

WILLEM VAN HOUTEN
EN DE KONINKLIJKE ZUID-HOLLANDSCHE
MAATSCHAPPIJ TOT REDDING VAN
SCHIPBREUKELINGEN*

DOOR MR J.C. VAN MUNSTER VAN HEUVEN

Op 30 mei 1857, ruim 125 jaar geleden, overlijdt te Rotterdam – zoals dat wordt omschreven in de NRC van 4 juni van dat jaar – de ‘zeer geachte en zeer verdienstelijke burger dezer stad’¹⁾ de heer Willem van Houten in de ouderdom van 78 jaar. Op 3 juni wordt hij op de begraafplaats Crooswijk begraven in een graf dat heden reeds lang is geruimd; niets behalve het register van de begraafplaats dat daar nog aan hem herinnert.

Zijn dood was plotseling gekomen, getuige het feit dat op 22 mei dus 8 dagen tevoren het bestuur van de Zuid-Hollandsche Reddingmaatschappij nog ten huize van zijn President van Houten in vergadering bijeen was geweest, waarin volgens de notulen de normale problemen van zo’n bestuursvergadering waren behandeld. Wie nu was die Rotterdammer Willem van Houten?

In dit artikel wordt getracht enkele zijner hoedanigheden te belichten die enige aandacht aan zijn persoon rechtvaardigen, temeer omdat men hier te maken heeft met een Rotterdammer uit de eerste helft van de 19e eeuw, wiens naam heden nog voortleeft in het door hem gestichte bedrijf en wiens initiatief nu reeds ruim 157 jaar geleden heeft geleid tot de oprichting van een zo nuttige instelling als de Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen.

Van Houten wordt geboren op 24 september 1778 te Rotterdam waar zijn vader als binnenloods vaart. In deze omgeving moet hij van jongsafaan een uitgebreide en vooral praktische kennis hebben opgedaan van alles wat met de zeevaart te maken had. Zo wordt reeds in zijn jeugd de grondslag gelegd voor zijn grote liefde voor en kennis van water en schepen die hem later in 1833 o.a. in staat

* Lezing voor het Historisch Genootschap ‘Roterodamum’ op 20 april 1982.

stellen een boek van ruim 700 bladzijden te publiceren, getiteld 'De scheepvaart of eene duidelijke voorstelling van zaken die daarop betrekking hebben of er mede in verband staan'. Een lijvig boek waarin scheepsbouw, tuigage en het behandelen van schepen uitvoerig en in detail worden besproken en dat door een autoriteit op dit gebied uit onze tijd, Petrejus, weer gebruikt werd als leidraad voor de beschrijving van bouw en tuigage van een Nederlands houten zeilschip uit de eerste helft van de vorige eeuw in zijn boek 'Nederlandse zeilschepen in de 19e eeuw'.

Van Houten treedt – in die tijd niet ongebruikelijk – twee maal in het huwelijk, in 1802 en in 1818, waarbij hij uit het eerste huwelijk met Johanna Suzanna Roques 7 kinderen en uit het tweede met Maria Sofia Billiau 8 kinderen heeft. Zes van deze kinderen bezorgen hem in de periode 1830-1880 – hij is dan overigens reeds 23 jaar dood – 46 kleinkinderen waarvan hij er 26 gekend heeft!

Het gezin waaruit hij stamt heeft waarschijnlijk niet over zeer ruime financiële middelen beschikt.

Zo vinden wij zijn vader zich noemende 'makelaar van de zeevaart binnen deze stad' geregistreerd in 1777 met een hypothecaire lening van f 1000,-²).

Zelf drijft hij op jeugdige leeftijd reeds handel, hetgeen zijn bron van inkomsten vormde, waarbij hij aanvankelijk als makelaar optreedt; later, na een leerperiode in Engeland te hebben doorgemaakt vestigt hij zich als zelfstandige handelaar en drijft met zijn zonen Willem Alexander en Christiaan Frederik een handel in scheeps-materialen en metalen.

Ongetwijfeld is hij op deze wijze tot een zekere financiële welstand geraakt. Hij oefent zijn beroep uit in Rotterdam en verkrijgt op 26 van Hooy maand 1809 in eigendom een 'dubbele branderij en zolders zijnde thans 2 pakhuizen en 2 zolders benevens de kuipen in de grond, staande op de stadsgrond in de Baan tussen de Binnenwegsche en Schiedamsche Poorten, binnen deze stad, belend ten zuiden Anthony van Hoboken ten noorden Bernhard Spekker'³).

Een jaar later op 26 Grasmaand wordt dit onroerend goed als zekerheid geregistreerd voor een lening van f 8000,- met rente en jaarlijkse aflossing van f 2000,-. Het pand aan de Baan 'van de straat tot aan de Vest'⁴) blijft zijn eigendom en het door hem opgerichte bedrijf dat later o.a. de naam Metaalmaatschappij van W. van Houten & Zonen draagt zal tot 14 mei 1940 onder meer dit pand als pakhuis en onderdeel van zijn opslagruimte in gebruik hebben.

In 1829 vestigt hij zich op een buiten genaamd 'De Groote

Ijpelaar' te Bavel bij Breda. In dit huis woont hij enkele jaren permanent en vanaf 1835 alleen 's zomers tot 1837, waarna hij zich weer metterwoon in Rotterdam vestigt.

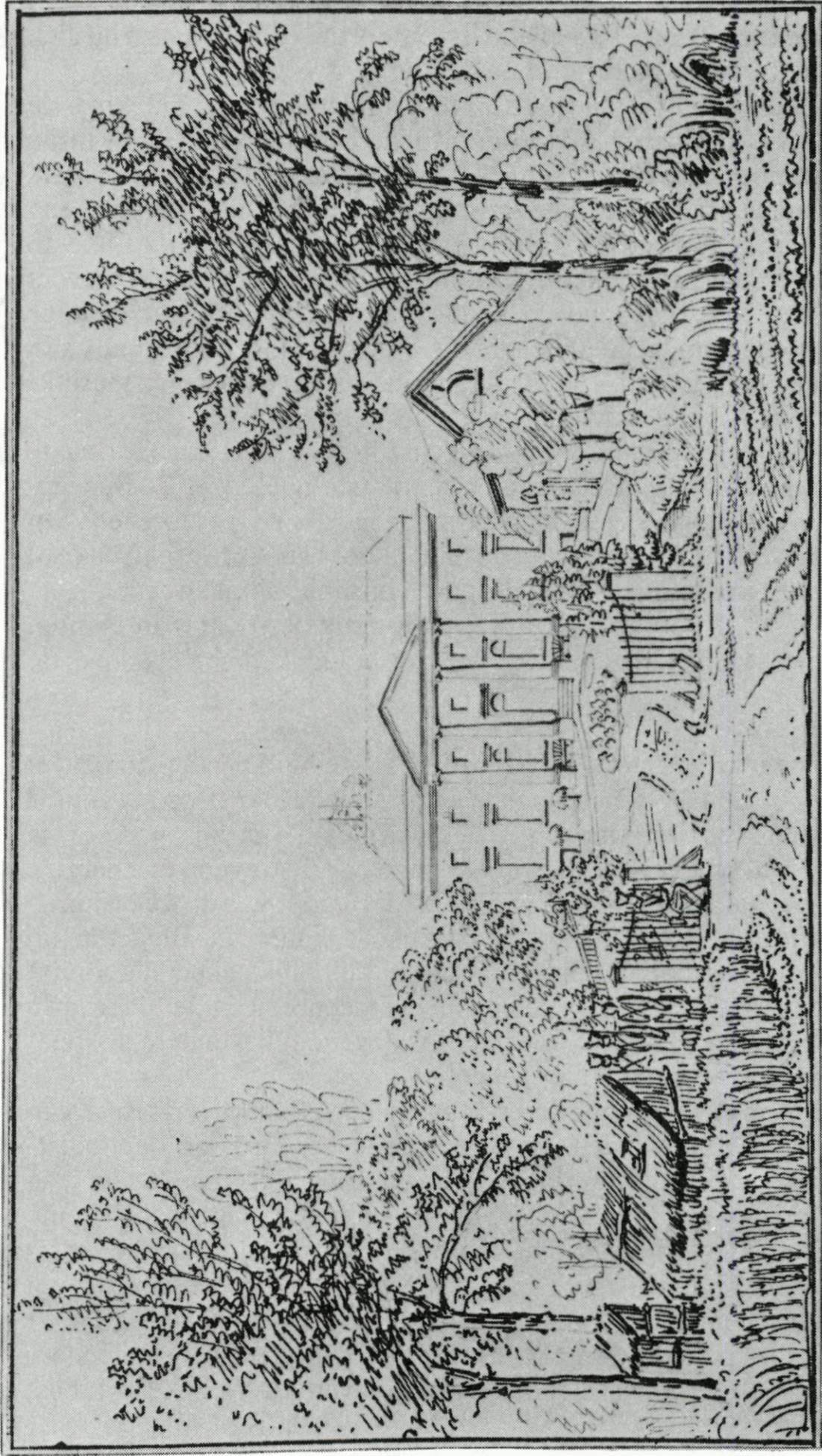
In Breda ontvangt hij in 1832 meermalen op gastvrije wijze de vrijwilligers-militairen die op doortocht zijn naar België en in de buurt kamperen. Eén van hen, de kapitein Daniël Theodoor Gevers van Endegeest maakt van zijn gehele tocht naar België een getekende rapportage in 85 tekeningen, bewaard in de Atlas van Stolk. Eén hiervan toont de 'Grootte Ijpelaar' bij Breda en Gevers vermeldt: 'deze van ouds bekende buitenplaats, alwaar weinige jaren geleden een geheel nieuw huis op gezet is, behoort thans aan den Heer van Houten – de grachten rondom het huis geven jaarlijks voor f 300,- aan goudvissen'⁵).

Dat de Belgische oorlog overigens diepe indruk maakte moge blijken uit het feit dat zijn eerder genoemde boek over de Scheepvaart wordt opgedragen aan Prins Hendrik en geschreven 'ten behoeve van de Dapperen die op de Citadel van Antwerpen en (op) onze vloot voor Vorst en Vaderland verminkt zijn geworden'.

Vanaf 1837 voorgoed in Rotterdam terug bewoont Van Houten 'de oude pastorie villa Laanzigt' aan de Oudedijk, recht tegenover de Hoflaan.

Wanneer wij trachten uit de grote hoeveelheid zijner publicaties en uitvindingen of verbeteringen van bestaande ideeën op het gebied van natuur- en werktuigkunde ons een beeld van zijn persoon te vormen dan komt hij naar voren als een vooruitstrevend en energiek man – bepaald niet het type van de Nederlander van de trekschuit – met een groot gevoel voor de praktische kant van alles wat hij overwoog en uitdacht. Hij wordt daarbij duidelijk beheerst door dat gevoel wat typisch is voor velen zijner tijdgenoten en de tijd waarin hij leeft, nl. dat er voor alles een oplossing moet bestaan al doorziet men die dan soms nog niet geheel.

In zijn in 1835 gepubliceerde boek betreffende een 'Reis van Rotterdam naar Londen, benevens eene beschrijving der laatstgenoemde stad' schrijft hij 'wij leven thans in eene eeuw van verlichting en van uitvindingen, en het schijnt of 's menschen genie zich thans krachtadiger dan voorheen ontwikkelt; maar het komt mij voor, dat hij die – in welk bedrijf ook – den algemeenen stroom van menschelijke bemoeijingen, begeerte en smaak volgt, en de nieuwe uitvindingen te baat neemt, van den steeds wentelenden, voortgaanden en afwisselenden stand der wereldsche zaken het best



98. 'De Groote Ypelaer nabij Breda (Julij S/middags 3 uren)'. Tekening D. Th. Gevers van Endegeest, verzameling Atlas van Stolk Rotterdam.

partij zal trekken'⁶).

Zijn belangstelling gaat vooral uit naar de scheepvaart in de zin van scheepsbouw, tuigage en wat men kan noemen het wel en wee van de zeeman en daarnaast naar de handel, waarbij bepaalde inzichten in de praktische kant van de werktuigkunde hem niet kunnen worden ontzegd; maar steeds blijkt dat ook zijn uitvindingen iets te maken hebben met die hoofdlijnen handel en scheepvaart.

Ter illustratie van het terrein dat hij met zijn publicaties e.d. bestrijkt moge de volgende opsomming van enkele titels dienen⁷):

1827: 'De Balans of duidelijke voorstelling van de wijze van samenstelling, de werking, de zuiverheid en de oorzaken van onzuiverheid van dit in zoveele opzichten allerbelangrijkste en onmisbare werktuig'.

1830: 'Het Stoomwerktuig deszelfde oorsprong, voortgang en samenstelling, beschreven en toegepast op fabrieken, stoomboten en stoomrijtuigen'.

Beide uitgaven voorzien van uitgebreide tekeningen.

1833: het reeds eerder genoemde boek over de scheepvaart, en

1833: 'De beschrijving van de ijzeren spoorweg tussen Liverpool en Manchester' en een brochure met 'Gedachten tot het ontwerp tot oprichting eener entrepôt-dok te Rotterdam'.

Hoezeer met de scheepvaart samenhangende zaken hem ter harte gaan moge ook blijken uit een door hem geschreven brochure getiteld: 'Uitnodiging tot deelneming in het oprigten van een gedenkteken ter eere van wijlen de Hoogedelgestrenghe Heer J. Seaburne May'. Deze Nederlandse Schout bij Nacht – Engelsman van geboorte – was directeur van de Marine in het Hoofddepartement van de Maas en kreeg bekendheid als ontwerper en stichter van het Kanaal door Voorne.

In genoemde brochure merkt met enige overschatting van zijn onderwerp Van Houten op: 'misgunnen wij geenszins aan de hoofdstad des rijks de oprigting van een standbeeld voor den hoogverdienstelijken Rembrandt...', waarna hij vervolgens bij zijn stadgenoten aandringt om in Rotterdam dan ten minste een gedenkteken voor Seaburne May op te richten.

Bij deelneming kon achterin het boekje een biljet worden ingevuld en uitgeknipt, 'terug te zenden aan het adres Baan C 595'.

Het monument is nimmer ontstaan!...

Dat hij zijn licht niet altijd onder de korenmaat zet blijkt uit het feit dat verschillende zijner uitgaven door hem ter informatie aan de

Koning, leden van het Koninklijk Huis of ministers worden gezonden.

Verschillende dankbrieven zijn dan ook bewaard gebleven zowel namens de Koning voor b.v. zijn beschrijving van de Spoorweg tussen Liverpool en Manchester, als van Prins Frederik en van de 'administrateur van de Nationale Nijverheid', die beide een exemplaar van de 'Reis naar Londen' ontvangen hebben.

Eveneens ontvangt hij een bedankje voor een brochure getiteld 'Bemoediging' met als ondertitel 'Een hartelijk woord aan mijne landgenoten teneinde hen gerust te stellen tegen roekeloze voorstellingen van hongersnood tengevolge van het mislukken der aardappelooft' – verkoopprijs f 0,05 ten behoeve van de armen.

De vraag in hoeverre het gouvernement in deze zaak moest optreden vindt Van Houten moeilijk te beantwoorden: '... want ik heb het altijd als onstaatkundig beschouwd, dat hetzelfde (nl. het Gouvernement) zich met bedrijven bemoeit en zoogenaamd beschermt, welke het beter ware, dat door vlijt, arbeid en kunde zichzelf hielpen, omdat er aan den eenen geene bescherming kan worden verleend, of het is eene belasting voor den ander, en dit is, mijns inziens, onregtvaardig'⁸).

In juni 1834 verschijnt zijn boek 'Wiskundige aardrijkskunde', 126 pagina's vraag en antwoord: '... exemplaren door mij als hieronder getekend zullen alleen als echt erkend worden', zo schrijft hij in zijn voorwoord.

Zelf verzorgt hij eveneens een Engelse uitgave met de titel 'Mathematical geography'.

De kennis van vreemde talen is in zijn ogen een onmisbaar goed. Zelf beheerst hij vloeiend de Engelse taal, opgedaan tijdens zijn langdurig verblijf in Engeland.

Het Frans gaat hem minder goed af en wanneer hij van zijn 'Wiskundige aardrijkskunde' behalve de Engelse- tegelijkertijd een door hem zelf verzorgde Franse uitgave wil publiceren neemt hij toch de hulp van een vertaler te baat in de persoon van de in Rotterdam woonachtige heer Mioulet waartoe de in die tijd bekende Rotterdamse taalkundige Dr Arie de Jager bemiddelt. Uit de correspondentie over deze zaak met De Jager blijkt dat Mioulet het Frans niet kan corrigeren en voorstelt hetzij het geheel opnieuw te vertalen of het Frans achterwege te laten.

Wanneer Van Houten de eerste proef van de vertaling van Mioulet ontvangt meent hij in een brief aan De Jager '... dat de zaken daarin anders voorgesteld worden als de Hollandsche text dit vermeldt.

Ook zegt de Heer Mioulet dat Z.E. wel de vertaling op zich wilde nemen mits dat Z.E.'s naam er niet in vermeld wordt omdat het geschrijf strijdig is met zijn denkbeelden. Dit nu is een zonderlinge voorwaarde, want nemen wij nu eens aan dat de vertaling niet goed was dan immers zou ik daarvoor staan want corrigeren kan en mag ik niet...⁹⁾).

Het Franse boek verschijnt tenslotte in het geheel niet.

Ook in de 'Reis naar Londen' houdt hij in een gesprek met een Engelsman op de boot een vurig pleidooi voor het spreken van vreemde talen en vermeldt daarbij hoe gemakkelijk het is deze in Nederland te leren en voorts dat, 'behalve de gunstige ligging der Nederlanden, welke ons dagelijks in aanraking met vreemdelingen brengt, wij op onze kantoren een algemeen gebruik ingevoerd hebben, namelijk: om genoegzaam met iedere Natie in hare landtaal te corresponderen en handelszaken te verrigten, zoodat onze kantoren, voor jongelingen, welke voor den handelstand bestemd zijn, niet alleen als uitmuntende leerscholen om den handel, maar ook om vreemde talen te leeren, beschouwd kunnen worden'¹⁰⁾).

Niets nieuws onder de 'Rotterdamse' zon!

Met Dr De Jager heeft hij enkele jaren daarvoor in 1832 een gesprek en voert hij een correspondentie¹¹⁾ betreffende de opvoeding van zijn zoon Willem Alexander, op dat moment 14 jaar oud. De Jager is op 1 maart 1832 hoofd ener school geworden en Willem Alexander zal daar geplaatst worden in de verwachting er in het Frans te worden onderwezen; wanneer even later blijkt dat bij De Jager 'de voorname instructie' het Hollands en niet het Frans betreft gaat de afspraak niet door. Overigens sans rancune behalve dat De Jager schrijft het te betreuren dat hij niet iets eerder van dit besluit op de hoogte is gesteld 'daar ik mij alsdan enige uitgaven ter aankoping van een bed enz. had kunnen besparen'¹²⁾).

De Jager, 28 jaar jonger dan Van Houten, maar door hem in de correspondentie met 'Mijnheer vriend' aangeschreven recenseert enkele zijner boeken maar spaart hem tevens zijn kritiek niet. 'Eene algemeene aanmerking, die mij op het hart ligt, mag ik echter niet terughouden', zo schrijft hij op 3 juli 1834, 'Het komt mij namelijk voor, dat Uedele met dergelijke arbeid te veel haast maakt. Gaauw en goed kunnen niet zamengaan, zegt het spreekwoord en dit moet vooral toegepast worden op het schrijven voor het publiek. Wat thans in het licht treedt dient alleszins in orde te zijn; het is niet genoeg dat de Schrijver toont zijn onderwerp meester te zijn; er moet ook orde en naauwkeurigheid in de voorstelling zijn; taal en stijl

vooral moeten tegenwoordig zuiver zijn. Tot dit alles behoort tijd en nadenken; en het werk verraadt, ook in dit opzigt den Schrijver: wat nadeel zou het b.v. aan Uw Werk hebben toegebracht zoo het een half jaar later in het licht ware gekomen?"¹³).

Indien De Jager gelijk heeft mag dit worden gezien als een keerzijde van iemand als Van Houten die een weliswaar groot aantal boeken publiceerde maar toch eigenlijk meer praktisch dan wetenschappelijk georiënteerd is.

Hij is zich soms wel bewust van een niet volmaakte publicatie: zo schrijft hij in het voorwoord van 'De Scheepvaart' bij voorbaat reeds een excuus voor enige fouten 'want in het beste timmerhout vindt men hier of daar wel een kwade stee'!

In 1835 schrijft hij een brochure getiteld: 'Opheldering der vrijmoedige gedachten over de thans hangende graanwetten aan de Staten Generaal aangeboden in 1835'. Geschreven te Laanzigt onder Kralingen nabij Rotterdam.

In het jaar van de 'Reis naar Londen', 1836, verschijnt 'De Koophandel, bevattende eene volledige beschrijving der verschillende oorzaken welke daarop betrekking hebben'. Een waar vademecum voor de handelaar met 384 bladzijden beschrijving van alle praktische zaken die op een handelskantoor kunnen voorkomen. Twee jaar later een boek getiteld 'De Nederlandsche Handelsmaatschappij, haar bestaan en werking, in verband met den algemeenen handel beschouwd'. In hetzelfde jaar: 'Blik op de handelscrisis in 1837' en in 1841 'Smokkelen, het onmisbare gevolg van hooge- en verbodsregten hetzij op de in-, uit- en doorvoer of accijnzen, hoogst onzedelijk voor de natie en schadelijk voor 's Rijks finantiën', wederom uitgegeven ten behoeve van de armen, dit maal à f 0,50.

In 1851 een nieuwe uitgave van de 'Reis naar Londen' en in 1853 'De Nederlandsche Koopvaardijvloot'. Voorwaar een uitgebreid repertoire!

In Rotterdam is hij honorair lid van de Maatschappij tot Nut der Zeevaart, het belangrijkste zeemans-college ter plaatse. Oorspronkelijk een 'fonds voor kapiteins door kapiteins', met als doel een vorm van pensioenverzekering voor weduwen en wezen. Later komen bij een dergelijke instelling ook algemene problemen betreffende de vaart ter zee en nautische informatie ter sprake. Kortom een omgeving waarin zijn belangstelling goed past.

Na zijn dood hangt de vlag van het 'college tot Nut der Zeevaart'

(gevestigd boven de Beurs: ook het bestuur van de Reddingmaatschappij vergaderde regelmatig daar) enige dagen halfstok en een deputatie van dit college begeleidt hem naar zijn laatste rustplaats, terwijl op de dag van zijn begrafenis van sommige schepen eveneens halfstok wordt gevlagd¹).

Aangezien de scheepvaart een vak is zoals hij schrijft 'welks bloei en bestaan mij altijd ter harte ging' zijn ook veel van zijn uitvindingen e.d. gericht op de vaart ter zee of hebben de verbetering van het lot der zeevarenden op het oog.

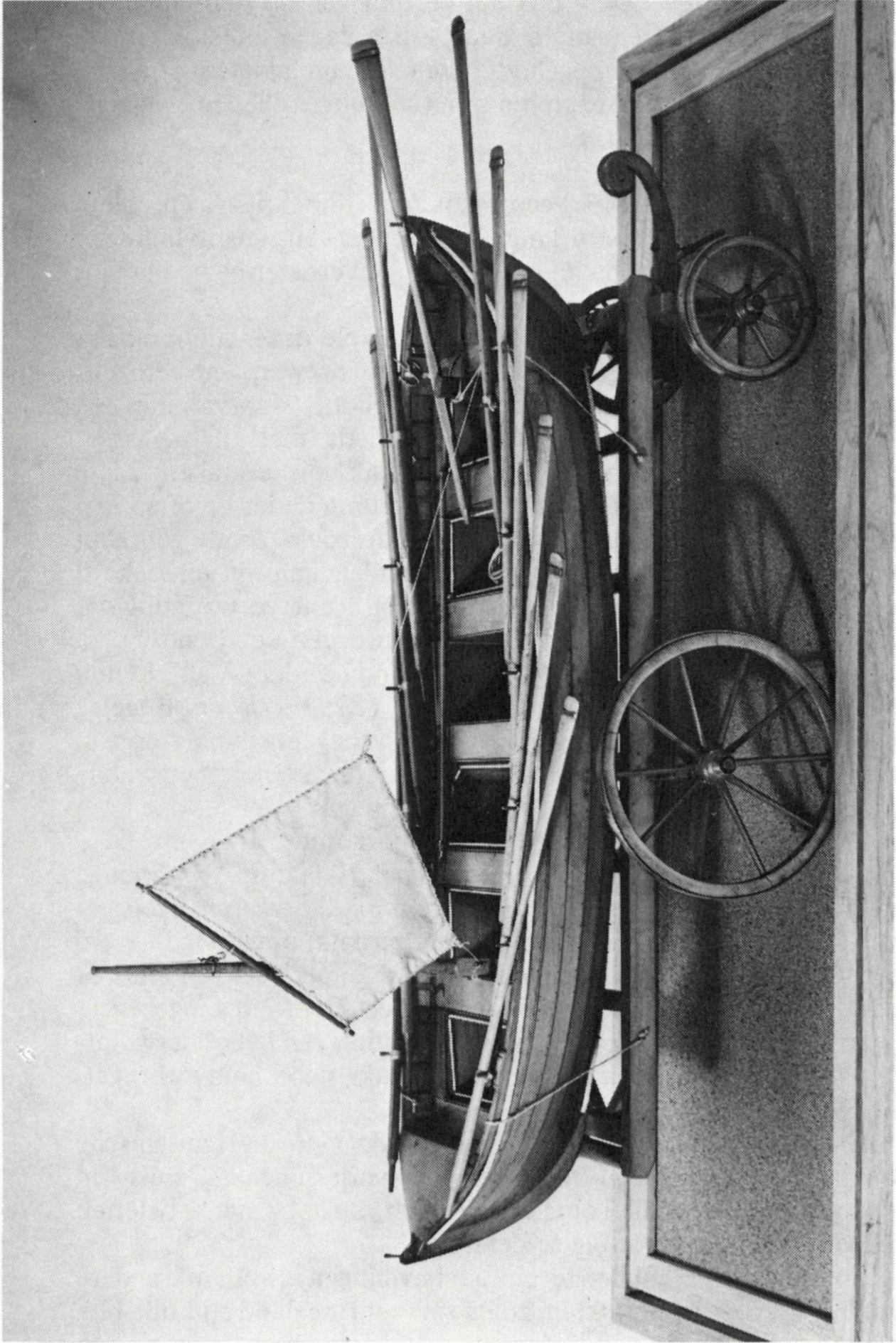
Wanneer wij aandacht schenken aan enkele dezer uitvindingen mag in de eerste plaats genoemd worden zijn ontwerp van een zelflozende en praktisch onzinkbare reddingboot, waarvan hij een model in mei 1824 aan de Koning aanbiedt 'met allernedrigst verzoek aan hoogstdenzelven om er gebruik van te maken. Zijne Majesteit ontving dit model met belangstelling onder beloften aan den aanbieder dat hetzelfde dadelijk in onderzoek zoude gebracht worden en indien het doelmatig werd bevonden, aan zijn verzoek zal worden voldaan; blijvende hij also in de billijkste verwachting dat zijn pogingen met de beste uitslag zullen worden bekroond¹⁴).

Enkele jaren later wordt ook in Engeland het door Van Houten gegeven voorbeeld nagevolgd zodat in 1829 door de Engelse reddingmaatschappij reddingboten werden toegepast voorzien van luchtkisten teneinde het drijfvermogen sterk te verbeteren en waterlozingspijpen om het in de boot geslagen water weer te lozen om daarmee het volslaan van de boot te voorkomen.

In 1825 wordt hem octrooi verleend voor 10 jaar op de fabricage van mospapier. Dit mospapier – een soort papier van rietvezels gedrenkt in het vocht van geperste mosplaten en daarna gedroogd – werd door Van Houten in zijn bedrijf te Rotterdam gefabriceerd en gebruikt als lekwerend middel ten dienste van schepen. Het werd aangebracht tussen de houten huid en de koperen beplating van het onderwaterschip. Ook in Frankrijk wordt dit produkt door hem gebreveteerd¹⁵).

In Nederland adverteert hij in de NRC en de 'Opregte Haarlemsche Courant' en beveelt zijn vindingen aan voor scheeps-, sluis- en huisbouw 'als een middel om het indringen van het water te beletten en dus het hout van rotting te bevrijden'.

Zijn advertenties houden tevens aanbevelingen in voor alle andere door hem gevoerde produkten, zoals zink uit Engeland en Luik, blik en tin, produkten die nog heden door de Metaalmaatschappij van



99. Model van een reddingboot naar het ontwerp van Willem van Houten.

Houten worden gevoerd. Het bekleden van houten zeilschepen met bladkoper was een bekend middel tegen aangroei van het schip zodat ook dit materiaal deel van zijn assortiment uitmaakte¹⁵).

Als lid van de afdeling Rotterdam van de Nederlandsche Huishoudelijke Maatschappij, later de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel, is hij op de jaarvergadering op 3 juni 1828 te Haarlem aanwezig alwaar volgens de handelingen van deze 51e algemeene vergadering van de maatschappij¹⁶) zijn ingekomen: '... tot present, de Teekeningen en Beschrijvingen der door Z. Ed. uitgedachte werktuigen als:

- a. Het Stoomgeschut
- b. Het Ankerslot en
- c. de Spanschroef

waarbij hij tevens ter bezigtiging aan de Vergadering inzendt de navolgende door zijn Ed. uitgedachte werktuigen, en wel:

- 1: Het Model en Teekening van het door 't middelpunt, aan beide zijde, loozend Hefrad.
- 2: Het Model van de Reddingboot, ten behoeve der Zuid-Hollandsche Reddingmaatschappij vervaardigd, benevens de teekening, en dat der Drijfarnas en Levensboei- en
- 3: De Drenkelings-, Stik- en Levensluchtpomp, om de ademhaling bij drenkelingen te herstellen.

De bovengemelde drie teekeningen worden door de Vergadering met dankbaarheid aangenomen, terwijl zij den Heer van Houten, ter Vergadering present, haren dank toebrengt voor het genoegen, in de beschouwing der door zijn Ed. uitgedachte werktuigen'.

Op door hem uitgedachte verbeteringen van een waterpomp en brandspuit wordt aan Van Houten octrooi verleend in 1843; ook hier weer zijn gevoel voor het praktisch gebruik van deze apparaten, waardoor hij opmerkt dat zoals bekend deze apparaten vaak te weinig water geven, hetgeen hij met zijn verbeteringen hoopt te hebben verholpen wat derhalve de algemene veiligheid moge dienen.

Later in 1852, dingt hij met een model van de reddingboot, zoals hij in 1824 aan Z.M. Koning Willem I toonde, mee in een prijsvraag uitgeschreven door de Hertog van Northumberland voor het beste ontwerp van een reddingboot. Op deze prijsvraag komen 280 inzendingen binnen die door een commissie op verschillende onderdelen worden beoordeeld, waarbij vóór ieder onderdeel punten worden toegekend. De beste inzending krijgt 84 van de 100 punten. Van Houten's boot als enige buitenlandse inzending ont-

vangt 70 punten, maar behoort daarmee wel tot de 14 beste ontwerpen. In een speciaal daartoe uitgegeven boek¹⁷⁾ worden deze 14 prijswinnende ontwerpen uitvoerig beschreven en met tekeningen gepubliceerd. Voorwaar een prestatie om als Nederlander tot deze groep te behoren.

Samenvattend zien wij in Van Houten een man, in zijn overlijdensbericht in de NRC beschreven als 'een braaf man, opgevoed om nuttig te zijn, niet om te schitteren'¹⁾, die zonder dat hij wat genoemd wordt een gestudeerde opvoeding heeft genoten een opmerkelijke helderheid aan de dag legt voor problemen die zich op zijn terrein voordoen en die met een betere opleiding waarschijnlijk tot een aanzienlijk hoger niveau had kunnen geraken. Nog afgezien van zijn benadering van en inzicht in vele kwesties die hem als koopman raken – getuige de titels van een aantal genoemde publicaties – is ook zijn inzet voor het werk van de reddingmaatschappij iets waar velen ontzag voor hebben.

Zijn grote kennis van en belangstelling voor de scheepvaart en ook juist voor het lot van de mensen die zich met die scheepvaart bezig hielden maken hem tot de man die uitvindingen deed op het gebied van reddingsmiddelen in het algemeen en reddingboten in het bijzonder en die een initiatief ontplooidde dat zou leiden tot oprichting van een reddingmaatschappij en daarmee tot de organisatie van het reddingwezen.

Laten wij Van Houten nu even ter zijde en richten wij onze aandacht op de zeevaart en wel in het bijzonder op de voorzieningen die in Nederland en elders bestonden om aan langs de kust in nood verkerende schepen te hulp te komen. Eeuwenlang waren deze voorzieningen gering of niet bestaand. Strandvonden was een oud recht van kustbewoners en de controle op de wijze waarop dit recht werd uitgeoefend of wat er met de schipbreukelingen geschiedde ontbrak vrijwel geheel.

Daarbij komt dat in het algemeen de kustbewoners op zeer simpele middelen van bestaan waren aangewezen zoals wat kust-visserij of wat eenvoudige landbouw achter de duinen, waarmede zij zich een bestaansminimum konden verwerven; zodra er echter in hun economisch bestaan iets mis liep lag de zwarte armoede op de loer. De lading van een in nood verkerend of gestrand schip kon dan ook een welkome aanvulling op het dagelijks bestaan betekenen, terwijl de bemanning van het schip in het algemeen nu niet het gezelschap

was waarop men zat te wachten.

Om kort te gaan: legio zijn de verhalen van plundering van gestrande schepen zelfs van het vermoorden van schipbreukelingen of van het doelbewust door middel van valse bakens of aanwijzingen doen stranden van schepen.

Men moet daarbij bedenken dat de schepen zelf als zeilschip in verband met windrichting, windkracht en de toestand van de zee aan grote beperkingen waren gebonden, terwijl ook de vaart ter zee door het veelal ontbreken van vuurschepen, vuurtorens of andere bakens grote risico's met zich meebracht. Door de eeuwen heen is dan ook een werkelijk talloos aantal schepen vergaan of in moeilijkheden geraakt.

In het jaar 1850 – in dit opzicht in Engeland als normaal beschouwd – hadden aan Engelse kusten en in Engelse wateren 681 schipbreuken plaats met naar schatting een verlies van 780 levens. 'However large it may appear, this is not any very unusual number, a nearly similar amount is annually lost, leaving a proportionate number of widows and orphans'¹⁸).

Waarbij men mag bedenken dat tegenover de gesignaleerde uitwassen en roofpartijen er ook vele malen een werkelijk medeleven met het lot van schipbreukelingen is getoond.

Door de eeuwen heen zijn ook daar voldoende gevallen van bekend. Als voorbeeld moge dienen de bekende loods uit Vlissingen, Frans Naerebout, die in 1779 van een voor de kust van Walcheren gestrand schip 87 mensen redde!

Het duurde echter tot ver in de 18e eeuw voordat een meer algemeen besef doordrong dat er iets gedaan moest worden om de behandeling van schipbreukelingen te verbeteren en de uitwassen van de strandvonderij zoals het plunderen van schepen tegen te gaan.

Hoewel er ook in die tijd dan nog geen sprake is van een systematisch opgezette organisatie van het reddingwezen werd toch in 1769 een ordonnantie uitgevaardigd door de Staten van Holland, Zeeland en West-Friesland, waarbij niet alleen regels werden opgesteld om strandvonden niet in strandroof te doen ontaarden, maar waarbij tevens bepaald werd dat op 's Lands kosten in ieder dorp aan de zee een boot moest worden gestationeerd, 'plaats biedend aan tien roeiers en in geval er vrees is, dat (soodanig) een schip aldaar sal koomen te stranden, zullen zij aanstonds sorg draagen, dat de 's Lands Boot en soodanige Manschappen als verder noodig sal weesen, bij de hand zijn, om bij de eerste geleegentheid geemployeert te kunnen werden, en wijders indien

moogelijk is ook meedeneemen een overdekte Waagen met stroo en deksel, mitsgaders Hout om Vuur te maaken, en eindelijk de Instrumenten tot Herstellinge van Drinkelingen'.

Helaas blijkt dit alles door gebrek aan onderhoud of een goede bemanning in de praktijk niet zo ideaal te werken, zodat de 'Landsreddingboten' dan ook zelden gebruikt worden. Ondanks eventuele goede wil berust het in feite nog steeds op een toevallige samenloop van factoren indien ter plaatse of in de buurt van een stranding een reddingboot aanwezig is die voldoet aan enkele eisen waaraan minimaal moet worden voldaan om efficiënt te kunnen werken b.v. een goed onderhouden zeewaardige boot, die gemakkelijk in zee kan worden gebracht en ook daaruit weer kan terugkeren met een zeewaardige geoefende bemanning, die overigens in die tijd geheel op eigen roeikracht was aangewezen.

Hoewel niet alleen in Nederland maar b.v. ook in Engeland er wel degelijk over enige vorm van reddingwezen en zorg voor schipbreukelingen werd nagedacht is er om de geesten echt wakker te schudden nog een bijzondere gebeurtenis nodig.

In Nederland is dat een ramp die zich in oktober 1824 bij Huisduinen voltrekt.

Op 14 oktober woedt een hevige storm langs de Nederlandse kust en brengt veel schepen – totaal 17 – daar in moeilijkheden. Eén daarvan is het fregat 'de Vreede' dat ter hoogte van Huisduinen strandt. De bewoners van het dorp slagen erin een boot te water te brengen en daarmee met succes een aantal opvarenden te redden en aan de wal te brengen.

De tweede keer echter toen men teruggekeerd was voor de laatste achtergeblevenen slaat de boot op de terugweg om zodat allen, redders en geredden op één roeier na verdrinken, het dorp Huisduinen in diepe rouw en veel gezinnen ter plaatse vaderloos achterlatend.

Nooit is geheel duidelijk geworden waarom nu juist deze ramp de vonk is geweest die Nederland deed ontvlammen, maar zeker is dat binnen enkele weken in Amsterdam op initiatief van een aantal heren, waarbij als eerste genoemd wordt de koopman Barend van Spreekens, wordt opgericht de Noord- en Zuid-Hollandsche Reddingmaatschappij. In het gehele land, dus ook in Rotterdam, wordt bekendheid aan dit initiatief gegeven en wordt getracht fondsen te werven waaruit de kosten van een georganiseerde aanpak van het reddingwezen kunnen worden bestreden.

Ook Van Houten, van wie bekend is hoe hij eerder dat jaar reeds

de door hem uitgedachte reddingboot aan de Koning heeft getoond, wordt benaderd. Ook hij is onder de indruk van de scheepsramp bij Huisduinen, maar van mening zijnde dat Rotterdam beter zijn eigen weg kan gaan en '... begrijpende dat zoodanige Maatschappij verenigd met enige achtenswaardige handelaren aan onze Beurs opgericht diende te worden...'14) neemt hij het initiatief tot het oprichten van een maatschappij met dezelfde doelstellingen als die in Amsterdam, zodat op 24 november 1824 in Rotterdam wordt gesticht de Zuid-Hollandsche Maatschappij tot redding van schipbreukelingen, waarvan het eerste bestuur gevormd wordt door de Heren van Hoboken, Smeer, Vink, Veder en Van Houten.

De statutaire doelstelling van de maatschappij was toen zoals heden 'het kostenloos redden van schipbreukelingen aan de kusten van Zuid-Holland en Zeeland en zulks onder aanwending van alle middelen welke daartoe kunnen strekken of daartoe bevorderlijk kunnen zijn'19).

De Nederlandse kustlijn wordt verdeeld, Ter Heide ten zuiden van Scheveningen vormt de grens tussen de 'Noord' en de 'Zuid' waarbij niet vergeten dient te worden dat in die jaren het territorium van de 'Zuid' zich tot Duinkerken uitstrekte, al komt er van het plaatsen van reddingboten langs de latere Belgische kust niet veel terecht.

Ook voor de Rotterdamse reddingmaatschappij is geld nodig, maar uit het gehele land worden tekenen van groot enthousiasme en bijdragen tot steun ontvangen, zodat reeds in mei 1825 een drietal reddingboten langs de kust zijn geplaatst. Een jaar na oprichting zijn dit er zeven.

Ook worden in verschillende kustplaatsen agenten aangesteld teneinde ter plaatse de belangen van de maatschappij waar te nemen en toezicht op de aldaar aanwezige reddingsmiddelen te houden.

Het begin is moeilijk en bepaald niet overal een succes. Op veel plaatsen langs de Zuidhollandse en Zeeuwse kusten en eilanden is in de loop der jaren een reddingboot gestationeerd geweest zonder dat dit het beoogde, blijvende, resultaat had. Soms werden de boten beschadigd, niet of niet goed gerepareerd en bleven dan maar liggen of er was geen goede bemanning beschikbaar, waardoor de boot niet kon varen. In beide gevallen moet het bestuur later soms besluiten het station op te heffen.

Toch zijn een aantal nog heden bestaande stations reeds voor het eerst in die begintijd bezet geworden, zo b.v. Ter Heide en Burghsluis.

Naast het beschikbaar stellen van reddingboten langs de kust wordt

in die tijd ook een andere dienst aan zeevarenden door de Reddingmaatschappij verleend in de vorm van loodsdiensten. Vanaf 1844 beschikt de Maatschappij over een schokker die voor de zeegaten van de Wester- en Oosterschelde patrouilleert en de uit het Kanaal komende schepen die op de banken en voor de zeegaten moeten kruisen voorzeilt en desnoods een man overzet die als loods kan fungeren, terwijl de schokker ook in geval van stranding ter plaatse hulp kan bieden.

In 1849 komt er zelfs een tweede schokker en in 1851 een in Engeland gekochte kotter de 'Willem van Houten'.

Ook hier niet altijd succes en het eigenbelang van de bemanning blijkt soms sterker dan hun onderwerping aan de doelstellingen der Maatschappij.

Immers na 3 jaar in 1847 is op een slechte dag de eerste kotter met bemanning en al verdwenen. Het schip met de schipper kan met behulp van Lloyds later in Londen worden opgespoord en teruggebracht naar Nederland.

Eveneens kan het gebeuren dat in november 1868 na het stranden van de bark 'Dordrecht' de kotter 'W. van Houten' i.p.v. de bemanning en de passagiers te redden en veilig aan de wal te brengen, vol beladen met koffie in Brouwershaven binnenkomt²⁰).

De diensten door deze schepen verricht brachten weliswaar veel geld in kas, maar gaven ook aanleiding tot talloze twisten en procedures over de financiële gevolgen van werkelijk of vermeend verleende hulp en eventuele concurrentie van het Loodswezen! Achteraf gezien ook niet de sterkste periode van de maatschappij.

Van Houten maakt actief deel uit van het bestuur tot 1829 wanneer hij zich in Breda vestigt; terug in Rotterdam wordt hij in 1837 wederom in het bestuur opgenomen²¹), waarvan hij in 1838 vicevoorzitter wordt²²) en van 1840 tot zijn dood in 1857 voorzitter is. Hij geeft zich buitengewoon veel moeite voor de organisatie van het reddingwezen en zoals wij eerder zagen de reddingsmiddelen die daarbij gebruikt worden. Het eerste jaarverslag vermeldt dat het bestuur niet onvermeld wil laten 'dat wij de gehele inrigting der drijfmiddelen, boten en vaartuigen aan zijne vinding, beleid en goed inzicht te danken hebben'²³). Wel krijgt men de indruk dat hij samen met zijn zoon J.N. van Houten, die van 1829 tot 1857 secretaris is, in vele opzichten tracht de dienst uit te maken. De notulen vermelden dan ook soms dat de overige heren menen, dat hij wel iets te eigenmachtig optreedt. In 1845 stelt Van Houten in een bestuurs-



100. Zilveren inktstel, met als opschrift: 'Aan den WelEd. Heer W. van Houten als oprigter en gedurende 25 jaar bestuurder der Z.^d Holsche Maats.^y tot Redding van Schipbreukelingen

Aangeboden door zijne menigvuldige Vrienden en overhandigd door ZKH Prins Hendrik Rotterdam Juni 1854'

vergadering van de reddingmaatschappij voor een prijsvraag uit te schrijven 'onder uitloving der groote gouden medaille der maatschappij aan degene die een middel kan uitdenken en aan de maatschappij aanbiedt waardoor het overzeilen bij donkere nachten en mistig weer kan worden voorkomen'²⁴).

Velen ook buiten het bestuur geven hun oordeel over dit idee. De reacties zijn ten dele positief, ten dele negatief aangezien sommigen menen dat een dergelijk middel toch nooit zal kunnen worden gevonden.

Het houden van de prijsvraag wordt zelfs binnen het bestuur afgestemd, met slechts de stem van de voorzitter/voorsteller en diens zoon voor. Een wat verwonderlijke zaak, daar het alleszins nuttig zou zijn geweest de inzendingen op de prijsvraag af te wachten, maar misschien een vorm van verzet van het bestuur tegen een wat te overheersende voorzitter?

Ter gelegenheid van het 25-jarige bestaan der Maatschappij wordt hem – vanaf de oprichting bij het reddingswerk betrokken – als president de gouden medaille der Maatschappij verleend; in zijn dankwoord voor dit eerbewijs zegt hij 'dat hij steeds bewogen met het lot van den zeeman alles wat in zijn vermogen was heeft willen aanwenden om dit lot te verbeteren, maar ook daaruit zijne bemoeiingen tot oprigting en uitbreiding der Maatschappij zijn voortgesproten en dat hij steeds zoo lang God hem daartoe krachten verleent daarmede wenscht voort te gaan... tot het daarstellen van al zulke hulpmiddelen welke aan de Maatschappij overeenkomstig haar doel het behoud van menschenlevens zou kunnen verzekeren'²⁵).

Wanneer wij de geschiedenis van de reddingmaatschappij in de 19e eeuw overzien dan blijkt dit er een te zijn van weliswaar groei, maar zeker met vallen en opstaan.

De organisatie is nog niet zo hecht als heden, het materieel en vooral de communicatie zijn nog betrekkelijk primitief zodat of het materieel niet tegen de omstandigheden op zee is opgewassen of de alarmering t.b.v. een schipbreuk faalt.

De eerste stoomreddingboot wordt in 1895 aan de Hoek van Holland gestationeerd; tot dat moment is er geen wezenlijke verandering in de voortstuwing van de boten en is men slechts op roeien of zeilen aangewezen.

Ook de mentaliteit van de mensen kan slechts langzaam worden veranderd en gevormd. Maar ondanks gebreken van technische aard

en ondanks een enkele misstap is het reddingswerk in opbouw en groeit langzaam het besef dat het normaal is schipbreukelingen te hulp te komen. Hierbij mag zeker niet vergeten worden, dat de Maatschappij succes heeft kunnen boeken, ondersteund door de velen die woonachtig langs de kust, vaak uit dezelfde families, steeds weer bereid blijken te zijn hun leven te wagen voor het redden van hun medemensen.

Zo worden er in de eerste 100 jaar van haar bestaan, dus tot 1924, met hulp van reddingsmiddelen van de Zuid-Hollandse Reddingmaatschappij 1656 mensen gered benevens 27 equipages hetgeen toch ook enkele honderden personen betreft²⁶).

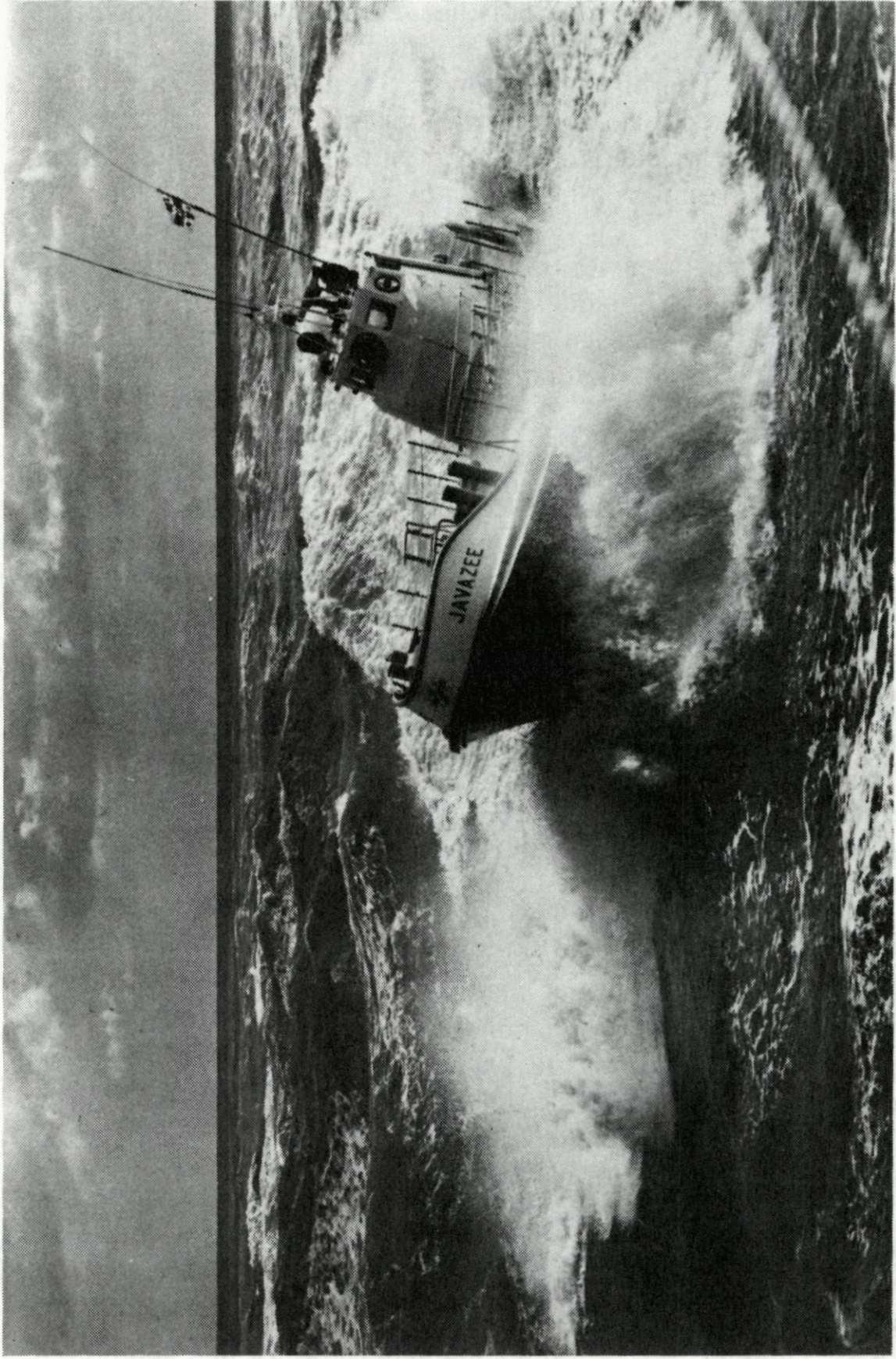
Tenslotte dan nog een kort woord over het heden teneinde de lezer niet achter te laten met een uitsluitend historisch idee over een reddingmaatschappij die vandaag een springlevende en goede organisatie is. Het gezicht dat de Maatschappij thans toont is professioneel en redelijk geperfectioneerd. Veel echter van wat op het werk van de Maatschappij in de 19e eeuw van toepassing was, geldt ook heden nog.

Allereerst en vanzelfsprekend is dat de zee, nog steeds even onberekenbaar als 150 jaar geleden, en die in wezen de omstandigheden schept waaronder en waardoor de mensen en het materieel in actie moeten komen.

Men vergist zich echter wanneer men bij de activiteiten van de reddingmaatschappij alleen denkt aan windkracht 10 en woeste zeeën. Immers, een groter aantal van de verleende diensten vindt plaats bij goed tot redelijk weer dan bij storm.

Wat ook gelijk is gebleven aan de ontwikkeling in de 19e eeuw is het feit, dat reddingsmiddelen nog steeds niet standaard zijn. Dat er steeds gewerkt wordt met maatwerk, uitgedacht door vindingrijke mensen en aangepast aan de omstandigheden ter plaatse. Voortdurend is daarin een ontwikkeling aan de gang en wordt eraan gewerkt om zo goed mogelijk oplossingen te vinden. Dit geldt voor het gehele terrein van bijv. de kleding van de bemanning tot en met de reddingboot zelf.

Nog steeds is ook de doelstelling dezelfde nl. het kosteloos redden van schipbreukelingen langs de Zuidhollandse en Zeeuwse kusten. Door de techniek zijn de omstandigheden die tot een schipbreuk kunnen leiden sterk gewijzigd zodat thans vaak meer pleziervaart dan beroepsvaart van de diensten van de Maatschappij gebruik maakt; het beginsel is echter dat vooraf geen oordeel wordt gegeven



101. *Moderne motorreddingboot 'Javazee' – Station Breskens.*

over *hoe* iemand te water of in nood geraakt, maar dat slechts gereageerd wordt op het feit *dat* er iemand in nood is die hulp behoeft.

Eveneens heeft de Maatschappij sinds haar oprichting tot op heden een financieel zelfstandig bestaan kunnen leiden.

De verdienste van mannen als Van Houten was vooral het geven van de aanzet tot de organisatie van het reddingswerk.

Het is te hopen dat ook na ca. 160 jaar van het instrument dat door hem in het leven geroepen werd geen of slechts beperkt gebruik behoeft te worden gemaakt; indien nodig is de Reddingmaatschappij echter paraat!

NOTEN

1) Bijvoegsel, behorende bij de Nieuwe Rotterdamsche Courant van Donderdag 4 Juni 1857 no. 152.

2) Gemeentearchief Rotterdam (hierna te noemen GAR), Schepenboek 880/118.

3) GAR, Gifteboek 599/166.

4) GAR, Schepenboek 894/467.

5) Atlas van Stolk no. 7117 (29).

6) t.a.p. blz. 42.

7) De meeste van deze publicaties zijn te vinden in het GAR.

8) t.a.p. blz. 10.

9) 16 juli 1834, GAR Handschriften cat. nr. 657.

10) t.a.p. blz. 29.

11) 7 november 1832, GAR Handschriften cat. nr. 657.

12) 21 november 1832, GAR Handschriften cat. nr. 656.

13) GAR, Handschriften cat. nr. 656.

14) Notulenboek Kon. Z.H. Mij. t. R. v. S. (hierna te noemen Notulen), 'Inleiding tot de oprigting der Maatschappij'.

15) GAR, Archief Metaalmaatschappij van Houten B.V.

16) Archief Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel, Haarlem.

17) Report of the Committee, appointed to examine the Life-boat models submitted to compete for the premium offered by His Grace the Duke of Northumberland, London 1851.

18) Noot 17, t.a.p. blz. 20.

19) Statuten Kon. Z.H. Mij. t. R. v. S. art. 2.

20) Zie voor de geschiedenis van de eerste jaren 'Gedenkschrift 1824-1924' door Jan Lels.

21) Notulen vergadering 1 juli 1837.

22) Notulen vergadering 31 maart 1838.

23) Notulen 1826.

24) Notulen vergadering 19 december 1845.

25) Notulen vergadering 14 juni 1850.

26) Noot 20, t.a.p. blz. 69.