

De eerste Stoomboot te Antwerpen

Mededeeling gedaan op de Zitting der Historische Afdeling der Akademie van Marine door Heer E. BEUCKELEERS-DONCHE, ondervoorzitter der Akademie. F.R.S.A. — MINA.

WANNEER VERSCHEEN ZIJ IN ONZE HAVEN? —
VANWAAR KWAM ZIJ? — HOE ZAG ZIJ ER UIT? —
HOE HEETTE ZIJ?

Welke was de eerste stoomboot in onze haven?

Op zoek naar het antwoord op deze vraag, sloegen wij de « Geschiedenis van Antwerpen », door Mertens en Torfs, open en lazen er in :

« De eerste stoomboot die in 1817 tusschen Antwerpen en Rotterdam in de vaart werd gebracht, was de « Prins van Oranje ».

Betemeë maakte ons niet wijzer, maar in de « Verhandelingen over de Stoombooten », door G. M. Röntgen, vonden wij het volgende :

« In 1817 en 1818 bezochten twee stoombooten Holland. De eerste was « De Prins van Oranje », vroeger de « Orwell » genaamd, zijnde een oude Schotsche boot, met twee stoommachines, elk van 6 paarden, met horizontale cylinders. Deze kwam over, in de hoop, hier verkocht of gebruikt te worden, doch zulks mislukte. Dezelve ligt nu bij Londen te koop. »

Ook in het « Gedenkboek » van H. van Hoboken en Co, vestigde een korte mededeeling onze aandacht :

« Te Rotterdam had men onlangs het merkwaardig voorrecht, een stoomschip op de rivier te zien. Het was de stoomboot « The Defiance », welke op 10 Mei 1816 uit Engeland was aangekomen en heel wat bekijks had. »

Onze nieuwsgierigheid was door deze inlichtingen niet bevredigd en wij doorsnuffelden eenige oude dokumenten.

DE EERSTE NIEUWSTIJDINGEN

De eerste aanduiding van beteekenis troffen wij aan in de « Algemeene Nederlandsche Courant » van 1816.

Zij luidde :

« *Dordrecht*, 10 Mei :

Heden ochtend, om half zes, zag men voor de eerste maal voor deze stad een stoomboot, die naar alle waarschijnlijkheid van Engeland kwam. Zij passeerde met ongelooflijke snelheid langs de stad tegen den wind en het getij en begaf zich naar Rotterdam. Zij was sierlijk opgetuigd en scheen, voor zooveel haar snelheid toeliet daarover te oordeelen, voor den pakketbootdienst bestemd. »

In hetzelfde blad verscheen ook het bericht over de aankomst van de boot te Rotterdam.

Wij schrijven het over :

« *Rotterdam*, 10 Mei :

Heden ochtend kwam voor deze stad de stoompaketsboot « *The Defiance* » Kapitein Wager, van Margate, vanwaar zij Woensdag om vier uur, 's morgens vertrok. Om acht uur 's avonds van denzelfden dag, bereikte het schip *Veere*, zoodat het deze reis in zestien uren volbracht. Men denkt dat de boot hier eenige dagen zal blijven en snelheidsproeven tegen wind en tij doen. »

Op te merken dat dit bezoek reeds plaats greep in 1816 en dat als naam voor het schip wordt opgegeven « *The Defiance* ».

HOE DE BOOT ER UIT ZAG

De « *Rotterdamsche Courant* » van 10 Mei 1816 meldt insgelijks de aankomst van dit schip te Rotterdam en geeft er eenige bijzonderheden over.

Hij schrijft o. m. :

« Deze stoomboot (*The Defiance*) ligt hier op stroom, dicht bij het Oude Hoofd en is heden door een aanzienlijke menigte inwoners dezer stad bezigtigd, welke hun verwondering niet genoeg kunnen betuigen, zoo voor het werktuigkundig samenstel dat dezelve doet voortgaan als over de netheid van het geheele vaartuig.

Is dus het werktuigkundig samenstel in de eerste plaats bewonderenswaardig, niet minder werd de netheid die aan boord heerschte, met Hollandsche voorliefde voor die eigenschap, met welgevallen aangeteekend. »

Den 18^{den} Mei 1816 wijdde de « *N. R. C.* » een nieuw artikel aan « *The Defiance* ».

Wij copieeren het :

« De stoomboot welke verleden week hier aankwam, is sedert door een groote menigte menschen bezichtigd, welke zich daar heen laat roeien. Gisteren zijn dezelve proeven genomen, in tegenwoordigheid van een zeer aanzienlijk gezelschap dat zich aan boord bevond en tot groot genoegen van een menigte aanschouwers, hebbende de boot met groote snelheid zoo voor als tegen wind en getij, voorbij de Stad gevaren. »

Daarna geeft het blad een beschrijving die tamelijk naief klinkt :

« Aan de voorste Mast, zoowel als aan de IJzeren Schoorsteen of groote Mast (sic) kan een zeil worden aangeslagen ten einde, als het voor den wind gaat, de vaart te bespoedigen en het gebruik van kolen te besparen. Voor en agter, zijn twee wel ingerigte fraaie kamers en in het midden staat de Machine. De kracht der stoom, welke de aan weerszijden geplaatste scheppraaderen in beweging brengt, wordt met die van twaalf paarden gelijk gesteld. »

Afmetingen van het schip brengt geen enkel dagblad, maar op het schutblad van een brochure, getiteld « Het eerste stoomschip te Rotterdam in Nederland », krabbelde een ongekende lezer eenige details in potlood :

« The Defiance » was :

lang : 17,7 m.

breed : 4,25 m.

inhoud : 51 ton

vermogen : 14 paardekrachten.

Deze aantekeningen zijn niet van belang ontbloomt, want zij laten toe, met de andere gegevens, zich een denkbeeld te vormen van het uitzicht van « The Defiance ».

DE TOCHT VAN « THE DEFIANCE »

Het viel ons niet moeilijk na te gaan welken weg « The Defiance » na haar aankomst te Veere volgde :

Den 10^{den} Mei passeerde de boot Dordrecht.

Den 10^{den} Mei kwam zij te Rotterdam aan.

Den 29^{sten} Juli werd zij te Antwerpen signaleerd.

Den 23^{sten} September voer zij voorbij Haarlem.

Den 25^{sten} September was zij te Amsterdam.

En den 11^{den} October bereikte zij Brussel.

Al deze data worden in de dokumenten van 1816 bevestigd, maar voor Antwerpen geeft de Rijksgeschiedschrijver Martinus Stuart, in zijn « Jaarboek 1816 van het Koninkrijk der Nederlanden », 6 Juli op.

Op dezen dag, schrijft hij, kwam hetzelfde vaartuig te Antwerpen langs den regteroever (?) der Schelde en wierp bij het Vlaamsche Hoofd het anker. »

Stuart is hier stellig verkeerd, want de Algemeene Nederlandsche Courant, die als het betrouwbaarste dagblad van het begin der vorige eeuw beschouwd werd, is zeer beslist omtrent dit feit.

Wij lezen er in :

« *Brussel, 29 Juli.* — Men meldt uit Antwerpen, dat aldaar eenen stoomboot is aangekomen die een massa nieuwsgierigen naar de oevers der Schelde lokte ».

Stuart schijnt overigens nog andere fouten in zijn mededeelingen over « *The Defiance* » begaan te hebben, want in een geschrift van zijn tijd wordt er hem een verwijt van gemaakt, het schip ten onrechte, den 10 Maart te Rotterdam te hebben doen verschijnen.

Over de proefvaarten van « *The Defiance* » lezen wij in het « Jaarboek van het Koninkrijk der Nederlanden », deze wetenswaardigheden :

« *The Defiance* » was naar Keulen bestemd en kwam aldaar den 13^{den} aan. Vandaar begaf zij zich langs den Rijn verder naar Mentz, om vandaar den Mein op naar Franckfort te varen, doch het volbragt deze reis niet, daarin verhinderd door gebrek aan genoegzame brandstof er onder weg geen kunnende bekomen. De reis van Rotterdam naar Keulen, was door dit vaartuig afgelegd in 82 uren.

KONINKLIJKE BELANGSTELLING

Met enkele woorden gewaagden wij reeds van de groote opschudding die de verschijning van het eerste stoomschip in Nederland verwekte.

Ook de koning gaf blijk van belangstelling in de aankomst van het vaartuig.

Wanneer « The Defiance » te Rotterdam lag, drukte koning Willem het verlangen uit, de boot te bezichtigen en acht dagen later begaf hij zich dan ook in open rijtuig naar deze stad.

Hij was vergezeld van een klein gevolg en stapte af op de werf, waar hij door de verzamelde menigte, met vreugdegejuich ontvangen werd.

Zijne Majesteit begaf zich vervolgens aan boord en voer twee maal voorbij de stad, geestdriftig begroet door de nieuwsgierigen die zich op de Hoofden, in de Boompjes en in de huizen van de Haringvliet bevonden.

Op de werf teruggekeerd gebruikte de koning eenige ver-
verschingen en vertrok dan weer naar de Residentie.

Den 24^{sten} September, tijdens een speeltocht op het Y, manoeuvreerde « The Defiance » in den omtrek van het Koninklijk yacht en droeg zij er in groote mate toe bij om de belangrijkheid van de plezierreis van het voornaam gezelschap te verhoogen.

HULDE AAN KAPITEIN WAGER

Kapitein Wager, de ondernemende Engelschman aan wie de eer toekwam het eerste stoomschip naar het Koninkrijk der Nederlanden gebracht te hebben werd intusschen niet vergeten.

Te Rotterdam besefte men zeer goed wat men aan hem te danken had. Op den 1^{sten} Juni 1816 besloot het stedelijk bestuur Wager met het burgerrecht van de Stad te begiftigen, met al de voorrechten aan dezen titel verbonden.

In « waarheidsoirconde » werd hem daarvan een open brief op perkament, met het stadswapen bekrachtigd, uitgereikt.

Het blijkt dus ten volle uit het voorafgaande dat « The Defiance » het eerste stoomschip is geweest dat de haven van Antwerpen aandeed.

Kapitein Wager had toelating gevraagd om eene regelmatige stoomvaartlijn tusschen Rotterdam en Antwerpen in te richten. Daar echter deze toelating lang op zich wachten liet, verloor de ondernemende kapitein zijn geduld en vertrok met zijn stoomboot terug naar Engeland, waar hij zijn schip verkocht.

In December 1816, dus na het vertrek van Wager, kwam de bewuste toestemming. De personen die daar voor gezorgd hadden, waren in verlegenheid. Inderdaad, zij konden Wager niet meer bereiken en deze had daarbij nog zijn schip verkocht. Zij zochten

naar een uitkomst en trachtten een ander schip voor de scheepvaartlijn Rotterdam—Antwerpen te vinden. Zij troffen het en wisten met den reeder van de schotsche stoomboot « Orwell », akkoord te komen om den dienst tusschen de twee steden te verzekeren.

Daar echter de koning in deze scheepvaartlijn een groot belang stelde en veel van de stoomvaart verwachtte, vond men niet beter dan de naam « Orwell » te herdopen in « Prins van Oranje ».

Het is dus onaanvechtbaar dat het stoomschip dat den eersten dienst tusschen Rotterdam en Antwerpen verzekerde de « Prins van Oranje » was.

Nu zouden wij echter nog graag weten hoelang deze scheepvaartdienst bestaan heeft. Wij hebben onze opsporingen dus voortgezet.

Bij het doorbladeren van jaargang 1817 van de « Algemeene Nederlandsche Courant », troffen wij in het nummer van Zaterdag 10 Mei onderstaand bericht :

Brussel, 9 Mei.

« Men meldt uit Antwerpen, dat de stoomboot, een vaartuig van Rotterdam op Antwerpen, vice-versa, gisteren morgen te tien uur voor het eerst van die stad vertrokken is. Het schip doet de reis tweemaal in de week. De prijs der vracht voor elke passagier met zestig ponden begapie, is 25 frank. »

In het nummer van Vrijdag 30 Mei 1817 van de « Algemeene Nederlandsche Courant » vonden wij een tweede bericht betreffende den dienst. Wij schrijven het over :

Antwerpen.

« De stoomboot, die den 21^{sten} Mei des morgens te half twaalf van hier is vertrokken, is te Rotterdam niet eerder aangekomen dan den 23^{sten} des morgens te één uur. Hij heeft dus voor deze reize vier en twintig uren langer noodig gehad, dan zijn bericht luidde en men verzekert dat hij reeds niet meer in staat is om te varen zonder het doen van zware reparatiën. »

Wij hebben de « Algemeene Nederlandsche Courant » doorbladerd tot December zonder verder nog iets te kunnen ontdekken.

Er mag dus besloten worden dat de scheepvaartlijn slechts een paar weken heeft bestaan. Daarbij vinden wij in de « Verhandeling over de Stoombooten » door Gerhard Mauritz Röntgen dat het schip in begin 1818 te Londen te koop lag.

Achtbare Heer Voorzitter en Collega's,

Korten tijd geleden maakte onze achtbare ondervoorzitter, de Heer Beuckeleers-Donche zijn wensch bekend, dat iemand van ons, ofwel personen buiten onze gemeenschap, een antwoord zou geven op de vraag : « Wanneer verscheen de eerste stoomboot in de haven van Antwerpen en onder welken naam ? » Vrijgevig als altijd en met het doel den schrijver, die zich met die taak zou willen belasten, aan te moedigen, had de Heer Beuckeleers besloten aan het best gevonden werk een geldpremie toe te kennen. Het vraagstuk van historischen aard wekte nog al wat besprekingen op, alhoewel de te bewerken stof klaar en duidelijk scheen aangegeven te zijn. Velen onder ons meenden dat het doel was een studie uit te lokken over den economischen toestand van België in dit tijdperk onzer geschiedenis.

De oplossing van de voorgestelde vraag was niets anders dan voldoening te geven aan zijne nieuwsgierigheid, en zooals hij zeide, dit was slechts voor hem een « fait divers ».

Daar het antwoord op de gestelde vraag uitbleef, zette de Heer Beuckeleers zich zelf aan het werk. Hij was trouwens de aangeduide man voor zulk eene taak. Niet alleen kwamen hem ten goede zijne uitgebreide kennis op zeevaartgebied en Antwerpen's verleden, doch in zijn rijke verzameling van boeken en geschriften vond hij de noodige stof voor zijne kortbondige, doch zeer belangwekkende bijdrage. Op de weinige bladzijden van onzen Heer Onder-Voorzitter mag wel het spreekwoord worden toegepast, non numerandi, sed ponderandi ; ze niet tellen, maar wegen. Het antwoord : wanneer de eerste stoomboot in de haven van Antwerpen verscheen en onder welken naam, stelt een einde aan de verschillende meeningen onzer geschiedschrijvers die zich met de zaak hebben beziggehouden.

De Heer Palm, auteur van «Het Boek der Zee» is het volkomen eens met den Heer Beuckeleers ; beiden hebben hunne beweringen gestaafd op bewijzen die aller vertrouwen verdienen en allen twijfel doen ophouden. En zoo blijft er niets over van hetgeen « Mertens en Torfs » schreven in hunne geschiedenis van Antwerpen : de eerste stoomboot die in 1817 tusschen Antwerpen en Rotterdam in vaart werd gebracht, was de « Prins van Oranje ». Wat Van Bruyssel betreft, vindt men in zijn werk geen spoor van een verbinding op

dit tijdstip tusschen Antwerpen en Rotterdam. Ook de Heer Dr. Blok, in zijn groot werk « Geschiedenis van het Nederlandsche Volk », geeft niet de minste aanduiding in die richting, niettegenstaande dat hij overvloedig den economischen toestand beschrijft van Nederland in het begin der 19^{de} eeuw.

Het leerboek voor Handelswetenschappen « Navigatie en Negotie » door het Hollandsch ministerie van Onderwijs erkend en aanbevolen voor de hoogste klassen van middelbare scholen, doet opmerken dat Willem I, zich onvergetelijk verdienstelijk maakte met de verbetering van het verkeer en dat de binnenvaart in Nederland hem groote verplichtingen heeft. « 't Is dan, zegt het, dat de eerste Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij werd opgericht en dat in 1823, de koning, niettegenstaande de Kamer van Koophandel van Rotterdam, die deze verbinding onnoodig en zelfs schadelijk achtte, concessie verleende en toestemming gaf voor haar lijn op Antwerpen en Rotterdam, doch geen woord over de verschijning van de eerste stoomboot in de Nederlandsche binnenvaart ».

Nadere inlichtingen die de studie van den Heer Beuckeleers ten sterkste bevestigen, vond ik in het Duitsch werk van Ernst Baasch, « Holländische Wirtschaftsgeschichte ».

« In 1815 ging van Gent een voorstel uit aan de Handelskamer van Amsterdam, stoombooten in het binnenverkeer te brengen, namelijk voor het lichterbedrijf tusschen Amsterdam en Texel ; zonder bijval. De hooge kosten der brandstof werkten in een schrikwekkende mate. Toen in 1818, de eerste kleine stoomboot over Veere Rotterdam kwam en propagandavaarten inrichtte naar Keulen en Antwerpen, ontstond het plan een regelmatige vaart tusschen deze stad en Antwerpen tot stand te brengen.

Er kwam niets van ; het postwagenverkeer, in zijne belangen bedreigd, bracht een hindernis op tusschen beiden en eerst in 1823 maakte een door de firma Hoogendijk in Capelle aan den IJssel uit hout gebouwd, doch met Engelsche machienen voorziene stoomboot « De Nederlander », een einde aan al de tegenkantingen en opwerpen. Zij werd voor het verkeer in de binnenwateren in de vaart gesteld. De « Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij », die deze boot overnam, was hoofdzakelijk met Belgisch kapitaal gesticht. Cockerill van Seraing werd een man van bijzondere belangstelling. » Tenslotte opent de oplossing van de gestelde vraag « Wanneer verscheen de eerste stoomboot in de haven van Antwerpen », waar de Heer Beuckeleers niet meer waarde aanhechte als aan een

« fait divers », den weg tot het instudeeren van toestanden economischen aard die niet zonder belang zijn voor de vaderlandsche geschiedenis.

Er blijft mij hem, in naam van al zijn collega's hulde te brengen en geluk te wenschen, en de hoop uit te drukken dat hij het bij dit eerste werk niet zal laten, doch dat hij ons het genoeg verschaffen zal nog meermalen blijken te geven van zijn diepe kennis en onder- vinding op zeevaartgebied en van zijne verknochtheid aan de Belgische Akademie van Marine.
