

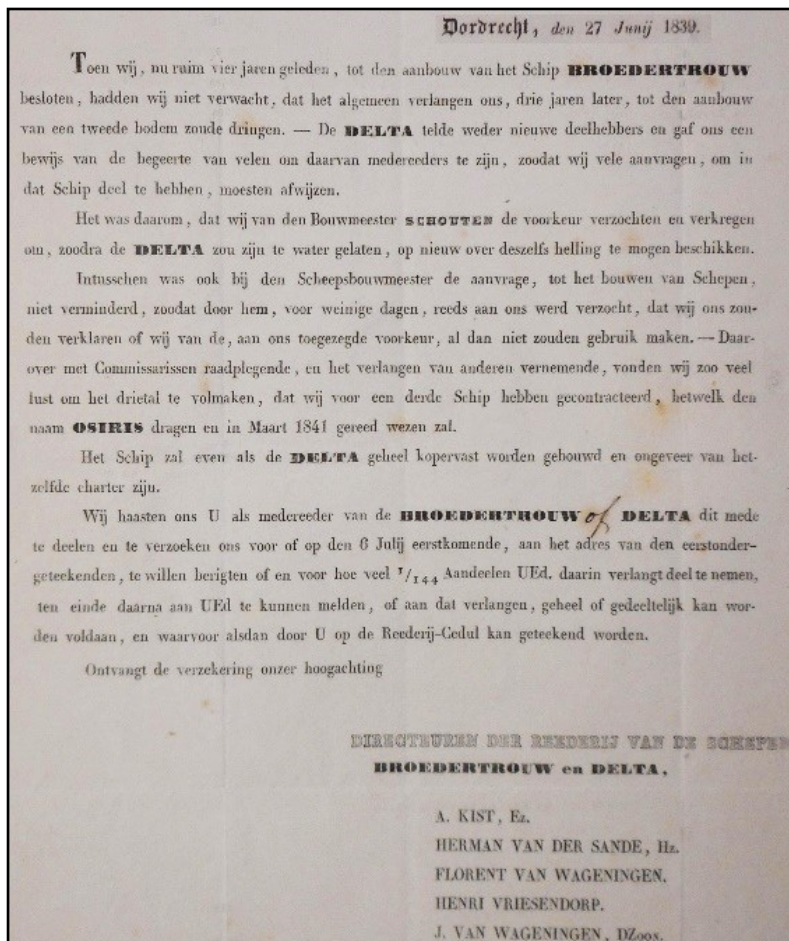
De Delta revisited

Het artikel van Rose Paasse in het vorige nummer over de vermoedelijke vondst van het maçonnieke fregat Delta deed mijn 'zeemanshart' plezier, maar riep ook vragen op zoals: de bestemming van het schip, de bemanning en de lading. Waarom koos de kapitein voor de 'outer route'? Was de heer Van der Sande wel de eigenaar van de Delta? En hoe liep het af met de opvarenden van de Jenny Lind? Dit verhaal geeft enige antwoorden.

De bouw

Het verhaal van de *Delta* begint bij de vrijmetselaarsloge La Flamboyante in Dordrecht. De leden waren voor het overgrote deel reders en kooplieden, iets wat vaak handig samen ging. In 1835 besloten acht van hen om een exclusieve maçonnieke rederij op te richten en, hoe kon het ook anders, dit eerste schip de naam *Broedertrouw* mee te geven. Zij vroegen en kregen fiat van hun hoogste baas, de Grootmeester Nationaal van de Nederlandse vrijmetselarij Z.K.H. Prins Frederik Willem Karel, die zelf ook een aantal aandelen in de onderneming kocht. Vier jaar later werd besloten een tweede schip op stapel te zetten, *Delta*. Hoewel alle schepen op de werf van Jan Schouten, de Voorzittend Meester, werden gebouwd, was hij niet bij het initiatief van zijn medebroeders betrokken. Niet alleen waren de eigenaren en de bouwer vrijmetselaars, ook de kapiteins moesten lid van het genootschap zijn. Mocht een aandeel verkocht worden dan nam iedere reder *de verpligting op zich, om, zoo veel mogelijk, zorg te dragen, dat, bij eigendomsovergang, zijn regt in handen van Vrijmetselaren blijve*¹.

De schrijfster noemt in haar artikel de heer Van der Sande als eigenaar toen het schip strandde. Dat klopt maar deels. Het was goed gebruik het risico te spreiden door middel van een partenrederij.

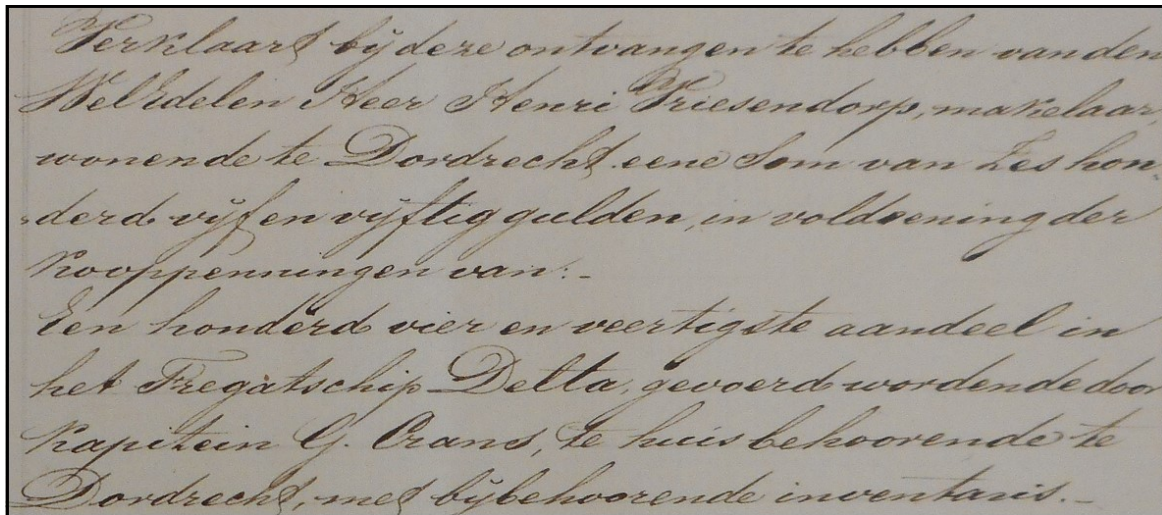


Meestal werden er 144 parten (aandelen) uitgegeven waarop ingeschreven kon worden. De aandelen van de *Delta* waren over meerdere leden van de Loge gespreid. Ieder schip was een op zichzelf staande onderneming, met andere woorden als een schip failliet ging had dat geen effect op de andere schepen van de reders. We kunnen dus niet spreken van rederij La Flamboyante. De initiatiefnemers van een rederij, ter zake kundige aandeelhouders, werden uitverkoren om de directie over de rederij van het schip te voeren. In de brochure waarin de aandelen voor het derde schip *Osiris* worden aangeboden, staan vijf namen als *directeuren van de rederij van de schepen Broedertrouw en Delta* vermeld: Kist, Van der Sande, Vriesendorp en J. en F. van Wageningen. Wisselend werd een van hen 'boekhouder' en hield de financiën in de gaten. Vandaar

¹ Artikel 19 van het Reederij-contract voor de bark *Grootmeester Nationaal*.

dat in verschillende bronnen naar een van deze namen wordt verwezen en, wanneer dat correct gebeurde, met de toevoeging c.s. (met de zijnen).

In de brochure wordt verder gemeld dat, ondanks de drukte op zijn werf, Schouten bereid was om zodra de *Delta* van stapel was gelopen, de kiel te leggen van de *Osiris*. Telkens als een deel van het schip gereed was, kregen de aandeelhouders van de directie een schrijven waarin hun verzocht werd een deel van hun aandeel te storten *zulks ten kantore van de eerstonderteekende* (procureur Kist). De eerste storting bedroeg *f* 150, gevolgd door bedragen van 100, 200, 200, 250 en nogmaals 250 gulden.² Zo kwam het totaalbedrag van één aandeel op *f* 1150. Daarmee is ook de bouwsom van de *Delta* bepaald: *f* 165.600. Toen in 1851 het logelid Hendrik Romijn overleed, kwam zijn 1/144 aandeel van de *Delta* te koop. Medelid Henri Vriesendorp nam het voor *f* 655 over.³



Verklaart bij deze ontvangen te hebben vanden
Medeliden Heer Henri Vriesendorp, matelaar,
wonende te Dordrecht, een Som van zes hon-
derd vijfen vijftig gulden, in voldoening der
Roepenningen van:
Een honderd vier en veertigste aandeel in
het Fregatschip *Delta*, gevoerd wordende door
Kapitein G. Crans, te huis behoorende te
Dordrecht, met bijbehoorende inventaris.

Op 22 oktober 1839 kondigde Schouten in de Dordrechtsche Courant aan om de stapelloop van de *Delta* bij gunstige gelegenheid, wanneer de waterstand het toeliet, te laten plaatsvinden. Begin december was de tuigage van de *Delta* gereed en lag het fregat in Dordrecht in lading. Er werd een advertentie geplaatst waarin voor de eerste trip naar Batavia een *bekwame scheepsdoctor* werd gevraagd. Op 12 december vertrok de *Delta*, uitgewuifd door familie, vrienden en belangstellende Dordtenaren die het schip een behouden reis toewensten.

Kapitein Jan Gerrit Kunst

De eerste jaren was Gerrit Crans kapitein op de *Delta*. In 1852 stapte hij over op de *Osiris*. Dit opende de weg voor Jan Gerrit Kunst om van de *Broedertrouw* afscheid te nemen en gezagvoerder op de *Delta* te worden. In 1842 was Kunst lid van La Flamboyante geworden en in 1849 kapitein op de *Broedertrouw*. Hij was lid van het zeemanscollege en voer onder vlag nr. 3 en later onder nr. 5. Kunst kwam uit een schippersfamilie. Zijn vader was stuurman geweest en werd later binnenschipper. Jan werd in Akersloot geboren, waar het schip bij de bevalling toevallig lag. Hij trouwde in 1836 in Dordrecht met Ettina Eddes (in akten ook als Est bekend), dochter van een zeekapitein. Het echtpaar bleef de rest van hun leven op de Groenmarkt zz wonen. Ze kregen zes kinderen van wie zoon Gerrit later in de voetsporen van zijn vader zou treden.

DORDRECHT, den 13 December.
Gisteren morgen, omstreeks 7 ure, is van voor deze stad
naar Hellevoetsluis vertrokken, het naar Batavia bestemde
fregatschip *Delta*, kap. G. Crans, gesleept wordende door
de aan de Nederl. stoomboot-maatschappij behoorende stoom-
boot de *Frederik*.

Dordrechtsche Courant 14 december 1839.

² Bescheiden fregatschip *Delta*; RAD 150 inv.nr. 68.

³ Ibidem.

De winstgevendheid van de vaart op Indië joede op en neer met het economisch tij. ⁴ In de gouden tijd van subsidies op de bouw (circa 10% van de bouwsom) en de garantie van de Nederlandsche Handel-Maatschappij (NHM) voor twee retourvrachten, was het een lucratieve tijd voor bouwers en reders, temeer daar de kosten van de hoge vrachtprijzen en verzekeringspremies ten laste kwamen van de NHM. Naar de Oost toe was er weinig vracht en had ook de NHM niet veel te verschepen.

In 1841 zag deze maatschappij zich genoodzaakt om een beurtlijst in te stellen waarop die schepen kwamen die vóór dat betreffende jaar op Nederlandse werven waren gebouwd. Schepen die na 1841 werden afgeleverd, vielen buiten de boot en kregen geen vracht van de NHM aangeboden. Na 1850, met de liberalisering van de vrachtmarkt, werd het systeem van vaste vrachtprijzen door de NHM meer en meer losgelaten en schommelden de vrachtprijzen met het aanbod. Zowel voor de heen- als de retourreis ging men over tot het voor eigen rekening – *op avontuur* – bevrachten van een schip. Met die veranderde omstandigheid kreeg kapitein Kunst te maken.

Via Londen en Melbourne naar Batavia

De eerste reis van kapitein Kunst met de *Delta* was een retourtje Dordrecht-Batavia. Op die monsterrol⁵ staan 30 bemanningsleden, waarvan 15 matrozen, 4 lichtmatrozen en 2 jongens. Die sloten een contract voor heen- en terugreis en verdienden respectievelijk 20, 18 en 9 gulden per maand.

Zijn tweede reis met de *Delta* bracht hem vanuit Amsterdam via Texel naar Londen, toen een geliefde plaats om vracht in te nemen en de hutten vol met passagiers te krijgen. Zodoende is er in Dordrecht geen monsterrol opgemaakt. Ook in Amsterdam is dat niet gebeurd, maar we mogen gevoeglijk aannemen dat het aantal bemanningsleden nauwelijks verschilde van de vorige reis. Met een NNO wind zeilde het fregat op 4 september vanuit Texel in één dag naar Londen.

De Industriële Revolutie had in Engeland haar hoogtepunt bereikt, wat gepaard ging met een enorme smogvorming in de steden. Zij die het konden betalen, ontvluchtten de stad of emigreerden, bijvoorbeeld naar Australië. Daar was in 1851 goud gevonden met een ware goldrush tot gevolg. Melbourne groeide in tien jaar tijd van 23.000 inwoners naar 140.000. Alleen al in 1852 arriveerden er 75.000 mensen, de meesten per schip. Vrucht en passagiers lagen dus voor het oprapen in Londen.

Op 9 november 1853 liet Kunst in Londen de trossen losgooien en begon hij vier dagen later met 35 Engelse passagiers⁶ vanuit Deal, even ten noorden van Dover, aan de overtocht. Na een voorspoedige reis voeren ze op 25 februari 1854 Port-Philip, de haven van Melbourne, binnen.

Blijkens een scheepsbericht in de *Javabode*⁷ van 27 mei lag de *Delta* nog steeds in Port-Philip voor anker te wachten op vracht voor Batavia, maar behalve goud was de export gering.

In de laatste kolom onder ‘Aanmerking’ staat een interessante opmerking: *Van alle deze bodems, behalve van de “Bellatrix” hebben eenige der matrozen hunne schepen in stilte verlaten.* Dit was niet meer of minder dan desertie waarop strenge straffen stonden. Toch waagden matrozen van bijna alle schepen deze stap en ze hoefden eigenlijk niet bang te zijn voor represailles van de overheid. Die was allang blij met sterke kerels voor het delven van goud en het bouwen van huizen. Reden genoeg om in stilte van boord te gaan. Desertie vormde een groot probleem voor iedere kapitein.

Scheepsnaam.	Gezagvoerder.	Bestemming.	Aanmerking.
Adrianus Wilhelmus	Bok	Batavia.	Van alle deze bodems, behalve van de „Bellatrix” hebben eenige der matrozen hunne schepen in stilte verlaten.
Philips van Marnix.	v. Duyu	»	
Cornelia	Deinum	»	
Delta	Kunst	»	
Wilhelmina Catharina	de Groot Stiffes	»	
Elizabeth Antoinette	Besier	»	
Johanna Cornelia	Achenbach	»	
Gouv. Gen. Rochussen	Ryken	»	
Bellatrix	Sandberg	Bat. v. Sydney.	
Cornelia	Visser	Batavia.	
Maria Sophia	van Gyzel	Sydney.	
Vier Gezusters	Verschuur	Batavia.	
Elizabeth	Bok	»	
Oud Alblas	Kruymel	»	
Hellevoetsluis	Vos	»	
Stad Amsterdam	Stokvliet	»	
Euterpe	Kuipers	»	
Antoinetta Maria	Dueter	»	

⁴ Veel onderwerpen in dit artikel komen uitgebreid aan de orde in ‘Zeiland op de Golven van het Economisch Tij’, Jean M.A. van Wageningen (2017), www.dordtsebestseller.nl.

⁵ Monsterrollen; RAD 12, inv.nr. 9, nr. 546.

⁶ Aangekomen passagiers te Melbourne; <https://guides.slv.vic.gov.au/migration/unassisted>.

⁷ Scheepsberichten; www.delpher.nl.

Want hoe moest die aan nieuwe matrozen komen, terwijl mannen in Australië een veelvoud van hun gage konden verdienen.

Hoe het ook zij, op 16 mei 1854 werd de *Delta* door de douane in Melbourne uitgeklaard en de 21^e verliet zij Melbourne om op weg te gaan naar Batavia met aan boord 29 koppen. Hoeveel passagiers deel uitmaakten van de opvarenden is onbekend. Evenmin is bekend hoeveel kundige matrozen Kunst had aangenomen ter vervanging van de gedeserteerde. Over zijn lading is hij duidelijk: ballast. Dat kan van alles zijn geweest maar waarschijnlijk zand. Zonder minstens de helft van de totale laadcapaciteit aan ballast zou het schip bij het geringste zuchtje wind omslaan.

Na circa 2000 kilometer te hebben afgelegd, kwam Kunst voor de keus te staan of hij bij het Great Barrier Reef de 'inner' of de 'outer route' zou bevaren. Wat was de reden dat hij voor de outer route koos, terwijl allang bekend was dat de inner route veel veiliger was? Die was volledig onderzocht en uitstekend in kaart gebracht en voor de navigatie waren alle zeelinstructies gepubliceerd. Mochten zich calamiteiten voordoen, dan kon men overal ankeren.

Toch nam Kunst de outer route. Eenmaal voorbij de riffen kwam men in open zee en dat gaf een enorme tijdswinst. Vooral vrachtschepen kozen daarom voor deze gevaarlijker route onder het motto: Time is money. Zeker wanneer men bedenkt dat de *Delta* in ballast voer en zo snel mogelijk in Batavia wilde ankeren. Volgens de Dordrechtsche Courant van 27 april 1854 had de NHM de *Delta* bevracht met een retourlading voor Amsterdam, ongetwijfeld met de bekende Indische producten als: koffie, suiker, rotting, etc. Daarmee kon het batig saldo van deze reis voor de reders aardig worden opgekrikt.

DORDRECHT, den 26 April.
Door de Nederlandsche Handel-Maatschappij zijn de navolgende alhier te huis behorende schepen bevracht, als: op
Dordrecht: Bato, kap. Broeksmit, en *Delta*, kap. Kunst.

In het contract van de NHM stond de datum waarop het schip in de baai van Batavia geankerd diende te liggen. Kunst zal tot het laatst toe in Melbourne hebben gewacht op vracht en passagiers. Geen wonder dat hij nu haast had en een risico voor lief nam. Bovendien was het weer hem gunstig gezind en op 30 mei naderde hij Kenn Reef. Het weer was buiig, er dreven donkere wolken over en de wind noemde hij een *stijve koelte* (5-6 Beaufort); niet iets om je als ervaren zeeman druk over te maken. Desondanks ging het faliekant mis en liep de *Delta* op het rif.

In een brief aan de directie van de rederij legde kapitein Kunst achteraf uit hoe de ramp zich naar zijn idee had voltrokken. Dit verslag stelde de directie welwillend ter beschikking aan de Nederlandse kranten, zoals de Nieuwe Rotterdamsche Courant van 1 september 1854. Kunst weet de schipbreuk aan onjuiste gegevens op zijn kaart waarop de lengte van het rif *9 Engelsche mijlen is*, terwijl dit volgens zijn schatting *eene uitgestrektheid hebbende van minstens 16 Engelsche mijlen*. Dan volgt er nog een reden, namelijk dat een sterke noordelijke stroming het schip op het rif had gedreven, *alhoewel wij daarvan niets hebben bespeurd!* Dat geeft te denken. Een ervaren crew zou wellicht ook eerder *eene zware branding regt vooruit en aan weerszijden* ontdekt hebben. Aan de staat van het schip kon de stranding niet worden toegeschreven want het had net een grote reparatie, onder andere van de huid, achter de rug en was goedgekeurd door een inspecteur van Veritas.⁸ Geluk bij een ongeluk was dat alle schipbreukelingen een nabijgelegen strandje konden bereiken en nog diezelfde dag waren opgemerkt door de passerende Engelse bark *Coldee* van kapitein Chambers.

Nu was de *Delta* niet het enige schip dat Kenn Reef in dat jaar niet kon ontwijken. Op 21 april waren de *Hester* en de *Doelwijk* op weg naar Batavia op het rif geklapt en vergaan. De opvarenden van beide schepen zeilden in een van wrakhout gemaakte boot weg. Die van de *Hester* kwamen heelhuids in Gladstone aan, van de opvarenden van de *Doelwijk* is niets meer vernomen.⁹

Flessenpost

Op het strandje waar ze veilig waren voor de golven, vond een opvarende van de *Delta* een fles met daarin een in het Engels gestelde mededeling van de 28 opvarenden, waaronder vrouwen en kinderen, van de bark *Jenny Lind* – genoemd naar de sopraan met de bijnaam 'Zweedse Nachtegaal'. Deze bark

⁸ Bureau Veritas, registre de renseignements sur navires no. 26, 1854, p. XXXIII en 380.

⁹ Known shipwrecks on the reef; https://en.wikipedia.org/wiki/Kenn_Reef.

had in 1850 schipbreuk geleden op Kenn Reef en de opvarenden hadden maar liefst 37 dagen op het bloedhete eilandje doorstaan. Dit vooral dankzij een passagier die een ‘machine’ had geconstrueerd om zeewater zoet te maken. Het apparaat produceerde 25 gallons (95 liter) water per dag. Ondertussen timmerden ze van het scheepswrak een nieuwe boot in elkaar. Op 28 oktober vertrok het hele gezelschap en kwam een week later in Brisbane aan. Slechts twee mensen moesten voor behandeling naar het ziekenhuis. We kennen deze geschiedenis omdat een van de opvarenden een dagboek heeft bijgehouden.¹⁰ Even zo goed had onderstaande tekst het laatste levensteken van de groep kunnen zijn.

Monday, October 28th 1850.

The barque *Jenney Lind* of Plymouth, *Joseph Taylor* commander, sailed from Melbourn Tuesday, September 3d 1850 for Singapore was wrecked on this Reef. Saturday 21 September 1850, the crew and passengers together amounting to 28 souls, lived on this bank for 5 weeks, during which time the carpenter and hands were employed building a boat, large enough to carry all hands; this day we all left this spot, hoping by Gods help to arrive safely either at or in the neighbourhood of Morton Bay.

Java Bode 8 juli 1854.

Eermetaal

Het verhaal van de *Delta* kent nog een vervolg. Iedere redding van schipbreukelingen door een passerend schip kent meer of mindere gevaren. Om redders te eren was in 1824 de Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen opgericht die vanaf 1838 daartoe een legpenning uitreikte. Deze penning toont aan de voorzijde een strandscène: op de voorgrond staat een man met een drenkeling in zijn armen, achter de man ziet men een zinkend zeilschip en een man die daar in een sloep naartoe roeit. Rechts achter de hoofdpersoon zijn twee andere mannen bezig met het verzorgen van een drenkeling. Deze zilveren penning kreeg kapitein Chambers uitgereikt omdat hij de schipbreukelingen van de *Delta* van het rif had gehaald, verzorgd en afgezet in Batavia. In tegenstelling tot de Dordrechtsche Courant maakten andere kranten, zoals het hoort, hier melding van:



— Directeuren der hier ter stede gevestigde Zuid-hollandsche Maatschappij tot redding van schipbreukelingen hebben in hunne jongste vergadering besloten te doen uitreiken:
Aan kapitein *Chambers*, voerende het Engelsch barkschip *Coldee*, te huis behoorende te Greenock, de groote zilveren medaille, voor het op den 30 mei ll. redden der equipage van het op de Kennrif op de reis van Melbourne naar Batavia gestrande en totaal verbrijzelde Nederl. fregatschip *Delta*, gevoerd door kapitein *J. G. Kunst*, en hen veilig te Batavia aan wal te zetten. Bij welk eermetaal is gevoegd een loffelijk getuigschrift, bevattende de bijzonderheden dezer edele en stoutmoedige reddingen.

Rotterdamsche Courant 17 oktober 1854.

Jan Gerrit Kunst zou niet meer op een van de schepen van de Loge La Flamboyante varen. Hij voer de rest van zijn carrière op de *Ary Scheffer* van de Dordtse rederij Mauritz & co. en overleed op 65-jarige leeftijd op 26 oktober 1872 in Dordrecht. Zijn akte van overlijden vermeldt als beroep: commissaris van de zakkendragers.

In: *Dordrecht Monumenteel*, 2018 nr. 69

¹⁰ Ship, Shipwrecks & Dairies; www.angelfire.com/my/cornishroots/page5.html.