

Hoe een Dordtse *Jonkheer* aan zijn einde kwam

Dit is de laatste van drie schipbreuken die de rederij Van Wageningen zijn overkomen. Van hun trotse Dordtse bark Jonkheer Mr. van de Wall van Puttershoek bleef alleen wrakhout over terwijl een aantal opvarenden dood aanspoelde en de vracht grotendeels teloorging. De ramp was voor die tijd van epische proporties en had grote gevolgen. De artikelen zijn een voorpublicatie van het nog te verschijnen boek over het wel en wee van de Dordtse zeilvaart in het midden van de 19^{de} eeuw.

Het is maart 1897 als Sherlock Holmes, na een van zijn zenuwinzinkingen, met zijn kompaan John Watson aan het uitrusten is in een klein huisje in de buurt van Poldhu Bay, op de punt van het schiereiland Cornwall. Vanuit het raam kijken ze uit over de hele sinistere halve cirkel van Mounts Bay, die aloude, dodelijke val voor boten, met zijn rand van zwarte rotsen en door de golven gebeukte riffen waar talloze zeevarenden de dood hadden

gevonden.¹ Wie anders dan Sir Arthur Conan Doyle kan de onheilspellende sfeer van dit gebied beter weergeven. Dertig jaar eerder, op 25 maart 1867, speelde zich hier een dramatische scheepsramp af waarvan een Dordtse bark het treurige middelpunt vormde.

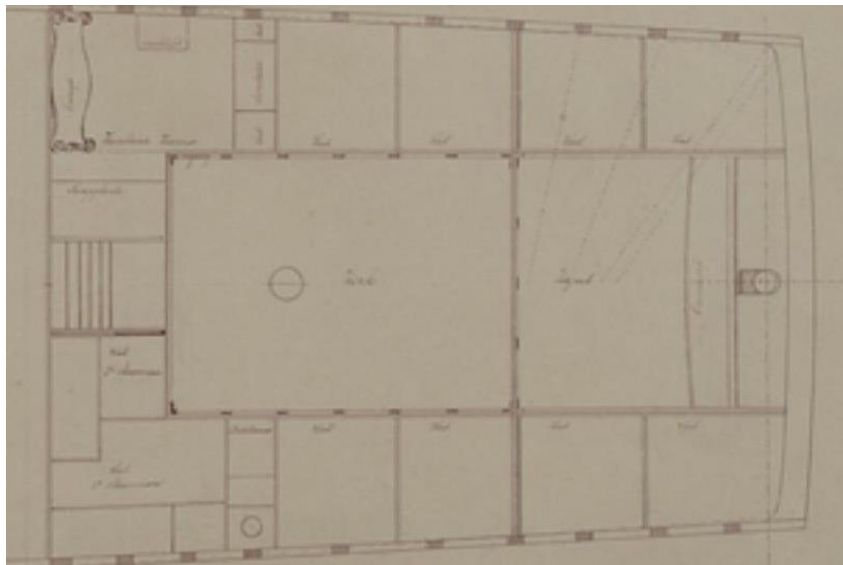
Hier stond de schrijver dezès op 25 maart van dit jaar op de steile kliffen bij het dorpje Mullion aan de zuidkust van Cornwall met de rotsen van Men-y-Grib onder zich en Mount's Bay als een waaier zover het oog reikt. In de verte St. Michael's Mount, naamgever van deze baai.



De klippen Men-y-Grib op de voorgrond.

Ter herinnering aan de ramp van 149 jaar geleden werd een eenvoudig herdenkingsbord geplaatst.

De bark *Jonkheer Mr. van de Wall van Puttershoek* – de naam is een eerbetoon aan de in 1853 overleden Dordtenaar mr. Pieter Hendrik van de Wall van Puttershoek, lid van de Provinciale Staten van Zuid-Holland namens de ridderschap – werd op 16 augustus 1856 van de Dordtse werf van Cornelis Gips & Zonen met het beste gevolg te water gelaten. Het schip mat 320 lasten en was ongeveer 41 meter lang en 9 meter breed. Ze zou gevoerd wordende door kapt. K.F. Lammerts, gebouwd voor rekening eener rederij onder directie van den Heer J. van Wageningen Dzn. alhier². Nadat alle tuigage en zeilen waren aangebracht, vertrok de *Jonkheer* in oktober van dat jaar voor haar eerste reis met bestemming Australië. Nog zes reizen naar de Oost zouden volgen.



Huttenplan (detail), Maritiem Museum Rotterdam, inv.nr.: T1267.

¹ Conan Doyle, Sir Arthur (2010), *Het avontuur van de duivelsklauw*. Amsterdam: Patheon.

² Algemeen Handelsblad 18 augustus 1856.

De laatste reis

Op 25 juli 1865 kiest de *Jonkheer* vanuit Brouwershaven het ruime sop met als bestemming Buenos Aires en retour *op eene Europeesche haven*.³ Na Buenos Aires ging ze ‘op avontuur’ en zeilde in krap twee maanden naar Java, waar ze vlak voor de jaarwisseling de haven van Batavia binnenliep. Niet veel later verliet ze Indië en voer met een *geheime vracht*⁴ –bemanning, passagiers en lading van de verongelukte bark *Peiho*⁵ – op en neer naar Australië.

Bij het vertrek uit Dordrecht hadden volgens de monsterrol, naast de zeer ervaren kapitein Klaas Folkerts Lammerts, aangemonsterd: drie stuurman, een kok, een hofmeester, een timmerman, een bootsman die tevens zeilmaker was, zeven matrozen, drie lichtmatrozen en twee ‘jongens’ (leerlingen). In totaal twintig man met een gemiddelde leeftijd van 26 jaar. Acht kwamen er uit Dordrecht, acht uit de rest van Nederland en vier uit het buitenland; een gebruikelijke samenstelling van een bemanning in die tijd op een reis naar de Oost. De eerste stuurman Rimke Posthumus uit Brielle zou de reis niet overleven. Op de rede van Batavia – berucht om epidemische ziekten – werd hij getroffen door cholera en overleed op 13 september 1866 op 26-jarige leeftijd. Zijn ouders plaatsten een overlijdensadvertentie in de krant, waarin zij kapitein Lammerts bedankten. Niet alleen was hij een goede kapitein maar ook had hij *zich steeds als een Vader en Opkweeker van den Overledene betoond*.⁶ Geen wonder wanneer men bedenkt dat Lammerts Rimke al op 16-jarige leeftijd als jongen had meegenomen op de eerste reis van de *Jonkheer* en de daarop volgende als lichtmatroos. Zo klom Rimke bij hem op tot eerste stuurman. Met zijn overlijden verloor kapitein Lammerts een vertrouweling en rechterhand.

De *Jonkheer* werd in Samarang en in Batavia beladen voor de retourreis naar Nederland met thuishaven Dordrecht als eindbestemming. Bij haar vertrek op 24 november 1866 is er naast vracht ook een aantal passagiers aan boord die passage naar het moederland hadden geboekt. Hun namen werden niet, zoals meestal, in de plaatselijke kranten onder de kop *vertrekkende passagiers* genoemd. We weten dat Sophia Woollett aan boord was. Zij was in Rotterdam geboren uit Engelse ouders en daar in 1841 gehuwd met de horlogemaker Gerard August Weijdens. Drie jaar later had die *zich van hunne gemeenschappelijke woonplaats Rotterdam verwijderd en destijds spoorloos is verdwenen*⁷. Sophia, inmiddels gouvernante in Tegal (Java), had in 1858 toestemming gekregen om desgewenst een nieuw huwelijk aan te gaan, nadat zij deurwaarder Swellengrebel in Rotterdam had verzocht om ontbinding van het huwelijk. Rond 11 november 1866 had zij haar intrek genomen in het Java hotel te Batavia en wachtte daar tot de *Jonkheer* zou vertrekken. Ook de heer Van Diggelen, die evenals Sophia uit Bandung was gekomen en in hetzelfde hotel verbleef, had deze reis geboekt.



**Aangekomen Vreemdelingen te Batavia,
VAN 10 TOT 13 NOVEMBER 1866.
JAVAHOTEL. van Diggelen, Mevrouw S. Woollett, van
Bandong.— J. L. ter Bruggen, van Samarang.— Scharff, van**

Java-Bode 14 november 1866.

³ Monsterrollen; RAD 12, inv.nr. 11, nr. 2151.

⁴ Nieuwe Rotterdamsche Courant 28 maart 1866.

⁵ Daily Southern Cross [Auckland, Nieuw-Zeeland] 1 mei 1866.

⁶ Nieuwe Rotterdamsche Courant 21 november 1866.

⁷ Nieuwe Rotterdamsche Courant 15 september 1857.

Het is niet bekend welke bemanningsleden die in Dordrecht hadden aangemonsterd, bij het vertrek uit Batavia nog aan boord waren. Na 16 maanden kon de samenstelling veranderd zijn. Naast Rimke's opvolger Jacob Zuiderduijn, monsterde in ieder geval ook de Griekse matroos Georgio Buffani in Batavia aan. Twee bemanningsleden voeren al jaren met kapitein Lammerts: scheepstimmerman L.J. Kaper en hofmeester Johannes Mosselman, beiden uit Dordt. Gezien hun trouw aan kapitein Lammerts mogen we aannemen dat zij nog aan boord waren.

De schipbreuk

Bijna twee maanden na het vertrek uit Batavia deed de *Jonkheer* St. Helena aan om de zieke derde stuurman Pieter van Hemert af te zetten. Pieter was 19 jaar toen hij in 1865 aanmonsterde op de *Jonkheer*. Hij was net wees geworden en op zijn verzoek door de rechtbank meerderjarig verklaard. De reis werd nog diezelfde dag voortgezet en de *Jonkheer* zeilde verder richting het Kanaal om met de daar heersende westenwind in de zeilen langs de zuidkust van Engeland naar de Straat van Dover te kruisen. Ze volgde de gebruikelijke route richting Falmouth, een haven waar dikwijls instructies voor de kapitein klaarlagen waar hij zijn lading moest lossen. Maar dan staat op 29 maart 1867 in de Nieuwe Rotterdamse Courant het schokkende bericht dat *volgens een telegram uit Londen (..) een schip te Dordrecht te huis behorende* bij Penzance was verbrijzeld. In eerste instantie dacht men aan de *Kosmopoliet I*, maar later bleek het de *Jonkheer* te betreffen. Alle kranten in Nederland berichtten in die dagen over deze tragedie, en zelfs The Sydney Morning Herald en The Argus in Melbourne besteedden er uitgebreid aandacht aan. Buitenlandse nieuwsbladen waren afhankelijk van wat de Engelse kranten schreven. Wat zich in de nacht van maandag 25 op dinsdag 26 maart had afgespeeld, beschreven de kranten aan de hand van het verslag van de enige overlevende, de Griekse matroos Georgio Buffani. In eerste instantie werd niemand veel wijs uit zijn mengelmoes van Italiaans en Grieks. Even leek het er zelfs op dat men met een Amelander matroos van doen had, maar dat bericht werd al snel gerectificeerd.

We volgen de gebeurtenissen van de avond van de 25^{ste} maart aan de hand van het relaas van predikant Edmund George Harvey die ten tijde van de ramp met de *Jonkheer* predikant in Mullion was. In 1875 verscheen zijn boek *Mullyon: Its history, scenery and antiquities*, met een uitgebreid verslag van de scheepsramp waar hij intensief bij betrokken was geweest.

Harvey was predikant van de Anglicaanse Kerk. In tegenstelling tot dit meer formele geloof hingen veel inwoners van Cornwall en Devon in die tijd het methodisme aan, een praktische en vrome vorm van geloof (piëtisme). Het methodisme was sterk gericht op rechtvaardigheid, van oudsher niet de sterkste kant van de bevolking (mijnwerkers, vissers en kleine boeren) die alles moest aangrijpen om te overleven. Als er al iemand bad, *he would pray for a good wreck*. Men deinsde er namelijk niet voor terug om schepen door valse signalen op de kust te laten lopen. Zodra een schip de kust raakte, werd ze beschouwd als een eerlijke buit en duizenden kwamen aangesneld om iets van hun gading te bemachtigen. Deze gewoonte was drastisch veranderd met de komst van het methodisme rond 1800. De aandacht ging nu uit naar het redden van schipbreukelingen, terwijl de gevonden goederen aan de kustwacht werden afgestaan tegen een ruimhartig vindingsloon van 30%.

In de nacht van de ramp zat de eerwaarde predikant Harvey, terwijl zijn huisgenoten al naar bed waren, rond 11 uur 's avonds te lezen toen hij buiten stemmen meende te horen. Hij opende een raam waarop de storm bezit nam van de kamer. Hij spitste zijn oren maar hoorde alleen het geluid van de beukende golven en de stormachtige wind. Voor zover hij kon zien, waren er geen noodsignalen en hij concludeerde dat hij zich had vergist, sloot het raam en ging naar bed. Rond 3 uur in de nacht kwam een man van de kustwacht het dorp binnen gesneld met de mededeling dat een grote bark gevaarlijk dicht de kliffen naderde. Met een schietapparaat om een touw van de kust naar het schip over te brengen, en zo de bemanning te kunnen redden, ging men op pad. Helaas liepen ze in noordelijke

Bultenl. HAVENS.
St. Helena *Aangek.*
19 jan. Jhr. Mr. v. d. Wall
v. Puttershoek, Lammerts,
Batavia
(vertr. n. Dordrecht)

Rotterdamsche Courant 22 februari 1867.

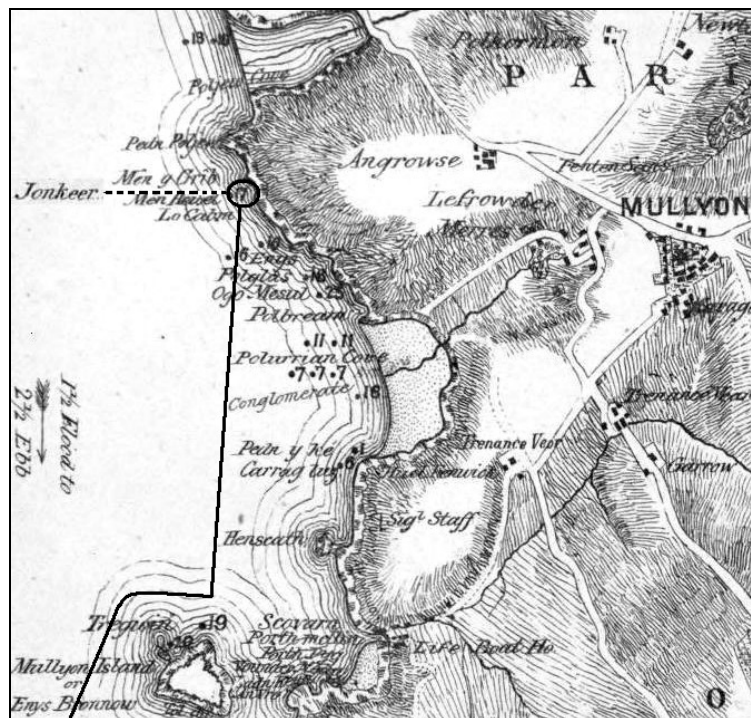




richting. Ondertussen waren andere dorpelingen naar de zuidelijker gelegen kliffen gegaan en zagen daar de restanten van een schip, en een tegen de klif opklimmende overlevende.

Het bleek de Griekse matroos te zijn die enigszins versuft maar, behoudens wat blauwe plekken op zijn rechterarm, er genadig vanaf was gekomen. Al spoedig ontdekte men de lijken van twee vrijwel naakte vrouwen en een zeeman. De lijken werden beneden in de toren van de kerk van Mullion gelegd.

Rond 9 uur 's ochtends sprak Harvey met de Griek en begreep dat die in Batavia had aangemonsterd. Hij wist echter noch de naam van zijn schip, noch die van de kapitein. Verder vertelde hij dat er 25 man aan boord waren en dat dit zijn derde schipbreuk was, waar hij telkens de enige overlevende was. Samen met twee andere matrozen was hij op de boegspriet geklommen en op de rotsen gesprongen. De beide anderen werden door de golven gegrepen en in zee getrokken.



De laatste manoeuvres van de Jonkheer.

Op woensdag 27 maart arriveerde de ‘coroner’⁸ Roseorla om Buffani in The Old Inn van Mullion een officieel verhoor af te nemen terwijl Giacomo Carlo Balestreri de vertaling voor zijn rekening nam.

Buffani herhaalde dat hij noch de naam van het schip noch die van zijn kapitein kende en op een lijst van Oost-Indiëvaarders wees hij de *Kosmopoliet I* aan. Het verongelukte schip had volgens hem de zaterdag voorafgaande aan de ramp Falmouth binnen kunnen lopen maar deed dat niet. In plaats daarvan was de bark maandagmorgen om zes uur door wind en stroming teruggezet ter hoogte van Lizard Point.

Maandagmiddag was de *Jonkheer* gesignaleerd door loodsen uit Mousehole, terwijl ze trachtte onder lager wal uit te komen. Ze had geen hulpsignaal gegeven. Om 16.00 uur probeerde de bemanning meerdere keren om bij Mullion Island overstag te gaan maar dat mislukte en het schip dreef naar de klippen van Men-y-Grib. Buffani vertelde dat op dat moment iedereen aan dek kwam, *ook de dames passagiers die de hevigste kreten slaakten en de kapitein huilde bitter*. Binnen twintig minuten was het gedaan met de *Jonkheer* en resteerde van de prachtige bark slechts wrakhout.

Na het verhoor van Georgio Buffani concludeerde de jury dat de gevonden lichamen, ten gevolge van het verongelukken van hun schip, de *Kosmopoliet I*, waren verdronken. Dat was en bleef de officiële versie. Ook nadat korte tijd later de Nederlandse consul uit Falmouth arriveerde in gezelschap van twee Nederlandse kapiteins. Toen die hoorden dat het de *Kosmopoliet I* zou betreffen, spraken ze direct hun ongeloof uit. Dat schip werd minstens 14 dagen later verwacht. Toeval of niet, maar op dat moment kwam de Harvey binnen met een stuk hemd waarin de tekens ‘6 K.L.’ stonden: Klaas Lammerts. Een paar dagen later werd het definitieve bewijs geleverd dat het verongelukte schip de *Jonkheer* was: het vrijmetselaarsdiploma van Lammerts was op de kust aangespoeld. Vrijwel alle kapiteins in Dordrecht waren lid van de loge La Flamboyante en met dit ‘diploma’ hadden zij toegang tot loges van hun broeders in het buitenland.



The Old Inn.

De slachtoffers

Omdat er bij vertrek uit Batavia in de krant geen passagierslijst was gepubliceerd, kan moeilijk duidelijkheid worden verkregen over hun identiteit. De Griekse matroos sprak over drie vrouwelijke en twee mannelijke passagiers, en een aan boord geboren kind. Opmerkelijk was hoeveel details deze Buffani wist te vertellen over de passagiers, terwijl zijn verblijf toch ‘voor de mast’ was geweest en hij de naam van zijn kapitein niet eens wist. Maar zijn informatie was warrig en tegenstrijdig, mogelijk ten gevolge van de taalbarrière en de shock van de schipbreuk. Voor een belangrijk deel was de verslaggeving in de kranten juist op zijn verhalen gebaseerd, waarbij bovendien namen werden verwisseld of onjuist gespeld.

De Rotterdamsche Courant geeft op 1 april 1857, vijf dagen na de schipbreuk, een samenvatting van de Engelse krantenberichten tot op dat moment. Na de stranding van het schip waren drie vrouwen, een meisje en een man aangespoeld. De Griekse matroos herkende hen. Het meisje was aan boord geboren; *ik vermeen dat het des kapiteins kind was*. De moeder was een *Fransche vrouw*. Ook was er een Nederlandse vrouw aan boord geweest. Zij droeg een gouden halsketting met medaillon. En dan was er nog een forsgebouwde Engelse dame die samen met haar echtgenoot reisde. De man die was aangespoeld, was volgens Buffani de Nederlandse kok.

Ook de lokale politieagent Richard Barber sprak met de pers. Hij had drie vrouwenlichamen gevonden en trachtte die samen met Buffani te identificeren. Hij ontdekte het lichaam van de ‘Nederlandse’ dame *met de ringen, die een paar onderbroeken en witte kousen droeg*. In het medaillon dat zij om haar hals droeg, stak een *photographisch portret* van een heer. Ook vond Barber het lijk van de ‘Engelse’ dame die *geheel naakt was, hebbende twee kousen aan een voet; zij moet hare bevalling nabij zijn geweest*. Een dag later vond hij het lichaam van de ‘Franse’ dame. Zij droeg vier gouden

⁸ Een beambte in Engeland die met twaalf assistenten (jury) gevonden lijken onderzoekt om te bepalen welke dood zij gestorven zijn en, in geval van verwonding, de dader op te sporen.

ringen. Op een ervan staan van binnen de woorden *Sophie Willemijn en op de keerzijde J. Brugnot* gegraveerd.

Twee weken later berichtte De Rotterdamsche Courant over een aangespoelde man: *Aan den vierden vinger van de linkerhand (...) bevond zich een gouden ring. Hij was zeer licht en konde niet toebehoord hebben aan iemand die gewoon was zwaar te werken; waarschijnlijk was het lijk van een der passagiers.*

Twee vissers, Jackson en Jones, die de opdracht hadden om de lading te bergen, haalden op een dag een klein vierkant tinnen kistje naar boven. Voordat het werd opengemaakt, riep men predikant Harvey er als getuige bij. Het bleek waardevolle zaken te bevatten die geschat werden op £ 1200 tot £ 1300. De predikant maakte de inventaris op: *119 two and half guldens, 86 guldens, 27 ten gulden notes, 4 twenty-five gulden notes, 3 Victoria sovereigns, 5 small pieces silver coin, 2 gold bracelets, 2 brooches, 3 pairs gold earrings, string of beads. 1 two hundred gulden note, Java bank, 1 forty gulden note, Amsterdam bank 1 seven thousand gulden bill of exchange, in the name Herr A. van Diggelen, Rotterdam bank, 1 seven thousand gulden bill of exchange, in the name S. Woollett, Rotterdam bank.* Bovendien bevatte het kistje het testament van Sophia Woollett, waarin zij al haar bezittingen vermaakte aan haar zuster C. S. [Charlotte Schröder-Woollett], een Nieuw Testament in het Engels, en een zakboekje. Ze had haar zus, die in Manchester woonde, nog vanuit St. Helena geschreven dat ze met de *Jonkheer* reisde. Haar eigendommen werden aan de Nederlandse consul overhandigd.

In het verslag van Harvey lezen we verder dat de aangespoelde vrouw, naakt met twee sokken aan haar linkervoet, werd geïdentificeerd als Sophia Woollett (50). Zij was in gezelschap van Adrianus van Diggelen (47). Van Diggelen was een alleenreizende, gehuwde ambtenaar die als opzichter eerste klasse eervol was ontslagen bij *den waterstaat en 's lands burgerlijke openbare werken*⁹.

Een week na de ramp werd bij de predikant een brief bezorgd van de weduwe Charlotte Schröder-Woollett. En na de publicatie in de Nederlandse kranten van de uit het wrak aangespoelde voorwerpen, meldde zich tevens de echtgenoot van Sophia, die na drie jaar huwelijk met de noorderzon was vertrokken. Hij bleek nooit officieel van haar gescheiden te zijn en ook hij eiste de erfenis op. Samen moesten zij het vindersloon betalen *and, after the law expenses has been paid by Mrs. S and Mrs W. 's husband (...) there was not much left for either to enjoy.*

De andere vrouw, slechts gekleed in een onderbroek en witte sokken, werd onder de naam Willemijn Sophie Brugurt (sic) begraven.¹⁰ Feit is dat er volgens de Java-Bode van 14 juli 1866 een heer Willemijn met zijn echtgenote aan boord van de *Jonkheer* vanuit Australië in Batavia was aangekomen en, net als kapitein Lammerts, intrek had genomen in het Java Hotel. Willemijn en Brugnot zijn achternamen die in Frankrijk in de burgerlijke stand voorkomen. Harvey schrijft dat deze 'Franse' dame op zee een kind had gekregen. Zij, het kind en Sophia Woollett zijn de enigen die in het begraafregister van Mullion bij naam worden genoemd.

In totaal spoelden er zestien lijken aan. De meesten waren onherkenbaar; ze waren volkomen stukgeslagen op de rotsen en alle kleren waren door de krachtige grondzeeën van hun lichaam gerukt. Vijftien van hen werden tussen 28 maart en 13 april op het kerkhof van Mullion begraven. Een man spoelde iets noordelijker aan en werd op het kerkhof van Gunwalloe ter aarde besteld. Zij werden slechts aangeduid met *male person found drowned*.

De weduwe van kapitein Lammerts loofde £ 5 uit voor het vinden en repatriëren van het lichaam van haar man, maar dit kon niet worden geïdentificeerd. Zij en de vrouw van Van Diggelen plaatsten een overlijdensadvertentie in de krant. Alleen van Sophia Woollett werd in Rotterdam een overlijdensakte opgemaakt.

De lading

Mocht niet helemaal duidelijk zijn wie er aan boord waren, de lading die in opdracht van de Nederlandsche Handel-Maatschappij was ingenomen, was wel bekend. Suiker, koffie en kruiden dreven op zee en spoelden de dagen na de ramp overal aan. Tonnen koffie werden verzameld en naar Penzance gebracht, waar men concludeerde dat die door het zoutwater nogal was aangetast. De koffie werd ver onder de prijs verkocht. De twee eerdergenoemde vissers hadden opdracht gekregen om de lading tin boven water te halen die zes vadem diep lag. Een groot deel van het tin werd geborgen. Voor iedere ton tin ontvingen ze £ 15. Nog lange tijd na de ramp spoelden riet, bamboe en wrakhout

⁹ De Locomotief 22 oktober 1866.

¹⁰ www.cornwall-opc-database.org/.

aan. De zakken waar de koffie in had gezeten, deden dienst als vloermatjes in de huizen van Mullion en de verpakking van de suiker als afrastering van de tuintjes. De totale waarde van schip en vracht werd op £ 40.000 tot 50.000 geschat, omgerekend naar het huidige prijspeil ten minste € 5 miljoen.

Zoeken naar de oorzaak

Wanneer er een bries uit het noorden waait, ziet die baai er rustig en vriendelijk uit, waardoor een door storm geteisterde boot de neiging heeft er binnen te varen om rust en bescherming te vinden. Maar dan draait de wind plotseling. Uit het zuidwesten steekt een woeste storm op, het anker krabt, de lager wal komt naderbij, en dan begint het laatste gevecht in de schuimende golven. De verstandige zeeman blijft ver van die kwade plaats vandaan, aldus nogmaals Conan Doyle.

Rond 15 maart 1867 hadden maar liefst 400 tot 500 schepen beschutting gezocht in Mount's Bay. Het weer in die maartmaand was buitengewoon slecht, zo slecht zelfs dat dit tot 2014 niet werd geëvenaard. Op de wind viel geen staat te maken: de ene dag uit westelijke, de volgende dag uit oostelijke richting. Depressies volgden elkaar in razend tempo op. Bij snel langstrekkende depressies kon de wind in een uur 180 graden draaien. Tussendoor was er dan ineens een stralende dag, zoals de zondag voorafgaande aan de ramp. De exacte toedracht van de ramp is nooit opgehelderd. Wel is zeker dat de *Jonkheer* het klassieke probleem had om op het verkeerde moment op de verkeerde plaats te zijn.

De dag na de ramp werd er al druk gespeculeerd over de oorzaak. Het schip had in de ogen van de lokale bevolking buitengewoon ongebruikelijk gedrag vertoond. Waarom gaf de kapitein geen bevel voor een noodsignaal? Men vroeg zich af of er misschien muiterij aan boord was geweest of dat er anderszins chaos heerste. Dan was er nog de discrepantie in berekeningen hoe laat de scheepsramp zich had voltrokken. Toen de kustwacht om 3 uur 's nachts meldde dat zij een groot schip in gevaar had gezien, was het eb, terwijl de dorpelingen wrakstukken en vracht vonden op de vloedlijn wat duidde op een stranding om 11 uur 's avonds, juist toen de predikant stemmen meende te horen.



St. Michael's Mount (afb.: James Webb, 1895). Webb schilderde ook de haven van Dordrecht bij zonsondergang.

Eén mogelijke oorzaak die toen niet werd genoemd, maar die wel het merkwaardige gedrag van het schip zou kunnen verklaren, is onderbezetting van de bemanning. We weten dat er twee matrozen waren overleden voor de kust van Afrika en dat daarna de derde stuurman ziek op St. Helena achterbleef.¹¹ Het zal niet mogelijk zijn geweest om de bemanning in St. Helena aan te vullen en ook de Griekse matroos vertelde daar niets over. Toen de *Jonkheer* Dordrecht verliet waren er twintig bemanningsleden aan boord. We mogen aannemen dat bij vertrek uit Batavia eenzelfde aantal en samenstelling aan boord was, temeer omdat het schip was bevracht door de Nederlandsche Handel-Maatschappij die strenge eisen aan schip en bemanning stelde, want zij nam geen risico bij het verschepen van haar kostbare lading. Maar door overlijdens en ziekte – waarbij volgens andere bronnen Buffani aan boord ook al met een gebroken arm had rondgelopen – betekende dit 33% minder

¹¹ Dordrechtse Courant 2 april 1867.

mankracht! Na 24 uur non-stop in touw te zijn geweest, moet de bemanning uitgeput zijn geweest. Ook dat zal zeker een rol hebben gespeeld bij de ramp.

Of het feit dat het schip in Batavia *in de rivier gekield liggende* vol water was gelopen nog van invloed is geweest, lijkt niet waarschijnlijk. Na zo'n gebeurtenis werd een schip door de autoriteiten grondig gekeurd.

Dordrecht, 8 Oct. Het Ned. schip Jhr. Mr. van der Wall van Puttershoek, kapt. K. F. Lammerts, ter reede van Batavia vol water gelopen, is, volgens berigt van daar, dd. 27 Aug., weder boven water gebracht, en ledig gepompt.

Dagblad van Zuidholland en 's-Gravenhage 11 oktober 1866.

De gevolgen

- Op 11 april 1867 verschijnt een ingezonden brief in de Nieuwe Rotterdamsche Courant van een aandeelhouder van meerdere assurantiemaatschappijen die constateerde dat 1866 een rampzalig jaar was geweest. Maar dit jaar kon nog beroerder uitpakken gezien het nu al geleden miljoenenverlies: *Acht groote schepen zijn totaal gebleven*. Verder was één schip gestrand en vijf andere afgekeurd. Zowel de condities als de premies moesten worden aangepast, wilde de branche overleven.

- De Engelse schrijver Quiller-Couch liet zich inspireren door het verslag van Edmund George Harvey over de *Jonkheer* en schreef het boek *Dead Man's Rock* (1887) dat in 1929 verscheen als feuilleton in de Leeuwarder Courant met de titel *Doodemans Rots*.

- Edmund George Harvey vond de situatie in Mount's Bay onacceptabel en na de ramp met de *Jonkheer* liet hij dat in diverse kranten luid en duidelijk horen. Vooral het in zijn ogen onnodige verlies van vijftig mensenlevens in de laatste drie maanden stak hem. Hij stelde voor om van Mullion Cove (inham) een veilige haven te maken door beschermende pieren te bouwen en uit te rusten met een reddingsboot. Op 10 september 1867 was het al zover en werd in Penzance de 11 meter lange reddingsboot te water gelaten die grotendeels betaald was door methodisten. Of het veel geholpen heeft, is de vraag want in de volgende zes jaar waren er negen strandingen over een kuststrook van 2 kilometer met maar liefst 69 doden tot gevolg.

- Na 1859 kwam er een periode waarin de relatieve voorspoed afnam. Nederland zakte op de wereldranglijst van koopvaardijvloeden van de vierde naar de achtste plaats. Daarnaast liep het aantal scheepsrampen onrustbarend op. Twee redenen om in 1875 een parlementaire enquêtecommissie in te stellen om iedereen die betrokken was bij de scheepvaart te horen. Een van de conclusies was om de Raad van Tucht – in 1856 na veel aandringen in het leven geroepen als vervanging voor de bepalingen in het Wetboek van Koophandel – voortaan ook te belasten met het onderzoek naar scheepsrampen.

- Van de bemanningsleden van de *Jonkheer*, die volgens de monsterrol in 1865 naar Indië voeren, is geen overlijdensakte: geen identificatie betekende geen registratie. Alleen van het overlijden van de eerste stuurman in Batavia is een akte opgemaakt. Dit vormde een groot probleem voor de echtgenotes die nog na jaren via de rechtbank een verklaring moesten zien te krijgen om te mogen hertrouwen.

- In 1881 traden in Dordrecht Pieter van Hemert, derde stuurman op de *Jonkheer* en Beits Klaasina Lammerts in het huwelijk. Een zeer opmerkelijke verbintenis. Beiden zullen hebben teruggedacht aan die 25^{ste} maart 1867. Beits verloor toen haar vader Klaas Folkert Lammerts. Door een speling van het lot overleefde Pieter de ramp, omdat hij in St. Helena ziek van boord werd gedragen en zo gespaard bleef.

- Ten slotte was er de rederij Van Wageningen, die met deze ramp haar laatste schip verloor en niet meer de omslag naar stoomschepen wenste te maken. Dit was overigens in lijn met de trend in Dordrecht. Op het hoogtepunt in 1856 waren er 45 schepen die op Oost-Indië voeren; in 1880 waren dat er nog slechts drie.

Toen ik in juli 2015 aan dit artikel begon, kwam ik contact met Robert Felce uit Mullion. Felce was in de eindfase van zijn brochure over, jawel, de *Jonkheer*. Waarmee maar gezegd is dat de *Jonkheer mr. Van de Wall van Puttershoek*, bijna 150 jaar na de ramp van deze in Dordrecht gebouwde en door Dordtse reders in de vaart gebrachte bark met haar zes Dordtse slachtoffers, nog steeds de pennen in beweging brengt.

In: *Vereniging oud-Dordrecht*, 2016 nr. 2