

WESTLAND...ROTTERDAM...ENGELAND

(EERSTE DEEL)

*door Ir. W. van Soest**

In de vorige eeuw was Engeland het belangrijkste buitenlandse afzetgebied voor fruit, aardappelen en groenten uit het Westland. Duitsland was tot ver in die 19e eeuw geen klant van betekenis. Veel Westlandse produkten vonden hun weg naar Engeland via Rotterdam. De overslagfunctie van de Rotterdamse haven voor goederen uit en naar Duitsland moest grotendeels nog tot ontwikkeling komen. De Rotterdamse marktfunctie voor Nederlandse agrarische produkten werd echter al in die tijd steeds belangrijker. De Westlandse tuinbouwprodukten vormden slechts een onderdeel van het verhandelde pakket. Voor het Westland was die marktfunctie echter vaak van beslissende invloed voor de prijzen die de produkten opbrachten. Dit is reden genoeg eens aandacht te besteden aan de invloed van Rotterdam, en daarmee van Engeland, op de Westlandse cultures in de vorige eeuw.

Ontwikkelingen in het zeetransport tussen Rotterdam en Engeland

Het is een bekend gegeven dat de exporthandel in groenten en fruit staat of valt met de vervoersmogelijkheden. De aard van de produkten stelt immers hoge eisen aan de transportduur en de kwaliteit van voermiddelen. Hoe waren de vervoerfaciliteiten in de 19e eeuw?

Vooropgesteld kan worden dat er vanouds een frequent scheepvaartverkeer tussen Rotterdam en Londen onderhouden werd met kleinere en grotere zeilschepen. Die schepen waren eigendom van kooplieden en reders, of van schippers-kapiteins. Ook werd al vanaf 1687 een beurdienst op Londen onderhouden.

Tot in de jaren twintig van de vorige eeuw bezat de zeilvaart de suprematie in het scheepvaartverkeer. Opmerkelijk is, dat de zeilvaart dit overwicht zeker tot het midden van die eeuw behouden heeft, onder meer omdat steeds betere en snellere zeilschepen in de vaart gebracht werden. De grote kundigheid en de ervaring met dit type schepen, waarbij gebruik gemaakt werd van de gratis beschikbare windenergie, werkte in het voordeel van dit type vervoer; het was relatief goedkoop. Een nadeel, vooral voor transportgevoelige produkten, lag ten dele in de lagere vaarsnelheid, maar veel meer in de onberekenbaarheid van de vertrek- en aankomsttijden. Het vaarschema liep nogal eens in de war.

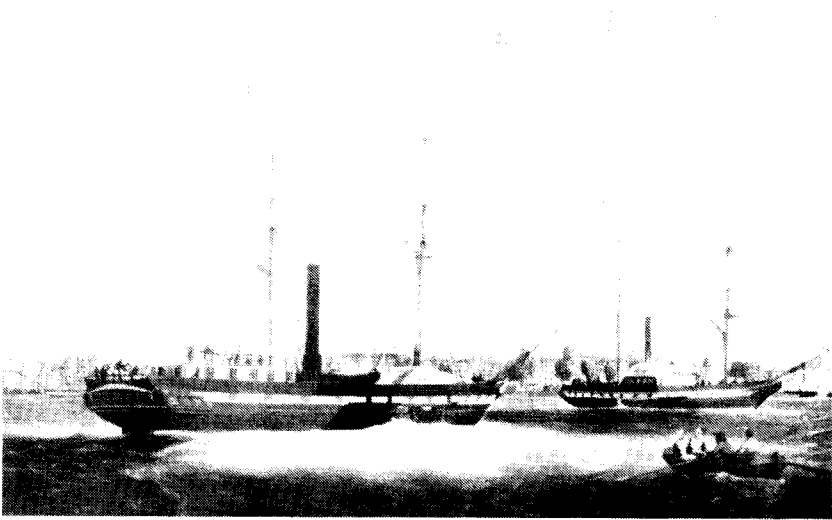
De weersomstandigheden traden vaak ook onverwacht op als hinderlijke spelbrekers. Stormen, windstilte, mist en ijsgang waren soms evenzovele obstakels. Ook de maritieme condities, hoog en laag water, bemoeilijkten een vlotte vaart en verlengden de vaartduur. Hierbij komt nog dat de uitgaande schepen soms lang 'in lading' lagen, wachtend op voldoende aanbod van lading, waardoor het tijdstip van de afvaart niet vaststond.

Dit laatste bezwaar werd voorkomen, toen sinds 1813 naast de vrije vaart lijndiensten op Londen werden ingesteld, die onderhouden werden door Engelse zeilschepen. Hiervoor golden vaste vertrekdata en tijden; uiteraard werd ook gestreefd naar het realiseren van de aangekondigde aankomsttijden in Londen. Deze vaste regelmaat, een 'reguliere service', gaf duidelijk meer houvast voor de verlader.

De keuzemogelijkheid voor vervoer van tuinbouwprodukten werd nogmaals vergroot toen in 1822 op Engels initiatief de eerste wekelijkse stoombootdienst van Londen op Rotterdam werd geopend. In 1824 kwam een samenwerking tot stand tussen enige Engelse eigenaren van stoomschepen; zij richtten de General Steam Navigation Company (GSNC) op. Deze beschikte over 17 houten stoempakketboten van 130-400 ton. Er werd gevaren tussen Engeland en het vaste land. In 1826 opende deze 'GSNC' een stoombootdienst van Rotterdam op Londen, met afvaarten op woensdag en zaterdag, behalve in de wintermaanden. Een historische gebeurtenis.

Het grootste voordeel van de stoomvaart was de bedrijfszekerheid. Door mindere afhankelijkheid van de weersomstandigheden kon veel beter de hand gehouden worden aan de vastgestelde dienstregelingen. Bovendien kon men een snellere overtocht garanderen dan per zeilschip. Op zo'n korte overtocht van Rotterdam naar Londen zal dit vaartijdvoordeel maar betrekkelijk geweest zijn. Iedere verkorting van de transportduur voor tuinbouwprodukten is echter van levensbelang.

Naast de genoemde voordelen waren ook zwaarwegende nadelen aan de exploitatie van de eerste kleine schepraderstoomschepen verbonden. Het grootste bezwaar bleek het enorm hoge steenkolenverbruik te zijn, waardoor de exploitatiekosten hoog opliepen. Zij stonden te boek als echte kolenvreters. Dit grote steenkolenverbruik hield ook in, dat een niet onbelangrijk deel van het laadvermogen door de brandstof in beslag genomen werd. Tevens moest vaak gebunkerd worden en bunkerstations waren in de begintijd uiteraard schaars. Dit beperkte de actieradius van het stoomschipverkeer lange tijd tot verkeer op de grote rivieren en tot de kustvaart.



1842. Raderstoomschepen *General Steam Navigation Company*, Rotterdam-Londen. (Ill. J. Aarse, Mr. H.C. Hazewinkel, Alfred Kossmann: *Prentenboek van Rotterdam*)

In 1830 vond een gebeurtenis van nationale betekenis plaats. In dat jaar werd namelijk de eerste Nederlandse Stoombootdienst op Londen geopend door de Nederlandse Stoomboot Maatschappij te Rotterdam met het schepraderstoomschip 'De Batavier', later de Batavierlijn genoemd. Hierdoor ontstond concurrentie op het gebied van de stoomvaart tussen Rotterdam en Londen. Voor het zover was, is er heel wat te doen geweest. Het besluit om het schip te bouwen viel al in 1824. Het doel was met twee schepen een dienst op Londen en een op Hamburg te openen. De Amsterdammers waren deze Rotterdamse maatschappij echter voor. Een poging het schip toen maar naar het buitenland te verkopen mislukte. Omdat de Amsterdammers hun lijn op Hamburg al snel startten, werd vervolgens besloten de Batavier in te zetten op een wekelijkse lijn naar Londen. Toen in 1828 de dienst begon, werd voor Antwerpen als afvaartplaats gekozen. In 1830, toen de scheiding tussen de Zuidelijke en de Noordelijke Nederlanden plaats vond, werd besloten vanaf Rotterdam te gaan varen. Overigens had Rotterdam toch al als voordeel dat de loods- en havengelden er lager waren en dat er goede vrachten te verkrijgen waren, zoals de verzending van druiven en meloenen.

De concurrentie met de Engelse GSNC was echter bijna te zwaar; die voer namelijk met nieuwere en snellere schepen. Het kwam er tot

*. STOOMPAKET-VAART tusschen ROTTERDAM en LONDEN.
De Stoompaketten der *General Steam Navigation Company*, in dienst van het *General Post Office te Londen*, vertrekken van Rotterdam:

Woensdag den 10 Julij, des morgens ten 10 ure. | Saturday den 13 Julij, des middags ten 12 ure.

Nadere inlichtingen te bekomen bij de Agenten W. SMITH en P. A. VAN ES.

*. REGULIERE ZEILPAKET-VAART tusschen ROTTERDAM en LONDEN.

De Ondergecoekende heeft de eer den Handel beëind te maken, dat de volgende gunstig bekende Paketten onder zijne directie regelmatig beurtelings elken Vrijdag zullen worden geëxpedieerd:

Maas, Kapitein *John Blake*; vertrekt Vrijdag 19 dezer. | *Earl Bathurst*, Kapitein *D. Kennedy*.

Commerce, „ *Wm Mason*. | *Earl of Clancarty*, „ *J. D. Williams*.

Rotterdam den 8 Julij 1839.

*. Te ROTTERDAM ligt in Lading:

Naar LONDEN, het Schoonerschip *Peter & Rebecca*, Kapitein *R. Parry*; vertrekt 10 dezer.

Adres bij *J. VAN OMMEREN*, Fz.

*. Te ROTTERDAM liggen in Lading:

Naar LONDEN, het Engelsch Schoonerschip *Prince of Savoy*, Kapitein *John Ladd*; vertrekt 13 Julij.

Naar NEWCASTLE, het Engelsch Schoonerschip *Jane*, Kapitein *J. Armstrong*.

Naar DUNDEE en PERTH, het Engelsch Schoonerschip *Britannia*, Kapitein *Thomas Spence*.

Adres bij *GEO. LEVINGSTON* } Cargadoors,

en bij *CHRIST. REINCKE* }

*. *Capt. THOMAS FYALL*, of the Schooner *ELIZA*, of *Leith*, is requested to Call on *Mr. CHRIST. REINCKE* or *Mr. GEORGE LEVINGSTON*, n.º 100, *Haringvliet at Rotterdam*, respecting some information of great importance to him. 8th July 1839.

Aankondigingen in de Rotterdamse Courant van 9 juli 1839 van de diverse soorten scheepvaartverbindingen met Engeland.

1849 niet meer van een tweede schip te laten bouwen. Daarna braken betere tijden aan.

Het is lange tijd bij één Nederlandse lijndienst gebleven. De Engelse rederijen genoten in die tijd van het voorkeurrecht dat hun dank zij de Engelse Acte van Navigatie toeviel. Zij waren verzekerd van meer kansen op uitgaande lading en retourlading. De exploitatie kon hierdoor voordeliger zijn, bij de, overigens lang gehandhaafde, lage frequentie van één afvaart per week.

Na 1830 had de verzender van aardappelen, groenten en fruit dus de keus tussen vrije vaart en lijnvaart, alsmede tussen zeilvaart en stoomvaart. Men zal de keuze hebben laten afhangen van de aard van de te verschepen tuinbouwprodukten, waaronder laagwaardige, hoogwaardige, transportgevoelige en meer houdbare produkten vielen.

Het ligt voor de hand te verwachten, dat de groep van hoogwaardige en transportgevoelige produkten het beste af was met het duurdere maar zekerder vervoer per stoomschip. De laagwaardige en meer houdbare artikelen zouden ook van het goedkope maar minder betrouwbare vervoer per zeilschip gebruik hebben kunnen maken. Het is namelijk de vraag of produkten met een betrekkelijk lage handelswaarde dure, hoge transportkosten zouden hebben kunnen verdragen. Hierbij zij aangetekend dat in die tijd het vervoer zowel te land als te water bepaald niet goedkoop was. Het vormde vaak een belangrijke kostenpost, die te zwaar woog om het vervoer van bepaalde goederen (en personen) verantwoord te maken.

De exportprodukten van de 19e eeuw bestonden in de eerste plaats uit muurdruiven, een bij uitstek luxe produkt met een hoge handelswaar-

de, dat overigens, mits goed verpakt, redelijk houdbaar was. Men zal, verwacht ik, de voorkeur gegeven hebben aan het stoombootverkeer, maar verzending per snelvarend schip kan niet worden uitgesloten. Andere exportprodukten als vroege aardappelen, koolsoorten, uien en bewaarfruit vallen in de categorie van de meer houdbare en laagwaardige produkten, waarvoor wellicht bij voorkeur van de goedkopere zeilvaart gebruik werd gemaakt. Aan het eind van de eerste helft van de 19e eeuw ging het zomerfruit, zoals bessen, kersen en pruimen, een grotere rol spelen. Dit zijn bij uitstek transportgevoelige, licht bederfelijke produkten, aangewezen op snel en zeker vervoer per stoomschip. Hetzelfde gold voor de categorie van de fijnere groenteprimeurs, die overigens slechts een bescheiden rol in de export naar Londen gingen spelen.

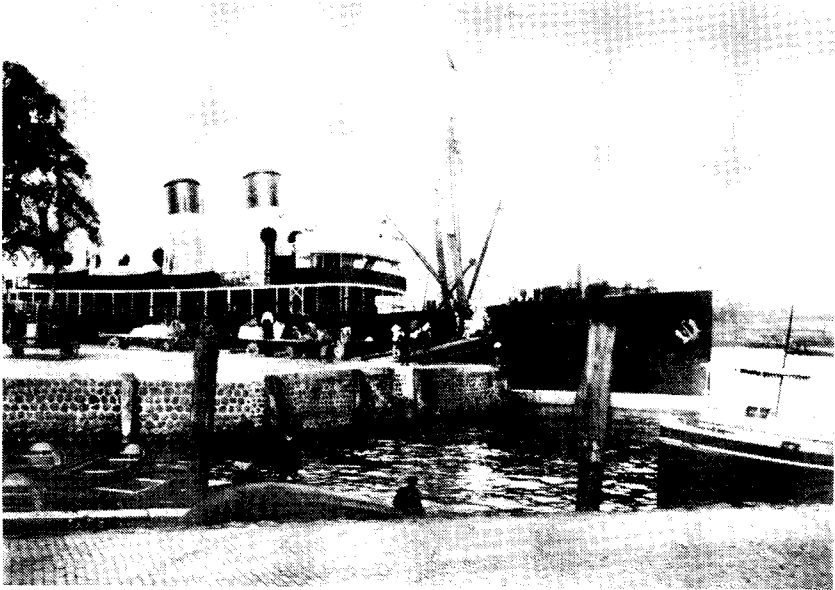
Het geheel overziende mogen we voorzichtig concluderen, dat het transportrisico, ondanks de verbeteringen, in de eerste helft van de 19e eeuw nog groot was. Door de transportduur en de geringe frequentie van het aantal afvaarten ontbrak een vlotte gestroomlijnde afwerking van de verhandeling der produkten. De service was nog beperkt.

Na 1850 veranderde het beeld echter in vele opzichten. Er voltrokken zich op tal van fronten ingrijpende veranderingen. Dank zij een vrijgemaakte invoerpolitiek nam het handelsverkeer sterk toe, ook van agrarische produkten. De tuinbouwprodukten maakten hiervan een steeds groter wordend deel uit. Handel en scheepvaart beleefden een explosieve groei.

Wat de scheepvaart betreft werden een aantal belangrijke, interessante innovaties toegepast. De houten stoomschepen werden vervangen door grotere ijzeren schepen, nieuwe scheepsmachines gebruikten veel minder brandstof en de schepraderen maakten plaats voor de efficiëntere archimedische scheepsschroef. Resultaat: snellere, zuinigere schepen en goedkoper vervoer. Het laatste mede als gevolg van een toenemende concurrentie in de scheepvaart. De ijzeren stoomvaart ging na de vijftiger jaren de houten zeilvaart meer en meer verdringen.

Enorm belangrijk voor het goed functioneren van de toenemende exportstroom was de toename van het aantal vaste lijndiensten, die nu niet alleen meer op Londen waren gericht. Ook in belangrijkheid groeiende havens als Hull, Newcastle en Leith met een dichtbevolkt industrieel achterland in respectievelijk Noord-Engeland en Schotland werden aangedaan. De reeds bestaande lijndiensten op Londen voerden voorts de frequentie van afvaarten op.

De krachtigste uitbreiding van het aantal lijndiensten viel in de jaren



Laden van de Grimsby-boot. (Coll. gem. arch. Rotterdam)

zestig en zeventig. Het waren vooral de Engelse spoorwegmaatschappijen die een begrijpelijke belangstelling toonden voor het exploiteren van scheepslijndiensten die aansloten op hun spoorwegnet. Zij hoopen hierdoor een groter aanbod van lading te krijgen. Tot 1853 was het in Engeland echter verboden, dat spoorwegmaatschappijen zich met de scheepvaart inlieten. Daarna werd deze maatregel versoepeld en na 1860 werd deze combinatie zelfs op ruime schaal toegestaan. Zo werd in 1863 door de Great Eastern Railway - een combinatie van een aantal kleinere regionale spoorwegmaatschappijen - de Harwichlijn geopend, die ook op Rotterdam ging varen. Andere maatschappijen volgden spoedig met lijnen op Rotterdam: de Lancashire en Yorkshire Railway ging met boten varen vanaf Hull en Goole, de Great Central Railway Cy. vanaf Grimsby. Het initiatief lag duidelijk aan de overkant van de Noordzee. Die eerste dienst van de Great Eastern Railway zorgde drie maal per week voor een verbinding van Rotterdam via Harwich met Londen. De Batavierlijn volgde daarna dit voorbeeld als Mullerlijn.

Het volgende staatje geeft een globaal overzicht van de ontwikkeling van het aantal afvaarten per week van Rotterdam naar de havens aan de oostkust van Engeland en Schotland en van het aantal betrokken scheepvaartrederijen.

	Afvaarten	Rederijen
1850	8	7
1864	17	12
1869	23	10
1880	26	11
1886	30	13
1908	46	19

Van de 46 afvaarten in 1908 waren er 23 bestemd voor Londen, 12 voor Hull en nabijgelegen havens, 6 voor Schotland, 2 voor Newcastle en 3 voor enkele andere havens.

De volgende havens werden aangevaren: Londen, Harwich, Hull, Goo-
le, Grimsby en Leith, alsmede Glasgow en Manchester.

In de tweede helft van de 19e eeuw zal de verscheping van tuinbouw-
produkten praktisch geheel via de Engelse en Schotse lijndiensten
plaats gevonden hebben. Deze diensten waren ingesteld op het laden
en lossen van stukgoederen.

Op de lijnboten van Rotterdam naar Engeland namen, naast het transi-
togoederenverkeer tussen Engeland en Midden-Europa v.v., de tuin-
bouwprodukten een belangrijk deel van de lading voor hun rekening,
zeker in het drukke zomerseizoen.

Overigens was voor sommige maatschappijen het vervoer van passa-
giers wel zo lucratief.

In de hausseperiode van de massale vroege-aardappelen- en uien-
export werd in het topseizoen gebruik gemaakt van extra ingelegde
boten. Die werden dan door de bestaande lijndiensten ingezet.

Overigens moge duidelijk zijn dat de sterke groei van het lijndienst-
verkeer een uitvloeisel was van de sterk toegenomen goederenstroom
die rond 1870 op gang kwam. Rotterdam ging toen, dank zij de gunsti-
ge ligging aan Rijn en Maas, een dominerende rol spelen in het transi-
toverkeer, waardoor er de bedrijvigheid in handel en scheepvaart
explosief groeide.

Voor het vervoer van Westlandse produkten waren de aanlegplaatsen
van de lijndiensten gunstig gelegen aan de kaden van de Maas. De
Westlandse schepen, voor zover zij exportklare produkten vervoer-
den, konden zowel via de Waterweg als via de binnenwateren Rotter-
dam bereiken en hun lading langs zij de schepen lossen.

Eerder werd vermeld dat de nieuwe schroefstoomschepen een hogere
vaarsnelheid bereikten, waardoor de vaartijd vergeleken met de
eerste helft van de 19e eeuw aanmerkelijk verkort werd. Een verbe-
terde zeeverbinding met de Noordzee versterkte dit effect. Die verbind-
ing is in de loop van de jaren nogal eens gewijzigd.

Tot ongeveer 1750 beschikte de Rotterdamse haven over de vaarweg via Den Briel, een korte verbinding van ongeveer 35 km. Door verzanding en dichtslibbing moest de scheepvaart sindsdien een hinderlijke omweg maken van in totaal 95 km. De situatie verbeterde toen in 1830 het Kanaal door Voorne geopend werd, waardoor de verbinding met de Noordzee weer tot 40 km. werd teruggebracht.

Hiermee waren de belangen van de scheepvaart (en van de marine) duidelijk gediend.

Een bezwaar was de kans op bevriezing van het kanaal in de winter. In een dergelijke situatie moesten noodvoorzieningen worden getroffen. De voor Engeland (Londen) bestemde goederen, waarvan een belangrijk deel uit niet-agrarische producten bestond, werden dan per paard en wagen van Rotterdam naar Scheveningen vervoerd, om vandaar per gecharterde bomschepen Engeland te bereiken.

In 1866 werd begonnen met het graven van de Nieuwe Waterweg, waardoor een korte open weg naar zee, dus zonder sluizen, werd gerealiseerd. In 1872 was de Nieuwe Waterweg bevaarbaar. De vaarroute van Rotterdam naar open zee was teruggebracht tot 30 km. De overtocht van Rotterdam naar de Engelse havens kon nu ongehinderd plaats vinden.

De vaartijd naar Londen, die in het begin van de 19e eeuw in gunstige gevallen $1\frac{1}{2}$ - 2 dagen in beslag nam, werd gereduceerd tot $\frac{1}{2}$ - 1 dag. Van evenveel belang was de, zoals gezegd, toegenomen betrouwbaarheid van de scheepsverbinding met Engeland. Kortom, in de loop van de 19e eeuw zijn de transportmogelijkheden over zee sterk toegenomen bij een afnemend transportrisico, waardoor ook transportgevoelige tuinbouwproducten zonder veel kwaliteitsverlies verzonden konden worden. Ook door de prijsdaling van de relatief hoge transportkosten nam het handelsverkeer toe.

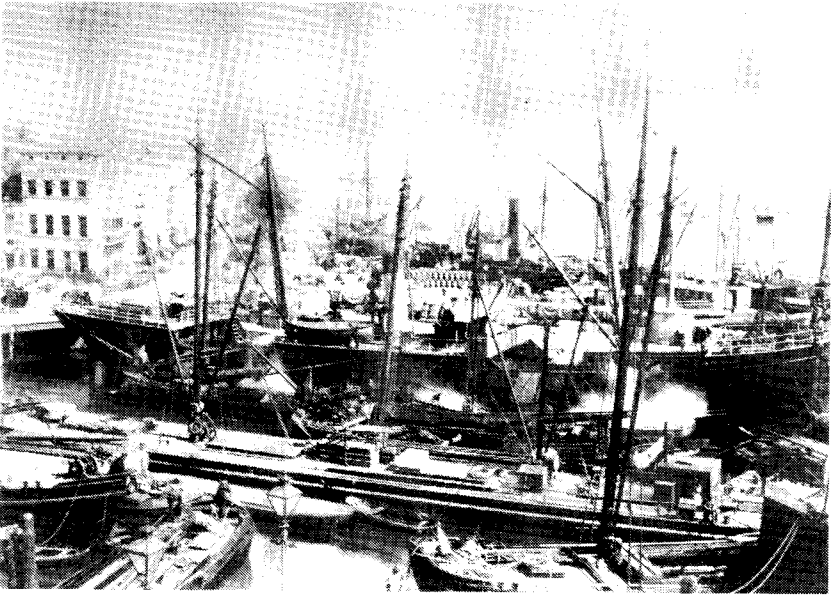
De transportfunctie van de handel werd gemakkelijker, door een meer overzichtelijk en goed functionerend vervoersapparaat.

De handels- en scheepvaartpolitiek van Engeland.

Liberalisatie van het economische leven

De internationale betrekkingen in de eerste helft van de 19e eeuw werden overheerst door protectionistische maatregelen, zowel door invoerrechten ter bescherming van eigen economische activiteiten als door scheepvaartwetten ter bescherming en bevordering van eigen scheepvaart, scheepsbouw en overzeese handel.

In veel gevallen was zelfs sprake van een zware bescherming van vooral landbouw en industrie, waardoor de internationale uitwisseling van goederen ernstig gehinderd werd.



Laden en lossen van Engelse lijndienstboten op de hoek van de Leuvehaven en de 'Boompjes'. In het midden de Hull-boot, ± 1885. (Coll. gem. arch. Rotterdam)

Zo werden kort na de beëindiging van de Napoleontische oorlogen rond 1820 invoerrechten op de traditionele agrarische importproducten boter en kaas en niet te vergeten op fruit nog eens verzwaaard. Gelukkig ging in de dertiger jaren van de 19e eeuw in Engeland een andere wind waaien. Onder invloed van de Free Trade Movement (Vrijhandelsbeweging) zette de Engelse regering in 1839 een schuchtere stap in de richting van een beperkte liberalisatie van het handelsverkeer, en wel door een vrij drastische verlaging van de invoerrechten op bepaalde agrarische producten, waaronder fruit en bloembollen. Voorts werd een begin gemaakt met een trapsgewijze verlaging van de invoerrechten op alle agrarische producten. Al spoedig gebeurde dit met grote stappen.

Deze stappen betekenden een belangrijke doorbraak van het grote protectionisme en vormden een keerpunt in de tijd. Men moet deze ommekomst ook zien in het licht van de ingrijpende veranderingen die in structuur van de Engelse volkshuishouding plaats gevonden hadden. Langzaam, maar vooral zeker, veranderde het land van een bij uitstek agrarisch land in een gemeenschap waarin de industrie, de handel en de scheepvaart het geheel gingen domineren.

De in de 18e eeuw in gang gezette industriële revolutie ging een ander stempel op het land drukken. Engeland was hard op weg uit te groeien tot de 'workshop of the world' (de werkplaats van de wereld) en vervaardigde een zeer breed assortiment van investerings- en gebruiksgoederen (o.a. textiel) met behulp van ver doorgevoerde mechanisatie, ondersteund door stoomkracht. Engeland genoot van deze veranderingen als pioniersland een grote voorsprong op andere landen in de wereld.

Vanuit deze machtspositie, of liever monopoliepositie, zag men meer heil in open grenzen en een vrij handelsverkeer dan in protectionisme. Hierdoor zouden ruimere afzetmogelijkheden kunnen ontstaan voor de groeiende stroom industrieproducten. Ook zou een vrij handelsverkeer een gunstig effect hebben op de voedselprijzen en daardoor op het loonpeil, waardoor de concurrentiekracht van exporterend Engeland nog meer zou worden versterkt.

In de Engelse agrarische wereld werd deze nieuwerwetse visie bepaald niet gedeeld. Men wilde geen afstand doen van de agrarische bescherming achter hoge tariefmuren.

Deze tegenstelling kwam het scherpst tot uiting bij het weer ter discussie stellen van de in 1815 ingestelde Corn Laws (graanwetten).

In 1846 werd onder groot tumult de knoop doorgemaakt. De invoerrechten voor granen en andere agrarische producten werden afgeschaft. De veertiger jaren, de 'hungry forties', werden namelijk geteisterd door lage graanopbrengsten en door een massaal verlies van de aardappel oogst vanwege het optreden van de nieuwe, onbekende aardappelziekte. Hierdoor deden de kosten van levensonderhoud het huishoudbudget onrustbarend stijgen. Dit deed de balans doorslaan naar vrije import van landbouwproducten. De belangen van handel en industrie gaven de doorslag.

De scheepvaarttraditie van Engeland in relatie tot de Nederlandse scheepvaart.

Ook op scheepvaartgebied was Engeland pionier. De oudste scheepvaartwet dateert van 1651, toen Cromwell de Acte van Navigatie instelde, waardoor aan de Engelse scheepvaart bepaalde monopolies werden verschaft in het scheepvaartverkeer. Andere landen ondervonden hierdoor ernstige belemmeringen in hun scheepvaartverkeer. Het instellen van deze wet was onder meer een reactie op de overheersende rol die de vrachtvaarder van de wereld - de Republiek van de Verenigde Nederlanden - in de internationale handel en scheepvaart was gaan spelen. In wezen was het een strijd om de macht tussen de twee rivalen, Engeland en Nederland.

De Acte van Navigatie betekende een ernstige terugslag voor onze zeevaart. Het goederenvervoer van en naar Engeland mocht ingevolge die wet alleen plaatsvinden met Engelse schepen of door schepen van het land van herkomst van die goederen. In het laatste geval moesten overigens wel hogere invoerrechten betaald worden, waardoor deze vervoerders op achterstand werden gezet. Ook het vervoer van en naar de Engelse koloniën was alleen toegestaan met Engelse schepen.

In de loop der tijden werden weliswaar, zoals toen gebruikelijk was, allerlei slinkse manieren bedacht om deze beruchte Acte van Navigatie letterlijk en figuurlijk te omzeilen. Maar dit verhinderde niet, dat Holland in de tweede helft van de 18e eeuw zijn eerste plaats als zee-mogendheid moest afstaan aan Engeland.

Een en ander houdt in dat de Nederlandse scheepvaart op Engeland tot 1849 nog moeilijkheden ondervond van een toentertijd twee eeuwen oude scheepvaartwet, die overigens in de laatste decennia van haar bestaan wel wat verzwakt en verwaterd was. Geen wonder dat de opheffing van de verouderde Acte van Navigatie in 1849 met enthousiasme werd begroet. Het betekende weer een obstakel minder. De havens waren voortaan vrij voor iedereen. De vlaggen werden gelijkgesteld. De bescherming en bevoordeling van de nationale vlaggen behoorden tot het verleden. Ook hier zegevierde het economische vrijheidsbeginsel. Engelse en Nederlandse schepen kregen gelijke rechten.

Engeland kon zich zo'n moderne scheepvaartpolitiek veroorloven, omdat het de grootste zeevarende natie was geworden. En het had meer belang bij een vrije toegang tot vreemde havens dan bij het weren van vreemde schepen in eigen havens. Tal van andere landen conformeerden zich aan de Engelse handelswijze en schaften ook hun belemmering voor vreemde scheepvaart af. De reeds vermelde beëindiging van het Engelse verbod dat spoorweg- en scheepvaartverbindingen in één hand zijn, past geheel in deze geest van vrijmaking van het economische leven.

Rotterdam als marktcentrum voor land- en tuinbouwprodukten

Rotterdam heeft de voorspoedige ontwikkeling van handel en scheepvaart te danken aan zijn bijzonder gunstige geografische ligging aan de monding van de internationale rivieren Rijn en Maas en aan de open verbinding met de Noordzee.

Dank zij uitstekende verkeerswegen te water groeide Rotterdam uit tot een knooppunt van nationale en internationale handel en scheepvaart.

Minder algemeen bekend is, dat Rotterdam in de 19e eeuw een steeds belangrijker rol ging spelen als markt- en verhandelingsplaats van agrarische produkten, waarvan een niet onbelangrijk deel werd geëxporteerd. De agrariërs van de Zeeuwse en Zuidhollandse eilanden en van Noordwest-Brabant beschouwden Rotterdam als de meest aangevozen natuurlijke marktplaats.

Beurt- en marktschepen uit die drie regio's verzorgden het vervoer naar de Rotterdamse binnenhavens. Iedere regio kende er vaste ligplaatsen. Comsumptieaardappelen, graan, meekrap, vlas, fruit enz. werden al naar gelang het seizoen vaak in grote kwanta aangevoerd. Steden, dorpen en regio's langs Rijn, Maas en Waal waren door beurtschepen en later door vele dagelijkse rivierstoombootdiensten met Rotterdam verbonden en leverden, om bij tuinbouwprodukten te blijven, o.a. veel fruit en vroege aardappelen.

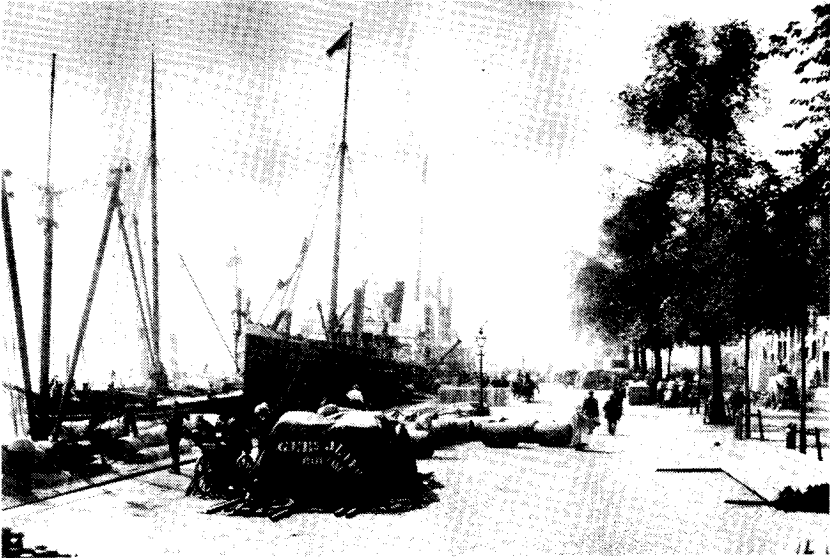
Tenslotte, last but not least, stond Rotterdam via een uitgebreid trekvaarten- en kanalenet in verbinding met het Zuidhollandse vasteland, waardoor de stad vanuit het Westland en de Kring goed bereikbaar was. Kleine zeilschepen, Westlanders, losten hun lading fruit en groenten op de Coolvest ter hoogte van de plaats van het huidige stadhuis.

Dat uitgebreide achterland zorgde voor een stroom van specifieke regionale agrarische produkten, die in de loop der 19e eeuw, vooral na 1850, groter en omvangrijker werd.

De aangevoerde produkten waren niet alleen bestemd voor de plaatselijke consumptie, maar dienden ook voor de voorziening van de stadmarkten in een wijde omgeving van Rotterdam. Een steeds groeiend aandeel van de aanvoer vond zijn bestemming op buitenlandse markten, waarvan tot laat in de 19e eeuw Engeland de toon aangaf.

Voor vele produkten, zoals aardappelen, uien, graan, fruit en levend vee fungeerde Rotterdam dus als grote centrale markt, waar een gevarieerd koperspubliek uit binnen- en buitenland zijn handelszaken dreef.

Wat betreft granen, binnen- en buitenlandse, gebeurde dit op de graanbeurs. Aardappelen werden verhandeld in Hotel Coomans, waar de aardappelbeurs gehouden werd. De fruithandel werd gedreven op de dagelijkse groothandelsmarkt voor fruit op de 'kersenpunt' op de hoek van de Scheepmakershaven en de Wijnhaven. Hier werd fruit aangeboden uit Gelderland, Utrecht, Limburg en Zeeland en soms uit Noord Holland, dat er verkocht werd aan kooplieden uit Rotterdam en wijde omgeving en aan de exporthandel. Om het beeld te completeren zij vermeld, dat de Rotterdamse veemarkt voor slachtvee en gebruiksvee uitgroeide tot de eerste van het land.



'Boompjes', gezien naar het Willemsplein, 1899. Aan de kade schepen van de Batavier lijndienst Rotterdam-Londen. (Coll. gem. arch. Rotterdam)

Samenvattend: Rotterdam fungeerde als natuurlijke marktplaats voor een heel scala van land- en tuinbouwprodukten, die een ruime afzet vonden in een steeds groter wordende kring van binnen- en buitenlandse handelsrelaties.

Vanzelfsprekend bleef de lokale markt zijn betekenis houden, maar de exporthandel zette na 1850 toch wel zijn stempel op het geheel. Ook in de exporthandel van tuinbouwprodukten ging Rotterdam een steeds belangrijker plaats innemen. In het bijzonder bij consumptie-aardappelen (vroeg, middelvroeg en late) en bij uien (poot- en zaai-uien) nam Rotterdam een dominerende positie in.

Ontwikkeling van de afzetmogelijkheden in Engeland

In de loop van de vorige eeuw werden, zo wij eerder zagen, de handels- en scheepvaartbelemmeringen opgeheven, waardoor de handel op Engeland zich vrij kon ontplooiën. De verhandelings- en transportkosten van Nederlandse exportgoederen werden daardoor aanmerkelijk verlaagd. Hierdoor kon tegen een lagere prijs worden aangeboden en namen de afzetkansen toe. Bepalend voor de afzetmogelijkheden was echter uiteindelijk de ontwikkeling van de vraag van de consumenten en van het aantal consumenten.

Om met dit laatste te beginnen. Volkstellingen geven het beeld van een forse toename van het aantal inwoners. Groot-Brittannië had in 1810 15 miljoen inwoners, in 1841 20 miljoen, in 1871 26 miljoen en in 1901 38 miljoen. De bevolking verdubbelde dus ruimschoots in de afgelopen eeuw, onder andere dank zij lagere sterftcijfers. Betere gezondheidszorg, betere voeding en betere huisvesting zijn even zovele factoren die dit veroorzaakten.

Een andere factor van veel betekenis voor de afzet van tuinbouwproducten was de sterke verstedelijking van Groot-Brittannië, een typisch kenmerk van een industrialiserende samenleving. Grote samenballingen van mensen en fabrieken ontstonden vooral in Midden-Engeland en Schotland, zoals blijkt uit onderstaande tabel.

		<u>1801</u>	<u>1840</u>	<u>1899</u>
Manchester	(katoen)	111	353	534
Birmingham	(ijzer)	73	107	506
Leeds	(wol)	53	152	409
Sheffield	(staal)	46	65	352

De metropool Londen groeide uit tot Greater-Londen.

De volgende tabel over de mate van verstedelijking in West-Europa toont de uitzonderlijke verstedelijking van Groot-Brittannië vergeleken met de buurlanden.

Urbanisatiegraad in Noord-Europa 1800-1910 (percentage van de bevolking wonend in de steden)

	<u>1800</u>	<u>1850</u>	<u>1910</u>
Groot-Brittannië	23	50	75
Frankrijk	13	20	39
Duitsland	10	16	49

Bepalend voor de vraagontwikkeling is uiteraard de inkomens- en welvaartsontwikkeling van de bevolking, in het bijzonder van de massa van de loontrekkers.

Het is moeilijk om een betrouwbaar inzicht te krijgen in de inkomensontwikkeling in Engeland in de eerste helft der 19e eeuw. In deze periode stond de industrialisatie nog in haar kinderschoenen en speelde zich in hoofdzaak af in de textielindustrie. De negatieve effecten van de doorzettende mechanisatie, zoals massale werkeloosheid en de noodzaak van vrouwen- en kinderarbeid, werden duidelijk zichtbaar.

De financiële vruchten vielen in hoofdzaak ten deel aan de nieuwe klasse van ondernemende industriëlen, handelaren en ambachtslieden. Men kan aannemen dat deze gegoede burgerij in betekenis toenam, met navenant toenemende afzetmogelijkheden, zeker voor duurdere importprodukten.

Het is moeilijker een helder beeld te krijgen van de levensstandaard van de massa der arbeiders. Over dit onderwerp wordt door deskundigen zowel optimistisch als pessimistisch gedacht. Misschien moeten we denken aan een traag verlopende lichte verbetering van het lage levenspeil der arbeidersmassa; een peil dat echter nog weinig of geen mogelijkheden bood voor de aanschaf van duurdere importprodukten, zoals fruit en groenten. Eerder wat betere mogelijkheden om in leven te blijven.

Na 1850, dus in de tweede helft van de 19e eeuw, veranderde dit niet al te optimistische beeld vrij snel en radicaal. De industrialisatie ging in breder verband haar vruchten afwerpen. Naast de traditionele bevolkingsgroepen van de 'de armen' en 'de rijken' ontstond, zoals gezegd, een zich regelmatig uitbreidende welvarende middenstand die zich financieel meer kon permitteren. Veel belangrijker was echter dat de levensstandaard van de massa van de loontrekkers vrij snel steeg, dank zij een stijgende inkomensontwikkeling.

Deze welvaartsontwikkeling schiep in brede lagen van de bevolking ruimte voor voedingsmiddelen als boter, kaas, vlees en niet te vergeten groenten en fruit. De explosieve toename van onze export van vroege aardappelen, groenten en fruit is hieruit verklaarbaar.

Deze ontwikkeling werd overigens nog extra gestimuleerd door moderne inzichten in de voedingsleer, die het verbruik van groenten en fruit stimuleerden.

Tenslotte werkte ook de ontsluiting van geheel Engeland door een intensief spoorwegnet een goed gespreide distributie van goederen in de hand. Engeland werd meer en meer een markt. Hierdoor verloor Londen zijn betekenis als centraal distributiepunt. De penetratie in de binnenlandse markt werd verder nog gestimuleerd door een regelmatige daling van de transportkosten.

De export van muurdruiven naar Engeland

Een van de oudste 'Engelse' produkten, waaraan in de oude papieren vrij veel aandacht wordt geschonken, waarschijnlijk vanwege het exclusieve karakter, is de druif. Geen wonder, want de muurdruif nam als luxe produkt en als kapitaalintensieve cultuur een zeer aparte plaats in. De druif was een klasse apart, een exclusiviteit.

Vanaf begin 19e eeuw, direct na de Franse tijd, ging de Engelse vraag

al een rol spelen. De Nederlandse druiven genoten toen reeds een internationale vermaardheid en werden voor een deel in het buitenland afgezet. De druiventeelt bleek zich te ontwikkelen tot een steunpilaar voor de Westlandse tuinders.

In de loop van de eeuw werden er flinke kapitalen in belegd. In 1878 werd de waarde van de druivenmuren in het Westland geschat op f 300.000,-. Het was de kostbaarste en meest zorgvragende teelt.

Tot aan het eind van de vorige eeuw bleef vooral de Engelse vraag de bouw van steeds meer kostbare, kapitale wijngaardmuren stimuleren. Zo is er sprake van sterke groei in de 30'er, wat minder in de 40'er, maar vooral een snelle opmars in de 50'er en 60'er jaren. Er werd toen in het Westland veel gebouwd. Goede en slechte jaren wisselden elkaar echter af, afhankelijk van de teelt- en marktrisico's.

Aanvankelijk wordt het rijke Londen als afzetmarkt vermeld. Na de 50'er jaren wordt de afzet beter gespreid en komen Hull, Leith en Newcastle in beeld als havensteden en distributiecentra.

Op grond van de beschikbare gegevens mogen we aannemen, dat gemiddeld genomen wellicht een 50% van de Westlandse druiven hun bestemming vonden in Engeland, waar zij echter slechts 10% van de druivenimport leverden, althans volgens gegevens uit 1849.

In de 80'er jaren veranderde het beeld. De druiventeelt mislukte enkele jaren achtereenvolgende van ongunstige weersomstandigheden. Het teeltrisico werd onhoudbaar groot in de open lucht. Onder glas was juist voor deze fruitteelt het risico daarentegen bijzonder klein. Ook was er in die tijd sprake van een flauwe, slappe handel en een laag prijspeil. De Westlandse muurdruiven kregen in die jaren steeds grotere concurrentie van kasdruiven uit Engeland, Guernsey en België. Deze druiven verschenen in steeds grotere kwanta op onze exportmarkt Engeland, maar ook op onze thuismarkt. Het waren vooral de Belgische kasdruiven die in de grote steden Amsterdam, Den Haag en Rotterdam in bijzondere kwaliteit en over een lange consumptieperiode aan de markt kwamen. Zo ontstond een niet te verwaarlozen regelmatig groeiende import. Deze import overschreed op den duur in flinke mate onze export.

In Engeland werd de markt voor luxe druiven voorzien van steeds luxueuzere kasdruiven die sinds 1870 op commerciële schaal, vooral in de Londense agglomeratie, werden geteeld. Vaak waren ze afkomstig van grootschalige ondernemingen, met een op hoog peil staande druivencultuur, die door forceren en verlaten de markt over een langere periode konden voorzien. De seizoenen reikten elkaar vluchtig de hand in maart en april, waardoor jaarrond leveranties ontstonden. De En-

gelse produktie van kasdruiven werd in 1886 geschat op ongeveer 4.000.000 kg.

Eenzelfde beeld toonden de glascultures op Guernsey en in de Belgische druivenstreek van Hoeylaert en Overijse, bij Brussel. Ook hier werden teelttechnische hoogstandjes verricht. In 1886 leverde Guernsey ongeveer 500.000 kg. kasdruiven aan Engeland; Nederland produceerde toen ongeveer 500.000 kg. muurdruiven. De Westlandse muurdruiven kwamen dus in een zwakke concurrentiepositie te verkeren. In de eerste plaats konden ze kwalitatief niet meekomen, zowel wat het produkt als de verpakking betrof. Daarnaast speelden de transportkosten een rol. De Engelse telers werkten dicht bij de markt en waren in dit opzicht in het voordeel.

Kortom de Westlandse natuurdruif verloor afzetterrein zowel in binnen- als buitenland. Een handicap was bovendien de korte leveringsperiode.

Onder druk van deze omstandigheden schakelde het Westland over op de teelt onder glas, zowel door het bouwen van muurkassen als van de duurderere druivenserres. Op het gebied van de kassenbouw was tuinbouwend Nederland een duidelijke nakomer. Het duurde tot 1910 voordat het Westland de achterstand had ingelopen, het verloren terrein had teruggewonnen, en er sprake was van een lonende teelt. De export beliep toen 166.000 kg. kasdruiven waarvan 50.000 kg. naar Engeland en 100.000 kg. naar Pruisen.

** Mijn dank gaat uit naar Dr. W.H. Kemmers voor zijn steun bij het tot stand komen van dit artikel.*

Historische aantekeningen over de Westlandse muurdruiventeelt; speciaal in verband met de relatie Westland-Rotterdam-Engeland. (Bron in hoofdzaak de Verslagen van de Landbouw).

- 1828 Aanmerkelijke verzendingen van druiven naar Engeland, waar zij duur betaald worden. Druiven brengen veel voordeel aan.
- 1829 Druiventeelt voor een groot gedeelte door slechte weersomstandigheden mislukt, schade minimaal geschat op f 20.000,-.
- 1830 Stormschade, vele muren omgeslagen. Tuinders in Naaldwijk richten een verzoek aan koning Willem I om tegemoetkoming in de geleden schade. Er wordt vermeld dat druiven in belangrijke mate naar Engeland per zeilschip werden verzonden. De teelt van fijne vruchten, inzonderheid de cultuur van de blauwe druiven is de laatste jaren uitgebreid. Hoofdcultures zijn de teelt van fruit en van vroege aardappelen. Er waren tuinen met 25, 30, 50, 100, 200 en 300 Rijnlandse roe wijn-gaardmuren.

- 1831 Naar Engeland zijn 30-35.000 Nederlandse ponden verzonden voor een netto kwekersprijs van 60-70 cent per pond.
- 1832 Druiven zijn per stoomboot naar Engeland getransporteerd, afkomstig uit tal van Westlandse gemeenten. Deze druiven worden opgekocht door een Engelsman die daartoe jaarlijks naar ons land komt.
- 1834 Een overgroot debiet naar Engeland. (dat wil zeggen: zeer veel afzet naar Engeland).
- 1835 Het aantal muren met wijngaarden onder Monster, Naaldwijk, Poeldijk en Wateringen wordt op niet minder dan 800 geschat. De verzending van druiven naar Londen levert belangrijke inkomsten op.
- 1837 Produktie in het Westland dit jaar geschat op 105.000 Nederlands pond, waarvan de helft naar Engeland werd verhandeld. Prijzen al naar kwaliteit in dit klimatologisch slechte jaar variërend van *f* 0,50 tot *f* 1,40 per Nederlands pond.
- 1838 Druiventeelt zeer schraal uitgevallen, oogst nog geen 10.000 Nederlands pond. Hoge prijzen *f* 1,50 per Nederlands pond. Op de Engelse markt werd daarentegen slechts *f* 0,70 per Nederlands pond vrij geld (dat wil zeggen: na aftrek van de kosten aldaar) gebeurd.
- 1839 Gewas slecht. Met de buitenlandse verzending verliep het ook niet naar wens. Engeland leverde te weinig op, slechts *f* 0,50 per Nederlands pond.
- 1840 Druiventeelt geheel mislukt.
Schade voor de tuinders geraamd op *f* 70.000-80.000,-.
- 1841 en 1842. Weinig of geen uitvoer naar Engeland. prijzen *f* 0,40-1,00 per Nederlands pond.
- 1845 Kleine oogst, gehele opbrengst geschat op *f* 20.000 (tegen *f* 60.000-70.000 normaal). Prijs *f* 0,70 per Nederlands pond. Export naar Engeland geschat op *f* 6.000,- = 30% van de totale opbrengst.
- 1846 Uitstekende oogst, totaal 188.000 Nederlands pond, waarvan 105.500 pond bestemd voor de uitvoer naar Engeland, Londen, Hull en andere plaatsen en 82.500 Nederlands pond bestemd voor het binnenland. Waarde totale oogst geschat op *f* 150.000,-. Druiventeelt uitgegroeid tot een heel belangrijke cultuur.
- 1847 en 1848. Minder vraag uit Engeland.
- 1849 Druiveninvoer in Engeland uit andere landen *f* 176.028. Invoerwaarde uit Nederland *f* 17.670,- is ongeveer 10%.
- 1850 Druiventeelt in Westland goed geslaagd. De gehele opbrengst wordt geschat op 120.000 Nederlands pond tegen de gemiddelde prijs van 65 cent per pond. Totale geldopbrengst ongeveer *f* 70.000-80.000,-, waarvan naar Engeland voor *f* 60.000,- werd verzonden. De binnenlandse afzet bedroeg naar schatting *f* 20.000,-.
- 1851 Over de 90.000 Nederlands pond druiven naar Engeland.
- 1852, 1853 en 1854. Optreden van de druivenziekte. Zwavelen bleek een goed middel.
- 1855 Aanhoudende vraag tot verzending deed de prijs fiks oplopen van 60 tot 90 cent per Nederlands pond.
- 1856 Teelt van druiven breidt zich uit door aanbouwen van nieuwe muren.
- 1857 Verbazend grote invoer tegen *f* 1,40 tot 1,60 per Nederlands pond.
- 1858 Zeer belangrijke verzending.
- 1859 De druiventeelt geeft grote voordelen. Als gevolg daarvan worden in de laatste jaren vele duizenden ellen (meter) muur opgetrokken en ondergaat deze teelt een belangrijke uitbreiding. Hier en daar losse ramen voor de muren.
- 1866 In Monster 50.000 el druivenmuren of 9 uur gaans. Opbrengst gemiddeld 3 Nederlands pond per el muur.

- 1860 -1870. Opbrengst 60'er jaren werd in 'Flora en Pomona' geschat op gemiddeld 250 en 280.000 Nederlands pond. Voorzover de oogst naar het buitenland werd verzonden, geschiedde de handel door bemiddeling van opkopers in het Westland of uit Rotterdam. Ook werd in commissie verzonden, welke door enige Westlandse tuinders zelf waargenomen werd of anders voor eigen rekening. Behalve naar Londen werd ook verstuurd naar Greenwich, Huli, Newcastle en Leith.
- 1878 1). Jaarlijkse opbrengst geschat op 530.943 kg. ter waarde van f 369.178,- (geschat door Viruly-Verbrugge).
- 1878 2). Areaal geschat op 178.000 m. muurlengte en 22.450 m. staand glas (ramen).
- 1879 De eerste muurkassen worden gebouwd.
- 1882 In Naaldwijk is sedert enige jaren het trekken (telen onder glas) van druiven toegenomen. De vraag uit het buitenland was flauw en de prijzen waren laag.
- 1884 Druivenhandel zeer slap en lage prijzen.
- 1888 -1890. Ontwikkeling van de bouw van tweezijdige druivenserres.
Na de negentiger jaren worden er geen muren meer gebouwd.

Gedurende de 19e eeuw was het aantal klachten over het niet voldoende rijp worden der druiven legio. Vooral in de tweede helft van de dertiger jaren en in het begin van de tachtiger jaren.

Genormaliseerde productie- en exportcijfers.

	<u>Productie</u>	<u>Export</u>
1830	35.000 kg	20.000 kg
1840	100.000 kg	
1850	120.000 kg	100.000 kg
1860-1870	500.000 kg	250-280.000 kg
1880	550.000 kg	

BRONNEN:

Adresboeken Gemeente Rotterdam 1850 tot 1900.

J. Barendse Hollands Tuin, 1951.

H. Blink Nederland als tuinbouwland, Tijdschrift voor Economische Geografie, 1916.

H. Blink Opkomst van Nederland als een economisch-geografisch gebied van de oudste tijden tot 1925.

A.J.W. Camijn De industrialisatie van Nederland 1814-1914, 1987.

- C.H. Claassen
M.A. Diederiks
A.J. Hartman
J.G. Hazeloop
P.W. Klein e.a.
- Onze groenten- en vruchtenhandel op Engeland, 1897.
De modernisering van Europa sinds de 15e eeuw, 1917.
Vijftig jaren Bond Westland, 1939.
De tuinbouw in het Westland, Tijdschrift voor tuinbouw, 1898.
Honderd Jaar Engelandvaart Stoomvaart maatschappij Zeeland, 1975.
Commissierapport van de Commissie van de Hollandse Maatschappij van Landbouw om te overwegen wat in het belang van de handel in aardappelen en fruit kan worden verricht, 1889.
- J. Riemens
D.J. Roorda e.a.
W.J. Sangers
J. Schraver e.a.
- De druiventeelt, mededelingen van de directie Tuinbouw, 1952.
Overzicht van de Nieuwe Geschiedenis tot 1870, 1983.
De ontwikkeling van de Nederlandse Tuinbouw tot 1930, 1952.
Rotterdam, de poort van Europa. De geschiedenis van Haven tot Handel, 1946.
- A.W. Schwab
Z.W. Sneller
B.M. Spiers
Jac. Sonneveld
K. Wiersma
H.A. IJsselsteyn
J.L. van Zanden
- 150 years van Ommeren, 1989.
Geschiedenis van de Nederlandse Landbouw 1795-1940, 1943.
One hundred year of trading fruits 1795-1940, 1943.
75 jaar Vereniging Westland, 's-Gravenzande, 1889-1964.
De druif, 1908
De haven van Rotterdam.
Economische ontwikkelingen van de Nederlandse Landbouw in de 19e eeuw 1800-1914, 1985.