

# Kreterigheid maakte VOC-schepen traag



Tekening uit 1808 van een VOC-schip.  
Foto Rijksmuseum

## AMSTERDAM

**Was de VOC wel zo dynamisch? Schepen van de Verenigde Oostindische Compagnie waren langzamer dan die van vergelijkbare ondernemingen in andere landen. Een kwestie van zuinigheid en conservatisme, zeggen wetenschappers die onderzochten hoe het kwam dat een Nederlands schip weken of zelfs maanden langer deed over een reis naar Azië.**

### COR SPEKSNIJDER

Aziatische reizen van VOC-schepen duurden in de tweede helft van de 18de eeuw een maand tot drie maanden langer dan die van Engelse vaartuigen. Een Nederlands schip kwam één tot twee maanden later terug uit China dan schepen uit Frankrijk, Denemarken en Zweden.

Er is wel geopperd dat dit lag aan het groter aantal tussenstops dat Nederlanders maakten, dat ze andere routes volgden, dat hun navigatie niet optimaal was, dat de kapiteins gebonden waren aan lastige instructies. Dat was het allemaal niet, stellen econoom Peter Solar van de Universiteit Saint-Louis in Brussel en econoom historicus Pim de Zwart, universitair docent aan de Wageningen Universiteit, in The

International Journal of Maritime History.

Volgens Solar en De Zwart was de traagheid van Nederlandse schepen te wijten aan de logheid van hun ontwerp en aan het uitstellen van de beslissing om de scheepsromp te bekleden met koper. VOC-schepen hadden weinig diepgang omdat ze door ondiep water in de havens van Amsterdam en Rotterdam moesten komen. Ze waren breed omdat ze zo meer lading konden vervoeren.

Terwijl de Engelsen vanaf 1770 koperen platen aanbrachten op de romp van hun schepen, zagen de Nederlanders hiervan af tot vlak voor het ontbinden van de VOC aan het eind van de eeuw. Koper verhoogde de snelheid van een schip aanzienlijk doordat zich minder schelpdieren en algen aan de romp hechtten. Bovendien vereiste een bodem met koper minder onderhoud. Maar het was duur. En dat was de reden dat de VOC er lange tijd niets voor voelde.

'Nederlandse knieperigheid', zegt De Zwart. 'De Nederlanders zagen dat de Engelsen sneller waren, maar ze vonden het aanbrengen van koper te duur. Dat was een misrekening, want het kost ook geld als een reis langer duurt. Dan kun je minder reizen maken, zijn de loonkosten hoger en moet je meer proviand meenemen.'

Conservatisme was de VOC niet vreemd. De Zwart: 'De mentaliteit van de VOC was behoudend. Dat had te maken met het monopolie dat zij had op de handel in specerijen als kaneel, kruidnagelen en nootmuskaat. Het ontbreken van concurrentie maakte gemakzuchtig.'

De conclusies van de auteurs klinken plausibel, reageert Jeroen van der Vliet, conservator bij het Scheepvaartmuseum in Amsterdam. 'De voorsprong die Nederland had in de scheepsbouw was in de loop van de 18de eeuw

verdwenen. VOC-schepen begonnen achterop te raken. De VOC-bestuurders waren zich hiervan bewust, maar er was geen noodzaak om iets te veranderen. Vanwege het monopolie op bepaalde routes was er geen belang om te investeren in het sneller maken van schepen.'

Aan het eind van de 18de eeuw worden de winstmarges van de VOC smaller en daarom wordt gekozen voor het beperken van de kosten. Dus geen koper onder op de schepen. Van der Vliet: 'Een begrijpelijke afweging. Het is conservatisme, maar een berekend conservatisme.'

Het interessantst van de studie van Solar en De Zwart is volgens Van der Vliet dat de auteurs de verschillen in snelheid tussen de Aziëvaarders nauwkeurig hebben becijferd. 'We wisten dat die verschillen er waren, ze zijn nu met cijfers inzichtelijk gemaakt.'