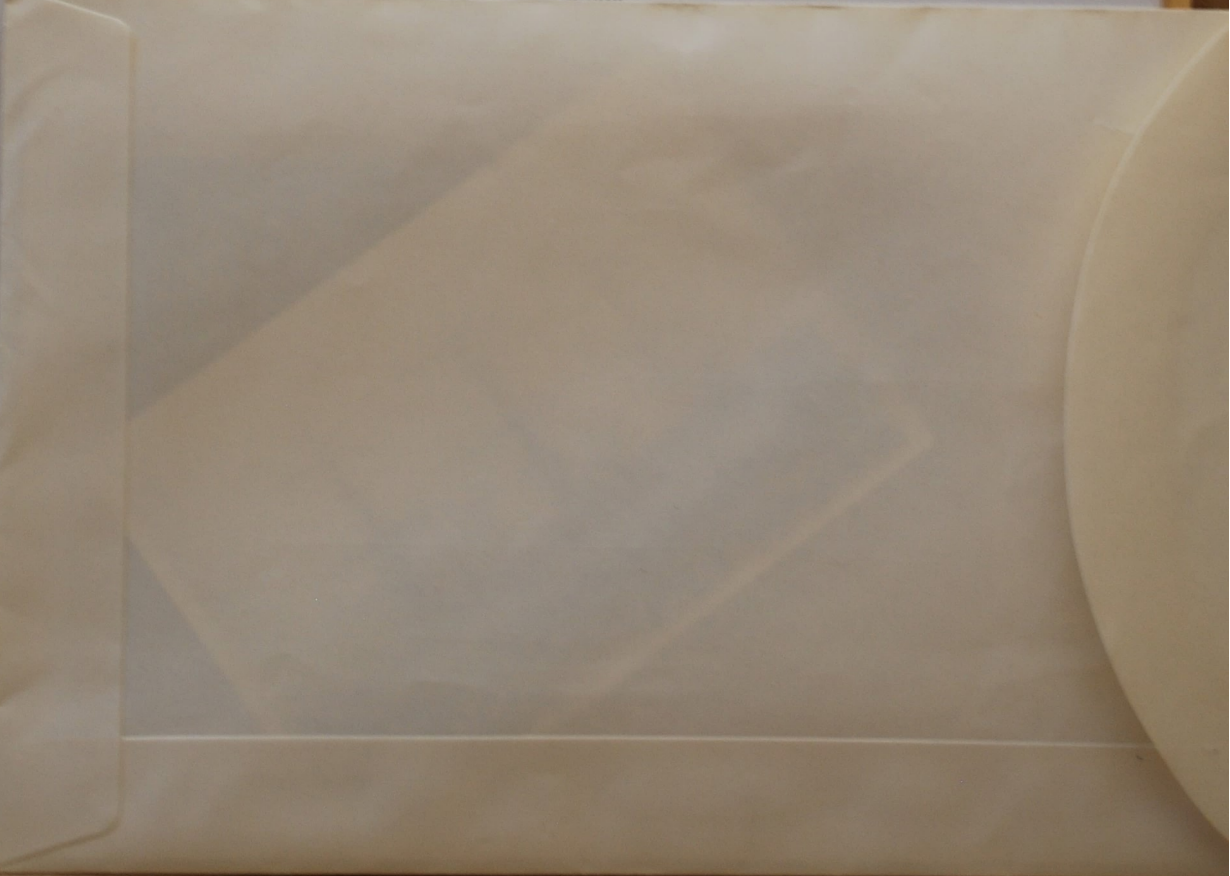


ADRIANA

K
5

Ko?	ADRIANA	1844/112	1867	Verlozen Gassen.	Van der Meek	A. van Rossum	Hotterdam	1847	Schoemaker
		1861	1861	T. Rossum	1. Stoolmeester	Baansdonk			
Ko?	ADRIANA	1840/120	1878	1878	1878	1878	1878	1878	1878
			1878	1878	1878	1878	1878	1878	1878
			1878	1878	1878	1878	1878	1878	1878
			1878	1878	1878	1878	1878	1878	1878



Schilderij: "Adriana off Port Phillip Heads" (1899
of
1901)
G. Bruyn Master.

Stalen jergat "Adriana"

Kapt H.J. Mulder 1892-'93
Kapt G. Bruyn 1893-1900
(J.A. Kuipers 1904)

1740 n.r.t. laadvermogen 2700 ton
73,15 x 11,50 x 7,62 m.

Gebouwd 1892 by J. Smit C2. Alblasersdam
Heeder J. A. Smit "

bouwprys 175.640 gulden.

1900 te Rio de Janeiro na storm schade geabandonneerd.
den Braziliaan omgebouwd tot s.s. "Natal"
1922 voor Braziliaanse kust gezonden

	Brik	ADRIAN GEORG	1857/174	1858	W.H.Bontekoe	A.G.Wildervank Zuidbroek
				1859	Met tabak van Savanilla naar Londen, op de Am.kust vergaan.	
→ A	3/m staal	ADRIANA	1892/1750 Albl'dam	1892	H.G.Mulder	J.U.Smit Alblasserdam
	Koftjk	ADRIANA	1871/61	1896 1908 1888	G.Bruyn Afgekeurd te Rio de Janeiro. S.Sipkens	K.v/d Elft Rotterdam
A	3/m	ADRIANA ex-L.R.C.	1860/767 Archangel	1870 1874	Dit jaar uit de vaart. E.R.Sandberg (bark)	A.Sandberg & J.v.Herwaarden Dordrecht
A	Brik	ADRIANA ex-Koerier	1855/347 Elbing	1880 1869	Verkocht, vermoedelijk gesloopt. T.W.Visser	J.& J.Vinke Amsterdam
		ADRIANA		1874 1879 1852K/E	M.G.G.Fenenga Te Hungerborg gestrand en wrak. J.R.Veenhuizen	Wildervank
	Hoeker (3/m)	ADRIANA	1850/230 Vlaardingen	1850 t/m 1853	D.van Gent	K.Dorsman Vlaardingen
		ADRIANA	/62	1850 t/m 1853	K/E de Jonge	Farmsum
	Tjalk	ADRIANA	1849/78 Joure	1850 t/m 1861	J.Stoeldraayer J.Rozema	Raamsdonk J.Stoeldraayer Raamsdonk
	Kof?	ADRIANA	1844/112	1867 1845 1847 1848	Verloren gegaan. van der Haak Schoemaker niet	A.van Rossem Rotterdam
	Kof	ADRIANA	1840/120	1848	J.F.Puister	J.G.Beukers

Stalen Fregat. Adriana 170 Reg Ton. 1892.

Reder J. W. Smit. Alblasendam.

gebouwd op werf Jan Smit Am "

25 Nov: 1891 te water gelaten. lang. 240. wijd 28. hal 25

Eng. voet. naamsein is (N. B. J. W.)

Kapt: K. J. Mulder.

1896 Kapt. G. Bruyn.

(30 Oct. 1904 van Antofagasta te Iquique om
salpeter te laden.

M 1904 in Rio Janaro. afgekeurd

~~Reg~~ 935
~~Reg~~ 291

REGATSCHIP - " DRIANA "

LENGTE van de Looz 240 EEND. VI.
BREYTHE van de Looz 38 " "
HOLTE " " 25 " "

SCHAAL van de Looz 3 EEND. VIET



Nid het boek: *Historie van het fregat "Adriana" met bijlagen*
door: A. Belder

(In de bibliotheek van de Stichting Ned. Kaap Hoorn vanden nr. 205)

394

Adriana

Type	: fregat
Materiaal	: staal
Opdrachtgever	: Rederij Adriana
Boekhouder	: J.U.Smit, Alblasserdam
Kiellegging	: 27 februari 1891
Tewaterlating	: 6 januari 1892
Vertrek van de werf	: 4 april 1892
Lengte-breedte-holte	: 73.15 - 11.58 - 7.62 meter
Grootte	: 1804 - 1740 brt-nrt
Laadvermogen	: 2700 Ned.ton (1000 kg)
Diepgang bij 2700 ton (in zeewater)	: 20-1/2 Eng.vt - 6.25 meter

Jan Smit Czn was voor 21/46-deel eigenaar van het schip, hoe de overige parten waren verdeeld is niet bekend¹⁾. Jan Smit's zoon Jan Ulrich, was boekhouder van de rederij. De gespecificeerde bouw- en uitrustingskosten van het schip zijn opgenomen in bijlage I.

De masten van de *Adriana* werden op 25 januari '92 te Rotterdam ingezet, waarna het schip, weer te Alblasserdam liggende, werd getuigd. Op 4 april vertrok het naar Rotterdam voor een laatste dokbeurt en tenslotte werd op 10 april naar zee vertrokken om in Cardiff kolen te laden.

De eerste kapitein van het schip was H.G.Mulder, een oude bekende van de familie Smit. In 1893 werd hij opgevolgd door G.Bruijn, die tot aan de verkoop van het schip in 1908 gezagvoerder bleef. In 1903 werd kapitein Bruijn, te New-York door ziekte geveld, voor één reis vervangen door kapitein Kuipers. Na een reis naar Java en terug naar Boston, kwam kapitein Bruijn eind 1904 weer aan boord²⁾.

De *Adriana* maakte in 1896 een zeer zware reis. Geladen met koper-erts en koperen staven vertrok het schip op 8 mei '96 van Santo Rosalio in Mexico (Golf van Californië), om Kaap Hoorn, naar Falmouth voor orders. Onderweg had het schip voortdurend met slecht weer te maken. Nadat gebleken was dat er vier dekbalken waren gebroken en dat de eerder, extra, geplaatste dekstutten weer losgewerkt waren, werd 3 augustus scheepsraad gehouden en besloten een noodhaven aan te lopen. Er werd koers gezet naar Rio de Janeiro, dat op 22 augustus werd bereikt. Eind oktober, na diverse noodreparaties, vertrok de *Adriana* weer "in a fit and proper state" richting Engeland; zie verder bijlage II.

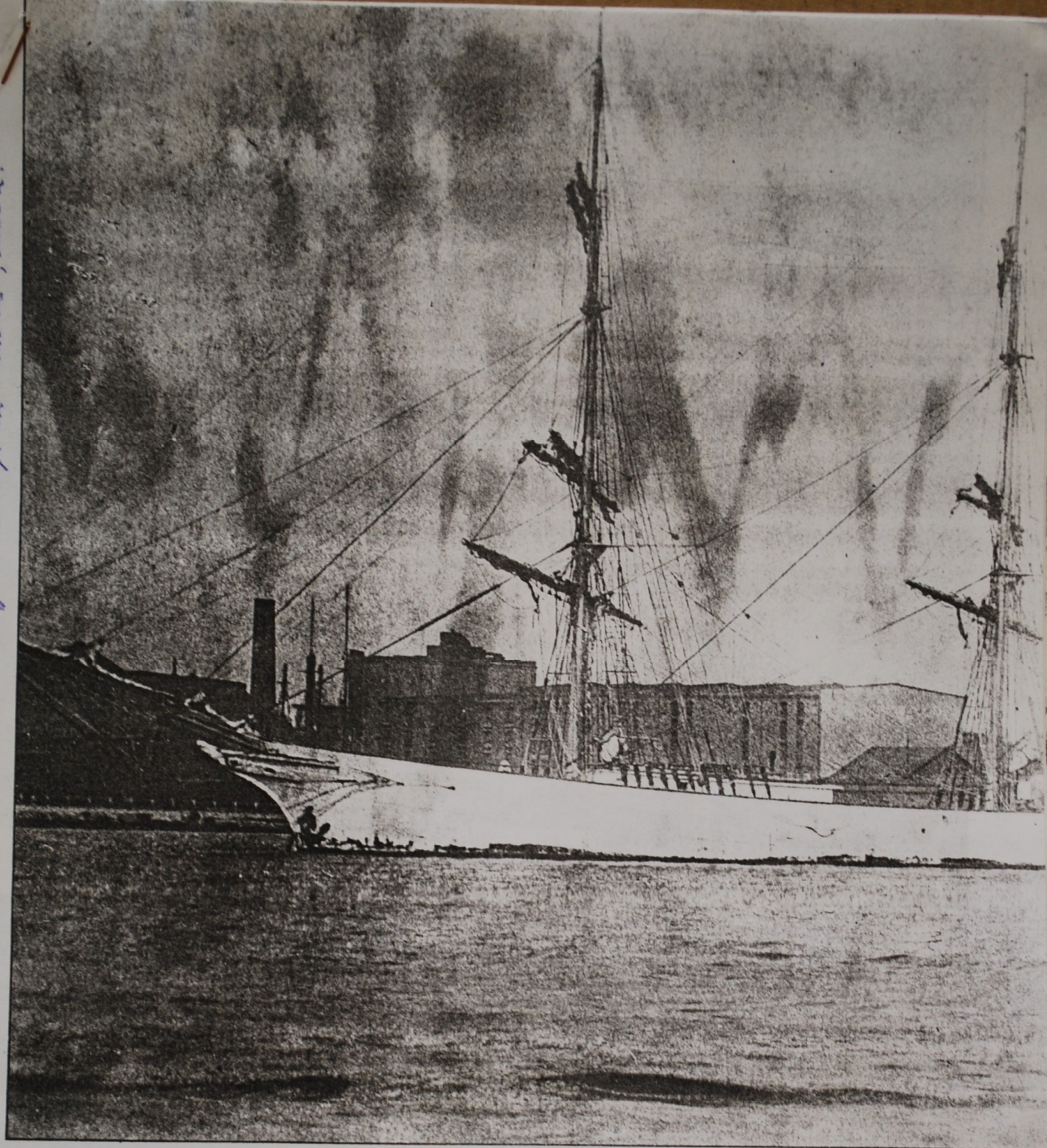
In 1908 kwam het einde, onder Nederlandse vlag, van de inmiddels tot bark gereduceerde *Adriana*. Geladen met salpeter en op weg van Valparaiso naar Hamburg, kwam het schip ter hoogte van de Falkland Eilanden, varend tussen de ijsbergen, in moeilijkheden met de tuigage³⁾. Op 23 september liep de *Adriana* wéér Rio de Janeiro aan. Deze keer werd het schip afgekeurd en geabandonneerd⁴⁾. Na voorzien te zijn van een stoommachine werd het onder de naam



ADRIANA

Ex:
Later: S.S. „NATAL“ (Stoomschip)
Type: Fregat
Tonnage: 1804 BRT ; 1740 NRT ; 4929.01 m³ inhoud.
Afmetingen: 240 x 38 x 25 voet Eng.
Materiaal: staal
Bouwjaar en werf: 1892 ; J. Smit Czn. Alblasserdam
Bestemming:
Rederij: J. V. Smit, Alblasserdam 1892 - 1908
Rederij:
Rederij:
Rederij:
Einde: In 1908 uit de vaart en afgekeurd
Opmerking: Seim N.B. J.V.
Gezagvoenders: H. G. MULDER 1892, G. Bruyn 1893 t/m 1902,
J. Kuypers 1903, 1904 ; G. Bruyn 1905 t/m 1908

uit de cyclus van de grammofoonplaat "Schellelootsekoor zingt Sea Songs en Shanties", deel 2.



Het schip.....

De "ADRIANA" werd op 25 november 1891 te water gelaten op de werf van Jan Smit Czn. te Alblasterdam. Het schip was 73 m. lang, 8½ m. breed en had een holte van 7,60 m., waarbij ze een bruto tonnemaat bezat van 1804 register tonnen. Ze werd gebouwd in opdracht van haar reder J.U. Smit te Alblasterdam. Kapt. H.G. Mulder haalde het nieuwe 3-mast volschip op 6 januari 1892 van de werf en zeilde voor de eerste maal uit naar Indië op 4 april 1892. Als één der allerlaatste, in Nederland gebouwde, zeilschepen heeft ook de "ADRIANA" zich tot het uiterste op de wereldzeeën trachten te handhaven. Vele malen heeft ze Kaap de Goede Hoop en de beruchte Kaap Hoorn gerond. Komende van Santa Rosalia op weg naar Falmouth, for orders, is de "ADRIANA", onder gezag van kapitein G. Bruyn, op 23 augustus 1896 te Rio de Janeiro binnen gelopen met grote schade en ongelukkige voorvallen, opgelopen gedurende aanhoudend stormweer bij Kaap Hoorn. Ze was geladen met 2785 ton kopererts en koperen staven. (Santa Rosalia ligt aan de Golf van California in Mexico). Na herstel

heeft ze haar reis naar Engeland (Duitsland) liep de "ADRIANA" te Rio de Janeiro binnen. Kaap Hoorn liep de "ADRIANA" aan de assuradeuren. De "ADRIANA" liep de braziliaanse vlag verder als s.s. "ADRIANA" dringen van water in de machtskamer. Ze is gesloopt.



en haar bemanning

de werf van Jan Smit Czn.,
in holte van 7,60 m., waar-
gebouwd in opdracht van
het nieuwe 3-mast volschip
Indië op 4 april 1892. Als
de "ADRIANA" zich tot
heeft ze Kaap de Goede
Rosalia op weg naar Fal-
G. Bruyn, op 23 augustus
kkige voorvallen, opgeloo-
den met 2785 ton koper-

heeft ze haar reis naar Engeland vervolgd. Jaren later op een reis van Taltal (Chili) naar
Brake (Duitsland) liep de "ADRIANA" op 23 september 1908 wederom met zware schade
Rio de Janeiro binnen. Kaap Hoorn had weer z'n tol geëist. Ze werd afgekeurd en verkocht
aan de assuradeuren. De "ADRIANA" is daarna omgebouwd tot stoomschip en voer onder
braziliaanse vlag verder als s.s. "NATAL". Op 11 februari 1922 is ze tengevolge van binnen-
dringen van water in de machinekamer voor de braziliaanse kust, nabij Imbituba, ten onder
gegaan.



..en haar bemanning.

Henk Radstake ging als jongen van 17 jaar in 1902 met de "ADRIANA" naar zee, als lichtmatroos onder kapitein G. Bruyn. Geladen met stukgoed voerde de reis van Rotterdam naar Batavia rond Kaap de Goede Hoop, een reis van 120 dagen. Nadat de lading gelost was, werd op diverse plaatsen langs de kust van Java suiker geladen met bestemming Amerika. In Boston werden bovenstaande foto's in het jaar 1903 gemaakt. De jonge Henk Radstake zit rechts op dek. De speelman naast hem was Jan Bijlo, een rasechte Schiedammer, als matroos onder de gage gemonsterd en de reis daarop aangesteld als 3e stuurman. Dat ging zo in die dagen. De lichtmatroos aan de andere kant was de duitse jongen Alfred Göllnitz. Helemaal links met pijp en gleufhoed staat de deense zeilmaker en naast hem (met stropdas!) Toon, de bediende van de kapitein. De andere figuur met stropdas, zittend op de middelste rij, is de eerste stuurman van der Laan, met aan zijn linker hand; achter de speelman, de derde stuurman. Deze monsterde in Amerika af en werd onze speelman door de gezagvoerder in deze functie verhe-

ven. Rechts, met voorschot een matroos uit Dantzig. Dit maar had nu het zilte nat weer troos Stein, een stille figuur. De timmerman was ook een l zgn. Rus-Fin. Zomaar een me voer. De kapitein en de 2e st enige reizen op de "ADRIAN onder de gage, in 1905 af. Hi en later als gezagvoerder bij het Roggeveenhuus te Middelt



ADRIANA" naar zee, als licht-
de reis van Rotterdam naar
de lading gelost was, werd
emming Amerika. In Bos-
Henk Radstake zit rechts
ammer, als matroos onder
Dat ging zo in die dageh.
ollnitz. Helemaal links met
opdas!) Toon, de bediende
elste rij, is de eerste stuur-
de derde stuurman. Deze
rder in deze functie verhe-

ven. Rechts, met voorschot, zit de hollandse kok Berkhout met naast zich Jan Schadock,
een matroos uit Dantzig. Dit was een echte yankee-sailor, was cowboy in Oklahoma geweest,
maar had nu het zilte nat weer opgezocht. Achter de kok staat, met strohoed, de noorse ma-
troos Stein, een stille figuur en had aan boord dan ook de bijnaam van Willem de Zwijger.
De timmerman was ook een Noor en de matroos Madsen, staande vierde van links, was een
zgn. Rus-Fin. Zomaar een momentopname van een "mixed crew" waarmee men in die dagen
voer. De kapitein en de 2e stuurman staan niet op de foto. De jonge Radstake maakte nog
enige reizen op de "ADRIANA" onder kapt. J. Kuipers en monsterde na 3 jaar, als matroos
onder de gage, in 1905 af. Hij bezocht de zeevaartschool in Vlissingen en voer als stuurman
en later als gezagvoerder bij de Rotterdamse Lloyd. Als vitale negentigjarige vertelde hij in
het Roggeveenhuus te Middelburg van zijn vroegere zeilschip ervaringen.

Het was in 1908 op het fregat Adriana

Een meisje zeilde rond Kaap Hoorn

Met vader mee door storm en ontij

Een moderne flat in hartje Rotterdam. Uitzicht op water en schepen. Aan de wand een kleurig schilderij. Een fraai fregat onder vol tuig klievend door een speelse zee. De vrouw des huizes heeft dat beeld dagelijks voor zich en er zijn voor haar prachtige herinneringen aan verbonden. Herinneringen aan een reis van Antwerpen naar Valparaiso. Dat betekent ook... rond Kaap Hoorn... voor zeilschepen zeker een uitermate berucht en moeilijk traject. Kaap Hoorn ronden tegen de daar altijd doorstaande furieuze westerstormen in, kon de meest geharde zeeman zorgelijk doen kijken.

Zij heeft de stormkaap gerond, nu bijna zestig jaar geleden toen zij als jong meisje maar net van de middelbare school was. — Waarom dat nu weer oprakelen? zegt ze. Het is zo lang geleden. Ik heb er prachtige herinneringen aan.

Die interesseren een ander toch niet. Bovendien.....er zijn nog dames in leven die evenals ik een reis met haar vader meemochten op diens windjammer. En die zijn heel wat verder geweest dan ik. Ik maakte maar één reis mee al was dat dan rond Kaap Hoorn.

Maar als dan het verhaal toch loskomt — geen naam noemen — ontvouwt zich een brok zeemansleven uit de na-tijd van de al-oude zeilvaart dat met al zijn romantische kanten van een hardheid was die de hedendaagse jonge zeeman niet meer zou ambiëren. de geboren avonturiers mis-schien uitgezonderd. Het was nog

de tijd van de houten schepen en de ijzeren mannen al liep die tijd toen snel ten einde. Hoe zij rond Kaap Hoorn verzeild raakte?

— Eigenlijk was dat vrij eenvoudig, zegt ze. Wij woonden op Vlieland. Ik ben er ook geboren. Vader was gezagvoerder op de bark Adriana, een stalen schip van 1740 ton, in 1892 gebouwd door J. Smit te Alblasterdam voor eigen rekening. De scheepsbouwer was dus ook de reder.

In die tijd waren reizen van een jaar geen zeldzaamheid. Vader kwam eigenlijk nooit thuis. Want als hij met zijn schip terugkwam in West Europa, betekende dat in die tijd dikwijls dat de volgende reist eerst maanden later aanving. Wij reisden dan naar die havens en installeerden ons aan boord. Het gezin - vader, moeder,

drie zusjes en broer en ik - was dan weer voor enige tijd compleet.

Wij zijn zo als kinderen in heel wat vreemde havens geweest...Antwerpen...Barry Roads, Cardiff en nog meer. Eens moest vader geruime tijd met zijn schip in New York blijven liggen. Moeder is toen met de Holland-Amerika Lijn naar hem toegegaan. Als we op het schip waren was er van schoolgaan natuurlijk geen sprake maar dat gaf geen moeilijkheden. We konden allemaal vlot leren en haalden de verloren maanden gemakkelijk in.

De grote reis

In november 1908 liep de Adriana te Antwerpen binnen en moeder reisde met ons erheen. Ik was door m'n schooljaren heen en wilde van het eiland af waar ik niets omhanden had. Ik dacht... met met vader een reis meemaken.

Daarna zal het wat gemakkelijker zijn Vlieland de rug toe te keren. Het heeft heel wat voeten in de aarde gehad voor vader goed vond dat ik de komende reis met de Adriana zou meegaa. Met stukgoed — er waren zelfs piano's onder de lading — naar Valparaiso en terug met salpeter. Ik moest nog bij de consul aanmonteren als stewardess. Op 16 december 1908 begon de reis. Zeeziek was ik niet maar het is dikwijls gebeurd dat ik 's mor-

gens zittend op de vloer m'n jurk moet aantrekken om niet van de been te raken door het slingeren en starpen van het schip. Ik genoot van dit zeilen volop...was dikwijls ook bij het slechte weer aan dek. Maar altijd „achteruit” op de campagne.

Ik had weinig of niets te doen, las veel en had eigenlijk alleen maar vader en zijn stuurlieden tot gezelschap. We hadden een zeer gemengde bemanning waar- onder Noren en Finnen en daar mocht ik geen omgang mee hebben. Weken achtereen zeilden we naar het zuiden...in de passaatwinden, de stiltegordels als alle zeilen slap hingen en de hitte aan boord groot was. Maar als de wind weer doorkwam was het leed geleden.

Het eten aan boord was heel iets anders dan ik gewend was. En toch stond de Adriana ervoor bekend dat de voeding goed was, beter dan op andere schepen het geval was. Wel veel zoutvlees, bonen en erwten. Het hardbrood was niet lekker. Maar vader kocht altijd ook levende varkens die onder de reis werden geslacht. Dan was er weer voor enige tijd vers vlees.

Rond de Kaap

Goed en slecht weer wisselden elkaar af. Zo kwamen we na vele weken bij Kaap Hoorn. Van de warmte in de kou. En daar kwamen ook de stormen.

We waren met verscheidene zeilschepen bijeen maar de stormen zorgden er wel voor dat we elkaar uitzicht verloren. Dagenlang heeft de Adriana onder klein zeilen door ruwe zeeën moeten kruisen voor we eindelijk rond de kaap waren. Na 108 dagen reis kwamen in Valparaiso aan.

Daar moesten we wekenlang op lading wachten. Verveeld heb ik me er niet. Vader en ik werden op veel schepen — voornamelijk Engelse — uitgenodigd. Daar kreeg ik weer na lange tijd vrouwelijk gezelschap want veel kapiteins hadden hun vrouw of dochter aan boord. Het was een mooie

tijd. Later hebben we in Taltal toen de lading salpeter ingelopen.

Einde in Rio

De thuisreis ving aan op 3 augustus en ging weer rond Kaap Hoorn. Maar met die westerstormen is een zeilschip er dan vlug rond. We zijn toen echter zo zuidelijk gekomen dat we tussen de ijsbergen raakten. Vader had dat ook nooit meegemaakt in zijn 42-jarige loopbaan als zeeman. In de schemering dacht de stuurman dat hij de zeilen van een schip zag. „Maar ik kan geen boordlichten zien”, liet hij vader weten. Toen de kijker erbij kwam, was het raadsel gauw opgelost.....ijsbergen.

Het was een majestueus gezicht. Toen we op de hoogte van Rio waren gebeurde er iets dat het eind van het schip betekende. Er kwamen raas naar beneden die ook een reddingboot vernielden. De Adriana moest voor reparaties Rio binnenlopen. Dat was op 22 september.

Wekenlang hebben we daar gelegen. Er lagen heel wat zeilschepen in de baai en we werden weer dikwijls uitgenodigd. Verscheidene schepen hadden een piano in de kajuit en de meeste Engelse kapiteins hadden hun vrouw aan boord. Het was een prachtige belevens. Na weken kwam het vonnis...de reparaties werden niet uitgevoerd. Het schip was afgekeurd. Vader en ik zijn toen op een passagierschip thuisgevaaren. Hij kwam na vele jaren weer op het eiland terug en is toen aan wal gebleven.

In Rio vroeg een Amerikaan nog of hij diens bark naar Honolulu wilde brengen. Dat kon niet omdat vader geen Amerikaanse licentie had. Hij was verwonderd dat alle bemanningsleden nog op de Adriana waren. Zijn manschappen waren al veel eerder gedrost. Kort daarna ontdekte hij wat de reden was: „U geeft ze veel te goed te eten, kapitein. En dan loopt geen matroos weg”.

2 Lyons Street
Williamstown
Victoria

Australia Nov. 18th 31

Dear Mr. Smit

Many thanks for postcard showing Capt. and crew of the old "Adriana". It must be 35 years ¹⁹⁰¹ ago now, since she was in Melbourne. I was then mate of a tug named Racer. How well I remember the morning we spoke the "Adriana", outside Port Phillip Heads? It was a hot northerly wind (a head wind to the anchorage) but Capt. Meinder would not give ^{our} a skipper a job. We followed her in, and when she came to anchor we went on board. The Customs officers do not come on board at this place (Queenscliff) where the ships wait for orders. The result was that we were able to buy cigars, tobacco, and bottles of Bols gin very cheaply? I can recall how I gave little "Schipperke" a nice mutton bone? and how he did ~~enjoy~~ enjoy it? I can remember him as if it were only yesterday? a little brown dog, something like the kind we call beach sands? he had eyes like a human being. I think the "Adriana" had made a rather long passage in ballast from Sourabaya (Java) I was eight weeks at that place, discharging a cargo of coal from a Liverpool ship named the "Amanah". It was middle of summer, and I think that there is only one place hotter than it? and that is a place called Hell? I remember how the mates on the "Adriana" used to come into the cabin, and unhooking big sort of jugs, would take a drink of cold coffee (without sugar or milk) The "Adriana" was ^{I think} chartered afterwards to load wheat for Rotterdam? I wonder what became of her? do you know? Wishing you a merry Christmas & Happy New Year
Yours kindly HARTLEY R. WATSON

As you still read the little "The Gazing Sea Breeder" I have been writing a good deal to it lately? our Shipowners Society still meet every month, although a lot of older members have died. I have been in the tug "James Faberson" 30 years mate for 4 years mate. She is still the most powerful sea-going tug in Melbourne.



M 11 BEMANNING „ADRIANA“ te MELBOURNE

ROTTERDAM { Batavia.
Samarang.
Soerabaya.



Het
NEDERLANDSCHE
Eerste klasse
stalen Fregatschip

„ADRIANA“,

Kapitein G. BRUIJN.

Expeditie eerste helft Mei.

Adres de Cargadoors:

5961

TROEGE & DE WIJS.

AVLPER, v. DAM & SMEER.

} Rotterdam.

Vlielandse zeelieden op Vlissingse schepen

ofwel De relatie tussen een Vlissingse rederij en een Vlielandse zeemansfamilie

Twee dagen voor Kerstmis in het jaar 1883 streed de driemastschoener „Louise” van de Vlissingse rederij De Groof een ongelijke strijd tegen een noordwesterstorm in de Dantziger Bocht. Het 299 ton metende, 27 jaar oude schip was met een lading hout onderweg van Memel naar Londen. Continu vloog er buiswater over de deklust, waardoor die steeds zwaarder werd. Twee matrozen stonden aan de pompen omdat er water naar binnen drong. Desondanks steeg het peil zienderogen. De overige bemanningsleden waren met de zeilen in de weer om te trachten hun schip vrij van lagerwal te houden. De hoge deklust, dwars op de wind, zorgde echter voor veel drift en toen op een gegeven ogenblik ook de zeilen uit de lijken waaiden, gaf de bemanning de strijd op. Kapitein Jacob Cornelisz Bruijn schreef een afscheidsbriefje, stopte het in een fles en gooide die overboord.

Diep in nood

Een paar dagen later, op eerste Kerstdag, werd de fles door een struinende jutter op het strand van Pillau gevonden. Hij haalde het briefje eruit en las: „In de nacht van 23 December 1883 zijn wij in Nood in de bogt van Danzig, heden 10 uur Avonds. Ons schip staat 4 voet water in en alle zeilen zijn weg. Zoo wij moeten stranden, Kapitein J. C. Bruijn, Vlieland; Stuurman E. Stuit, Harlingen;

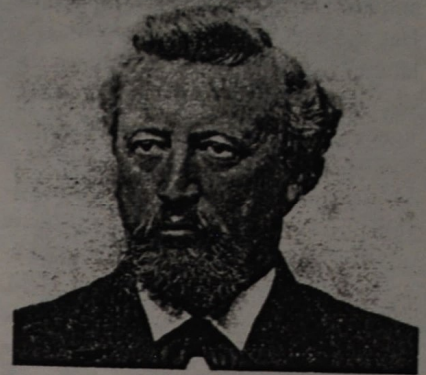
De „Adriana” geabandonneerd.

Frans Buskel, Vlissingen; Cornelis Pot, Vlissingen; Mazel Janzen, Vlissingen; Piet Lensert, Vlissingen; P. Tienpond, Vlissingen; F. Molenaar, v.d. Vlie.

door Siep Zeeman

Op de andere kant van het papiertje stond: „Louise, Kapitein J. C. Bruijn. Op den 23 December Diep in nood in de bogt van Danzig. Groet mijn lieve vrouw en kinderen tot in Ewigheid.

J. C. Bruijn”



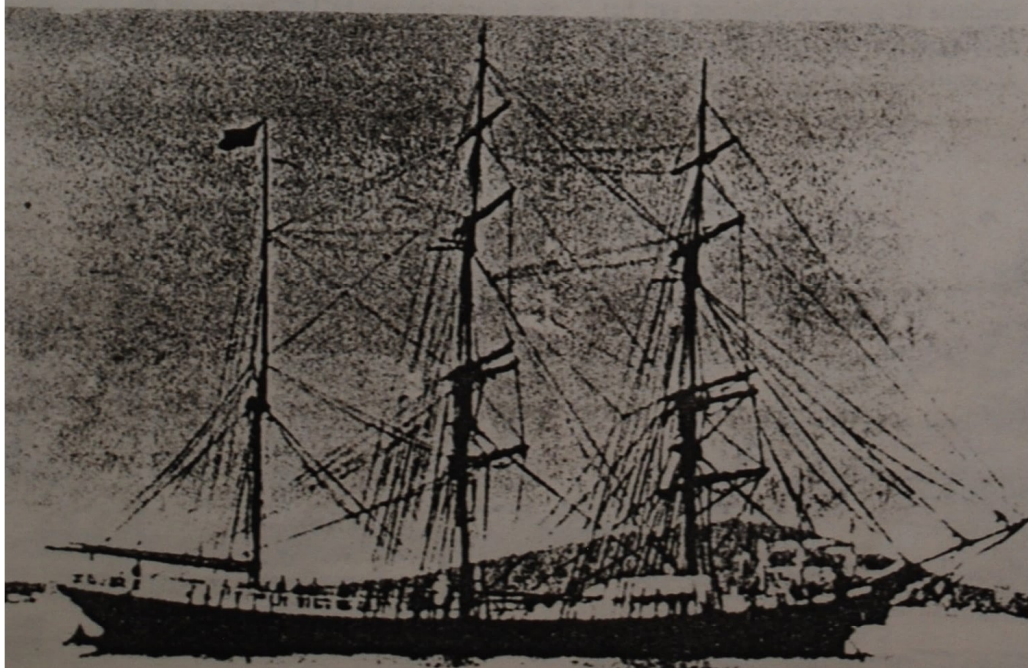
G. Bruijn, kapitein van de „Adriana”.

De jutter waarschuwde de havenautoriteiten en onmiddellijk werd een zoekactie op gang gebracht; twee sleepboten kanden de bocht uit en troffen na lang zoeken de schoener in gekenterde toestand aan. Zij dreef op haar houtlading. Door het met water verzadigde hout aan dek en het heen en weer klotsende water in het ruim was zij waarschijnlijk gekapseisd en dus niet gestrand, zoals Kapitein Bruijn vreesde. De beide boten sleepten de „Louise” Pillau binnen. Daar werd ze afgekeurd en de houtlading verkocht. Het was een grote strop voor de rederij, want het schip was niet verzekerd. Maar De Groof was wel het een en ander gewend . . .

In 1828 begon J. B. de Groof een scheepvaartbedrijf te Vlissingen. Aanvankelijk was hij waarschijnlijk alleen makelaar en deed de boekhouding voor kapiteineigenaars, maar in de achtere van de hoogconjuncturele jaren vijftig van de vorige eeuw bereederde hij ook enige scheepjes, te weten de „Actif”, „Benoit” en „Handel”. De crisis in de daaropvolgende jaren noodzaakte De Groof de drie in 1864 en 1865 te verkopen.

In 1880 – de zaak was inmiddels overgenomen door een zoon – zag het bedrijf weer perspectief in de rederij en kocht de 23 jaar oude driemastschoener „Margareth” van 132 ton in Engeland, zette een „a” achter de naam en Jacob Bruijn (36) van Vlieland als kapitein aan boord.

Jacob was de zesde zoon van postschipper Cornelis Bruijn en Gerritje Laribey. Zijn oudste broer Dirk, die een jaar na de geboorte van het scheepvaartbedrijf in Vlissingen het levenslicht zag, leefde niet meer; hij was op zee gebleven. De



andere broers waren eveneens zeelui. Het was niet ongevoerd dat een „Hollandse” reder een kapitein van een van de Waddeneilanden haalde. De eilanders stonden bekend als kundige, betrouwbare zeelieden.

Jacob werd dus kapitein op de „Margaretha”. Hij had eerder in die functie gevaren op de bark „de Goede Verwachting” van de Amsterdamse reder Held, maar moest wegens inkrimping van de vloot worden ontslagen. Jacob maakte vlotte reizen en in 1882 besloot De Groof zijn vloot uit te breiden.

Opbouw en ondergang

Het jaar 1882 is waarschijnlijk het denkwaardigste geweest in de geschiedenis van rederij De Groof. Vier tweedehands schepen werden aangekocht, de „Louise” en de barken „Johny” (312 ton; bouwjaar 1840), „Poel” (88 ton; bouwjaar 1856) en „Lucie” (456 ton; bouwjaar 1838). Bruijn werd overgeplaatst op de „Louise”.

Aan de „Johny” en de „Poel” heeft de reder weinig plezier beleefd; eerstgenoemde strandde op de Spijkerplaat in de Westerschelde, amper vijf dagen nadat zij was gekocht, namelijk op 4 september 1882.

In de aanstormende golven werd het schip verbrijzeld: Het was – nog – niet verzekerd. De „Poel” werd precies twee maanden later, toen ze van Riga naar Middelburg onderweg was, aangevaren en zo zwaar beschadigd dat ze werd afgekeurd.

Ook de „Margaretha” waarop, na Jacob Bruijn, de Terschellinger W. J. de Jong kapitein was geworden, had dat jaar een

Het fregat „Adriana”.



ongelukkige reis. Ter hoogte van Trelleborg liep de schoener aan de grond. Er stond slechts een flauwe bries, zodat de bemanning geen gevaar liep en het schip kon worden vlotgetrokken. De schade was echter aanzienlijk en ook in dit geval draaide De Groof zelf voor de kosten op.

Bij de broers Bruijn was het gewoonte zich als roeier van de reddingboot op het eiland beschikbaar te stellen als ze thuis waren. Daarmee bewezen ze uit het goede hout gesneden te zijn. Zo voer Jacob op 28 november 1878 mee naar de Duitse bark „Heinrich”, die noodseinen had gegeven. Onder moeilijke omstandigheden wisten Bruijn en zijn maats zeven opvarenden van het schip te redden, onder wie de naam- en plaatsgenoot Cornelus Bruin.

Op 8 maart 1881 was Jacobs’ broer Gerrit (31), stuurman aan boord van de bark „St. Christoforus” van rederij Brandt te Nieuwediep toevallig thuis toen er bericht kwam dat op de Vliehors de twee Engelse vissersschepen „Nettle” en „Levell Tartar” waren gestrand. De wind was z.z.w. en er stond een holle zee. De schipbreukelingen van de „Nettle” bereikten de wal met eigen sloep, maar die van de „Levell Tartar” waren in het want gevlucht en verkeerden in groot gevaar omdat het dek door overslaande zeeën onbegaanbaar was. Twee man sloegen na enige tijd uit het want en verdronken. Hun collega’s van de „Nettle” trachtten tevergeefs met hun sloep door de branding te komen; steeds sloeg hij vol water. Ook de kleine reddingsvlet van het station Posthuis op Vlieland kon geen hulp bieden. Toen tenslotte de grote reddingboot van het reddingstation Vlieland-dorp arriveerde, werd deze in zee gebracht en konden



G. Bruijn als voorzitter van de plaatselijke Reddingscommissie op Vlieland (fotoarchief K.N.Z.H.R.M.).

de uitgeputte en drijfnatte schipbreukelingen worden gered. Gerrit was een van de roeiers. Evenals de andere redders werd hij onderscheiden met de bronzen medaille van de Redding-Maatschappij. (Later zou hij nog veel bemoeienis hebben met deze Maatschappij). Twee jaar na deze dappere daad werd Gerrit gevraagd het bevel over de brik „Elisabeth” (290 ton; bouwjaar 1873), de nieuwste aankoop van De Groof, op zich te nemen.

De blijdschap van de familie Bruijn over Gerrits promotie sloeg om in ontsteltenis toen eind december bericht werd ontvangen van het overlijden van Jacob.

Een jaar later kreeg de familie nog een klap te verwerken; Cornelis (48), bootman op het s.s. „Princes Wilhelmina”, overleed plotseling, terwijl het schip in de Middellandse Zee voer.

Schaalvergroting

De Groof streefde naar schaalvergroting. Dat was bittere noodzaak, want de arbeidsintensieve, trage zeilschepen konden nog moeilijk concurreren tegen de stoomschepen. In het begin van de jaren tachtig waren de schepen van de rederij gemiddeld minder dan 300 ton en aan het eind van dat decennium bijna 800 ton.

In 1885 werd de vloot uitgebreid met twee schepen: de barken „Lina” (468 ton; Bouwjaar 1867) en „Jean Baptiste” (796 ton; bouwjaar 1866). Op het eerste schip werd de Vlieland A. G. Visser kapitein en op het andere Gerrit Bruijn van de „Elisabeth”. Zijn opvolger werd . . . zijn broer Willem (43).

Rampspoed bleef De Groof ook verder vervolgen; in 1886 verging de onverze-

Ook de „Jan Pietersz Koen” werd afge-
stoten.

In een periode van twaalf jaar, van 1880
tot en met 1891, had De Groof twaalf
schepen gekocht en er voeren nog
slechts twee onder de vlag van deze rede-
rij. Het was duidelijk een aflopende
zaak; florissant was het trouwens nooit
geweest. In 1892 werd ook de „Gerhar-
dus” van de hand gedaan en daarmee
stond Willem Bruijn eveneens op straat.
Niet voor lang echter, want reder P. A.
Tiel te Amsterdam plaatste hem op het
1300 tons fregatschip „Highlander” en
toen dit in 1899 werd afgekeurd stapte
hij over op het stoomschip „Bestevaer”
van die reder. In 1901 vond hij het tijd
om op zijn welverdiende lauweren te
rusten. Willem overleed in 1907 op
65-jarige leeftijd.

Maar ook Gerrit Bruijn, de slaggekap-
tein, zat op de schopstoel; in 1893 werd
de rederijvlag van de „Theodorus” ge-
streken en kwam er een einde aan de
relatie tussen de Vlissingse rederij De
Groof en de Vlielandse zeemansfamilie
Bruijn.

Van Valparaiso naar Vlieland

Gerrit werd gezagvoerder op het fregat-
schip „Adriana” van de bekende reder

*Bark „Johnny” strandde en verging in de
Scheldtemonding, vijf dagen nadat De
Groof hem had gekocht. Het schip voer
eerder onder de naam „Hendrik Daniël”.
Schilderij van Jacob Spin.*



▲ *Roosredders van Vlieland. Ook de
„Bruijntjes” namen soms in de boot plaats
(fotoarchief K.N.Z.H.R.M.).*

◀ *Reddingsstation Posthuis op Vlieland (fo-
toarchief K.N.Z.H.R.M.).*

J. U. Smit te Alblasterdam. Hij voer
daarmee op de lange reis van Batavia
naar Barbados, van Montevideo naar
Melbourne en van Santa Rosalia naar
Sydney. Hij rondde Kaap Hoorn en
Kaap de Goede Hoop. Zijn laatste reis
maakte hij in 1908 met een lading Salpe-
ter van Valparaiso naar Hamburg. Vier
weken later passeerde hij Kaap Hoorn
in een vliegende storm en zware sneeuw-
jacht. Ter hoogte van de Falklands ei-
landen brak de mastraketting zodat de
voormastra naar beneden kwam. Ook
de beide rakken braken.

De volgende ochtend voer het schip tus-
sen negen ijsbergen. Op 23 september

liep de „Adriana” met averij Rio de
Janeiro binnen en werd daar geaban-
donneerd. Daar ook werd Gerrits' zee-
mansloopbaan afgesloten, die voertig
jaar eerder was begonnen. Hij keerde
terug naar zijn eiland en was daar van
1910 tot 1931 voorzitter van de plaats-
elijke reddingscommissie. Bij het af-
scheid van die onbezoldigde functie
werd hem de zeldzame zilveren De Ruy-
ter-medaille toegekend. Een jaar later
overleed hij in de ouderdom van
82 jaar.

„Ik heb overal de Hollandse vlag ge-
toond en steeds hooggehouden”, schreef
hij onder een lijst waarop al zijn reizen
zijn opgetekend.

De Groof bezit al lang geen schepen
meer, maar het is in Vlissingen nog altijd
een bekend scheepvaartbedrijf. Door
een samenloop van omstandigheden
heeft zich ook een nazaat van de Vlie-
landse familie Bruijn in Vlissingen ge-
vestigd, namelijk loods Gerrit Bruijn,
kleinzoon van onze kapitein Gerrit.

(Bronnen: Staat der Nederlandsche
Zeemagt en Koopvaardij Vloot, jaar-
gangen 1849-1866; Neerlands Vloot en
Reederijen - H. Sweys, diverse jaargan-
gen; Statistiek der Scheepvaart, jaargan-
gen 1880-1894; Gemeentearchief Vlie-
land; Archief K.N.Z.H.R.M.; de heer J.
C. Bruijn te Vlissingen.)

Van de Dagt van 23
Dekember 1883

Leijde mij in hand in de
baat van de
Spedens 10 van de
dus schip stuit 4
Wat in alle
Leijde mij

Leijde mij
Vragt J.B. van
van E. stuit
van de
van de
van de
van de
van de

Kapitein
Bruijn
G.C.
Op den
Diep in
in de
dan
graat
van
tot in
Eijheid
van
van

Afscheidsbrief van Jacob Cornelisz Bruijn
(brief in het bezit van familie Bruijn).

kerde, het vorig jaar aangekochte, „Lina” in een orkaan ter hoogte van Kragerö. Kapitein Visser en zijn bemanning werden door een ander schip gered.

Om de vloot op sterkte te houden werd de 25 jaar oude „Jan Pietersz Koen” gekocht, een 675 tons bark die waarschijnlijk in een niet al te beste staat verkeerde, aangezien hij eerder dat jaar voor slechts f 3.300,- was geveild. De Groof kocht hem onderdehands. Op 9 april 1887 lag Willem Bruijn met

„Vergaan in een orkaan” (schilderij Adolf Bock).

zijn „Elisabeth” op de rede van Hellevoetsluis. Zij zou een lading hooi en stro in pakken van Dordrecht naar Sunderland brengen. Plotseling werd er brandalarm gegeven; de lading was door broei gaan branden. De marine zond 100 man met blusmateriaal naar de spoedig fel brandende brik. Desondanks brandde zij geheel uit en zonk. Weer een strop voor De Groof die niet door de verzekering werd gedekt.

Ook de „Lucie” moest worden afgeschreven. Zij was rijp voor de sloop en werd voor het luttele bedrag van f 1670,- te Delfzijl geveild. Een jaar later ging de 30 jaar oude „Margarethe” dezelfde weg.

Gebrek aan doorzettingsvermogen kan rederij De Groof niet worden verweten; ter vervanging van de uitgebrande „Elisabeth” werd de bark „Gerhardus” (ex „Gerhard”; bouwjaar 1860) aangeschaft, een schip van niet minder dan 909 ton. Daarmee kreeg ook de onfortuinlijke Willem Bruijn weer een schip onder de voeten. In 1888 werd daar nog de brigantijn „Jan Frederik” (181 ton; bouwjaar 1851) aan toegevoegd en later dat jaar weer afgeschreven toen hij op de Noordzee, varend van z'n thuishaven naar Libau in ballast, lek sprong. Kapitein Visser (die eerder op de „Lina” en „Margaretha” had gevaren) en zijn mannen konden gelukkig door een Zweeds schip worden opgepikt. Het betekende wel het einde van Vissers' loopbaan bij De Groof.

In 1891 kocht de rederij haar laatste en tevens grootste schip, de 34 jaar oude en 924 ton metende ijzeren bark „Tiber”, die werd omgedoopt in „Theodorus”. Vlaggekapitein Gerrit Bruijn kreeg het bevel er over. Zijn oude schip „Jean Baptiste” ging voor 36.000 francs in Franse handen.





Het moeizame transport van de roeireddingboot door de duinen.

Vandaar dat zij een lichtere boot wensten (en kregen) voor station dorp.

Heinrich

28 november 1878 werd de reddingcommissie 's middags te 3 uur bericht, dat op de Hors werd gestakeld. O.n.o. storm, dik van regen. Aangezien de reddingboot vier uur nodig zou hebben om de strandingsplaats te bereiken en de vloed reeds doorstond werd eerst het vuurpijltoestel naar de Hors gereden. De pijlen misten, het water kwam op en in allerijl moest men van de Hors vluchten. 's Nachts twee uur vertrokken de paarden met de reddingboot naar de strandingsplaats. Een uur later ging de boot in zee en redde zes man van de Noordduitse bark Heinrich.

De stuurman en een Zweeds matroos, na de stranding over boord gesprongen, waren er in geslaagd de Vliehors te bereiken.

De redders vonden de stuurman op het strand, maar de matroos was in plaats van in oostelijke richting westwaarts gelopen, het spoor volgend van Sieben de postrijder. Zijn lijk, op de westpunt van de Hors liggend, werd door de postschipper Jacob Buys naar de Cocksdorp gebracht.

E. Molenaar, (wiens vader op 28 november 1878 ook meeroeide in de reddingboot) was, toen de Heinrich strandde, een jongen van ± tien jaar. Later schreef hij enkele van zijn jeugdherinneringen op in Vlielands dialect¹⁾, o.a. over de scheepsramp op 28 november 1878:

„Et was 'erfst in al leet, doe 't bericht in 't derp kwam, dat er 'n skip op strand sat, 'eemaal in de west op de 'Ors. Nou, fader was lid fan de reddingboot, dis most ie mee, mit nog 'n man of tien in dan boeren mit wagen in peerden. 't Was meer as 'n ier rjen of loopen. De reddingboot stond in de skier buj 't postys. 't Stermde in regende, in de eele ors stond onder water. De roeiers mosten lang wachten foer ie de boot deer de branding brengen konnen. Oe dat in sijn

¹⁾ De korte i en de korte e hebben dezelfde klank, de y in 'ys (= huis) heeft een klank liggend tussen de uu van vuur en de ie van vier, uj (buj): de u van put.

werrek gong die nacht 'eb ik nooit weten, want as Vader tys kwam, lag ik op bed, in de mannen fan de reddingboot praten nooit so feel over dat werrek. Maar die 'eeven ad Moeder 'eemaal gyn sin om na bed te gaan, in se froeg muj of 't wat buj der opblijven wou. Foer tijdpassereen most 'k dan maar 'n mooi verhaal 'yt et oude testament 'ardop foorlezen. Dat 'eb ik deen ook, maar toe 't yt was, was fader nog niet tys. De aare dag kwam er bericht in 't derp dat er 'n man dood fonden was buj 't Eierlandse gat¹⁾. Die man, 'oorden we later was van 't skip of overboord sprongen. In plaats fan na de toren van Flie was ie na de toren van 't Eierland loopen in op de kant fan 't gat dood neervallen. De rest was red. Ien was 'n Flielander. Doe de storm over was, lag 't skip in droogn. 't Sat fol tarrew²⁾ in de 'eele winter 'ebbe se op Flie brood deerfan bakken. Iederien maalde 's sellef in de koffiemelle.”

De Levell Tartar

Op 8 maart 1881 strandden te 3 uur 's ochtends tengevolge van de westerstorm de Britse viskotters Nettle en Levell Tartar op de Hors. De opvarenden van de hoog op het strand geslagen Nettle slaagden er in van boord te komen maar de bemanning van de Levell Tartar, waarvan reeds twee man over boord waren geslagen, hadden in het want moeten vluchten en verkeerden in groot levensgevaar. Alvorens de reddingboot van station Posthuis de strandingsplaats had bereikt, hebben tussen 11 en 14 uur een achttal Vlielanders vijf, helaas vruchteloze, pogingen gewaagd om met de aangespoelde sloep van de Nettle het wrak te bereiken.

Te 15 uur ging de reddingboot in zee en deze slaagde er in de vier totaal verkleumde schipbreukelingen van boord te halen. Tot de roeiers van de reddingboot behoorde ook de 31-jarige G. Bruyn. Hij was toen eerste stuurman op de bark St. Christoforus en met verlof thuis.

G. Bruyn

Een zeeman van de oude stempel, die, nadat hij de zee vaarwel had gezegd, van 1910–1931 als lid en voorzitter van de plaatselijke reddingcommissie te Vlieland zich met hart en ziel gaf aan het reddingwerk. Er woonden destijds veel zeelieden op de Waddeneilanden. G. Bruyn was geen uitzondering. Hij kwam uit een gezin waarvan zes broers de zee opgingen. Drie ervan bieven op zee. In 1866 op 16-jarige leeftijd verliet hij Vlieland voor het eerst om als scheepsjongen te varen op een tjalk, een Oostzeevaarder.

„Evenals Van Linschoten,” zei hij later, „heb ik er voor bedankt bij Moeders keucken te blijven als een babock.”

De tjalk leed schipbreuk op Femern bij de Grote Belt. Daarna voer Bruyn enkele jaren als lichtmatroos aan boord van het s.s. Prins van Oranje en het kofschip Anna Lutzia (reizen naar Noorwegen), vervolgens, als matroos, aan boord van de Bark Simon en Martina (Engeland–Oostzee).

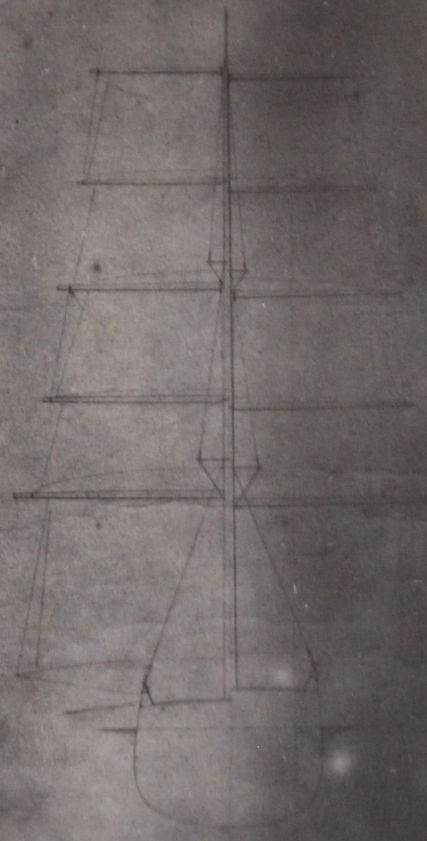
¹⁾ De matroos van de Heinrich.

²⁾ Hier heeft z'n geheugen hem parten gespeeld; de z.g. „tarweschoener” was de Engelse schoener Martha Lloyd, 1 januari 1878 op de Hors gestrand.

REGATRSCHIP - " DRIANA "

LENGTE	240	Engl. v.
BREKTE	38	"
HOLTE	25	"

SCHAAL 1/2000







ADRIANA
En part pour l'Inde le 15 Mars 1842



A · D R I A N A