

De eerste Nederlandsche transatlantische stoomvaart in 1827 van Zr.Ms. Stoompakket 'CURAÇAO'

“De naam ‘Savannah’ is een symbool van de geweldige technische vooruitgang in de verstreken anderhalve eeuw. Want 140 jaar geleden stak eveneens een ‘Savannah’ in 25 dagen de Atlantische Oceaan over; het eerste stoomschip dat deze prestatie leverde”

Amerikaans chauvinisme

Deze en soortgelijke uitlatingen verschenen in de Angelsaksische pers na de tewaterlating op 21 juli 1959 van het eerste door kernenergie voortgestuwde koopvaardijsschip, de ‘Savannah’, in de Verenigde Staten. Het is begrijpelijk dat chauvinisme hierin een grote rol speelde, maar tegelijkertijd is het beschamend dat de Nederlanders, die er prat op gaan een zeevarend volk te zijn, vrijwel onkundig zijn van het feit dat het een *Nederlands* schip was dat de eer voor zich kan opeisen het eerst stomende de reis van Nederland naar West-Indië en terug gemaakt te hebben. De ‘Savannah’ werd genoemd naar het 320-ton metende volschip dat op 22 mei 1819 uit de haven van Savannah vertrok met bestemming Liverpool. Het werd beschouwd als het eerste schip dat met hulpstoomvermogen de Atlantische Oceaan overstak en daarmee een nieuw tijdperk voor de wereldscheepvaart had ingeluid.

In mei 1933 verscheen in een Nederlands ochtendblad een bericht omtrent een in Amerika, op 22 mei 1933 te vieren ‘nationale feestdag’, ter herinnering aan de 100ste verjaardag van *het* stoomschip. Het te herdenken schip zou de ‘Savannah’ zijn, die volgens dat bericht in 1833 de Atlantische Oceaan als eerste stoomschip zou

zijn overgestoken. Dit bericht kon moeilijk juist zijn, nog daargelaten of de ‘Savannah’ inderdaad beschouwd kan worden als een bona fide stoomschip, is het voldoende om erop te wijzen dat de eerste, tevens laatste reis van de ‘Savannah’ plaats had in 1819, zodat dus moeilijk in 1933 de 100-jarige herdenking daarvan was te vieren.

Als eerste werkelijke stoomschip, dus een voor dat doel gebouwd, uitgerust en bemand schip, dat de heen-en-weer reis tussen Europa en Amerika maakte, is ontegenzeggelijk te beschouwen *Zr.Ms. Stoompakket ‘Curaçao’* van de Nederlandse Marine, die de eerste van een reeks reizen naar en van Amerika maakte in het jaar 1827.

Geen echt stoomschip

De ‘Savannah’ werd in 1818 te New York gebouwd. Het schip was getuigd als zeilschip; het gebruik van stoom werd kennelijk beschouwd als hulpmiddel bij windstilte of bij lichte wind of tegenwind. Het oorspronkelijke plan om de ‘Savannah’ in de kustvaart te exploiteren, was door de sterke teruggang in de handel reeds opgegeven en zo besloot men het schip naar Europa te zenden om te trachten het daar te verkopen. Na een reis van 27 dagen en 11 uur arriveerde de ‘Savannah’ in Liverpool, na nog te

Kinsale kolen te hebben geladen. Gedurende de overtocht van Savannah naar Liverpool werd slechts gedurende tachtig uren gebruik gemaakt van de stoommachine. Lading noch passagiers waren aan boord. Nadat men nog had geprobeerd het schip in Zweden en later in Rusland te verkopen, werd de terugreis aanvaard. Op die terugreis werd geen enkele keer gebruik gemaakt van de stoommachines. Wel draaiden bij het binnenlopen van Savannah de raderen, waarmee de indruk werd gewekt dat het schip stomende uit Europa gekomen was.

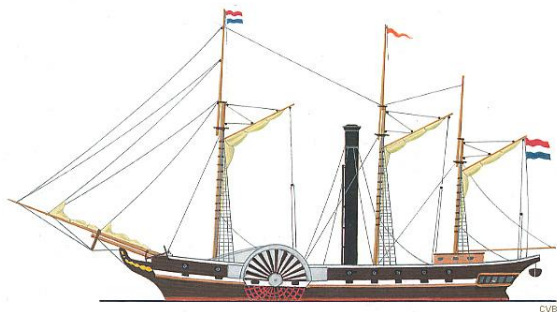
Uit bovenstaande blijkt wel duidelijk dat de ‘Savannah’ geen écht stoomschip was.

Zr. Ms. Stoompakket ‘Curaçao’

Reeds lang voordat in andere landen sprake was van een geregelde postverbinding per stoomschip, was het koning Willem I die reeds in 1824 zijn regeringsorganen opdracht gaf de uitvoerbaarheid en voordelen van een geregelde rijks-stoom-pakketdienst tussen het moederland en de bezittingen in Amerika te onderzoeken. Waar de aanbouw in Nederland nog niet mogelijk was, werd in Engeland het nagenoeg afgebouwde stoomschip ‘Calpe’ aangekocht, een schip van 438 ton. Na enkele wijzigingen en voorzieningen

kwam het in de vaart als *Zr.Ms. Stoom Pakket 'Curaçao'*.

Op 26 april 1827 vertrok de *'Curaçao'*, onder bevel van Luitenant ter Zee I J.W.Moll, uit de haven van Hellevoetsluis. Buiten de bemanning van 42 koppen was een aantal passagiers voor West-Indië aan boord. Verder verschillende goederen voor de schepen in de West en, niet te vergeten, de post. De reis werd gemaakt door de Golf van Biscaje, langs Kaap Finisterre naar Madeira, vanwaar de oversteek werd gemaakt naar de vaste wal van Zuid-Amerika.



Zr. Ms. Stoompakket 'Curaçao'

24 mei 1827 liet de *'Curaçao'* het anker vallen op de Surinamerivier voor Paramaribo. Gedurende een groot aantal dagen was van de machines gebruik gemaakt. De kinderziekten was men natuurlijk nog niet te boven. De ketel en de schepraderen gaven moeilijkheden, terwijl ook de steenkool niet van de beste kwaliteit bleek te zijn. Van Paramaribo ging de reis naar Willemstad op Curaçao. Op 3 juni vertrok het schip van de

Surinamerivier en op 8 juni stoomde de *'Curaçao'* reeds het Schottegat binnen. Nadat de machine geheel was nagezien en de kolenvoorraad aangevuld, kon op 6 juli de terugreis naar het vaderland worden aanvaard. Niettegenstaande het schip met veel tegenwind te kampen had, kwam de *'Curaçao'* reeds op 4 augustus op de rede van Hellevoetsluis terug. De eerste reis van Nederland naar West-Indië en terug met het stoomschip was volbracht. Terecht zegt Moll in zijn rapport aan de minister van Marine:

“Hebbende derhalve den overtocht van Curaçao in 29 etmalen afgelegd van welke tijd drie en twintig dagen de machines werkzaam zijn geweest en slegts zeer weinige dagen met een voordelige wind gezeild is. Door het onbestendige van dezelve alsook het lekken der ketel is veel tijd verloren gegaan en ofschoon deze reis niet zoo spoedig is afgelegd geworden dan men zich mogelijk voorgesteld had zoo behoort egter de eer alleen aan de Nederlanders als de eerste te zijn geweest onder wiens vlag de reis naar de Indiën en terug door een stoomschip volbragt is.”

Francis B.C. Bradlee

Tenslotte nog een uitspraak van de bekende historicus op scheepvaartgebied, Francis B.C. Bradlee.

Onder het motto *“Honor where honor is due”* verscheen in het jaar 1925 van zijn hand een brochure *“The First Steamer To Cross The Atlantic”*. In deze brochure stelt Bradlee de vraag welk schip, voortgestuwd door stoom, het eerst

de Atlantische Oceaan overstak. De schrijver kreeg belangstelling voor de *'Curaçao'* toen hij een afbeelding van dit schip in handen kreeg en deze belangstelling groeide na de inlichtingen die hij kreeg naar aanleiding van een artikel van J.W.Nouhuys in het Marineblad van februari 1923, betreffende de *'Curaçao'*.

In zijn brochure behandelt Bradlee de verrichtingen van de *'Savannah'*, de *'Curaçao'* en de *'Royal William'*, het Canadese schip van 1831, en eindigt als volgt:

“Niemand probeert iets af te doen aan de betekenis van de reizen van de 'Savannah' en de 'Royal William', maar de hierboven uiteengezette feiten wijzen uit, dat geen van beide verdient de eerste transatlantische stomer genoemd te worden. De 'Savannah' niet omdat zij in zo geringe mate van haar machines gebruik maakte, en de 'Royal William' niet, omdat vier jaren voor haar westelijke tocht de 'Curaçao' van de Koninklijke Nederlandse Marine er geheel in was geslaagd, niet gedurende één sporadische poging, maar in drie regelmatig volbrachte reizen, de Atlantische Oceaan over te steken en wel geheel en al gedreven door de schroeven van haar machine, of ten minste in zo sterke mate als bij welke van de oceaanstomers in den beginne ook maar”.

Het is nu voldoende gebleken, en ook in het buitenland is men ervan overtuigd, dat *Zr.Ms. 'Curaçao'* het eerste stoomschip was dat de Atlantische Oceaan zowel om de West als om de Oost is overgestoken.