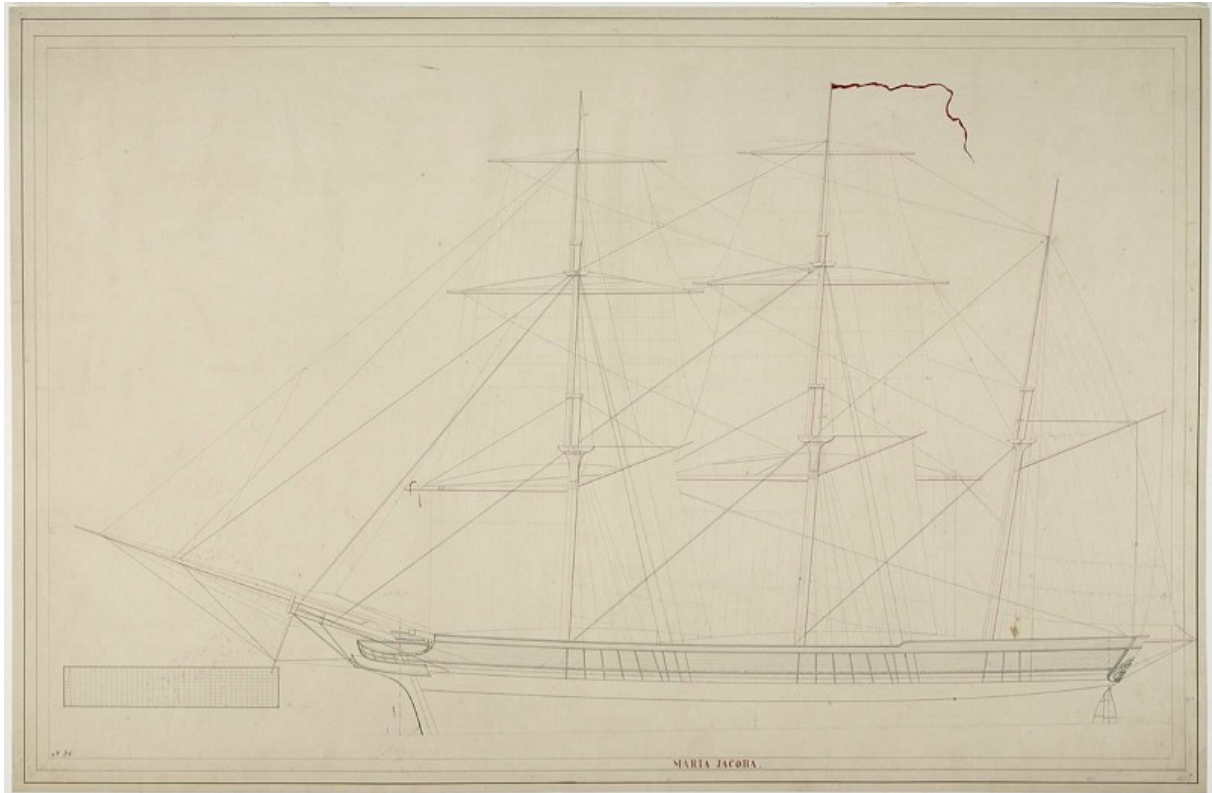


De laatste reis van de *Maria Jacoba*

Dit is het tweede artikel over schipbreuken van Dordtse schepen rond het midden van de 19^{de} eeuw. Acht jaar na de ramp met de *Anna Maria* slaat het noodlot wederom toe. Storm, regen en beperkt zicht zijn de ingrediënten van deze stranding. Maar ook het dappere gedrag van Franse visserslui.



Technische tekening van de *Maria Jacoba*, Maritiem Museum inv.nr. T1257.

Het is 17 maart 1856 als kapitein Klaas Folkerts Lammerts de bark *Maria Jacoba* in Londen afmeert. Dit was zijn tweede en tevens zijn laatste reis met dit schip. Hij had het zien bouwen: de kiellegging was op 16 september 1852 op de werf Merwede van Gips en Zonen geweest en de tewaterlating ruim een jaar later op 27 oktober 1853 in het bijzijn van haar reder Jacob van Wageningen Dzn.

DORDRECHT, den 28 October.
Gisteren is alhier van de werf van de scheepsbouwmeesters C. Gips en Zonen met goed gevolg te water gelaten het bark-schip *Maria Jacoba*, groot 280 lasten, gebouwd voor rekening eener rederij onder directie van den heer J. van Wageningen Dz., en zullende gevocid worden door kap. K. F. Lammerts.

Dordrechtsche Courant 29 oktober 1853.

Voordat hij in Londen aanmeerde, had Klaas Lammerts in Falmouth van de reder te horen gekregen dat hij een ander, nog te bouwen, schip onder zijn hoede zou krijgen, de bark *Jhr. Mr. Van de Wall* van

Puttershoek. Hij was verheugd dat zijn patroon zo'n groot vertrouwen in hem stelde en hem van dat grotere schip de leiding in handen gaf. Zijn belangrijkste taak zou nu eerst zijn om toezicht te houden op de bouw van het nieuwe schip dat ook op de werf van Gips werd gebouwd. Daarom kon hij nu acht maanden in Dordrecht bij zijn vrouw en kinderen doorbrengen, een geluk dat een zeeman zelden kent. Maar Klaas was om nog een andere reden blij. Zijn twee jaar jongere broer Sijtje zou zijn opvolger worden op de *Maria Jacoba*. De broers kwamen uit een Friese schippersfamilie en zoals veel Groninger en Friese schippers waren zij naar Holland gekomen om hun kennis en kunde in dienst te stellen van de vaart op Oost-Indië. Hun vader, Folkert Annes Lammerts, was koopvaardijkapitein en later burgemeester van Hindeloopen. Daar werd Sijtje Folkerts Lammerts op 14 september 1827 geboren. Hij trouwde met Anna Maria Bruins Fullbrun, dochter van een koopvaardijkapitein. Het huwelijk bleef kinderloos.

Op 22 april 1856 trad Sijtje Lammerts in dienst van de Dordtse reder Jacob van Wageningen Dzn. en drie dagen later werd hij toegelaten tot het Dordtse zeemanscollege Tot Nut van Handel en Zeevaart en kreeg hij vlagnummer 83 toegewezen. Tevens trad hij toe tot de Dordtse loge van vrijmetselaars La Flamboyante, waar veel kapiteins en reders in die tijd lid van waren. Het leverde hem een 'diploma' op waarmee hij in vreemde havens welkom was bij de loge ter plaatse.

Ondanks het feit dat de *Maria Jacoba* in Londen lag, werd een deel van de bemanning in Dordrecht aangemonsterd. De monsterrol¹ werd getekend op 22 april 1856 en vermeldt als bestemming *Java of elders en terug op eene Europeesche haven*.² Naast Sijtje monsterden op 22 en 30 april en op 1 mei nog zes bemanningsleden aan: twee stuurlieden, een timmerman, een hofmeester, een kok en een lichtmatroos. Het waren allemaal Hollanders, waarvan twee uit Dordrecht, en allen waren jonger dan 30 jaar. Als derde stuurman monsterde de 24-jarige Pieter George Frederik Legel aan (hij zou ongehuwd in 1865 op zee overlijden) en als kok Johannes Anthony Kolijn (hij woonde aan de Gevulde Gracht³ en zou in 1858 in Dordrecht huwen met Adriana Plasier). Met dit gezelschap vertrok Sijtje naar Londen waar de rest van de bemanning werd aangeworven. Wie en hoeveel mannen dat waren, is onbekend maar op de voorgaande twee reizen waren er respectievelijk 14 en 15 bemanningsleden aan boord. Dat betekent dat er in Londen nog 7 à 8 zeelieden zullen hebben aangemonsterd.



*De Maria Jacoba, geschilderd door François Carlebur in 1855, privébezit L. Blussé van Oud Alblas.*⁴

Na de vracht te hebben ingenomen, liet Sijtje Lammerts op 22 mei 1856 de trossen losgooien en zakte de Theems af.⁵ Blijkbaar waren het weer en de wind hem gunstig gezind want vijf dagen later werd hij gepraaid bij Start Point (Goudstaart), een vooruitstekende punt van de kust van Devon. Daarna werd niets meer van het schip vernomen, totdat het Algemeen Handelsblad van 1 november 1856 onder de rubriek 'scheepstijdingen' gewag maakt van het feit dat de *Maria Jacoba* op 5 september veilig in Batavia was gearriveerd.

Op 28 september werd de reis vervolgd naar Soerabaja. Daar werd de retourvracht voor de Nederlandsche Handel-Maatschappij ingenomen: 120 picol⁶ rotting, 450151/100 picol suiker en 30.000

¹ Monsterrollen; RAD 12, inv.nr. 10, nr. 1737.

² Ibidem.

³ Werd rond 1550 gedempt (gevuld) en lag in het verlengde van de Tolbrugstraat Landzijde.

⁴ F.B.J. Gips, *Hout en Schepen, uit de geschiedenis van de houtbewerkingsbedrijven Gips*, Leiden 1941; gegevens mr. A. Blussé van Oud-Alblas in de bibliotheek van het Maritiem Museum.

⁵ Jean M.A. van Wageningen, *Zeiland op woelige baren, de reizen van de tien schepen van de reders Jacob en Florent van Wageningen*, Groningen 2015.

⁶ 1 picol = 61,76 kilo.

balen koffie. Voordat dat alles aan boord was gesjouwd, was er bijna een maand verstreken. Via Panaroekan voer men naar Banjoewangi op Oost-Java, de laatste haven voordat op 20 november 1856 de thuisreis werd aanvaard.



Banjoewangi.

Het schip heeft onderweg geen havens aangedaan en is niet gepraaid, in ieder geval is er geen scheepsbericht van de *Maria Jacoba* in de kranten verschenen. Des te rauwer zal onderstaand bericht in maart 1857 zijn aangekomen bij de familieleden van de opvarenden, die zich hoogst ongerust gemaakt zullen hebben over het welbevinden van hun echtgenoot, vader of zoon.

Boulogne, 15 Maart. Hedon is alhier met een visschersvaartuig aangebragt de equipage van het Ned. barkschip Maria Jacoba, kap. Lamunerts, van Banjoewangie naar Amsterdam bestemd. Genoemd schip heeft eerst op Goodwin-Sand gestooten en is vervolgens op de Rudge en Varne, bij Kaap Griney, totaal verongelukt.

Dordrechtsche Courant 19 maart 1857.

Ook voor de reder Jacob van Wageningen Dzn. was dit geen goed nieuws. Zijn amper twee jaar oude schip was *totaal verongelukt*. En het verlies van de kostbare lading stemden de reder en de N.H.M. weinig vrolijk.

Zoals meestal spendeerden de kranten bij scheepsrampen slechts een paar zinnen aan de catastrofe. Die speelden zich ver buiten het blikveld van verslaggever en lezer af.



Reddingsoperatie op Goodwin Sands door de North Deal reddingsboot (afb.: Edward William Cooke, olie op doek).

Hoe heeft het zo mis kunnen gaan? Wat was er precies gebeurd? De krant tekende bij monde van kapitein Lammerts op, *dat hij eenige dagen aanhoudend met stormweder gekampt had*. De uren voor de stranding werd het weer buitengewoon slecht, *vergezeld van hagel en regen, terwijl het zoo donker was dat men onmogelijk kon weten waar men zich bevond*. De ellende begon volgens de krantenberichten bij Goodwin Sands, waarna de *Maria Jacoba* afdreef naar de Ridge Bank, die ook wel Colbart wordt genoemd. Het definitieve einde kwam op de Varne; daar *stootte het schip vijf malen en viel toen in diep water*. Toen de pomp gepeild werd, *bemerkte men aldra dat de rots door het schip was gestooten*. Daarmee was het lot van de *Maria Jacoba* bezegeld.



De Varne is een ongeveer 10 kilometer lange bank in het Nauw van Calais met een minimale diepte van 3 meter. Ze ligt midden in de route van het doorgaande scheepvaartverkeer. Napoleon wilde deze ondiepte ophogen tot een eiland als startpunt voor een kanaaltunnel. In de twintigste eeuw overwoog men om het als plaats voor een brugpijler te bestemmen. Weer later is er geopperd om de bank te verwijderen, maar dat stuitte op grote weerstand van de vissers die daarmee een zeer rijke visgrond zagen verdwijnen. Dus bleef alles zoals het was.

Toen de *Maria Jacoba* in de problemen raakte, was er, ondanks het barre weer, een vissersschip uit Boulogne sur Mer in de buurt. Vanaf dit schip, de *Jeune Marie*, zagen de vissers hoe *eene boot in de onstuimige zee van boord werd gezet* en twaalf opvarenden erin plaats namen. De schipper van de vissersboot aarzelde niet en voer op de sloep af. Hij wierp een touw toe en riep hen toe *dat zij het touw waarmede zij nog aan het schip waren, los zouden laten*. Zo werden deze twaalf opvarenden gered. Maar daarmee waren de dappere redders nog niet tevreden. Met vier man namen ze plaats in de sloep van de *Maria Jacoba* en zij hadden het geluk, *om met gevaar voor eigen leven, den kapitein en de overige drie, die nog aan boord waren, van het zinkende schip te redden en allen behouden alhier [Boulogne] aan te brengen*. Een prestatie van formaat.

Geen wonder dat kapitein Lammerts nadien deze mannen alle lof toezwaaide en beschreef *hoe menschlievend de schipbreukelingen door de edele redders zijn behandeld en in hunnen deerniswaardigen toestand hebben voorzien*. De lovende woorden van Sijtje waren niet aan dovemansoren gericht want een maand later kreeg deze heldendaad een passend vervolg. De Rotterdamsche Courant van 10 april 1857 schreef: *Directeuren der hier ter stede gevestigde Zuidhollandsche Maatschappij tot redding van schipbreukelingen hebben in hunne jongste vergadering besloten te doen uitreiken: aan H. C. Gournay, voerende het Fransche visschersvaartuig Jeune Marie, n.º 483, te huis behoorende te Boulogne, de gouden medaille; aan J. N. Fournier, Y. Cadin, J. Vidal en H. Lorin, matrozen op gemeld vaartuig, ieder de zilveren medaille en 200 francs om onder de equipage te verdelen, voor op den 15e maart ll. bij stormweer redden der equipage, bestaande in zestien personen, van het op de Ridge Bank nabij Folkestone gestrande en totaal verbrijzelde Nederlandsche barkschip Maria Jacoba, gevoerd door S.F. Lammerts, te huis behoorende te Dordrecht, komende van Banjoewangie en bestemd naar Amsterdam, en hen veilig te Boulogne aan wal te brengen*. Zo kregen deze Franse vissers een verdiende beloning en werd hun naam voor eeuwig geboekstaafd in de annalen van de reddingsmaatschappij.

Merkwaardigerwijs repte de Dordrechtsche Courant met geen woord over deze onderscheiding, terwijl het toch een schip betrof dat onder Dordtse vlag voer!



De gouden medaille – ingesteld op 27 oktober 1838 door de directeuren van de reddingsmaatschappij – werd zelden uitgereikt. Deze legpenning vertoont aan de voorzijde een strandscene met op de voorgrond een man die een drenkeling in zijn armen houdt. Achter hem een zinkend zeilschip en een man die er in een sloep naartoe roeit. Rechts achter de hoofdpersoon zijn twee andere mannen bezig met het verzorgen van een drenkeling. Op de keerzijde met het randschrift ZUID-HOLLANDSCHE MAATSCHAPPIJ TOT REDDING VAN SCHIPBREUKELINGEN TE ROTTERDAM en binnen een krans van eikenbladeren, is ruimte gelaten voor een inscriptie, in dit geval de naam van de schipper en de matrozen.

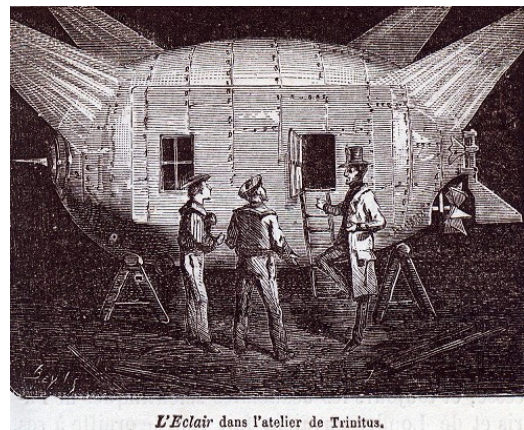
Nog in datzelfde jaar 1857 werd Sijtje Lammers gezagvoerder op de bark *Pieter* van de Dordtse reder Pieter Smits. Toen de *Pieter* vier jaar later werd verkocht, ging hij op de *Suzanna Johanna* uit Rotterdam varen.⁷ Op zijn eerste reis met dat schip kwam Sijtje Lammerts, slechts 34 jaar oud, op 18 november 1861 in Oenarang bij Samarang (Java) te overlijden. Zijn vrouw woonde korte tijd bij haar schoonouders in de Voorstraat in Dordrecht voor zij naar Amsterdam verhuisde. Later zocht ze haar heil in Antwerpen waar ze vermoedelijk ook is overleden.

** Heden ontving ik de treurige tijding, dat mijn geliefde
 Echtgenoot, de Heer *S. F. LAMMERTS*, in leven *Gezagvoerder*
 van het Barkschip *Susanna Johanna*, in den ouderdom van
 34 jaren, tot diepe droefheid van mij en mijne wederzijdsche
 Betrekkingen, den 18 November jl., te *Oenarang*, nabij *Sama-*
rang, is overleden.
Dordrecht, Wed. *S. F. LAMMERTS*,
 13 Januarij 1862. *BRUINS FULLBRUN.*
Eenige en algemeene kennisgeving.

Dordrechtsche Courant 16 januari 1862.

Na haar treurig einde in het Nauw van Calais was de rol van de bark *Maria Jacoba* echter nog niet helemaal uitgespeeld. In de jaren 60 en 70 van de 19^{de} eeuw ontstond belangstelling van het grote publiek voor alles wat naar wetenschap riekte en bereikten de boeken van Jules Verne hoge oplagecijfers. Twee jaar voordat zijn wereldberoemde boek *20.000 mijlen onder zee* uitkwam, publiceerde de Fransman Jules Aristide Roger Rengade in 1867 – tien jaar na de ramp met de *Maria Jacoba* – het boek *Voyage sous les flots* (Reis onder de golven), een sciencefictionverhaal over een tocht met de duikboot *Éclair*.

In het tweede hoofdstuk komt, in een Engelse vertaling, de volgende passage voor:
I'm trying to reach the middle of the Channel. There are two sand-banks to avoid: the Varne Bank, where the Dutch three-master Maria Jacoba ran aground a few years ago; and the Colbart Bank, which is no less dangerous...



L'Eclair dans l'atelier de Trinitus.

In: *Vereniging oud-Dordrecht*, 2016 nr. 1

⁷ Gegevens www.marhisdata.nl en www.scheepsindex.nl.