



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Het Stoomschip "Pylades", 1826-1835

Vlis, D. van der

Citation

Vlis, D. van der. (1970). Het Stoomschip "Pylades", 1826-1835. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 21, 17-22.

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded
from:

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Van hen kozen 8 een ander beroep (vishandelaar en los werkman), waren 86 personen ouder dan 46 jaar. Van die resterende 136 vissers waren de meesten in dienst van reders in Vlaardingen. De jaren, waarin meer dan 10 vissers zich elders vestigden waren: 1894 (13), 1899 (14), 1910 (11), 1912 (14) en 1913 (16). De trek naar Rotterdam was sterk, maar dit betekende ook het vaarwel zeggen van het oude beroep. De vroegere vissers treft men in de stad aan als havenarbeiders of bootwerkers, zoals men toen zei, en als beheerder van een winkeltje, waarbij zeer sterk in trek was het beheren van een waterstokerij.

Na 1920 daalde het aantal vissers zeer sterk, want in 1930 waren er in Middelharnis nog 33 over, onder wie 2 zoetwatervissers en op 31 mei 1947 waren er volgens de resultaten van de volkstelling nog slechts drie personen, die dat beroep uitoefenden, n.l. twee zelfstandigen en één medewerkende zoon. De leeftijden waren respectievelijk tussen 40 en 49, tussen 50 en 64 en tussen 25 en 39 jaar.

Van de bovengenoemde 7 zeilmakers waren in het vermelde tijdsbestek 2 overleden, maar verlieten 4 de gemeente. Slechts één bleef dus achter, maar deze was reeds ouder dan 70 jaar.

Met de visserij was dus ook de zeilmakerij verdwenen; eveneens was dit het geval met de mandenmakerij en de lijnbaan, waar tegen het einde van de eeuw behalve een baas nog 8 arbeiders en 2 jongens hun brood verdienden. De volslagen arbeider werkte 's zomers van 8.30 tot 12 en van 13 tot 18 uur en verdiende dan 7 gulden per week, de jongens die dezelfde werktijden hadden, ontvingen één gulden per week minder. 's Winters begon men één uur later en eindigde de arbeid één uur eerder, hetgeen men zag in de loonsverlaging tot 6 gulden.

Het hekelen van de Russische hennep was een ongezond werk. De situatie werd wel beter toen men later voor de beuglijnen gebruik ging maken van gesponnen Manilla-hennep. De getaande beuglijnen en het benodigde touw werden voor het grootste gedeelte vervoerd en opgeslagen in een pakhuis aan de haven.

De scheepswerf was reeds eerder achteruitgegaan, want de nieuwere sloepen werden niet langer in Middelharnis gebouwd. De werf diende dan ook alleen voor reparatiedoeleinden en verdween met de visserij.

Verdere slachtoffers van de ondergang van de visserij waren eveneens de talrijke neringdoenden, die een belangrijk deel hunner inkomsten gingen derven. Velen uit deze maatschappelijke groep hebben in verband hiermede besloten de gemeente te verlaten.

De grote structurele verandering van Middelharnis had zich voltrokken en men moest naar andere mogelijkheden uitzien.

HET STOOMSCHIP "PYLADES", 1826 - 1835 *

door Drs. D. van der Vlis

De regering van Koning Willem I viel in een tijdperk, waarin de toepassing van de stoomtechniek meer en meer verbreid werd; in het bijzonder gebeurde dit met wisselend succes in Engeland in de scheepvaart, iets waarvoor de koning veel belangstelling aan de dag legde. Zich afvragend of de stoommachine gebruikt kon worden bij de Nederlandse marine, ondernam Gerhard Moritz Roentgen diverse malen oriëntatiereizen in opdracht van het ministerie van marine naar het land van James Watt. Hetgeen Roentgen daar kon vernemen was van dien aard, dat bij hem de mening post vatte dat op korte termijn een revolutie in de scheepvaart was te verwachten.

Roentgens enthousiasme vond in marinekringen hier te lande geen onverdeeld gunstig onthaal, hetgeen in een rapport aan de minister van Nationale Nijverheid en Koloniën, waarin hij een optimistisch toekomstbeeld van het gebruik van de stoommachine bij marinevaartuigen schetste, naar voren treedt. Roentgen sprak zelfs van niet geringe tegenwerking (1). Deze uitspraak van een man, bezeten van stoommachines, moet gemendeerd worden door de conclusies van een koninklijke commissie "belast met het onderzoek van het nut, welke uit de toepassing van stoomwerktuigen op schepen van oorlog zou kunnen getrokken worden" (2). De commissie moest vele ideeën van Roentgen afwijzen, als zijnde te onrijp of praktisch onuitvoerbaar. Tussen beide partijen ontstond zich een diepgaande discussie, waarna de commissie tot de slotsom kwam dat het gebruik van stoom in kleine vaartuigen krachtig bevorderd diende te worden, ten einde ervaring met mechanische voortstuwing op te kunnen doen. De commissie achtte evenwel de technische ontwikkeling er nog niet rijp voor om een groot zeegaand stoomschip in de vaart te brengen.

In de uitvoerige discussie pro en contra "stoom" bliezen ook het departement van Nationale Nijverheid en Koloniën hun partij mee. Beide ambtelijke apparaten hadden er belang bij dat de toepassing van stoom haar beslag kon krijgen. Gouverneur-generaal Van der Capellen schreef in 1823 aan zijn minister dat de stoomboot het enige doeltreffende middel zou zijn om met succes de zeeroverij in de wateren rond Java te bestrijden en vroeg voor dit doel de bouw van twee stoomvaartuigen (3). Zonder dit verlangen uit het oog te verliezen, spookten tevens de conclusies van het rapport uit 1822 betreffende de nieuwe organisatie van de koloniale marine (4) nog door de onderscheiden departementsvertrekken. Geconstateerd werd n.l. dat de koloniale marine een schreeuwend tekort had aan goede en geschikte vaartuigen. Om in deze leemte te voorzien werd in 1824 de opdracht tot de bouw van een stoomschip gegeven. Het schip, de "Atlas" genaamd, lang ruim 40 meter, was uitgerust met drie machines, gebouwd door de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, (N.S.M.) de nieuwe broodheer van Roentgen. Op de eerste proeftocht bleek het schip in het geheel niet te voldoen en tenslotte werd het drama in 1832 afgesloten met een koninklijk bevel tot sloop van het vaartuig (5). De staat was ruim 3/4 miljoen armer (6) en misschien een ervaring rijker.

Het jaar 1826 leek een keerpunt te betekenen in de ontwikkeling van de Nederlandse stoomvaart. In Oost-Indië werd de "Gouverneur-Generaal Van der Capellen" in dienst genomen, in Nederland vormde de "Curaçao" de "topic of the day" aan de bittertafel der marine-officieren; tenslotte werd in dat jaar aan de N.S.M. opdracht gegeven tot de bouw van twee stoomschepen, bestemd voor de dienst in Indische wateren, ter bestrijding van de zeeroverij (7). De wens van de gouverneur-generaal zou dus in vervulling gaan. De schepen zouden resp. de namen "Orestes" en "Pylades" dragen, beide uitgerust met twee machines van 80 pk elk en voorzien van een driemast schoenertuig. De Zuidnederlandse firma Cockerill zou de machines leveren, waarvan de ketels moesten bestaan uit koper, een zeewaterbestendig materiaal.

De schepen moesten resp. 15 en 21 maanden na de ondertekening van het contract worden opgeleverd (8).

De financiering van de beide vaartuigen laat ons een fraai staaltje zakelijkheid van de N.S.M. zien. Hoewel de kosten van elk vaartuig begroot werden op ruim f 350.000 per stuk, tegen welk bedrag de schepen ook werden aangenomen, zou het departement van marine en koloniën de schepen overnemen tegen de werkelijk gemaakte kosten. De leveringstermijn bleek te krap te zijn berekend, 22 maanden na de ondertekening van het contract werd n.l. de termijn voor de stapelloop betaald (9).

Moeilijkheden, ondervonden bij de bouw van de machines, vormden hierbij het struikelblok. Door wijzigingen in de oorspronkelijke tekeningen en door de toepassing van de koperen ketel kon de firma Cockerill niet op tijd leveren. De N.S.M. kwam hierdoor in een lastig financieel parket en vroeg aan de koning vervroegde betaling van de overige termijnen, teneinde de onvoorziene moeilijkheden te kunnen opvangen. Het ging hierbij om de laatste termijn, uit te betalen bij de eerste proeftocht, m.a.w. als het schip geheel zeeklaar zou zijn. In ons geval moesten n.b. de machines nog geplaatst worden. Desondanks beschikte de koning gunstig op het verzoek, maar op advies van de departementen van Financiën en Koloniën diende de werf een raming te geven van de nog te verwachten afbouwkosten (10).

Het antwoord is ontstellend. De totale raming voor de beide schepen bedroeg thans in plaats van de begrote f 700.000 niet minder dan 1,2 miljoen. Met aftrek van de reeds bestede sommen, resteerde nu nog een bedrag van een half miljoen gulden (11). Deze nieuwe raming bracht de onderscheiden departementen tot bezinning. Een commissie, bestaande uit schout bij nacht H.A. Ruysch, directeur en commandant der marine in het Maasgebied, kapitein ter zee A.C. Twent, hoofd van de stoomvaartdienst, P. Glavimans, constructeur, en J. Le Jeune, commandant van de Curaçao, verdiepte zich in het vraagstuk van de beide schepen. Het oordeel over de voortstuwingsinstallatie was vernietigend. De koperen ketels zouden te zwak zijn voor de ontworpen stoomdruk. Een bezwarende omstandigheid was nog dat machines met een dergelijke stoomdruk onlangs bij koninklijk besluit waren verboden. (Dit K.B. was genomen naar aanleiding van een ongeluk aan boord van de "Atlas".) Tenslotte uitte de commissie twijfel aan de geschiktheid van de vaartuigen om tegen de zeerovers op te kunnen treden. Een dergelijk vaartuig diende huns inziens niet dieper te steken dan 5 voet, waardoor in dat geval de zeewaardigheid van het schip twijfelachtig zou worden. Daar kwam nog bij dat de diepgang van de "Orestes" en "Pylades" nog onbekend was. Later bleek deze 11 voet te zijn).

Overeenkomstig de aanbevelingen van het rapport beval het koninklijk besluit van 29 december 1829, nr. 2, de verdere afbouw op te schorten in afwachting van een nader onderzoek betreffende de doelmatigheid van de voortstuwingsinstallaties en de financiële administratie van de N.S.M. Vertraagd door de Belgische crisis kwam het financiële rapport in het voorjaar van 1831 ter tafel. Ook hier waren de conclusies in mineur gestemd. De staat zou aan de firma Cockerill nog een aanzienlijke som verschuldigd zijn, hoewel de contracten voor de levering van machines gesloten waren met de N.S.M. De later aangebrachte wijzigingen waren er de oorzaak van dat de N.S.M. hiervoor niet aansprakelijk gesteld kon worden. Bovendien schreef de nieuwe gouverneur-generaal van Nederlands-Indië, Van den Bosch, dat hij geen prijs stelde op beide stoomvaartuigen. Zijn argument hiervoor was de drastische vermindering van de zeeroverij. Het wekt dan ook geen verbazing dat het koninklijk besluit van 8 augustus 1831, nr. 61, waar de bovenaangehaalde rapporten zijn bijgevoegd, bevel gaf tot het slopen der beide casco's en verkoop van de machines.

De N.S.M. betreurde het besluit tot het doen slopen van de vaartuigen en stelde voor de casco's met de machines tegen taxatiewaarde aan haar te verkopen.

De firma zou voor één der schepen wel emplooi weten, n.l. op een scheepvaartlijn op Le Havre of Hamburg. Het nader K.B. van 12 november 1831 nr. 3 bepaalde inderdaad dat de rompen der schepen onderhands aan de N.S.M. verkocht konden worden, maar dat de machines in het openbaar moesten worden geveild. De opbrengst van het geheel dekte slechts een fractie van de totaal gemaakte kosten, waardoor dit stoombootavontuur de koloniale kas ruim f 700.000 heeft lichter gemaakt (12).

Nog was het drama niet afgelopen. Een jaar later (10 november 1832) behandelde de Staatssecretarie een request van de N.S.M. (13), houdende een aanbod tot het vrijblijvend bouwen en uitrusten van een eerste-klas oorlogsschip, binnen de onwaarschijnlijk korte tijd van vier maanden. Pas na een proefvaart zou het de regering vrij staan het schip aan te kopen of niet. Het zal de lezer duidelijk zijn dat het hier om de "Pylades" ging. Het zusterschip was al gesloopt, volgens de N.S.M. uit financiële nood van de firma. De werf had voor haar aanbod psychologisch het juiste moment afgewacht. De slepende Belgische kwestie had op 22 oktober tot een ultimatum van Frankrijk en Engeland geleid, waarbij geëist was de citadel vóór 12 november te ontruimen. Zoals bekend, werd deze eis niet ingewilligd en werd in de eerste dagen van november een blokkade gelegd voor de Nederlandse kust. De goede contacten van Roentgen met regeringskringen zullen aan dit aanbod niet vreemd zijn geweest.

Het aanbod ontketende in Den Haag tweërlei reacties. Het departement van marine diende zeer snel haar advies in. Zoals te verwachten, luidden de conclusies negatief, waarvoor merendeels ongezonde argumenten werden aangevoerd. Als voorbeeld moge gelden dat "marine" één gewapend stoomschip onvoldoende achtte. De meningen binnen het departement waren evenwel verdeeld. Uit een nader rapport van 15 maart 1833 blijkt dat men geen vertrouwen had in de financiële positie van de N.S.M. Maar de admiraal-generaal, prins Frederik, was een andere mening toegedaan; hij wees de bezwaren van zijn departement ten aanzien van de solvabiliteit van de firma en ten aanzien van de constructie van het vaartuig van de hand. Het advies van de administrateur van het Fonds voor de Nationale Nijverheid tenslotte bereikte de koning pas op 16 mei. De argumenten van het marine-departement werden hierin alle weerlegd, waarbij werd opgemerkt dat één stoomschip toch de eerste moest zijn. De zaak werd op de spits gedreven door het begeleidend schrijven van staatsraad G.G. Clifford. Hij ried de koning zich aan het departement van marine zo min mogelijk gelegen te laten liggen.

Deze blik in de departementale strijd wordt ons gegund door de bijlagen van het geheim K.B. van 3 juni 1833, Q 16, waarin de regering het aanbod van de N.S.M. accepteerde en de maatschappij een voorschot vertrekke van f 80.000, waarvan f 25.000 bestond uit leverantie van de machines, afkomstig uit de gesloopte "Atlas", die tot nu toe onder beheer van het departement van Koloniën waren geweest. De aandeelhouders van de N.S.M. lieten zich door het K.B., dat slechts sprak van kopen of huren van het vaartuig - het zou dus altijd emplooi vinden - verleiden tot het verstrekken van een lening ad f 100.000, bestemd voor de verdere afbouw van de "Pylades" (14).

Nu voor het financiële vraagstuk een oplossing was gevonden, kon met de herbouw van het schip een aanvang worden gemaakt. De "Pylades" werd op de helling gezet en bleek, bij een nader onderzoek, in een deerniswekkende toestand te verkeren. Sinds de verkoop voor de sloop in 1831 waren de machines verwijderd en had het schip met opengebroken dek voor de kade gelegen. Omdat de directie der N.S.M. nog in het onzekere had verkeerd welke bestemming aan het vaartuig gegeven moest worden, gebeurde het onvermijdelijke. De romp ging fungeren als leverancier voor timmerman en smid, zodat na korte tijd reeds weer en wind vrij spel hadden in deze afbraak, met als gevolg dat na verloop van tijd vrijwel de gehele romp verrot bleek te zijn. Slechts het vlak en gedeelten van het dek waren nog bruikbaar. De machines, afkomstig uit de "Atlas" verkeerden ook niet meer in bruikbare conditie, waar nog bij kwam dat vele onderdelen ervan onvindbaar waren (15).

De laatste oorzaak van de ramp is nooit geheel bekend. Clifford, secretaris-generaal van Marine (1825-1842), suggereert dat er kwade opzet in het spel is geweest (33), hetgeen inderdaad op grond van het verloop van de gebeurtenissen niet uitgesloten moet worden.

Het gevolg van dit alles was dat een vrijwel totale herbouw van het schip nodig was; daardoor kon de N. S. M. pas in november 1833 berichten dat de "Pylades" binnen korte tijd zeeklaar zou zijn. De N. S. M. bood haar tragedie aan de regering te koop aan waarbij Roentgen in een persoonlijk schrijven er aan toe voegde, dat de firma op korte termijn een beslissing tegemoet zag. (16). Tegelijkertijd richtte Roentgen een schrijven aan de minister van Koloniën, Van den Bosch, waarin hij vertrouwelijk mededeelde dat de N. S. M. voor het blok was gezet door de financiële verplichtingen aan de aandeelhouders. Roentgen wilde de "Pylades" verkopen "aan een departement dat er goed gebruik van zal maken, en dat zal bij de marine nooit het geval zijn" (17).

Het departement van Koloniën had inderdaad belangstelling voor het schip, gestimuleerd door een nieuw denkbeeld van Baud en Van den Bosch. De gang van zaken was deze geweest. Als gouverneur-generaal achtte Van den Bosch nog in 1831 het gebruik van stoomschepen in Nederlands-Indië van geen nut. Zijn adviseur en opvolger, J. C. Baud, koesterde een tegenovergestelde opvatting. Nog vóór zijn vertrek naar Nederlands-Indië had Baud geadviseerd de machines, afkomstig uit de "Atlas" te bewaren, deze naar Indië over te brengen om aldaar een stoomschip te bouwen. Deze gedachte maakte Van den Bosch tot de zijne en in een schrijven van 24 mei 1833 vroeg hij om de bouw van een troepentransportschip; niet op de hoogte met de gebeurtenissen hier te lande verzocht hij met het oog hierop om de machines van de "Atlas" (18). Enige weken later trad Van den Bosch af als gouverneur-generaal; hij werd opgevolgd door J. C. Baud.

Na zijn terugkomst in Nederland werd Van den Bosch op 1 februari 1834 benoemd tot minister van Koloniën. In deze kwaliteit liet hij op 28 juni 1834 een schrijven uitgaan aan de koning, waarin hij machtiging verzocht om in Engeland een prijsopgave te vragen voor een tweetal stoommachines ten behoeve van een troepentransportschip, dat in Indië geconstrueerd zou moeten worden. Willem I stemde met dit verlangen in en machtigde de minister tot het doen bouwen van een stoomschip op Java. Wat de voortstuwingsinstallatie betref, moest eerst contact worden opgenomen met de N. S. M. (19).

Na dit staaltje van protectionisme smeedde de minister het ijzer toen het heet was. Twee contracten werden met de N. S. M. aangegaan, het ene voor de levering van twee stoommachines, en ijzeren scheepsonderdelen, in Nederlands-Indië te assembleren tot twee kleine schepen. De andere overeenkomst betrefte de levering van twee stoommachines, bestemd voor één houten schip, te bouwen in Nederlands-Indië. Dit vaartuig moest geschikt zijn voor het vervoer van troepen (20). Gelet op de levertijden, zou derhalve binnen anderhalf jaar de gordel van smaragd ontsierd worden door roet en rook van niet minder dan drie stoomschepen.

Het laatstgenoemde contract verhinderde nu evenwel dat de "Pylades" door het departement kon worden aangekocht. Een krachtig argument ten gunste was wel dat het departement op zeer korte termijn over een gebruiksklaar schip kon beschikken. Om tot aankoop te kunnen overgaan zou het onlangs gesloten contract geannuleerd moeten worden, waartoe de N. S. M. wel bereid was, indien het ministerie ter aflossing van de lening, verstrekt door de aandeelhouders, f 100.000 wilde voorschieten (21). Minister Van den Bosch kon met deze voorwaarde accoord gaan. De koning was evenzeer overtuigd van het voordeel binnen enige weken een stoomschip in de vaart te kunnen brengen. Het departement van de Nationale Nijverheid was unaniem van oordeel dat de "Pylades" bestemd moest worden voor de dienst in Nederlands-Indië. De oude rancune tegen de marine blijkt weer als wij vernemen dat "nijverheid" het schip eerst wil laten aanbieden aan het departement van Koloniën, met voorbijgaan van de marine.

Deze strijd op het ambtelijk slagveld bleek overbodig te zijn geweest. In vormelijke taal liet het departement van Marine aan de koning weten dat zij voor de "Pylades" een nuttiger bestemming zag bij het departement van Koloniën. De koninklijke goedkeuring werd aan het eenstemmig koor niet onthouden (22). Het departement van Koloniën sloot op 10 december d.a.v. het contract met de N. S. M., waarbij de "Pylades" voor f 350.000 van eigenaar verwisselde, met de bepaling dat het contract van 24 augustus betreffende de bouw van twee stoommachines verviel (23). Het andere contract, voor de levering van twee stoommachines met de bijbehorende ijzeren scheepsonderdelen, bleef gehandhaafd. Een proeftocht, geëist bij het bovengenoemde K. B., vond inderdaad plaats, maar de inhoud die de minister er aan gaf had weinig om het lijf. Hij vond het n.l. te kostbaar om het schip à raison van f 3.000 per week te beproeven (24). Men volstond ermee het vaartuig een tochtje te laten maken vanaf het etablissement Feyenoord naar Den Briel en weer terug. De beide inspecteurs, kapitein ter zee Van den Bosch en constructeur Soetermeer, konden, wat wonder!, geen gebreken constateren en achtten de constructie van het vaartuig stevig genoeg voor een zeereis (23). Op 29 december kon de "Pylades" haar "maiden trip" aanvangen. Door de grote diepgang moest het schip via de Oude Maas en het Haringvliet naar Hellevoetsluis, waar het 2 januari 1835 arriveerde. Veel oponthoud gunde gezagvoerder Bunnemeijer zich niet. Slechts de loods werd aan boord genomen, waarna de reis werd voortgezet. Na een voorzichtige navigatie door het ondiepe Slijkgat, verliet de loods het schip bij de uiterton. Bij zwakke wind en goed zicht vervolgde de "Pylades" haar reis, met "volle kracht", bestemming Batavia. Het zou een historische reis worden, voor het eerst zou de afstand tussen de koloniën en het moederland overbrugd worden door een schip met mechanische voortstuwing. De reizen van de "Curaçao" naar het Westen zouden nu worden geëvenaard door een reis naar het Oosten.

Het doel van de reis heeft de bemanning niet langer dan dertig minuten voor ogen gestaan. Machinist Scott moest om 16.30 uur rapporteren dat de machinekamer snel water maakte. Ondanks alle pogingen om een ramp te voorkomen, bleef het water stijgen en moesten de vuren worden gedoofd, waardoor de stoompompen niet meer in bedrijf konden blijven. Met behulp van een visserssloep uit Middelharnis werd nog getracht het vaartuig naar ondieper water te slepen. Voordat dit bereikt kon worden, verdween de "Pylades" om 00.30 uur in de diepte (26). Zodra de volgende morgen de bemanning in Hellevoetsluis aan wal was gezet en de ramp bekend werd, maakte de aldaar liggende "Curaçao" stoom om de juiste positie en ligging van het wrak te bepalen. De "Pylades" bleek tegen de steile kant van de Ooster, de droogte ten WZW van Goeree, te liggen op een diepte van 12 meter (27). Vanzelfsprekend riep de ramp met de "Pylades" vele vragen op. Zowel de directie van de N. S. M. (28) als Roentgen persoonlijk (29) schreven het ongeluk toe aan sabotage. Ingezonden brieven, onder meer in het Algemeen Handelsblad (30), suggereerden eveneens moedwil, maar dan van de zijde der N. S. M. Roentgen voelde zich door het ongeluk in eer en goede naam aangetast en verlangde een onderzoek naar de oorzaken van het vergaan van de "Pylades".

De reacties van de onderscheiden departementen waren curieus. De administrateur van de Nationale Nijverheid stemde in met het verlangen van Roentgen. Het departement van Justitie daarentegen zag geen heil in een gerechtelijk onderzoek, "omdat niet gebleken was dat er sprake kon zijn van een duidelijke opzet". Deze aanvechtbare conclusie werd onderschreven door het departement van Koloniën (31). De Britse assuradeuren van het vaartuig en de N. S. M. berustten niet in het verlies en hebben pogingen in het werk gesteld het wrak te lichten, overigens zonder resultaat.

Tenslotte kwam nog als bijna onvermijdelijke nasleep een proces met de assuradeuren, die de zeewaardigheid van het schip betwistten en weigerden tot uitkering over te gaan. Na enige moeizame processen ging de N. S. M. een schikking aan voor een uitkering van 60 % (32).

De juiste oorzaak van de ramp is nooit gebleken. Quarles van Ufford, secretaris-generaal van Marine (1825-1842), suggereert dat er kwade opzet in het spel is geweest (33), hetgeen inderdaad op grond van het verloop van de gebeurtenissen niet uitgesloten moet worden geacht.

Ondanks de trieste afloop van de onderneming, die de koloniale kas evenals met de "Atlas" bijna 3/4 miljoen gulden had gekost (34), zegde minister Van den Bosch toe dat de N.S.M. zo spoedig mogelijk een vervangend schip zou kunnen bouwen, waarbij gebruik kon worden gemaakt van de stoommachines, waarvan de bestelling bij het koopcontract van de "Pylades" was geannuleerd (35). Inderdaad werden in 1836 onderhandelingen hieromtrent geopend, maar deze sprongen tenslotte ondermeer af, op het aanbod van Paul van Vlissingen, de concurrent van de N.S.M., het stoomschip "Willem de Eerste" aan het departement te verkopen (36). Vrouwe Fortuna was ook dit vaartuig niet gunstig gezind. In mei 1837 ging het schip op een rif verloren (37).

Pas in 1838 konden de bewuste stoommachines worden verkocht aan het departement van Marine, ten behoeve van de nieuw te bouwen "Etna" (38). Met de aankomst van de "Phoenix" in 1839 is ten slotte in de Indische archipel een stoomvaartuig in dienst gesteld, dat een tiental jaren eerder dienst had kunnen doen. De twee ijzeren scheepjes, die eveneens in 1834 waren besteld, kwamen in 1838 in de vaart, onder de namen "Hekla" en "Etna".

Van 1824 tot 1834 ressorteerde "Koloniën" onder het departement Nationale Nijverheid en Koloniën, behoudens de periode 1825-1830, toen het samengevoegd was met Marine. Onder de minister stond toen een directeur voor de zaken der Oost-indische bezittingen, later voor de zaken der Koloniën. Beide functies werden door J.C. Baud bekleed tot zijn vertrek naar Indië in 1832. Baud, één van de oprichters der N.S.M. en lid van de permanente commissie van toezicht der onderneming, kon moeilijk een andere dan welwillende houding aannemen tegenover de toepassing van stoom in de scheepvaart. Van den Bosch, die eerst als gouverneur-generaal (1830-1833) en vervolgens als minister (1834-1839) het departement van Koloniën liet fungeren als een motor voor de nationale welvaart (39), vormde hierbij een goede tegenspeler.

De invloedrijkste man, koning Willem I, mogen wij evenmin in de schaduw van het stoomdrama laten. De woorden van Roentgen en Van den Bosch vonden bij hem een welwillend gehoor, waarbij hij telkenmale de afwijzende adviezen van het departement van Marine ter zijde legde. Door middel van het Fonds voor de Nationale Nijverheid kon hij bewerkstelligen dat, aan de N.S.M. aanzienlijke sommen gelds werden voorgesloten om de bouw van stoomschepen te kunnen realiseren (40). Het is de ironie van het lot geweest dat juist dit Fonds, dat zich zoveel moeite heeft getroost de stoomvaart te bevorderen, geen direct tastbare resultaten kon boeken. Concluderend moet de oorzaak van de late introductie van stoom in Nederlands-Indië niet zozeer gezocht worden in de tegenwerking van de invloedrijke ambtenaren, nog minder bij een tekort aan financiën, doch bij de kwade genius van het noodlot en bij het ontbreken van de technische "know how" bij de Nederlandse industrie (41).

OMZIEN ALS MÉTIER

ENIGE ASPECTEN VAN DE GESCHIEDENIS

VAN DE NEDERLANDSE ZEESLEEPVAART *

door Dr. J.H. Bolland

Omzien als métier. Dat geldt wél voor het object van deze inleiding, niet voor de inleider. Wél voor het object, omdat de kapitein van een zeesleepboot vanaf de brug beroepshalve voortdurend de blik naar achteren gericht houdt. Breekt de verbinding tussen sleepboot en geslept object, dan loopt hij de kans de sleep te verspelen en ook nog eens de tros in de schroef te krijgen, waardoor hij op hulp van derden aangewezen raakt. Niet voor de inleider, omdat deze niet in de kwaliteit, waarin hij dagelijks in onze samenleving verkeert, voor u staat, maar in de hoedanigheid van non-professional historicus, die alleen voor deze gelegenheid een terugblik geeft op enige aspecten van de geschiedenis van de Nederlandse zeesleepvaart.

De moeilijk bevaarbare toegangswegen tot de Nederlandse havens in de 17de en 18de eeuw noopten de scheepvaart uit die dagen de diensten van derden in te roepen. Overal langs onze kustlijn en vooral daar, waar de grote rivieren een uitweg naar zee hadden gevonden, was in principe sleephulp op haar plaats. Deze omstandigheid beperkte zich niet tot Nederland. Overal ter wereld, waar de geografische gesteldheid van de kust hulpverlening noodzakelijk maakte, heeft de vindingrijke kustbevolking daartoe een organisatie - hoe primitief ook - in het leven geroepen. Nederland was daarbij niet de eerste! Frankrijk en Engeland kenden in de 12de eeuw vormen van hulpverlening ter zee, die in de Rôles d'Oléron en het Wisbysch' zeerecht werden geregeld.

De geografische gesteldheid van de kust verschilde in Nederland niet van die van vele andere landen. Wel evolueerde hier te lande het zeesleepwezen - met behulp van zeilboten - in de 16de en 17de eeuw reeds van nevenbedrijf tot hoofdbezigheid en verkreeg zelfs een duidelijke organisatorische vorm.

De eerste stoomboten waren meestal sleepboten. In Engeland werd de eerste stoomsleepboot in de vaart gebracht, de "Charlotte Dundas", die in 1802 op het Forth and Clyde Canal in Schotland sleepdiensten verrichtte. De constructeur was William Symington, vriend van de bekende Amerikaanse ontwerper Robert Fulton. Uitzonderlijke mannen als Gerhard Moritz Roentgen en Paul van Vlissingen hebben tegen veel Nederlandse lauwheid in, al spoedig de betekenis daarvan voor ons land begrepen, zodat reeds vanaf 3 oktober 1826 de eerste Nederlandse zeesleepboot die achterstand kon beginnen in te halen. Het merkwaardige daarbij is, dat Roentgen, noch Van Vlissingen, noch zelfs enige particuliere rederij deze boot (de "Noord-Holland") heeft uitgebracht. Het is de overheid - in dit geval de provincie Noord-Holland - geweest, die deze dienst is gaan exploiteren.

Nu zou men kunnen zeggen: vanaf 1826 heeft dan toch dat typisch Nederlands handwerk zijn vlucht genomen. In Nederland kende men gedurende de eerste drie kwart en van de 19de eeuw wel reders, die zich specialiseerden in de zeesleepvaart. Paul van Vlissingen zette in 1841 de eerdere genoemde provinciale dienst voort en op haar beurt werd deze dienst in 1877 weer overgenomen door de firma A.D. Zurmühlen met Nieuwediep en IJmuiden als thuishavens. In de Zuid-Hollandse wateren verleende de Nederlandse Stoombootmaatschappij tot 1845 incidenteel haar diensten. Vanaf 1842 kon de scheepvaart zich echter permanent verlaten op een geregelde sleepdienst van Fop Smit uit Kinderdijk.

* Tekst van een voordracht, gehouden op de jaarvergadering van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis 2 mei 1970 te Hardinxveld-Giessendam.