

Bij een antiquair, gespecialiseerd in nautische zaken, dook het origineel van een kaart op waarop de in 1862 ondernomen reis van het barkschip “Sliedrecht” van Brouwershaven naar Java nauwkeurig is vastgelegd. Een in vele opzichten opmerkelijk document, niet alleen omdat het een origineel betreft dat waarschijnlijk nooit is gereproduceerd, maar vooral ook omdat de kaart behalve nautische en meteorologische ook sociale informatie biedt. Want op de reis die 122 dagen duurde, sloeg vanzelfsprekend de verveling toe. Hoe daarmee aan boord werd omgegaan en welke maatregelen men trof, is in goed leesbare notities op de kaart vastgelegd.

De kaart toont een groot deel van het oostelijke en een klein deel van het westelijke halfmond. Zij werd door de kapitein met de hand ingetekend – zelfs de cartouche – en voorzien van een schat aan gegevens omtrent de reis van de Grevelingen naar Straat Soenda.

## Een reis van Brouwershaven naar Java

Gedurende meer dan dertig jaar was Brouwershaven de belangrijkste zeehaven van Nederland. Van 1838 tot 1870. De verzanding van de Brielse Maas in de zeventiende eeuw en vervolgens die van het Goereese Gat in de eerste helft van de achttiende eeuw maakten Rotterdam onbereikbaar voor zeeschepen. Dus werd er haast gemaakt met het betonnen van het Brouwershavense Gat om de zeilvaarders een veilige plaats ‘voor Brouw’ te garanderen. Een heuse haven kon de smalstad niet bieden: het toegangskanaal naar de haven was te smal en te ondiep, de haven zelf was veel te klein, zelfs voor een kleine bark of brigantijn. Dus meerden alle zeeschepen af aan inderhaast geconstrueerde ducdalven onder beschutting van de zandplaat Dwars in de weg.

### EEN FLINKE OMWEG

Het werd een flinke omweg voor passagiers en goederen. Komend uit de Oost ging het met kleine zeilschepen en lichters via de Grevelingen, het Hollands Diep en de Biesbosch naar Dordrecht, Rotterdam en verder. Een reis van dagen, vooral als wind en tij narrig tegenwerkten. Geen wonder dat er reizigers waren die beweerden dat Brouwershaven “halverwege Indië” lag.

Het komen en gaan van honderden schepen van en naar den vreemde bracht het bijna ingeslapen Brouwershaven tot leven. Al was het alleen al door de tientallen zee- en rivierloodsen die er zich vestigden. In 1849 kregen ze er hun eigen kantoor: het op één na grootste gebouw van het stadje, bekend onder de naam ‘het gebouw van het Loodswezen’.

### BETONNING VAN HET ZEEGAT

Voor de betonning van het zeevat en de verdere vaarweg landinwaarts bouwde men een indrukwekkend Tonnenmagazijn, nu gemeenschapshuis. Daar lagen de bakens die, toen nog, met behulp van zeilschepen werden verankerend.

Een bont volkje kleurde het toenmalige stadsbeeld van Brouwershaven. Notarissen, reders, consuls van verre naties, belastingambtenaren, douaniers, loodsen en... scheepsvolk. In die tijd kende het stadje wel zeventwintig hotels en café’s en, het moet gezegd, tal van huizen met juffrouwen van bedenkelijke zeden.

Voor het overige zal het niemand verbazen dat in het gebouw van het Loodswezen ook een belastingkantoor werd gevestigd. De fiscus is alom.

### EN VOGUE

Brouwershaven werd ‘en vogue’. Een Rotterdamse zakenman liet er zelfs een heus badhotel bouwen dat in Scheveningen, Oostende of Biarritz niet zou hebben misstaan. Hij noemde het Catsburg en het hotel bood logeergelegenheid, winkeltjes en een muziekgehoorzaal. In de tweede wereldoorlog bood het waterreservoir van het toenmalige hotel soelaas aan mensen die beschutting zochten voor geweld van deze of gene zijde.

### BROUWERSHAVEN ALS WERELDHAVEN?

Hoe belangrijk Brouwershaven toentertijd was, blijkt uit het feit dat de tweede telegraafverbinding van Nederland de Zeeuwse smalstad met Rotterdam verbond. De eerste telegraafverbinding was die tussen Amsterdam en Nieuwendiep (Den Helder) vanwege het belang van de marine.

### DE KLAP

In 1870 kwam de klap. Dankzij de plannen van Pieter Caland kreeg Rotterdam weer een open verbinding met de zee (de indertijd in alle opzichten Nieuwe Waterweg) en Brouwershaven gleed terug in armoede en vergetelheid. Het badhotel werd gesloopt en met de stenen ervan bouwde men enkele huisjes in de nabijheid van de korenmolen Den Haan. Alleen het regenwaterreservoir met een doorsnee van meer dan twee meter bleef dus nog lange tijd bestaan.

### DE KAART VAN KAPITEIN FEENSTRA

De kaart die aanleiding is voor deze schets van de smalstad werd getekend door Kapitein IJ. Feenstra en de titel luidt: “Kaart tot aantekening van het dagelijks bestek gedurende de zeereis van het barkschip Sliedrecht [...]”. Het document zelf vermeldt geen datum, maar in het archief van het KNMI bevindt zich het scheepsjournaal van de reis. Dat vermeldt identieke nautische gegevens zodat de datering, 1862, juist is.

15 JANUARI 1862

De reis begon op 15 januari 1862 en eindigde op 17 mei van dat jaar 'op' Java. De kaart is geen navigatiedocument, maar een route-aantekening die bedoeld was om de passagiers dagelijks op de hoogte te houden van de voortgang van het schip.

Dat schip was een bark van 367 last ofwel 694 ton, in 1857 gebouwd door de scheepsbouwer J. de Jong in Lekkerkerk. De eerste vier jaar van haar bestaan voer het als Antonia Geertruida voor rekening van P. de Arend in Rotterdam. Op 20 augustus 1861 ging het voor de som van 56.000 harde Hollandse guldens in andere handen over. De nieuwe reders, de Gebroeders Goedkoop, gaven de bark de naam Sliedrecht. Kennelijk hechtten men geen waarde aan het thans in zeilerskringen nog altijd heersende bijgeloof dat het veranderen van een scheepsnaam onheil afroept. In 1870 werd het schip naar Duitsland verkocht.

## EEN GEBRUIKELIJKE ROUTE

De bark, verstoken van een hulpvaardige stoommachine, hoewel er toentertijd al zeilschepen mee waren toegerust, volgde op zijn reis de gebruikelijke zeilroute. Via de Azoren en langs de met wier bedekte Sargossazee, toen nog Krooszee genoemd en berucht door de langdurige windstilten, langs de West-Afrikaanse kust richting Brazilië. Aldus kon het beste gebruik worden gemaakt van de heersende (passaat)winden.

Maar het zat de Sliedrecht op dat traject niet mee. Langdurige tegenwind in de Golf van Biskaije en voor de kust van Spanje, een aarzelende noord-oost passaat in het gebied boven de evenaar zomede een trage zuid-oost passaat ten zuiden van de linie duiden er al snel op dat het een langzame reis zou worden. En dat werd het dan ook: 122 dagen tegen gemiddeld de honderd dagen die voor een dergelijke overtocht stonden.



*De kaart, vergeeld door de tijd en al bijna aangetast door de inkt die vroeger werd gebruikt (er komt nu een internationale research- en restauratie-actie op gang om documenten uit het verleden veilig te stellen), maakt deel uit van de collectie van het Brouwers Museum in Brouwershaven. Het is geen indrukwekkend document maar een belangrijk omdat het zijn licht vooruit werpt op de tijd van vandaag waarin cruises aan de orde van de dag zijn op uitermate gesofistikeerde schepen waar niettemin de verveling om de haverklap toeslaat. En daarbij gaat het dan doorgaans om reizen van luttele weken in plaats van reizen die maanden lang duurden. Op deze reproductie van de kaart zijn de middagposities door rode lijnen verbonden.*

## VAN DAG TOT DAG

De kaart vulde zich dag na dag met informatie over de reis. Na het schieten van de zon of, als die verstek liet gaan en astronomische plaatsbepaling onmogelijk was, het maken van het gegist bestek om twaalf uur lokale tijd, werden de gegevens nauwkeurig in kaart gebracht. De positie van het schip, de kracht en richting van de heersende winden, de barometerstand.

Wie de middagposities met elkaar verbindt, die ontwaart een grillige lijn met soms grote afwijkingen ten aanzien van de uitgestippelde koers. Maar dat is het euvel van de zeilvaart.

## INFORMATIEBULLETIN

De als informatiebulletin fungerende kaart moet voor de passagiers een verzetje van de eerste orde zijn geweest als het document, bijgewerkt en wel, in de loop van de middag in de kajuit kwam te hangen. De positie van het schip, de toestand van de zee en de stand van de kwikbarometer moeten aanleiding zijn geweest voor tal van berekeningen voor de resterende reistijd en voor gesprekken over het weer, een school vissen en, als men onder de kust kwam, een eenzame vogel.

## VERVELING

Op een zeereis van vier maanden slaat de verveling toe. Opmerkelijke gebeurtenissen werden daarom ook op de kaart vermeld. Voor de Afrikaanse kust, in de buurt van de Kaap Verdische eilanden, het paaien van het driemastschip Honingbij, onder bevel van kapitein Jacob van der Valk, op weg van Newcastle naar Surabaya met 755 ton steenkool. Ook dat schip maakte, zo meldt de kaart, slechte voortgang vanwege zee en wind. Waarschijnlijk een hele geruststelling voor kapitein Feenstra; slecht zeeman-schap kon hem dus niet door de passagiers worden verweten.

## EEN ONTMOETING IN FEBRUARI

Het journaal van de Sliedrecht meldt over de ontmoeting: “17 Februari. Praaide ons hedenmorgen de Honingbij [...]. Had zijn chronometer bij Sint Antonio geregeld, gaf ons zijn Greenwich tijd aan, [bleek] iets meer te zijn dan de onze”. Hier is een verklaring op zijn plaats: het heeft tot in de achttiende eeuw geduurd vooraleer de geografische breedte van een schip nauwkeurig kon worden bepaald. Het is de verdienste van de Engelsman John Harrison dat in opdracht van een nautisch-wetenschappelijk college in Greenwich een uurwerk ontwikkeld werd dat met geen of nauwelijks afwijkingen het tijdstip van de middag (noon) bleef aangeven. Door de tijd te vergelijken met het middaguur (de hoogste zonnestand) op de plaats waar het schip zich bevond, kon aan de hand van het verschil in tijd de oosterlengte of de westerlengte worden bepaald. En dat terwijl de breedte al tijdens de Grieks-Romeinse periode kon worden vastgesteld.

## DE ONMETELIJKE OCEAAN

En dan was er weer de onmetelijke oceaan. Gelukkig bracht de opvoering van de komedie De bloedzuigers, enkele dagen later gevolgd door het spel De drie minnaars, verdere afwisseling voor passagiers en bemanning. Het nieuwe van een zeereis was er na een dag of 30 wel af en onder de onbarmhartige tropenzon, standvastige wind en rustige zee sloeg de verveling snel toe.

Voor de Braziliaanse kust veranderde de koers van een zuidwestelijke in een zuid-oostelijke richting om, ver westelijk van het eiland Trinidad, ‘af te zakken’ naar de veertigste breedtegraad op het zuidelijk halfrond.

## DE ‘ROARING FORTIES’

De veertigste breedtegraad, beter bekend als de ‘roaring forties’. Een gebied van zeer krachtige westelijke winden die er vrij spel hebben omdat ze niet door continenten worden gehinderd. Een gebied van alleen maar zee, ver ten zuiden van Kaap de Goede Hoop, Tasmanië, Nieuw Zeeland en Kaap Hoorn. Maar ook een breedte die een slechte reputatie heeft als het gaat om aanhoudende stormen, zware zeegang, zich uitdiepende depressies en, in de zuidelijke zomer, op drift geraakte ijsbergen.

## KOMEDIES EN PANTOMIMESPELEN

Aan boord doodde men de verveling, zo meldt de kaart, met het opvoeren van komedies en pantomimes. Krakkers. De korporaal en het landmeisje. De ketellapper uit St. Louis. Hoogtepunten van een reis, nauwkeurig opgetekend omdat vrolijke herinneringen lange uren ook korter maken.

De reis langs de veertigste breedtegraad was even eenzaam als vermoeiend. Daar hielp geen heropvoering van De bloedzuigers aan, noch het met veel verve opgevoerde stuk De blauwe scheenen.

## AL MEER DAN EEN MAAND LANG GEEN SCHIP

“Al in geen 37 dagen een schip gezien”, tekende kapitein Feenstra wanhopig aan. De Sliedrecht bevond zich op dat ogenblik ver zuidelijk van de Golf van Bengalen, nog steeds op de veertigste breedtegraad. Daar kwam verandering in toen, drie dagen na het passeren van het eiland St. Paul, de Honingbij te loevert werd gezien en vooral toen op 26 april een andere meeligger werd waargenomen.

Dat bleek de Alhambra, een Amerikaans schip, met steenkool op weg van New York naar Hongkong. ’s Avonds kwam kapitein Dunbar met een gezelschap aan boord van de Sliedrecht. Een heel evenement. Maar ook het enige.

Ten slotte, na het verlaten van de veertigste breedtegraad en het volgen van een noordelijke koers westelijk van Australië, kwam op 17 mei kwam de kust van Straat Soenda in zicht.

Het interessante van de kaart is, dat de erop aangetekende informatie niet alleen een duidelijk beeld geeft van het verloop van een zeereis in de tweede helft van de negentiende eeuw (het is nog maar 137 jaar geleden!), maar ook duidt op de ontspanningsmogelijkheden voor passagiers en bemanning.

## VRAGEN

Nader onderzoek zou moeten leren wie in dergelijke gevallen het initiatief nam. Was het de kapitein met zijn equipage? Of was het zelfwerkzaamheid van de passagiers? Waren er kostuums aan boord en requisieten? Was de reder er iets aan gelegen dat passagiers zouden terugzien op een weliswaar lange, gevaarlijke, maar niettemin aangename en avontuurlijke reis? Of, anders gezegd, waren er toentertijd al voortekenen voor wat later het divertissement bij uitstek zou worden: de luxe zeereis en de mogelijk nog exclusievere cruise?

De kaart is een interessant document. Zowel uit nautisch als sociaal oogpunt. En... opmerkelijk voor de geschiedenis van Brouwershaven.

*Lit. Dr. J. C. Westerman: Kagen, clippers, werven en motoren, J. H. De Bussy, Amsterdam 1942.*