopvaardijochepen gezien het feit dat de bemanning aan boord van een marineschip in vergelijking vaak groter was. Hierdoor werd er onderweg vaker gefoerageerd en was de kans op het uitbreken van ziektes aan boord groter.<sup>79</sup> Ter illustratie: aan boord van de *Zr. Ms. Bellona* voeren 100 matrozen mee, tegenover 29 matrozen aan boord van de *Prinses Marianne*.<sup>80</sup>

Uit het reisjournaal van schout-bij-nacht Buyskes komt naar voren dat de reis van het door hem aangevoerde eskader niet voorspoedig begon. Het schip *Zr. Ms. Maria Reigersbergen* kreeg te kampen met een lek en het schip *Zr. Ms. Braband* kon haar reis ook niet meer vervolgen door schade nadat het was vastgelopen. Het schip *Admiraal Evertsen* maakte tussenstops op het eiland Porto Santo, de Kaapverdische eilanden en de Kaap de Goede Hoop.<sup>81</sup> Het schip *Amsterdam* met Van der Capellen aan boord deed drie tussenhavens aan. Een eerste stop vond plaats in de haven van Porto Prajo op de Kaapverdische eilanden. Vervolgens waren er veel zieke bemanningsleden aan boord in de buurt van de Braziliaanse kust, waardoor het schip moest uitwijken naar de Allerheiligenbaai om een hospitaal te zoeken. Een laatste verversingsstop werd gemaakt in de baai van de Kaap de Goede Hoop.<sup>82</sup> Het oorlogsschip de *Rupel* met Van den Bosch aan boord maakte een

---

<sup>77</sup> NL-HaNA, Collectie 058 J.C. Baud, 2.21.007.58, inv.nr. 1183, reisjournaal van zijn reis naar Nederlands-Indië.

<sup>78</sup> NL-HaNA, Marine / Scheepsjournalen, 2.12.03, inv.nr. 490, scheepsjournaal *Zr. Ms. Bellona*.

<sup>79</sup> Bossenbroek, *Van Holland naar Indië*, 80-89.

<sup>80</sup> NL-HaNA, Collectie 139 Du Bus de Gisignies, 1602-1901, 2.21.035, inv.nr. 80, minuut-brieven aan de minister van Koloniën; NL-HaNA, Baud, 2.21.007.58, inv.nr. 1183, reisjournaal.

<sup>81</sup> NL-HaNA, Admiraliteitscolleges IX Buyskes, 1783-1818, 1.01.47.05, inv.nr. 3d, journaal gehouden aan *Zr. Ms. schip Evertsen*.

<sup>82</sup> NL-HaNA, Marine / Scheepsjournalen, 2.12.03, inv.nr. 145, scheepsjournaal *Zr. Ms. Amsterdam*.

tussenstop in Rio de Janeiro voor een studiebezoek van de gouverneur-generaal. Het schip kampte met ongunstige wind en kon hierdoor niet gelijk uitzeilen. Het oorlogsschip de *Diana* met De Eerens aan boord maakte een korte verversingtussenstop op het eiland Santa Cruz bij de Canarische eilanden.<sup>83</sup> Bij de tussenstops van de verschillende marineschepen is te zien dat ze steeds op officiële wijze ontvangen werden in de havens. De commandant van het schip werd aan wal ontvangen door de hoogste lokale gezaghebber en de havenmeester waarna er saluutschoten klonken. Dit komt onder andere naar voren uit de scheepsjournalen van de *Amsterdam* en de *Rupel*. De gouverneurs-generaal worden hierbij niet genoemd in het scheepsjournaal maar die zullen hoogstwaarschijnlijk ook bij dit ontvangst betrokken zijn geweest.<sup>84</sup>

De gouverneurs-generaal maakten geen onderdeel uit van de bemanning aan boord van het marineschip. Ze waren een vreemde eend in de bijt want eenmaal in Nederlands-Indië aangekomen hadden zij daar het bevel over de aanwezige marineschepen en het koloniale leger. De gouverneurs-generaal die op de marineschepen meereisden werden bij het aan boord treden van het schip verwelkomd door de commandant, vaak een kapitein-luitenant-ter-zee, en door de rest van de bemanning met een kleine ceremonie. Toen De Gisignies in Den Helder aan wal werd opgehaald met een sloep klonken er 21 saluutschoten. Tevens werd er een militaire parade gehouden en werd de Nederlandse vlag gehesen. De Gisignies was erg te spreken over zijn ontvangst aan boord.<sup>85</sup>

Baud, die de reis naar Indië met het koopvaardijship de *Prinses Marianne* maakte, spreekt in zijn reisverslag niet van een dergelijke ceremonie bij het betreden van het schip. Eenmaal aan boord kreeg hij gelijk zijn hut toegewezen en hij onderging dus de gebruikelijke scheepsdienst aan boord van een koopvaardijship. Baud stond op goede voet met de kapitein en de andere drie passagiers die net als hij met het schip meevoeren; zij werden aangeduid als de Doktor, F. Rose en de heer Pronck. Verder was er sprake van het Neptunusritueel bij het passeren van de evenaar waarbij degenen die de evenaar nog nooit gepasseerd waren 'gedoopt' werden. Het ritueel richtte zich in de eerste instantie vooral op het scheepspersoneel, maar ook de passagiers in hun nette zondagskleren werden uiteindelijk te pakken genomen. Baud was hiervoor uitgesloten omdat hij de evenaar al eens

---

<sup>83</sup> NL-HaNA, Marine / Scheepsjournalen, 2.12.03, inv.nr. 291, scheepsjournaal Zr. Ms. Rupel; Ibidem, inv.nr. 1032, scheepsjournaal Zr. Ms. Diana.

<sup>84</sup> Ibidem, inv.nr. 291, scheepsjournaal Zr. Ms. Rupel; Ibidem, inv.nr. 145, scheepsjournaal Zr. Ms. Amsterdam.

<sup>85</sup> NL-HaNA, Bus de Gisignies, du, 2.21.035, inv.nr. 80, minuut-brieven aan de minister van Koloniën.

gepasseerd was in een van zijn vorige reizen. Baud bracht zijn dagen verder veel door in zijn kajuit, tweemaal tijdens zijn reis liet hij de kapitein een schip aanhalen om zijn brieven mee te sturen. Hij was verder erg te spreken over de bediening en het eten aan boord. Aan boord van de Prinses Marianne werden er buiten de enkele passagiers geen soldaten getransporteerd.<sup>86</sup>

Van de andere gouverneurs-generaal aan boord van de marineschepen zijn er geen reisjournalen bekend behalve een klein fragment van een verslag van Bus du Gisignies waarin hij kort de reis tot aan het bereiken van de Noord-Atlantische oceaan beschrijft.<sup>87</sup> De scheepsjournalen van de marineschepen vormen dus de belangrijkste bron voor de reconstructie van deze reizen, maar zij beperken zich vooral tot zakelijke details van de reis. De gouverneur-generaal wordt meestal enkel bij vertrek en aankomst van het schip genoemd in het journaal. Toch er een beter beeld van de reizen en omstandigheden aan boord van marineschepen worden gegeven aan de hand van reisverslagen van andere opvarenden uit die tijd.

Zo is er een dagboek bijgehouden door viceadmiraal J. Boelen aan boord van *Zr. Ms. Maria Reigersbergen* die meevoer met het militair eskader van 1815. Boelen was verantwoordelijk voor de stuwage van het schip en moest naast de 193 soldaten die meevoeren ook een plek toewijzen aan het gezin van de hooggeplaatste passagier Von Schmidt en zijn bedienden. Von Schmidt was directeur der Oost-Indische artillerie en kolonel in het leger. Zij werden geplaatst in de bakboordhutten van de kerk en in de kajuit waar ook het vertrek van de commandant van het schip te vinden was. De officiers trokken in de hutten van de kerk, in het midden van het schip. De reis van de *Maria Reigersbergen* verliep echter niet voorspoedig, zoals hierboven beschreven en zat lang vast aan de Engelse kust voor reparatiewerkzaamheden. Over de verdere omstandigheden aan boord van het marineschip komt naar voren dat er veel discipline heerste en dat de reis nagenoeg spoedig verliep nadat ze Falmouth weer waren uitgevaren. Uit dit reisverslag is op te maken dat de gouverneurs-generaals aan boord van oorlogsschepen waarschijnlijk ook als hoogste rang passagiers werden behandeld. Hierbij kregen ze dan ook een grote hut toegewezen.<sup>88</sup>

---

<sup>86</sup> NL-HaNA, Baud, 2.21.007.58, inv.nr. 1183, reisjournaal.

<sup>87</sup> NL-HaNA, Bus de Gisignies, du, 2.21.035, inv.nr. 82, fragment reisjournaal.

<sup>88</sup> J. Oberwald, *Het Merkwaardig Dagboek van een Nederlandsch Zeeman 1795-1860* (Amsterdam 1943) 3-20.

Een ander reisverslag komt van boord van het koopvaardijship *Van Speijk* door officier J.C. Epp. De belevenissen en waarnemingen onderweg van Epp komen overeen met die van Baud. Baud stond echter hoger in aanzien op het schip. Dit is terug te zien aan het feit dat hij in de kajuit in een hut bij de kapiteinshut verbleef. Epp had een veel kleinere eigen hut en had niet veel contacten met de kapitein en de andere hooggeplaatste passagiers.<sup>89</sup>

Bij aankomst in Batavia werden de verschillende gouverneurs-generaal verwelkomd met een ceremonie in de haven. Van een aantal is het programma hiervan bekend. Zo werd er voor de aankomst van het schip de *Rupel* met Johannes van den Bosch aan boord een besluit met 37 artikelen opgesteld door Du Bus de Gisignies. Er diende een aankondiging van de aankomstceremonie te worden geplaatst in de *Javasche Courant*, er werd een wachtschip opgesteld dat 21 saluutschoten moest afvuren als de *Rupel* in zicht was en er werd een commissie opgesteld die de gouverneur-generaal van boord naar wal moest begeleiden met een sloep. Deze commissie bestond uit de luitenant-gouverneur-generaal, de algemene secretaris, de commandant van de zeemacht, de hoofdbaljuw en de chef van de algemene staf. Eenmaal aan wal werden er wederom 21 saluutschoten afgevuurd. Aan alle vlagstokken van overheidsgebouwen en te rede liggende schepen werd vervolgens de Nederlandse vlag en wimpel gehesen.<sup>90</sup> Ook uit de scheepsjournalen van de andere marineschepen komt een dergelijke ceremonie bij aankomst in Batavia naar voren.

Voor de ontvangst van het koopvaardijship met Baud aan boord werd ook een programma voor een ceremonie opgesteld in opdracht van Van den Bosch. Als het programma vergeleken wordt met die van zijn voorganger komt echter naar voren dat dit minder officieel was en dat ook de ontvangstdelegatie kleiner was. Wat verder opvalt is dat er geen 21 maar 15 saluutschoten worden gedaan bij het van boord gaan en bij zijn aankomst aan wal.<sup>91</sup> Hierbij gold de regel dat er 21 saluutschoten ter ere van een natievlag of gouverneur uit een bepaald rijkdeel werden gegeven. Van 21 gaat het aantal saluutschoten naar beneden voor lagere posities. 15 saluutschoten was het aantal schoten

---

<sup>89</sup> J.C. Epp, *Mijne Uit-en Terugreize Naar Java, Sumatra en Andere Nederlandsche Oost-Indische bezittingen* (Doordrecht 1841) 1-20.

<sup>90</sup> *Javasche Courant*, 05-01-1930; NL-HaNA, Bus de Gisignies, du, 2.21.035, inv.nr. 497, programma voor receptie Van den Bosch.

<sup>91</sup> NL-HaNA, Baud, 2.21.007.58, inv.nr. 1108, programma van ontvangst van Baud.

dat behoorde tot de rang van Baud als directeur van koloniale zaken.<sup>92</sup> Dit gold ook voor de aankomst van De Eerens die als luitenant-gouverneur-generaal bestemd was om het gouverneur-generaalschap op zich te nemen en ook met 15 saluutschoten werd ontvangen.<sup>93</sup>

### **3.3 De zeereizen van de gouverneurs-generaal terug naar Nederland**

Wat opvalt in tabel 3.2 is dat er bij de terugreizen van de gouverneurs-generaal ook gebruik werd gemaakt van marineschepen bij Van der Capellen, Bus de Gisignies en Van den Bosch. Baud werd ook weer met een koopvaardijship terug naar Nederland gezonden. De Eerens en Merkus zijn niet in tabel opgenomen omdat zij in Indië overleden. Het ging dus blijkbaar niet alleen om het machtsvertoon van de marineschepen bij aankomst in de kolonie maar ook bij vertrek. Dit is ook terug te zien in de afscheidsceremonies als een gouverneur-generaal weer terug naar Nederland werd gestuurd. Voor de ceremonie van Bus de Gisignies is er ook een programma bekend. Deze ceremonie komt sterk overeen met die van de aankomst. Er werd wederom een commissie in gereedheid gebracht om De Gisignies per sloep te escorteren, dit maal terug op het schip. Ondertussen klonken er weer 21 saluutschoten, werden vlaggen gehesen en vond er een militaire parade plaats.<sup>94</sup> Ook bij het vertrek van Van der Capellen en Van den Bosch vond een dergelijke ceremonie plaats.<sup>95</sup> Baud werd met het koopvaardijship de *India*<sup>96</sup> naar Nederland teruggezonden na zijn korte termijn als ad-interim gouverneur-generaal. Ook van hem werd weer op plechtige wijze afscheid genomen, maar wederom op minder grootse en officiële wijze dan bij de overige gouverneurs-generaal.<sup>97</sup>

---

<sup>92</sup> J. van Beylen e.a., *Maritieme Encyclopedie, Deel 4* (Bussum 1973) 111.

<sup>93</sup> NL-HaNA, Marine / Scheepsjournalen, 2.12.03, inv.nr. 1032, scheepsjournaal Zr. Ms. Diana.

<sup>94</sup> NL-HaNA, Bus de Gisignies, du, 2.21.035, inv.nr. 499, programma voor uitgeleide De Gisignies.

<sup>95</sup> *Bataviasche courant*, 08-02-1826; *Javasche Courant*, 29-01-1834.

<sup>96</sup> Stichting Maritiem-Historische Databank, *Schepenlijst, India*, [http://www.marhisdata.nl/main.php?to\\_page=schip&id=10429](http://www.marhisdata.nl/main.php?to_page=schip&id=10429) (geraadpleegd op 01-12-2015).

<sup>97</sup> *Javasche Courant*, 09-04-1836.

**Tabel 3.2 De terugreizen van de gouverneurs-generaal**

<b>Gouverneurs-generaal:</b>	<b>Vertrekdatum vanuit Batavia</b>	<b>Aankomst in Nederland</b>	<b>Naam en type schip</b>
C. Th. Elout en A. A. Buyskes (commissarissen-generaal)	16 februari 1819	Verging tijdens terugreis op 10 april 1819 (53 dagen)	Zr. Ms. Admiraal Evertsen / Linieschip (marine)
G.A.G. Ph. Baron van der Capellen	2 februari 1826	11 juni 1826 (129 dagen)	Bombaj / fregat (Engelse marine)
L.P.J. burggraaf du Bus de Gisignies (commissaris-generaal)	7 februari 1830	4 juni 1830 (117 dagen)	Zr. Ms. Bellona / fregat (marine)
J. graaf van den Bosch	2 februari 1834	18 mei 1834 (105 dagen)	Zr. Ms. Algiers / fregat (marine)
J.C. Baron Baud	6 april 1836	14 augustus 1836 (130 dagen)	India / fregat (koopvaardij-schip)

**Bron:** Scheepsjournalen Nationaal Archief<sup>98</sup> en scheepsberichten<sup>99</sup>

### 3.4 Verklaring reis gouverneurs-generaal

Er is nu een beeld geschetst van de reizen van de gouverneurs-generaal en met welke schepen zij de reis naar Nederlands-Indië maakten. De vraag hierbij blijft echter waarom de gouverneurs-generaal met een marineschip naar de kolonie werden gezonden terwijl andere hoge koloniale ambtenaren, zoals Raad van Indië-lid Muntinghe<sup>100</sup>, per koopvaardij-schip naar de kolonie reisden.<sup>101</sup>

De gouverneurs-generaal werden bij Koninklijk Besluit opgedragen om met een bepaald schip de reis naar de kolonie te maken. Zo werd bij de benoeming van De Gisignies bepaald dat hij de reis met het marineschip de *Bellona* diende te maken.<sup>102</sup> Ook bij de zending van Van den Bosch en De Eerens naar de kolonie was er bij Koninklijk Besluit

<sup>98</sup> NL-HaNA, Marine / Scheepsjournalen, 2.12.03, inv.nr. 490, Scheepsjournaal Zr. Ms. Bellona, Ibidem, inv.nr. 60, scheepsjournaal Zr. Ms. Algiers.

<sup>99</sup> 's Gravenhaagsche courant, 08-10-1819; Bataviasche Courant, 04-01-1826; Javasche Courant, 02-02-1830, 23-08-1834, 02-04-1836.

<sup>100</sup> Bataviasche Courant, 18-05-1825.

<sup>101</sup> Bossenbroek, *Van Holland naar Indië*, 41-45.

<sup>102</sup> NL-HaNa, Bus de Gisignies, du, 2.21.035, inv.nr. 149, Koninklijk Besluit tot benoeming.

bepaald dat zij de overtocht per oorlogsschip dienden te maken.<sup>103</sup> Het is de vraag wat hierbij de belangrijkste overweging was. Een oorlogsschip was veiliger dan een koopvaardijship dat niet bewapend was en oorlogsschepen hadden een betrouwbare goedgepaste bemanning. Nederland was toentertijd niet in oorlog maar in de Indische wateren was zeeroof wel een gevaar. Ook waren marineschepen groter dan koopvaardijships en hadden hierdoor grotere en bovendien comfortabele ruimtes voor de gouverneurs-generaal.<sup>104</sup> Snelheid was niet de belangrijkste beweegreden om de gouverneurs-generaal met oorlogsschepen naar de kolonie te sturen. Dit kan worden vastgesteld door de reisduur van de marineschepen met de gouverneurs-generaal aan boord te vergelijken met de gemiddelde reisduur van koopvaardijships uit die tijd. Zo deed de *Bellona* 128 dagen over de reis naar Indië in 1825. De gemiddelde reisduur van koopvaardijships uit die tijd lag rond de 125 dagen. De *Bellona* maakte de reis dus niet sneller dan koopvaardijships uit die tijd. Bij de reis van Van den Bosch met het oorlogsschip de *Rupel* werd er zelfs een van te voren bepaalde lange tussenstop gehouden. Dus hier was de snelheid van het schip en de reis niet geheel van belang. De Eerens legde de reis in 1834 in 104 dagen af. De gemiddelde reisduur van koopvaardijships in dat jaar was 110 dagen en de *Diana* was hiermee ook niet veel sneller.<sup>105</sup>

Bij Baud kwam er in het Koninklijk Besluit tot zijn benoeming niet naar voren met wat voor een schip hij naar de Oost werd gezonden. Wel wordt er uit een brief van de Staatsraad duidelijk dat hij de reis per koopvaardijship diende te maken.<sup>106</sup> De reden waarom hij niet per marineschip naar de kolonie wordt gezonden is niet meteen duidelijk. Per jaar voer slechts een beperkt aantal schepen naar de kolonie. Toen Baud benoemd werd op 22 juli tot aankomend opvolger van Van den Bosch was het marineschip *Zr. Ms. Palembang* nog beschikbaar tot dat het eind juli vertrok. Het schip *Zr. Ms. Algiers* vertrok daarna nog in september vlak voordat Baud met de *Prinses Marianne* naar Indië vertrok. Er waren dus wel marineschepen beschikbaar voor zijn vertrek.<sup>107</sup> Het kon echter zo zijn dat hij

---

<sup>103</sup> NL-HaNa, Collectie 115 J. van den Bosch, 1627-1914, 2.21.028, inv.nr. 291, Koninklijk Besluit tot benoeming; NL-HaNa, Collectie 145 De Eerens, 1636-1850, 2.21.186, inv.nr. 56, Koninklijk Besluit tot benoeming.

<sup>104</sup> J.J.A. Wijn, 'Instrument van passieve politiek 1813-1874' in: Gerard Raven e.a., *De kroon op het anker, 175 jaar Koninklijke Marine* (Amsterdam 1988) 25-40; B.E. van Bruggen, 'Schepen, ontwerp en bouw' in: F. Broeze, J. Bruijn en F. Gaastra ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden, Deel 3* (Bussum, 1977) 15-20, 32-49.

<sup>105</sup> Bossenbroek, *Van Holland naar Indië*, 60-61.

<sup>106</sup> NL-HaNA, Baud, 2.21.007.58, inv.nr. 328, Stukken betreffende Baud's uitzending.

<sup>107</sup> NL-HaNA, *Inventaris van de Scheepsjournalen van het Ministerie van Marine, 1813-1995*, 483, Chronologisch overzicht van de bestemmingen van marineschepen over de jaren 1813-1844.

per koopvaardijschip naar de kolonie gezonden werd omdat hij op ad-interim basis was aangesteld. Het was hierbij dan van belang dat hij de reis zo snel mogelijk zou afleggen om Van den Bosch op te volgen. Uit tabel 3.1 valt af te leiden dat het koopvaardijschip waarmee Baud naar de kolonie gezonden werd dan ook sneller was dan de meeste andere marineschepen waarmee de gouverneurs-generaal naar de kolonie waren gezonden.

Machtsvertoon was de belangrijkste reden waarom de gouverneurs-generaal per marineschip naar de kolonie werden gezonden. Het waren immers de hoogste koloniale machthebbers en zij hadden de status als directe vertegenwoordigers van de koning in Indië. De minister van Koloniën wilde dit graag laten blijken door opdracht te geven voor het voorbereiden van aankomstceremonies in de haven van Batavia. Snelheid was niet de belangrijkste reden om de gouverneurs-generaal per oorlogsschip naar de kolonie te sturen. Veiligheid en het comfort aan boord van marineschepen kunnen wel redenen zijn die hebben meegespeeld om voor marineschepen te kiezen als transportmiddel voor de gouverneurs-generaal.



## Conclusie

In het begin van de negentiende eeuw verslechterde de scheepvaartverbinding tussen Nederland en haar koloniën in de Oost. Nederland was bezet door de Fransen en Groot-Brittannië kreeg in 1811 Nederlands-Indië in handen. Dit zorgde ervoor dat er nog maar weinig Nederlandse schepen de haven van Batavia konden aandoen. Vanaf 1816 verbeterde de situatie echter toen de kolonie officieel werd overgedragen aan de Nederlandse commissie-generaal bestaande uit Buyskes, Elout en Van der Capellen. Zij kregen de opdracht om het Nederlands gezag in de kolonie te herstellen. De commissarissen-generaal gingen verder in de lijn van Daendels en Raffles met hun hervormingspolitiek. Zij gingen door met het vormen van een koloniale staat en het hervormen van het ambtenarenapparaat. In plaats van handelaren kregen nu ambtenaren de macht in de kolonie en ter verdediging van de kolonie waren soldaten nodig. Met de Nederlandse vloot was het echter slecht gesteld en een echte opleving in het aantal schepen dat van Nederland naar Indië voer, vond niet echt plaats. Pas met de oprichting van de NHM kwamen zowel de scheepvaart naar de Oost als de Nederlandse scheepsbouw weer op gang. Ook werd de kolonie vanaf 1830 voor het eerst sinds lange tijd weer winstgevend door het cultuurstelsel dat werd geïntroduceerd door gouverneur-generaal Van den Bosch.

In het antwoord op de hoofdvraag hoe de passagiersvaart op Indië zich in de eerste helft van de negentiende eeuw ontwikkelde is een grote rol weggelegd voor de NHM in combinatie met het cultuurstelsel. De NHM zorgde er namelijk voor dat het aantrekkelijker werd om in schepen te investeren. Dit gebeurde in de bedrijfsvorm van partenrederij waarbij verschillende individuen een deel van een schip bezaten. Deze schepen werden vervolgens gecharterd door de NHM om producten en gouvernementspersoneel van en naar Nederlands-Indië te transporteren. Voor de gouvernementsgoederen die vanuit Indië naar Nederland werden getransporteerd werd er door de NHM een prijs betaald die hoger was dan de marktprijs. Het cultuurstelsel zorgde ervoor dat er nog meer koloniale producten ter beschikking kwamen, die vanuit de kolonie naar Nederland getransporteerd konden worden. Dit alles gaf een impuls aan de Nederlandse scheepsbouw. Er werden nu veel meer schepen gebouwd die geschikt waren voor de vaart op Indië. Ook de passagiersvaart maakte een groei door omdat er meer koopvaardischepen waren die vrije passagiersruimten op hun schip hadden. Daarnaast werd het ambtenarenapparaat op Java in het begin van de negentiende eeuw sterk uitgebreid, waardoor er meer schepen nodig

waren om deze ambtenaren te transporteren. Hetzelfde gold voor het groeiende aantal soldaten dat naar de kolonie gezonden moest worden voor de koloniale verdediging.

Deze passagiersvaart vond met koopvaardij schepen plaats, die hiervoor speciale ruimtes hadden ingericht. Het vervoeren van goederen bleef hierbij hoofdzaak. Deze passagiersvaart was echter geen nieuw fenomeen. In de zeventiende en achttiende eeuw voeren er al passagiers mee aan boord van VOC-schepen naar de kolonie. In de negentiende eeuw werd er door Nederlandse rederijen steeds meer aandacht besteed aan de inrichting van vertrekken voor passagiers. Het was een goede extra inkomstenbron, zeker omdat er in Nederland amper exportproducten waren die geschikt waren voor de uitvaart om in de kolonie te verhandelen. De passagiers die meevoeren aan boord van zulke schepen waren soldaten, gouvernementspersoneel en particuliere passagiers. Soldaten vormden de grootste groep passagiers die soms wel met een paar honderd man op een koopvaardij schip mee naar Indië voeren. Bij het vervoeren van de expeditionaire troepen van 1815 tot 1817 en het transport van de expeditionaire afdeling in 1826 en 1827, ten tijde van de Java-oorlog, werden er naast koopvaardij schepen ook veel oorlogsschepen ingezet. Op deze schepen waren er grote ruimtes voor de soldaten beschikbaar die fungeerden als slaap- en eetzaal. De belangrijkste reden voor het zenden van soldaten op koopvaardij schepen naar de kolonie, in plaats van met speciale transportschepen, was dat het veel goedkoper was. Voor het gouvernementspersoneel en particuliere passagiers waren de scheepsvertrekken onderverdeeld in een eerste en tweede klasse. Dit onderscheid werd gemaakt op basis van de grootte van de hut en het lag er tevens aan of je deze met iemand anders diende te delen.

De gouverneurs-generaal vormden een bijzondere groep passagiers. Allen, met uitzondering van Baud, reisden met schepen van de Nederlandse marine naar Indië, in plaats van met koopvaardij schepen. Dit werd bij Koninklijk Besluit bepaald. Hier zijn een aantal redenen voor te bedenken. Het was een veilige manier van transport en oorlogsschepen waren groter en hierdoor ruimer en comfortabeler ingericht dan de koopvaardij schepen in die tijd. Snelheid kon niet de belangrijkste reden zijn geweest omdat de reisduur van de marineschepen niet veel korter of in veel gevallen zelfs langer was dan die van koopvaardij schepen. Een reis per marineschip zorgde verder wel voor veel machtsvertoon en status. Bij de aankomst in Nederlands-Indië en het vertrek uit de kolonie werden er speciale ceremonies georganiseerd met veel vlagvertoon en een aankomst per

marineschip droeg sterk bij aan het machtsvertoon dat men met deze ceremonies wilde uitstralen. Dit kwam het aanzien van de gouverneur-generaal ten goede en was een afspiegeling van zijn positie in de kolonie als directe vertegenwoordiger van de koning.

Concluderend kan er dus gesteld worden dat de passagiersvaart op Indië zich in de eerste helft van de negentiende eeuw in een stijgende lijn heeft ontwikkeld. Er voeren per jaar meer Nederlandse koopvaardijsschepen met passagiersaccommodatie naar de kolonie dan ooit tevoren. Voor verder onderzoek met betrekking tot de ontwikkeling van de passagiersvaart kan er gekeken worden in hoeverre het belang van de vaart met zeilschepen via de Kaap de Goede Hoop afnam met de opkomst van de gedeeltelijke overlandroute in de periode van 1845 tot 1869. Voor verder onderzoek met betrekking tot de reizen van de gouverneurs-generaal naar Indië kan er ook worden gekeken naar deze tweede fase van de passagiersvaart in de negentiende eeuw. Er kan dan worden onderzocht over welke route de gouverneurs-generaal de reis naar Nederlands-Indië in die periode maakten en of snelheid via deze snellere route hierbij dan wel belangrijker werd geacht dan aanzien, dat kwam kijken bij het transport per oorlogsschip.

## **Bibliografie**

### **Archivalia**

Nationaal Archief Den Haag

Archief van de Admiraliteitscolleges: Verzameling A. A. Buyskes, 1783-1818, toegang

1.01.47.05

Inv.nr. 3d Journaal, gehouden door A.A. Buyskes op Z.M. schip Evertsen, als bevelhebber van Z.M. smaldeel "gedestineerd naar Oost-Indië". 1815 October 29 - 1816 April 27.

Archief van D.J. de Eerens, 1801-1840, en enige familieleden, 1740-1941, toegang 2.21.186

Inv.nr. 56 Koninklijk Besluit van 5 september 1834 nr. 66, inzake zijn benoeming tot luitenantgouverneur-generaal van Nederlands-Indië. Authentiek afschrift. 1834.

Archief van J.C. Baron Baud en aanverwanten, 1804-1895, toegang 2.21.007.58

Inv.nr. 328 Stukken betreffende Baud's uitzending om, ingeval van overlijden van den Gouverneur-Generaal Van den Bosch of van diens terugkeer naar Nederland, op tetreden als Gouverneur-Generaal ad interim, alsmede betreffende Baud's vervanging als directeur voor de zaken der koloniën aan het Departement van Koloniën gedurende zijn afwezigheid, 1832 Juli 22 - 1832 Augustus 13.

Inv.nr. 1108 Programma van ontvangst van Baud als gouverneur-generaal van Nederlandsch Indië, 18 december 1832.

Inv.nr. 1183 Dagboek, bijgehouden tijdens zijn reis naar Nederlandsch Indië ten behoeve van zijn kinderen, september 1832-september 1833.

Archief van J. van den Bosch, 1805-1844, enige nakomelingen, 1819-1888, toegang 2.21.028

Inv.nr. 291 Koninklijk Besluit, waarbij J. van den Bosch wordt benoemd tot gouverneur-generaal van Nederlands-Indië, met stukken betreffende maatregelen tot uitvoering van dit besluit. 1828, 1829.

Archief van L.P.J. burggraaf du Bus de Gisignies 1802-1848 en enkele verwanten, 1825-1909, toegang 2.21.035

Inv.nr. 80 Ingekomen en minuten van uitgaande stukken van Burggraaf Du Bus de Gisignies betreffende zijn benoeming tot commissarisgeneraal over Nederlands-Indië en de duur dezer zending, 1825-1828.

Inv.nr. 81 Minuut-brieven van de commissaris-generaal van Nederlands-Indië aan de minister voor Marine en Koloniën en aan de secretaris van Staat De Mey van Streefkerk, geschreven door Burggraaf Du Bus de Gisignies ter rede van Texel voor zijn vertrek naar Nederlands-Indië, 1825.

Inv.nr. 82 Fragment van een scheepsjournaal, gehouden aan boord van Zr. Ms. fregat De Bellona, varende van Texel naar Nederlands-Indië met aan boord de commissaris generaal Burggraaf Du Bus de Gisignies, met een aantekening over het eiland St.Paul in de Indische Oceaan, 1825 en z.j..

Inv.nr. 83 Missive aan de minister voor de Marine en Koloniën van de commissaris-generaal over Nederlands-Indië, Burggraaf Du Bus de Gisignies, betreffende zijn aankomst in Nederlands-Indië. (Minuut.), 1826.

Inv.nr. 149 Ingekomen brieven van de minister voor de Marine en Koloniën, gedeeltelijk duplicaten, verzonden in 1825 en 1826.

Archief van J. van den Bosch, 1805-1844, enige nakomelingen, 1819-1888, toegang 2.21.028

Inv.nr. 291 Koninklijk Besluit, waarbij J. van den Bosch wordt benoemd tot gouverneur-generaal van Nederlands-Indië, met stukken betreffende maatregelen tot uitvoering van dit besluit. 1828, 1829.

Archief van de Scheepsjournalen van het Ministerie van Marine, 1813-1995, ingang 2.12.03

Inv.nr. 60 Scheepsjournaal Zr. Ms. Algiers, 11-9-1832 - 30-6-1834

Inv.nr. 145 Scheepsjournaal Zr. Ms. Amsterdam, 25-11-1814 - 12-2-1817.

Inv.nr. 490 Scheepsjournaal Zr. Ms. Bellona, 30-6-1825 - 10-7-1830.

Inv.nr. 1032 Scheepsjournaal Zr. Ms. Diana, 1-7-1834 - 15-11-1838.

Inv.nr. 3845 Scheepsjournaal Zr. Ms. Rupel, 16-11-1824 - 3-10-1828.

## Literatuur

Beylen e.a., J. van, *Maritieme Encyclopedie, Deel 4* (Bussum 1973).

Boer, M.G. de, *100 Jaar Nederlandsche Scheepvaart* (Amsterdam 1939).

Boerma, J.J. Westendorp, *Een geestdriftig Nederlander: Johannes van den Bosch* (Amsterdam 1950).

Boissevain, Jan, 'De Nederlandsche Oost-Indiëvaarders', *De Economist* (1868) 159-188.

Boissevain, Charles F.C.G., *Zeilvaart op Nederlands-Indië: Boissevain & Co (1836-1882)* (Zutphen 2015).

Boomgaard, Pieter, *Children of the Colonial State Population growth and economic development in Java, 1795-1880* (Amsterdam 1987).

Bossenbroek, Martin, *Van Holland naar Indië: Het transport van koloniale troepen voor het Oost-Indische leger 1815-1909* (Amsterdam 1986).

Broeze, F.J.A., J.R. Bruijn, F.S. Gaastra ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden, Deel 3* (Bussum 1977).

Broeze, F.J.A., 'The Merchant Fleet of Java (1820-1850). A preliminary Survey' *Archipel* 18 (1979) 251-266.

Broeze, F.J.A., *De Stad Schiedam. De Schiedamsche Scheepsrederij en de Nederlandse vaart op Oost-Indië omstreeks 1840* (Leiden 1978).

Bruggen, B.E. van, 'Schepen, ontwerp en bouw' in: F. Broeze, J. Bruijn en F. Gaastra ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden, Deel 3* (Bussum 1977) 15-55.

Day, Clive, *Nederlandsch Beheer Over Java Gedurende Drie Eeuwen* (Den Haag 1905).

Dissel, Anita M.C. van, 'Tropenjaren: de Nederlandse zeemacht in Aziatische wateren (1816-1962)' in: Jaap R. Bruijn en Cees B. Wels ed., *Met man en macht, De Militaire Geschiedenis van Nederland 1550-2000* (Amsterdam 2003) 245-286.

Doel, Wim van den, *De stille macht: het Europese binnenlands bestuur op Java en Madoera, 1808-1942* (Amsterdam 1994).

Doel, Wim van den, *Zover de wereld strekt: De geschiedenis van Nederland overzee vanaf 1800* (Amsterdam 2011).

- Epp, J.C., *Mijne Uit-en Terugreize Naar Java, Sumatra en Andere Nederlandsche Oost-Indische bezittingen* (Dordrecht 1841).
- Gaastra, Femme S., 'Het Aziatisch gebied', in: F. Broeze, J. Bruijn en F. Gaastra ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden, Deel 3* (Bussum 1977) 266-294.
- Gaastra, Femme S., 'The Experience of Travelling to the Dutch East Indies via the Overland Route, 1844-1869', in: Gordon Jackson and David M. Williams, *Shipping, Technology and Imperialism* (Aldershot 1996) 120-137.
- Gaastra, Femme S., *De geschiedenis van de VOC* (Zutphen 1991).
- Gaastra, Femme S., *Vragen over de koopvaardij: De 'Enquête omtrent den toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot' uit 1874 en de achteruitgang van de handelsvloot* (Leiden 2005).
- Graaf, T. de, *Voor handel en maatschappij: geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij, 1824-1964* (Amsterdam 2012).
- Honings, Rick en Peter van Zonneveld ed., *Reizen in Insulinde 1800-1950. Een tint van het Indische Oosten* (Hilversum 2015).
- Houben, Vincent J.H., 'Java in the 19th century: consolidation of a territorial state' in: Howard Dick e.a., *The Emergence of A National Economy: An economic history of Indonesia 1800-2000* (Leiden 2002) 56-69.
- Huussen, Ida, 'Op weg naar de Gordel van Smaragd: Reizen naar Indië in de negentiende eeuw', *Nieuw Letterkundig Magazijn* 31:2 (2013) 81-88.
- Jeurgens, Charles, 'De commissarissen-generaal en de stichting van de koloniale staat 1816-1819', in: Thomas J. Lindblad en Alicia Schrikker ed., *Het Verre Gezicht, politieke en culturele relaties tussen Nederland en Azië, Afrika en Amerika* (Franeker 2011) 267-285.
- Kemp, P.H. van der, *Het Nederlandsch Indisch Bestuur in het midden van 1817* (Den Haag 1915).
- Mansvelt, W.M.F., *Geschiedenis van de Nederlandse Handel-Maatschappij, Deel 1* (Haarlem 1924).

- Mom, G. en R. Filarski, *Van Transport naar Mobiliteit* (Zutphen 2006).
- Moor, Jaap de, 'Met klewang en karabijn: een militaire geschiedenis van Nederlands-Indië (1815-1949)' in: Jaap R. Bruijn en Cees B. Wels ed., *Met man en macht, De Militaire Geschiedenis van Nederland 1550-2000* (Amsterdam 2003) 199-244.
- Oberwald, J., *Het Merkwaardig Dagboek van een Nederlandsch Zeeman 1795-1860* (Amsterdam 1943).
- Oosterwijk, Bram, *Koning van de koopvaart, Anthony van Hoboken* (Amsterdam 1996).
- Prins, Bart de, *Voor Keizer en Koning, Leonard Du Bus de Gisignies 1780-1849* (Amsterdam 2002).
- Putten, L.P. van, *Ideaal en werkelijkheid: Gouverneurs-generaal van Nederlands-Indië 1796-1945* (Rotterdam 2003).
- Schuman, Peter Boris, *Tussen vlag en voorschip. Een eeuw wettelijke en maatschappelijke emancipatie van zeevarenden ter Nederlandse koopvaardij 1838-1940* (Leiden 1995).
- Stevens, Th., *Van der Capellen's koloniale ambitie op Java* (Amsterdam 1982).
- Vermeulen, A.J., *De schepen van de Koninklijke Marine en die der gouvernementsmarine 1814-1962* (Amsterdam 1962).
- Voogd, A. *De scheepvaart op Indië en de Rotterdamsche Lloyd* (Rotterdam 1924).
- Vos, Ron de, *Nederlandse fregatschepen en barken* (Franeker 2012).
- Welderen Rengers, D.W. van, *The Failure of a Liberal Colonial Policy, Netherlands East Indies, 1816-1830* (Den Haag 1947).
- Wijn J.J.A., 'Instrument van passieve politiek 1813-1874' in: Gerard Raven e.a., *De kroon op het anker. 175 jaar Koninklijke Marine* (Amsterdam 1988) 25-44.
- Zonneveld P. van, *Naar de Oost* (Amsterdam 1996).



## **Websites**

Delpher, Krantendatabase: <http://www.delpher.nl/nl/kranten/>

Stichting Maritiem-Historische Databank: <http://www.marhisdata.nl/>

Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek (NNBW):

<http://resources.huygens.knaw.nl/retroboeken/nnbw/>

## Bijlage

**Tabel 2.2 Aantallen passagiers aan boord van koopvaardijsschepen aangekomen in de haven van Batavia 1816-1845.**

Jaartal:	Naam van het schip:	Type schip:	Passagiers aan boord:
1816	Soerabaya	Koopvaardijsschip / Bark	15 passagiers
1817	Canton	Koopvaardijsschip / Fregat	13 passagiers
1818	Koornzaaijer	Koopvaardijsschip / Fregat	7 passagiers / 60 soldaten
1819	Zeeuw	Koopvaardijsschip / Fregat	4 passagiers / 75 soldaten
1820	Concordia	Koopvaardijsschip / Fregat	2 passagiers / 75 soldaten
1821	Cornelia Sara	Koopvaardijsschip / Fregat	2 passagiers / 50 soldaten
1822	Christina Bernardina	Koopvaardijsschip / Fregat	3 passagiers / 62 soldaten
1823	Antoinetta Jacoba	Koopvaardijsschip / Fregat	5 passagiers / 100 soldaten
1824	Catharina Elisabeth	Koopvaardijsschip / Kofschip	6 passagiers
1825	Marij Hillegonda	Koopvaardijsschip / Fregat	14 passagiers
1826	Nordloh	Koopvaardijsschip / Brik	6 passagiers
1827	Schoon Verbond	Koopvaardijsschip / Fregat	6 passagiers / 200 soldaten
1828	Cornelis Houtman	Koopvaardijsschip / Fregat	6 passagiers / 200 soldaten
1829	Astrea	Koopvaardijsschip / Brik	6 passagiers / 100 soldaten
1830	Ida Aleijda	Koopvaardijsschip / Brik	5 passagiers / 135 soldaten
1831	Abel Tasman	Koopvaardijsschip / Fregat	14 passagiers
1832	Anna Catharina	Koopvaardijsschip / Fregat	6 passagiers
1833	Dankbaarheid aan de N.H.M.	Koopvaardijsschip / Fregat	4 passagiers / 100 soldaten
1834	De Johanna	Koopvaardijsschip / Fregat	8 passagiers
1835	Castor	Koopvaardijsschip / Fregat	8 passagiers / 102 soldaten
1836	Sumatra	Koopvaardijsschip / Fregat	6 passagiers
1837	De Stad Utrecht	Koopvaardijsschip / Fregat	3 passagiers

1838	De Javaan	Koopvaardijship / Fregat	3 passagiers
1839	Jane	Koopvaardijship / Bark	3 passagiers
1840	Pieter Florisz	Koopvaardijship / Fregat	9 passagiers / 120 soldaten
1841	De Twee Cornelissen	Koopvaardijship / Fregat	12 passagiers
1842	Brouwers Haven	Koopvaardijship / Bark	4 passagiers / 120 soldaten
1843	Rotterdam	Koopvaardijship / Fregat	16 passagiers
1844 <sup>108</sup>			
1845	De Amstel	Koopvaardijship / Bark	6 passagiers

**Bron:** Scheepsberichten<sup>109</sup> en schepenlijst Maritiem-Historische Databank<sup>110</sup>

<sup>108</sup> *Javasche Courant* uit 1844 is niet beschikbaar

<sup>109</sup> *Bataviasche Courant*, 28-12-1816, 15-03-1817, 14-02-1818, 24-07-1819, 11-11-1820, 28-04-1821, 08-06-1822, 06-12-1823, 31-01-1824, 26-01-1825, 03-05-1826, 18-10-1827; *Javasche Courant*, 28-03-1828, 01-08-1829, 26-08-1830, 13-12-1831, 10-04-1832, 09-02-1833, 17-05-1834, 21-11-1835, 06-01-1836, 08-04-1837, 06-01-1838, 19-01-1839, 20-06-1840, 24-03-1841, 22-10-1842, 15-02-1843, 26-02-1845.

<sup>110</sup> [http://www.marhisdata.nl/main.php?to\\_page=schepen\\_overzicht](http://www.marhisdata.nl/main.php?to_page=schepen_overzicht)