

## De stranding van "De Vrouwe Maria"

(Gepubliceerd in 't Stavers Krantsie 2023)

Het is bekend dat het op het IJsselmeer bij een beetje wind al behoorlijk kan spoken. Bij een toenemende wind ontwikkelt zich al snel een hoge, korte golfslag. Met een klein bootje en harde zuidwestenwind is het aanlopen van Staveren al gauw een spannende onderneming. Ook toen het IJsselmeer nog Zuiderzee was zal menig schipper bij harde wind blij zijn geweest wanneer het schip, eenmaal binnen de havenhoofden, wat tot rust kwam. Vermoedelijk was in die tijd juist de noordwesters storm het meest gevreesd. Die windrichting veroorzaakte in het verleden ook de meeste schade aan de dijken.

In dit stukje maken we gebruik van een paar, bij toeval gevonden, documenten uit het oude archief van Amsterdam en Staveren uit de 18<sup>e</sup> eeuw. Deze documenten zijn destijds opgesteld omdat bij een harde storm een koopvaardijship met lading en al nabij het Noorderhoofd was gestrand.

Een ander toeval wil dat op 16 januari jl. een artikel in de Leeuwarder Courant verscheen over het onderzoek naar een wrak van een Zweeds vrachtschip, dat in dezelfde storm op het Vrouwenzand was gelopen en gezonken. In dat artikel wordt vermeld dat meerdere schepen door deze storm getroffen waren, waaronder het onderwerp van dit verhaal: "De Vrouwe Maria".

Schipper Ade Roos, wonende in Amsterdam en voerende het schip "De Vrouwe Maria", was beurtvaarder tussen Amsterdam en Londen. Hij was een ervaren schipper, was in Hollum op Ameland geboren, en maakte regelmatig en vele jaren de reis met zijn schip, een galjoot. Soms onder pittig zware omstandigheden.



*Een voorbeeld van het type galjootschip*

### Van Amsterdam naar Londen

We gaan terug naar begin maart 1756. De eerstkomende reis van "De Vrouwe Maria" bestond uit een lading stukgoederen met de gebruikelijke bestemming Londen. De nodige papieren waren geregeld door de heer Jan Ruts & Compagnie, boekhouders van het schip, en alles was klaar voor vertrek. Naast de schipper bestond de bemanning uit zes personen: de stuurman, de kok, drie matrozen en twee jongens.

Voordat de oversteek gemaakt zou worden moest eerst gunstige wind worden afgewacht op de rede van Texel. De eerste koers was dus de zeiltocht via het IJ, de Zuiderzee, langs Staveren en Wieringen. Op 5 maart 1756 lieten ze onder het dorp Oosterom het anker vallen.

Zoals gewoonlijk lagen hier meerdere schepen te wachten. Soms kwamen er schepen bij en soms vertrokken er een paar bij gunstige wind en tij. De weersgesteldheid was niet opperbest voor de volgende route. De temperatuur was weliswaar zo'n 8°C, maar het regende en de wind kwam overwegend uit het westen. De volgende morgen, de 6<sup>e</sup> maart, was de toegenomen wind naar het noordwesten geruimd en bemerkte de bemanning onraad. Al snel bleek dat een in de buurt geankerd snauwschip voor hun boeg was gedreven, even weer vrij kwam, maar daarna weer voor hun boeg kwam drijven. Hierdoor was het tuianker aan stukken gebroken. De snauw was daarna voorbij gedreven en de bemanning liet toen het "dagelijks touw" vallen (vermoedelijk wordt hier het vieren

van het ankertouw bedoeld). Maar, dat bleek niet te werken omdat het door de boeg van de snauw werd meegenomen en opgestroopt en daarom vermoedelijk door het scheeps-volk van de snauw werd gekapt. Helaas had niemand de naam van het schip opgemerkt of gelezen en de schipper was onbekend. Ook niet nadat de schipper later alle “devoir had aangewend” om hier achter te komen.

Toen de bemanning op “De Vrouwe Maria” bemerkte dat het schip daarna door stroming en wind “driftig” werd lieten zij ook het plechtanker vallen. Ook dit had niet het gewens-te effect, omdat de vaart van het schip al veel te groot was geworden. Er was geen houden meer aan en tot overmaat van ramp dreven zij nog tegen een verderop geankerd fluitschip aan, waardoor de boegspriet en de kraanbalk afbraken. Het gevolg was dat beide schepen vreselijk tegen elkaar botsten en schuurden, waardoor zij ook nog hun roer verspeelden. Om schip en goed te sparen was de bemanning genoodzaakt ook de tros van het plechtanker te kappen.

Het verloren werpanker (van 252 pond) inclusief de boereep en het plechtanker, zonder boereep, werden later door een Wieringer lichterman opgevist (de boereep is het touw waarmee de ankerboei aan het anker is verbonden. De drijvende ankerboei geeft ongeveer de locatie van het op de bodem liggende anker aan).

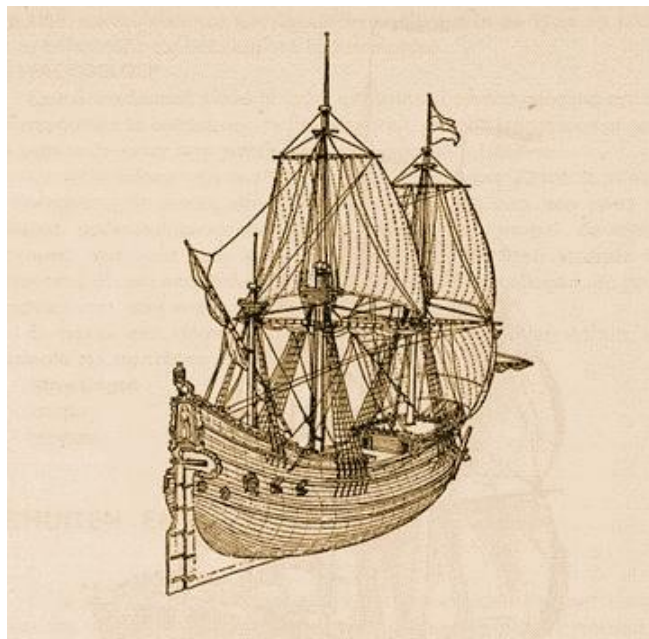


Een snauwschip

### De aanleiding van de ramp

Het mocht echter allemaal niet meer baten. Het schip dreef op de inmiddels opgestoken “sware storm” met hoosbuien (er viel die dag wel 114 mm) voor top en takel weg van de rede.

Het was intussen nacht geworden. Ze waren in wat dieper water gekomen en hebben nog hun zware kabeltouw in het werpanker gestoken om dat te laten vallen. Doordat ze geen land meer konden zien en geen onderscheid konden maken tussen water en lucht wisten ze niet of dit hielp. De volgende dag, de 7<sup>e</sup> maart, bij het aanbreken van de morgen, waren ze zonder roer, ankers of touw de Zuyderzee opgedreven en kregen ze zicht op Staveren!



Een getekend model van een fluitschip

Ze hoopten het schip in de bocht bij Molkwerum op de daar aanwezige zachte bodem aan de grond te laten lopen.

Zeer waarschijnlijk heeft de bemanning nog geprobeerd wat zeilen bij te zetten, maar ook die zouden stuk zijn gewaaid, want verschillende zeilen moesten later gerepareerd worden. Kortom, er zal al het mogelijke gedaan zijn om veilig en heelhuids uit de storm te komen. Maar “vermits ontbloed van alles was zulks onmogelijk geweest”, zodat zij uiteindelijk “even benoorden Staveren aan den dijk, op de steenen waren gedreven”. Daar begon het schip hevig tegen de stenen te stoten en samen met de overkomende golven maakte “De Vrouwe Maria” water. Tijdens de stranding is ook nog de jol van de schipper door de golven aan stukken geslagen.

## Een macht van volk

De stranding was uiteraard opgemerkt door de inwoners van Stavoren en de schippers die veilig in de haven lagen. Op dezelfde dag was namelijk ook een ander schip op het Vrouwenzand gelopen en later even verderop gezonken.

Schipper Ade Roos en twee getuigen, kok Botte Claasz en matroos Jan Arjens (beiden ook Amelanders), verklaarden later dat de lading van het schip “daaruit in diversche lichters is gelost, waartoe zij getuigen en een magt van volk geroepen hebben” om het schip “uit de grond te helpen”.

Na alle ellende van de afgelopen twee dagen moest de schipper regelen dat zijn opdrachtgever en boekhouders ingelicht werden, dat de bemanning ergens werd ondergebracht, dat het schip geborgen werd, enzovoort.

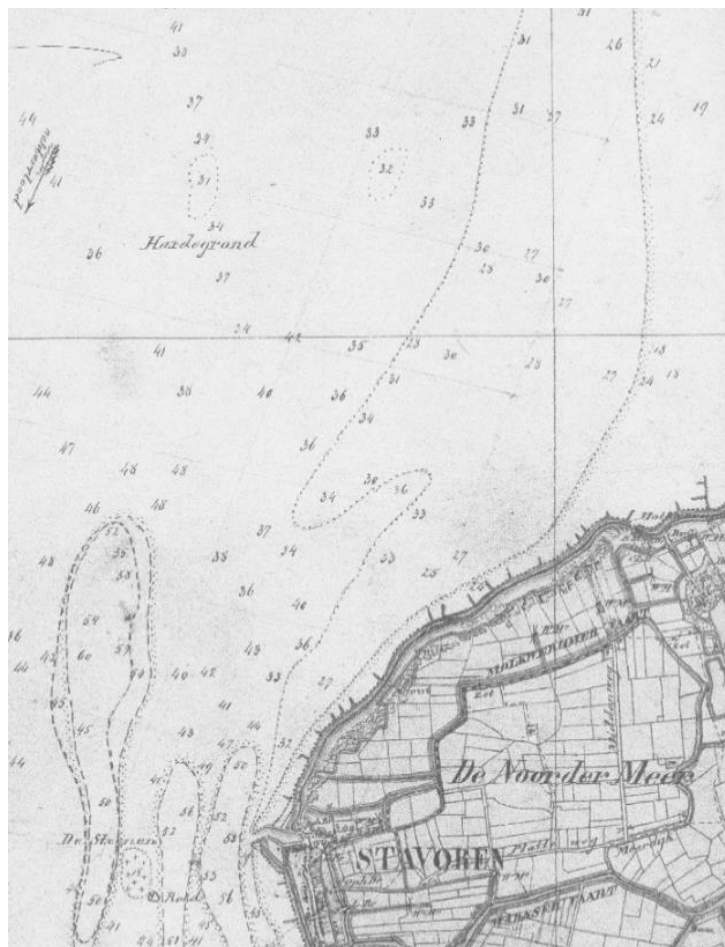
Nadat het schip was gelicht kon het de haven in worden gesleept om de ergste schade te herstellen, zodat het uiteindelijk naar de thuishaven Amsterdam gebracht kon worden.

Blijkbaar ging dat niet zo gesmeerd als verwacht, want er ontstond een juridisch geschil tussen schipper Roos en de kofschipper Sijmon Haitjes Crans en vermoedelijk één van zijn matrozen, Alert Alerts. Beiden waren burgers van Stavoren.

Uit het recesboek van het nedergerecht van Stavoren, waar beknopt de verslagen van de zittingsdagen werden genoteerd, blijkt dat beiden partijen tot februari 1757 met elkaar in een conflict betrokken waren.

Ade Roos was begin oktober nog in Stavoren toen het begon. De tegenpartij eiste dat hij niet mocht vertrekken voordat er een akkoord was getekend over het in de haven brengen van het schip. De twee eisers werden vertegenwoordigd door de Stavorse procureur fiscaal Uilke Sippkes Holwida (ook wel Holwerda) en schipper Roos door Fedde Grates de Jongh, die naast fiscaal ook als oud burgemeester in de vroedschap van Stavoren zat.

Het was vermoedelijk niet zeker of de kosten, inclusief de rente, die de eisers voor hun diensten vergoed wilden hebben, betaald zouden worden. Roos verweerde zich tegen de eis, mogelijk omdat het nog niet duidelijk was wie uiteindelijk alle schade zou moeten betalen. Zowel de schipper als twee getuigen, namens de bemanning van “De Vrouwe Maria”, zouden later bij de notaris in Amsterdam verklaren, dat “alle de schade aen schip en lading veroorzaakt, niet is geschiet door manquement van het schip of schuld en agtelootheid van hun getuigen of verder scheepsvolk”. De oorzaak kwam namelijk “door de stormen die ze hebben gehad en de aandrijvingen die is geschiet”.



Fragment van de Zuiderzee met waterdieptes en de Friese kust waar “De Vrouwe Maria” op 7-3-1756 strandde (situatie ca 1830)

Verder verklaarden ze dat zij “allen zeemanschap gebruikt en allen devoire aangewend (hadden) om schip en leeven te behouden”.

Over de schade aan derden werd in eerste instantie nog niet gesproken.

Het duurde vrij lang voordat Roos zijn verweerschrift kon indienen, ondanks de dreiging van een boete wegens het verstek laten gaan. Uiteindelijk was het tijdens de laatste zittingsdag van 17 februari 1757 in het recesboek nog niet rond, maar het zal opgelost zijn. We komen de kofschipper en zijn maat verder in dit verhaal niet meer tegen.

Maar dat was niet het enige. Want door de stranding was er uiteraard ook schade aan de dijk ontstaan. De autoriteiten, vertegenwoordigd door de heer Bonifaas van der Haar, raad fiscaal ter admiraliteit van Friesland in Harlingen, legden (tijdelijk) beslag op schip en lading. Deze functie kan vergeleken worden met de huidige officier van justitie. Roos reisde daarvoor naar Harlingen en bij gebrek aan een zadel huurde hij er één om er te paard naartoe te rijden!

Voor de burgemeesters van Staveren legden Roos en zijn twee getuigen op 15 oktober 1756 onder ede een verklaring af waarin zij achteraf “hebben hooren leezen, ende zich daaraan (te) gedragen” en dat door de schipper werd bevestigd “dat zij met hun gemelte schip de Vrouwe Maria, het welke hegt, digt en wel gecallefaat was, ende volcoomen in staat en bequaam, mitsgaders van al ’t nodige om de reize te doen”.

Alles wat in Staveren gedaan en geleverd werd om het schip voor te bereiden voor de onvolmaakte terugreis naar Amsterdam moest uiteraard achteraf betaald worden. Dat gold ook voor het tijdelijk onderbrengen van de bemanning en wat er nog meer nodig was.

### **De ontknoping**

Uiteindelijk kon het schip op 13 maart 1757 “voor de laag” in Amsterdam worden afgemeerd “zeer beschadigt om te worden gerepareerd”. Dit wil zeggen dat het schip voor aan het anker lag en achter aan palen was vastgemaakt .

Op 25 maart 1757 bezocht schipper Roos met zijn twee getuigen notaris Philippus Pot om vast te laten leggen wat er gebeurd was en, vanzelfsprekend, om hem en zijn bemanning vrij te pleiten. Zes maanden later, op 26 september 1757, kwam er uiteindelijk zicht op de afronding van het drama.

Schipper Roos kwam op verzoek van zijn boekhouders, Jan Ruts & Compagnie, opnieuw bij deze notaris om de uitbetaling van gemaakte kosten vast te leggen.

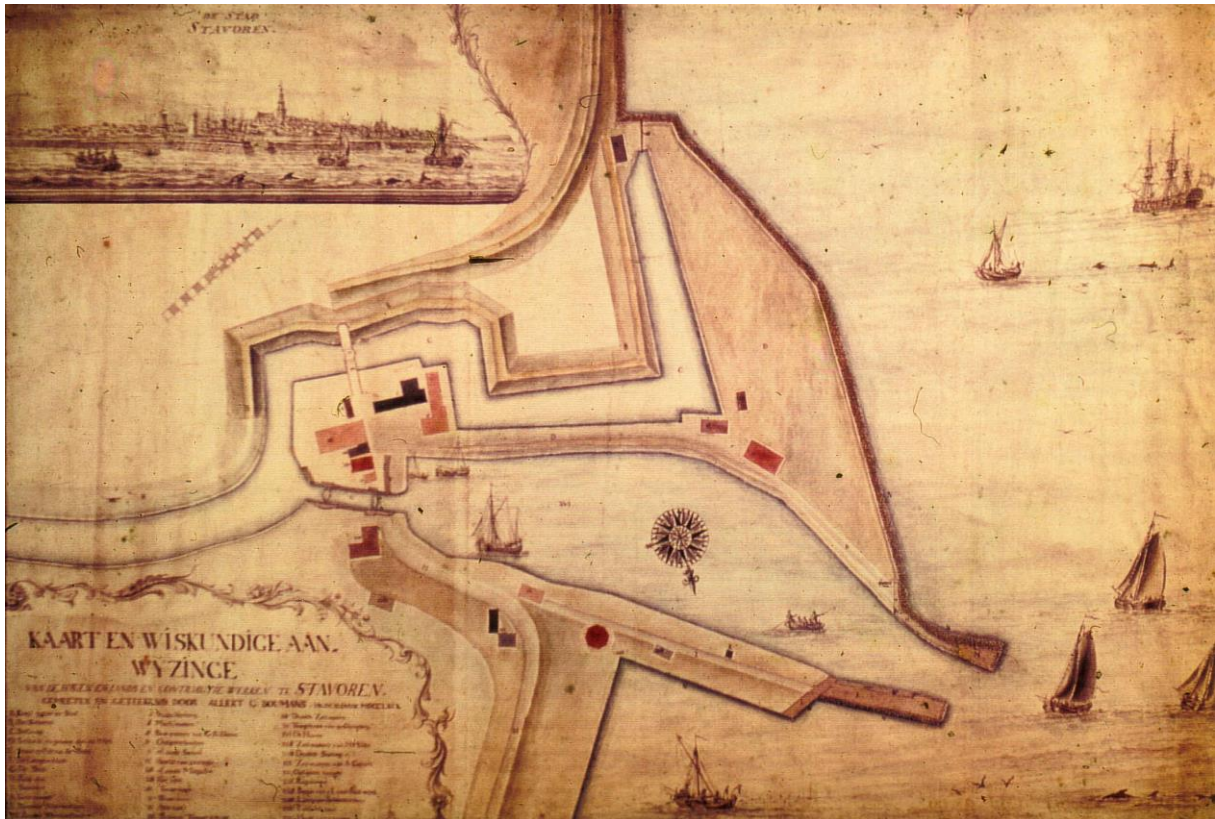
Deze verklaring is interessant omdat er diverse bewoners van Staveren bij het bergen van de lading en het schip, het repareren en terugbrengen naar Staveren waren betrokken.

Allereerst werd aan de Raad fiscaal **Van der Haar** te Harlingen, die schip en lading hadden “gereclameert en gearresteert”, volgens een destijds gemaakte overeenkomst 550 gld. uitbetaald.

Het scheepsvolk kreeg, afhankelijk van hun functie, in totaal 280 gld. Dit onder andere voor het helpen met “redderen, van de grond boven water te krijgen en te winden” van het schip. Ook aan de zes sjouwers en een jongen, die het schip van Staveren naar Amsterdam brachten, werd een bedrag van 100 gld. betaald.

De procureur en executeur **Govert Nota** kreeg “wegens salaris” 10 gld. en 16 stuivers. Hij woonde aan de Voorstraat in het huis van **Tjalling Aedo van Sixma**, de rijkste man van Staveren en eerste burge-meester.

**Bernardus Schuerer** of **Schuring** werd in 1756 als kastelein ingeschreven in het burgerboek van Staveren. Vermoedelijk werd hij al in 1754 waard of hospes in de stadsherberg, thans hotel “De Vrouwe van Stavoren”. Hij kreeg voor verteringen aan de getuigen en het scheepsvolk een bedrag van 36 gld. en 19 stuivers.



*Noorderhaven anno 1780*

Aan **Hendrik Fokeles**, koopman en lid van de vroedschap, werd voor het leveren van victualiën 47 gld. en 12 stuivers betaald.

**Jan Hessels**, zelf ook schipper, kreeg 20 gld. voor het verhuren van een anker.

**Jan Hermans**, brouwer, kreeg 8 gld. en 7 stuivers voor het leveren van bier, dat genuttigd werd bij het timmeren aan het schip en voor het scheepsvolk, dat het schip naar Amsterdam had gebracht.

**Claas Helmonda** kreeg 39 gld. en 11 stuivers voor het oppassen op het schip plus provisie. Wie Helmonda was is niet bekend, misschien was hij ook een zeeman (uit Helmond?) die tijdelijk in Stavoren vertoefde.

**Trijn Jans**, de vrouw van **Gerrit Beernts**, kreeg 29 gld. aan huur voor het leveren van logies voor de getuigen en het volk. Gerrit was in 1754 aangesteld als bediende bij het Grootshippersgilde en woonde met zijn tamelijk grote gezin achter de Voorstraat in de Oude Kerksteeg langs de Zeedijk. Het zal daar in huis vast een drukke bedoening zijn geweest!

**Reinier van Stavoren** verhuurde zijn zadel, zodat schipper Roos te paard naar Harlingen kon rijden vanwege zijn bezoek aan Bonifaas ter Haar. Hij kreeg hiervoor 1 gld. en 15 stuivers.

**Hylke Jenties**, de zeilmaker naast het huidige havenkantoor, kreeg 3 gld. 5 stuivers en 8 penningen voor het herstellen van de zeilen.

De stoker **Adam Hollander**, die zijn bedrijf ongeveer op de plek had waar nu het Schotse restaurant staat, kreeg voor de "genever" die nodig was voor het lossen van de lading in lichters een bedrag van 8 gld. en 12 stuivers.

**J. Jacobs** kreeg 4 gld. en 9 stuivers voor sluisgeld. Het beschadigde schip zal naar één van de werven binnen de sluis zijn gebracht. Hij kreeg ook nog 2 gld. en 10 stuivers voor het vuur en bakens.

**Anske Tietes Lam** was in 1757 poortier van de Noorderpoort en kreeg voor de passage van de bemanning 1 gld. en 2 gld. 7 stuivers en 8 penningen voor het moddergeld. Dit was een bijdrage voor inkomende schepen om de kosten voor het op diepte houden van de haven te dekken (de poortiers zorgden voor het openen en sluiten van de stadspoorten).

De smid **Sipke Jans** kreeg 4 gld. en 18 stuivers (wat hij daarvoor moest doen is niet genoteerd). Natuurlijk moest de bemanning ook eten. Broodbakker (en burgemeester) Durk Domsma kreeg 10 gld. en 7 stuivers. Zijn “wel ter nering staande” woning en bakkerij waren in de Noorder Poortstraat. **Pier Harmens** ontving 14 gld. en 2 stuivers voor de levering van drank, terwijl het schip nog onder water lag. Wel een verschil met bijvoorbeeld de krap 3 gld. die de Hylke Jenties kreeg voor het herstellen van de zeilen!

**Pieter Haijtjes**, meester smid op de hoek van de Smidssteeg en de Noorder Poortstraat, kreeg slechts 15 stuivers.

Ten slotte waren en nog posten opgevoerd waarvan blijkbaar geen kwitantie was ingeleverd:

De twee tonnen vlees die gedurende de ramp en de reparatie van het schip waren geleverd, kostten 62 gld. en 13 stuivers (vlees was toen al duur).

Voor reiskosten van de getuige naar diverse plaatsen “ten dienste van schip en lading” werd een bedrag van 70 gld. uitbetaald.

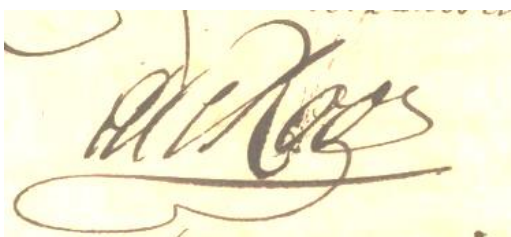
Tenslotte bleek dat de hele operatie 198 dagen duurde. Voor elke dag kreeg de getuige 1 gld., dus samen 198 gulden.

De getuige verklaarde uiteindelijk dat alle bedragen, die in de akte waren genoteerd, waren betaald en dat hij bereid was dit desnoods onder ede te bevestigen.

De akte werd te “Amsteldam” ondertekend door onder anderen Ade Roos.

Tenslotte moest nog met de beladers worden afgerekend. Voor de commissaris van de Kamer van Assurantiën en Averij te Amsterdam zijn de verklaring van de burgemeesters van Staveren en de akten van notaris Pot ingediend en hebben de getuigen weer onder ede een verklaring afgelegd. Jan Ruts & Co. maakten als geautoriseerde van de 28 “inladers” en boekhouders van het schip een berekening van de schade aan het schip en een opsomming met taxatie van de waarde van de stukgoederen. De schade van het schip werd berekend op f 5.889-12-4. De commissaris vond echter dat bepaalde kosten niet onder Averij Grosse vielen, maar telde er nog wel wat stedelijke onkosten bij, zoals het tarief van de secretaris en een bijdrage aan de armenkas.

Uiteindelijk kwam het schadebedrag uit op f 5.529-12 uit. Dit werd verhoudingsgewijs in mindering gebracht op de waarde van het schip en de diverse stukgoederen. Schip en lading werden getaxeerd op f 28.800 (de waarde van het schip daarin was f 5.000). Tenslotte resteerde dus nog ruim f 23.000. Zo werd uiteindelijk de zaak op 15 december 1757 afgedaan.



Het is bekend dat schipper Ade Roos vele jaren als beurtschipper met “De Vrouwe Maria” op Londen heeft gevaren en in die jaren meerdere spannende avonturen heeft meegemaakt. Hij was met een meisje uit zijn geboortedorp getrouwd, ze heette Fokje Douwes. Toen de ramp gebeurde zou hij ongeveer 40 jaar oud zijn geweest.

Op 26 maart 1759 lag hij alweer met zijn schip op vertrek in Londen.

De scheepsverklaringen en andere toevallige bronnen die daardoor ter bewijsvoering opgetekend moesten worden, -en gelukkig bewaard gebleven zijn- leveren nu interessante geschiedenissen zoals deze op.

\*\*\*