

Pompen of Verzuipen

Het lot van het lineschip *Erfprins* en zijn bemanning in 1783



E. Snow, *Storms and shipwrecks* (Boston 1943)53.

Gwen Lemmers



Research seminar

Treasures of the Sea: New Perspectives on Maritime History and Maritime Archaeology

Aantal woorden: 8246

Begeleiders

A.M.C. van Dissel

M.R. Manders

Inleverdatum: 11 december 2015

Inhoud

Inleiding.....	3
Hoofdstuk 1 – Een rumoerige tijd	6
Hoofdstuk 2 – De ongelukkige reis in historische bron.....	10
Hoofdstuk 3 – Op zoek naar de <i>Erfprins</i>	16
Conclusie	20
Bijlagen	22
Archivalia	24
Bibliografie	25

Inleiding

Eén van de tragische verhalen in de achttiende-eeuwse zeegeschiedenis van Nederland is de ongelukkige reis van het lineschip de *Erfprins*. Het schip dat meeging met een eskader om de allereerste Nederlandse afgezant naar Noord-Amerika te brengen, verging na een lange strijd tegen het water in november 1783. Veel aandacht heeft het schip echter niet gekregen. J.C. de Jonge vatte de reis, in de *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, als volgt samen: ‘De heen- en wederreis leverde over het algemeen niets merkwaardigs op, doch één schip, de *Erfprins*, trof eene ontzettende ramp’. Een ramp die in het Vaderland nauwelijks werd onderzocht en voor 303 man de dood betekende.¹

Al voor aanvang van deze zeereis in 1783 steunden de Nederlanders de opstandelingen tegen de Britten in de Amerikaanse koloniën door wapens te smokkelen. Op 19 april 1782 had de Republiek zelfs als tweede in de wereld de Verenigde Staten erkend.² Het jaar erop stuurde Nederland de eerste Nederlandse afgezant, Pieter Johan van Berckel (1725-1800), met de *Overijssel* naar Noord-Amerika. Op dat moment was er echter nog geen einde gekomen aan de Vierde Engelse oorlog die in 1780 was begonnen. De vredesonderhandelingen hiervoor werden pas in 1784 in Parijs gesloten. In Nederland was het in deze periode rumoerig vanwege de patriottenbeweging.

Het was in deze sfeer dat in 1783 het schip de *Erfprins* vertrok en uiteindelijk zonk voor de Amerikaanse kust. In de literatuur wordt maar weinig verteld over de ramp. Vaak betreft het enkel terloops een zin over het zinken van het schip en in het uiterste geval drie pagina’s met onvolledige informatie, of zelfs verkeerde informatie over bijvoorbeeld het aantal overleden manschappen, de locatie of vanaf welk punt het misging met het schip tijdens de reis. Alleen in literatuur over Gijsbert Karel van Hogendorp (1762-1834) wordt dieper ingegaan op de laatste reis van de *Erfprins*.³ In de archieven is een overvloed aan informatie te vinden over de reis van het schip en de ellendige schipbreuk die hierop volgde. Desondanks deze veelheid aan informatie blijven delen van de reis schimmig, en roept zij zelfs nieuwe vragen op. Deze vragen zouden wellicht kunnen worden beantwoord met de hulp van onderzoek van de resten van het schip voor de kust van Cape Cod. De vraag voor

¹ J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* deel vijf (Haarlem 1862) 65.

² I. van de Wijdeven, ‘Nederland en de VS: natuurlijke bondgenoten’, *Historisch Nieuwsblad* 8 (2010) geraadpleegd op: <http://www.historischnieuwsblad.nl/nl/artikel/26924/nederland-en-de-vs-natuurlijke-bondgenoten.html>, 1-12-2015.

³ E. van Meerkerk, *De gebroeders Van Hogendorp. Botsende idealen in de kraamkamer van het koninkrijk* (Amsterdam 2013).; H. Laman Trip-de Beaufort, *Gijsbert Karel van Hogendorp* (Rotterdam 1951).

dit onderzoek is daarom: Wat is de meerwaarde van een archeologisch onderzoek naar de wrakresten van het lineschip de *Erfprins* met het inzicht dat de historische bron ons geeft?

Ondanks dat scheepswrakken pas een korte vijftig jaar zijn opgenomen in de wetenschappelijke archeologie, is het duiken naar en het bergen van scheepswrakken een activiteit die al enkele eeuwen bestaat.⁴ Verschillende motivaties bewoog mensen al vroeg om een duik te nemen in het water, op zoek naar artefacten en schatten. De mogelijkheden die zich aandienen met de locatie van het wrak en de objecten die het oplevert zijn veel meer dan slechts een trofee voor in de kast.

We willen steeds meer weten over het schip, haar vracht en de bemanning zelf. Waar kwamen ze vandaan, waar gingen ze heen en wat is er misgegaan? Maar ook vragen als hoe is het schip gebouwd en hoe was het leven aan boord? Voor dit onderzoek zijn verschillende expertises nodig.

Volgens de editor-in-chief van de Oxford Encyclopedia of Maritime History, onderzoekt maritieme geschiedenis de relatie tussen mens en de zee. Dit ruime thema ‘cuts across academic boundaries and builds linkages between disciplines to form a humanistic understanding of the many dimensions involved’.⁵ Zoals Domingues in zijn artikel opmerkt, bestudeert maritieme archeologie hetzelfde, alleen benaderen beide disciplines de stof met andere theoretische en methodologische perspectieven.⁶ Ik wil van deze twee disciplines gebruik maken om meer uitsluitsel te geven over het verloop van de reis van de *Erfprins* en om meer te leren over en van het schip.

Voor de context van het schip wordt gebruik gemaakt van verschillende literatuur. Voor de situatie in Nederland is onder andere het werk van Jaap Bruijn geraadpleegd. Tevens worden algemenere werken over de Vaderlandse geschiedenis geraadpleegd om deze periode te schetsen. Informatie over de Vierde Engelse Oorlog is afkomstig van verschillende literatuur over een groter tijdsbestek van N.A.M. Rodgers boek *Command of the Ocean* tot veel ouder werk van J.J. Backer Dirks: *De Nederlandse zeemagt*.⁷

Omdat de reis van de *Erfprins* zo summier besproken wordt in de literatuur maak ik vooral gebruik van kennis uit de archieven (die niet tot nauwelijks zijn geraadpleegd in de

⁴ J.H.G. Gawronski, ‘Ships and cities in maritime archaeology’, *Maritime Archaeology* (2014) 79-108, aldaar 7-9.

⁵ F.C. Domingues, ‘Maritime history and maritime archaeology’, *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology* (September 2012) 1-8, aldaar 1.

⁶ Domingues, ‘Maritime history’, 2.

⁷ N.A.M. Rodgers, *Command of the Ocean: a naval history of Britain 1649-1815* (USA 2004).; J.J. Backer Dirks, *De Nederlandse zeemagt, in hare verschillende tijdperken geschetst* (Nieuwediep 1871).

literatuur). De archiefstukken die geraadpleegd zijn, zijn afkomstig van verschillende overlevenden van de ramp en enkelen die tijdens het zinken van het schip aan wal waren. Het rapport van de kapitein Louis Aberson (1742-1816), een relaas over de schipbreuk geschreven en uiteindelijk gepubliceerd in het tijdschrift *Recensent onder Recensenten* hoogstwaarschijnlijk door toenmalig adelborst Johan Willem Simon van Haersolte (1764-1817), een man die ook aanwezig was op de *Erfprins* maar voor het zinken van het schip was overgestapt op een ander schip om hulp te halen aan wal. Alsook brieven van politicus Gijsbert Karel van Hogendorp. Deze brieven en aantekeningen zijn rond de periode van het zinken van het schip opgeschreven. Alleen het rapport van kapitein Aberson dateert van een half jaar later. De bronnen verschillen onderling op enkele punten, daarom wordt hier een vergelijkend onderzoek naar gedaan. Beperkingen met dit onderzoek zijn de verschillende belangen die de auteurs kunnen hebben gehad. Zeker Van Hogendorp als politicus in spe in Amerika en kapitein Aberson die in 1784 werd onderzocht aan de hand van zijn rapport voor zijn gedrag tijdens de ramp.

De reis die zich de komende pagina's zal gaan voltrekken kan niet worden gemaakt zonder uitleg te geven van de situatie in Nederland, de relatie met Engeland en de relatie die de Nederlanders hadden met Amerika indertijd. Daarom zal in het eerste hoofdstuk aandacht worden besteed aan de periode omtrent 1783 met gebruik van literatuur. Vervolgens zal in het tweede hoofdstuk de ongelukkige reis worden beschreven aan de hand van verschillende bronnen van overlevenden van de ramp en beperkte literatuur. In het laatste hoofdstuk zal ik de rol van het wrak van de *Erfprins* bespreken, en de vragen die naar aanleiding van de historische bron nog openblijven en opkomen, die wellicht kunnen worden beantwoord door het traceren en opgraven van het wrak. In de conclusie wil ik uiteindelijk antwoord geven op de vraag wat de meerwaarde van archeologisch onderzoek zou zijn door stil te staan bij de waarde die wij kunnen geven aan dit wrak en of dit wrak moet worden opgegraven.⁸

⁸ De waardering van de wrakstukken wordt gedaan aan de hand van M.R. Manders, H.K. Van Tilburg en M. Staniforth, 'Unit 6: Significance assessment', in: M.R. Manders & C.J. Underwood (ed.), *Training Manual for the UNESCO Foundation Course on the Protection and Management of Underwater Cultural Heritage in Asia and the Pacific* (UNESCO Bangkok 2012) 2-26; aldaar 10-11.

Hoofdstuk 1 – Een rumoerige tijd

De Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden besloeg een periode van 1579 tot 1795. In deze tijd kende zij zowel haar Gouden Eeuw als een periode van relatieve neergang en verval. In de periode 1750-1770 kwam een stroming op gang die in de boeken bekend staat als de Nederlandse Verlichting.⁹ Het grotere publiek begon te streven naar deugd, kennis en geluk, en ontwikkelde het idee van een maakbare samenleving, in een tijd van verval. Veel mensen waren werkloos door de economische achteruitgang.¹⁰ Deze verlichting riep niet direct op tot revolutie, echter ontstond er wel een grote groep mensen die zich breder ontwikkelden.

Het einde van de achttiende eeuw werd gekenmerkt door liberale revoluties, waarvan de Amerikaanse en Franse revoluties de bekendste zijn. Ook in Nederland groeide ongenoegen en een wil naar verandering. Eind 1780 verklaarde Engeland de oorlog aan de Republiek, en staat nu bekend in Nederland als de Vierde Engelse oorlog. Deze oorlog maakte een einde aan het verbond (van 1689) tussen de twee op het gebied van gezamenlijke operaties op zee.¹¹

Redenen voor de oorlogsverklaring van Engeland liggen gecompliceerd. Allereerst ergerden de Engelsen zich aan de handelspolitiek die de Nederlanders voerden. Zij probeerden namelijk in de achttiende eeuw zo veel mogelijk tussen de conflicten door handel te drijven met strijdende partijen om daar zo veel mogelijk aan te verdienen. Groot ongenoegen was er toen de Hollanders hun handel openden met de Amerikanen die in 1776 zich onafhankelijk verklaarden van de Engelsen.¹² Nederland voorzag de Amerikanen niet alleen in financiering voor hun oorlog tegen de Engelsen, maar bracht ook wapens naar Amerika via Sint-Eustatius.¹³ Vanaf 1779 lieten de Engelsen echter de schepen niet meer zomaar voorbijgaan: steeds vaker kwamen controles op de lading die Nederlandse schepen voerden.¹⁴ Eind 1779 zorgde dit voor opschudding in de Republiek nadat schout-bij-nacht Lodewijk graaf van Bylandt (1718-1793) een controle van de lading weigerde. Er ontstond een opstootje, waarna de Nederlanders zich al gauw overgaven en naar Portsmouth werden gebracht.¹⁵

Een ander punt van kritiek was dat de Nederlanders mee wilden doen aan het Verbond van Gewapende Neutraliteit, wat hun handelspolitiek verder zou goedkeuren. Het initiatief kwam van Catharina de Grote, die stelde dat neutrale naties recht hadden om met landen in oorlog handel te drijven. Er mocht hier niets tegen worden gedaan qua handelsembargo's. Daarnaast was het een

⁹ J.C.H. Blom en E. Lamberts (ed.), *Geschiedenis van de Nederlanden* (Baarn 1993) 223.

¹⁰ Blom en Lamberts, *Geschiedenis*, 223.

¹¹ Idem, 222.

¹² Ibidem.

¹³ Ibidem.; Rodger, *Command of the ocean*, 348.

¹⁴ J. Bruijn, *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw* (Meppel 1998) 197.

¹⁵ Bruijn, *Varend verleden*, 197.

actie tegen zeemachten (wat voornamelijk Engeland betrof) door hun essentiële producten voor hun scheepsbehoeften te weigeren zoals hout en touw.¹⁶ Nederland tekende dit verdrag in 1781, toen zij al in oorlog was met Engeland. Het effect van het verdrag was uiteindelijk niet geheel ongunstig voor de Engelsen. Denemarken bleef hen wel bevoorraden en door het Baltische gebied als het ware te neutraliseren door het verbond, hoefden de Engelsen geen bescherming meer te bieden voor hun schepen voorbij de Noordzee.¹⁷

De oorlog verliep dramatisch voor de Republiek. Honderden koopvaardijsschepen waren door de Engelsen ingenomen of tot zinken gebracht, ondanks dat de Nederlanders in tijden van oorlog met Engeland noordelijk om Groot-Brittannië heenvoeren. Angst voor de Nederlandse vloot was niet echt nodig voor de Britten, deze lag bijna de gehele duur van de oorlog op de rede van Texel.¹⁸ De Nederlandse handel kwam bijna tot stilstand, en de economie kreeg een flinke klap.¹⁹ In 1781 namen *general* John Vaughan (ca.1731-1795) en *admiral* George Rodney (1718-1792) het eiland Sint-Eustatius in, waarbij wordt opgemerkt dat Rodney de boel heeft geplunderd om zichzelf rijk te maken.²⁰

In Nederland was de controle op de marine anders ingericht dan elders: er waren vijf admiraliteiten (Amsterdam, de Maze, Friesland, Zeeland en het Noorderkwartier) die zelf de marine aanstuurden. De admiraliteiten bekostigden de marine, tenzij het land in een staat van oorlog was, dan sprong de Staat bij. Het is bekend dat in de Republiek in de achttiende eeuw in de bestuurlijke organen corruptie en andere misstanden heersten. De admiraliteiten waren hier geen uitzondering op. Vlootzaken waren zelden dringend na de Spaanse Successieoorlog (1702-1713), en de werf kreeg geen drukke bouwprogramma's. In deze rustige periode werd daarom niet veel omgekeken naar de misstanden, en als dat wel gebeurde, dan werd er maar weinig aandacht aan besteed in de samenleving. Onderzoek is alleen gedaan naar de Admiraliteit van Amsterdam tijdens de eerste helft van de 18^e eeuw. De opbouw van de admiraliteit was zoals voorheen geschiedde: de ridderschap van Holland, de vijf Hollandse steden (Amsterdam, Edam, Haarlem, Leiden en Gouda) kregen een vertegenwoordiger in de raad. De laatste zes leden kwamen van de andere zes gewesten. Lid zijn van de raad was lucratief: men verdiende 2000 tot 2500 gulden voor de positie.²¹

Volgens historicus Jaap Bruijn was 'de enige zeeslag van betekenis [...]de slag op de Doggersbank op 5 augustus 1781'.²² Dat jaar drong de directie voor de Oostersche Handel en Reederijen constant aan op een konvooi naar de Oostzee. Er kwam uiteindelijk een eskader met zes

¹⁶ Rodger, *Command of the ocean*, 347.

¹⁷ Idem, 348.

¹⁸ Bruijn, *Varend verleden*, 198.

¹⁹ Blom en Lamberts, *Geschiedenis*, 222-223.

²⁰ Rodger, *Command of the ocean*, 348-349.

²¹ Alinea ontleend aan Bruijn, *Varend Verleden*, 202-203.

²² Bruijn, *Varend verleden*, 198.

linieschepen (waaronder de *Erfprins*) en zes fregatten, die koopvaarders moest beschermen. Op de Doggersbank kwamen zij een Brits konvooi tegen, waarna een felle strijd uitbrak. Geen van de partijen won, maar in de Republiek werd het desalniettemin als een overwinning gevierd.²³ Echter bracht het geen verandering: het konvooi naar de Oostzee kwam er niet, en de vloot bleef op de rede van Texel liggen. In 1783 werd er een wapenstilstand tussen de Republiek en Groot-Brittannië gesloten, na de eerder onderhandelde vrede tussen de Britten en de Fransen.²⁴ Het jaar erop kwam de definitieve vrede.

Ten tijde van de Vierde Engelse oorlog en erna kwamen pogingen tot verbetering van het admiraliteitsbeheer. Het was duidelijk geworden dat Willem V de hoeveelheid aan taken niet aankon, waardoor de vloot leed onder zijn wijze van leidinggeven. De eerste verbetering was de aanstelling van drie marine officieren tot adjudant-generaals. Zij vertegenwoordigden de prins bij verschillende marinezaken buiten Den Haag. De eerste van deze officieren was Van Kinsbergen die in 1781 werd benoemd. Hij bezocht de gewonden van de slag bij Doggersbank. Het was een stap in de goede richting, maar het was nog niet genoeg om de marinezaken vlot en juist te laten verlopen. Verdere stappen werden genomen met de nieuwe advocaat fiscaal Joan Cornelis van der Hoop die in 1782 werd benoemd. Hij richtte de Geheime Raad voor Marinezaken op, die als bestuursorgaan een grote verbetering betekende. Echter door de politieke onrust door onder andere de patriotten, functioneerde de raad nog steeds niet optimaal.²⁵ Na de oorlog startte de Republiek met een nieuw, uitgebreid bouwprogramma voor uitbreiding van de vloot, en de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) kreeg voortaan steun van de marine in de Oost.²⁶

In september 1781 werd het pamflet *Aan het Volk van Nederland* gepubliceerd en verspreid, waarna de patriottenbeweging haar radicaalpolitieke ideaal van gelijkheid en broederschap startte. Kritiek werd geuit tegen de toestanden in de Republiek, en stadhouder Willem V werd verantwoordelijk gehouden voor de slecht verlopende oorlog met Engeland en de stagnatie in de economie.²⁷ De verlichte bevolking sloeg om in agressief, nationalistische karakters, die men later de patriotten noemden.²⁸ Het begon met het aanvallen van zittende regenten die volgens hen het land slecht hadden bestuurd.²⁹ Ook waren de patriotten tegen de Engelsen gekeerd, en voor een verbond met Frankrijk.³⁰ In 1782 nam Willem V het besluit om tien schepen te sturen naar Brest op vraag van

²³ Ibidem.

²⁴ Idem, 199.

²⁵ Alinea ontleend aan Bruijn, *Varend verleden*, 213-214.

²⁶ Ibidem.

²⁷ J. Rosendaal, *De Nederlandse revolutie. Vrijheid, volk en vaderland 1783-1799* (Nijmegen 2005) 17.

²⁸ Blom en Lamberts, *Geschiedenis*, 223.

²⁹ K. Davids en M. 't Hart (red.), *De wereld & Nederland. Een sociale en economische geschiedenis van de laatste duizend jaar* (Amsterdam 2011) 123.

³⁰ Blom en Lamberts, *Geschiedenis*, 224.

Frankrijk. De schepen bleken echter niet paraat, wat wederom in ongenoegen in de samenleving resulteerde, en voor de patriotten nogmaals de onkunde van Willem V bevestigde.³¹ Het gedachtegoed van de patriotten paste goed bij de revoluties die zich elders voltrokken, en riep daarnaast zekere belangstelling en aandacht voor deze gebeurtenissen op.³² De opstand werd in 1787 dan wel onderdrukt door Willem V, een nieuwe fundering voor politieke vernieuwingen was al gelegd, en werden in 1795 met de inval van de Fransen gebruikt voor de Bataafse Republiek.³³

³¹ Rosendaal, *De Nederlandse revolutie*, 20.

³² Davids en 't Hart, *De wereld & Nederland*, 124.

³³ Ibidem.

Hoofdstuk 2 – De ongelukkige reis in historische bron

Eind mei 1783 werden plannen gemaakt om Pieter Johan van Berckel met ‘het ’s Lands schip *Overijssel*, gecommandeerd door den Capitein Riemersma na[ar] Noord America te worden gebragt’.³⁴ Ook werd in de brief van 13 juni bij de Admiraliteit van Amsterdam duidelijk dat het wenselijk was drie schepen aan het eskader toe te voegen. Er werd gesproken van één schip van 50 stuks, een fregat van 36 en een licht vaartuig, waarna het linesschip de *Erfprins* onder kapitein Aberson, samen met het fregat *Den Briel* onder kapitein Bols en het oorlogsbrik de *Windhond* onder commando van een luitenant, in gereedheid werd gebracht.³⁵

In 1770 gaf de Admiraliteit van Amsterdam de opdracht om een nieuw linesschip te bouwen bij de admiraliteitswerf. John May, één van de drie Engelse bouwmeesters die in 1727 naar Nederland kwam om als scheepsbouwmeester op de admiraliteitswerf in Amsterdam schepen te bouwen met de kennis van de Engelsen, bouwde het schip.³⁶ De *Erfprins*, een vierde charter oorlogsschip met 54 stuks geschut met een lengte van 154 ½ voet, een breedte van 43 voet en een diepgang van 20 voet, werd in 1772 voltooid.³⁷ Wat voor reizen de *Erfprins* maakte in de periode tot aan 1781 is onduidelijk. Wel onderging het schip in 1780 herstelwerkzaamheden.³⁸ In de archieven is onduidelijk wat exact werd hersteld aan het schip. Vermoedelijk werd het hersteld voor zijn deelname aan de Slag bij Doggersbank in 1781. Volgens beschrijvingen van historicus Edward Rowe Snow was het schip niet zeewaardig toen het Texel verliet in 1783. Het schip had veel te verduren tijdens de Slag bij Doggersbank, zoals hij zegt: ‘The *Erfprins*, the special target of the British, suffered serious injury’.³⁹ Het schip zal behoorlijke schade hebben opgelopen, echter valt niet te verifiëren of de *Erfprins* specifiek doel was van de Britten. In 1783 ging het schip wederom de werf op voor herstelwerkzaamheden. Het schip werd van binnen en buiten gebreeuwd (lekdicht gemaakt) voor de reis naar Noord-Amerika.⁴⁰ Gezien de opmerking van Snow lijkt het vreemd dat het schip slechts werd gebreeuwd en geen andere grootschalige herstelwerkzaamheden plaatsvonden.

Op het schip de *Erfprins* gingen 343 man mee, waarvan veertig man het overleefden. Van Hogendorp was geheel ongetraind voor een zeereis. Hij was om een andere reden op het schip dan de andere mannen. Door middel van connecties van zijn moeder en het verkrijgen van verschillende

³⁴ Nationaal Archief te Den Haag (NA), Collectie Admiraliteiten (A) (toegangsnummer 1.01.46) inv.nr. 1326, Brief 13 juni 1783.

³⁵ NA, A, inv.nr.1326, Brief 13 juni 1783.

³⁶ A.A. Lemmers, *Techniek op schaal: modellen en het technologiebeleid van de marine 1725-1885* (Amsterdam 1996) 188.

³⁷ A.J. Hoving en A.A. Lemmers, *In tekening gebracht: de achttiende-eeuwse scheepsbouwers en hun ontwerpmethoden* (Amsterdam 2001) 29.

³⁸ NA, Collectie Admiraliteiten/ Van der Hoop (AvdH) (toegangsnummer 1.01.47.29) inv.nr. 17, Papieren herstelwerkzaamheden 1783.

³⁹ E. Snow, *Storms and shipwrecks of New England* (Boston 1943) 52.

⁴⁰ NA, AvdH, inv.nr. 17, Papieren herstelwerkzaamheden 1783.

aanbevelingsbrieven (onder andere een van John Adams, de toenmalige eerste Amerikaanse ambassadeur in Nederland), wist Van Hogendorp een plek te bemachtigen op het eskader naar Noord-Amerika.⁴¹ Van Hogendorp was vooral diplomatiek geëngageerd, en wilde zo veel mogelijk leren van de net onafhankelijk verklaarde staat. Van Hogendorp bleef in Amerika tot juni 1784, waarna hij terugkeerde naar Nederland.⁴²

Een andere jongeman die meeding was Johan Willem Simon van Haersolte. Hij was ook van adellijke komaf, maar wilde mee naar Noord-Amerika om de handelsmogelijkheden te onderzoeken.⁴³ Ook hij wist door middel van familieconnecties zijn plek op het eskader te bewerkstelligen als adelborst. Na de reis werd hij bij terugkeer benoemd tot luitenant. Eenmaal aan boord werd Van Haersolte ernstig ziek.⁴⁴ Toen hij eenmaal aan de betere hand was, nam de reis een ongelukkige tijding. Beide mannen hadden in eerste instantie het plan om op de *Overijssel* mee te reizen, maar die was al vol. Het nieuwste en grootste lineschip van de vloot op dat moment was zeer gewild, zeker omdat de eerste minister plenipotentiaris Van Berckel hier aan boord zat.⁴⁵ Van Hogendorp en Van Haersolte schreven over de ramp, die hieronder zal worden beschreven.

De reis

Op 20 juni 1783 vertrok het eskader uit Texel. De opdracht voor de *Erfprins* was om met het eskader naar Philadelphia te gaan en vervolgens af te reizen naar West-Indië, daarna naar het Middellands zeegebied om uiteindelijk terug te keren naar het vaderland.⁴⁶ Het eskader zette koers naar de Azoren, zodat daar eventueel een stop kon worden gemaakt om water in te nemen. Volgens Johan van Haersolte was dit wellicht niet de beste keus om naar Noord-Amerika te reizen, ze hadden beter gedaan om met de Oost-passaat via Madeira te gaan, in plaats van de West-passaat die ze uiteindelijk kozen waar veel slechter weer was.⁴⁷ De reis tussen Texel en St. Michel (São Miguel) duurde acht weken en verliep volgens de archieven vrijwel zonder problemen in tegenstelling tot wat Snow beweerd, namelijk dat er al een lek ontstond in het schip in het Kanaal.⁴⁸ Eenmaal aangekomen

⁴¹ E. van Meerkerk, *De gebroeders*, 69-71.

⁴² Idem, 82-83.

⁴³ M.L. Hansen, *Een alledroevigst treurtoneel. Een mislukte reis naar Noord-Amerika 1783* (Epe 2009) 7.

⁴⁴ Hansen, *Een alledroevigst treurtoneel*, 7.

⁴⁵ W. te Brake (ed.), *Een grand tour naar de nieuwe republiek: journal van een reis door Amerika, 1783-1784. Carel de Vos van Steenwijk* (Hilversum 1999) 9.

⁴⁶ [J.W.S. van Haersolte], 'Verhaal van de ongelukkige schipbreuk van 's lands schip van oorlog de *Erfprins*, op de reis van Holland naar Noord-Amerika in den jare 1783', *De recensent ook der recensenten* (1842) 434-435.; NA, Collectie Van Hogendorp (VH) (toegangsnummer 2.21.293) inv.nr. 1208, Relas van de schipbreuk van 'de *Erfprins*' in 1783.

⁴⁷ Van Haersolte, 'Verhaal van de ongelukkige schipbreuk', 435.

⁴⁸ Snow, *Storms and Shipwrecks*, 52.

bij Del Gate (vermoedelijk Ponta Delgado) op St. Michel legden de schepen aan voor circa 10 dagen.⁴⁹ Hier nam de *Erfprins* voor nog eens twaalf weken water in, waar de reis naar Philadelphia in drie à vier weken kon worden volbracht.⁵⁰

Na het vertrekken uit St. Michel hadden de schepen bijna dagelijks te kampen met stormweer, en ontstond er een lek in de *Erfprins* dat almaar erger werd.⁵¹ Op 3 of 7 september bracht kapitein Aberson de commandant van het eskader, kapitein Nicolaas Riemersma (ca. 1732-1814), op de hoogte van het lek.⁵² Riemersma gaf de opdracht telkens vier voet leeg te pompen, en kon niet wachten op de *Erfprins*. Reden hiervoor gegeven door Aberson en Van Haersolte was dat de instructies van de heer ambassadeur Van Berckel het niet toelieten om te wachten, gezien hij binnen afzienbare tijd in Philadelphia moest zijn.⁵³ Hierom besloot Riemersma verder uit te varen samen met *Den Briel*. Ondertussen was de *Windhond* al in een eerdere storm van het eskader afgedwaald, en was de *Erfprins* feitelijk in zijn eentje achtergelaten, een besluit wat volgens Van Haersolte onterecht was (*Den Briel* had volgens hem achter moeten blijven bij de *Erfprins*), maar één waar naderhand geen enkel onderzoek naar werd ingesteld, tot groot ongenoegen van Jan van Haersolte.⁵⁴

Na het vertrek van de overige schepen van het eskader trof het schip enigszins goed weer. Zodanig dat zij 100 à 120 mijlen van de rivier van Philadelphia lagen. Echter het tij keerde toen op 19 september een sterke wind opstak: 'In den tijd van een uur was de zee zoo vreselijk gezwollen, dat men geen onderscheid tusschen zee en lucht kon zien [...]'.⁵⁵ Wat volgde was een verschrikking: de grote mast brak af, en viel half over boord en nam voor de helft het lijboord mee. Vervolgens brak de fokkemast, voorsteng en boegspriet en vielen overboord. Hierop volgde de bezaansmast en een deel van de hut op het achterschip.⁵⁶ De tuigage van de masten die overboord sloegen werden losgesneden zodat het schip niet zou kantelen. De zee sloeg alle ramen in van de kajuit, en schoot de schotten van de kerk en kajuit tot in de kuil.⁵⁷ De zee sloeg de broeking van het roer af en het water

⁴⁹ NA, VH, inv.nr. 1208, Relas van de schipbreuk; Van Haersolte, 'Verhaal van de ongelukkige schipbreuk', 435.; L. Aberson, 'Missive van den kapitein L. Aberson, gevoerd hebbende 's Lands Schip van Oorlog de Erf-Prins, aan den Schout by Nacht, Ridder van Kinsbergen, geschreeven te Boston, den 16 December 1783', *Zaaken van staat en oorlog betreffende de verenigde Nederlanden zedert het jaar MDCCLXXX 19*(Amsterdam 1792) 201-205, aldaar 201.

⁵⁰ Van Haersolte, 'Verhaal van de ongelukkige schipbreuk', 435.

⁵¹ NA, AvdH, inv.nr. 92, Brief 29 november 1783.

⁵² <https://www.openarch.nl/show.php?archive=rzh&identificer=1a4c16a1-9cd0-49a9-858c-c5b0edfa826a&lang=nl>, 1-12-2015.; Aberson, 'Missive', 201-205, aldaar 202.

⁵³ NA, Collectie G.K. van Hogendorp (GKvH) (toegansnummer 2.21.006.49), inv.nr. 55, Extract uit een brief van een officier van het verongelukt schip de *Erfprins* november of december 1783.

⁵⁴ Van Haersolte, 'Verhaal van de ongelukkige schipbreuk', 437.

⁵⁵ Idem, 438.

⁵⁶ Van Haersolte spreekt over de 'kampanje' wat de oude benaming is voor hut, kajuit of kombuis of provisiekamer achter op een schip.

⁵⁷ Aberson, 'Missive', 201-205, aldaar 202.

kwam terecht in de konstabels kamer, waar pompen stonden.⁵⁸ Twee twaalfponders sloegen over boord, de spijskisten met gort en erwten waren stukgeslagen door het water en de grote kombuis was ook verpletterd. Kortom: 'Het schip zag er jammerlijk uit, en was volmaakt een wrak geworden'.⁵⁹

Na het vallen van de grote mast werden twee zesponders gevonden, vermoedelijk nog afkomstig van de Slag bij Doggersbank.⁶⁰ Of de kogels nu in de mast zelf zaten of dat deze tussen de huid van het schip zat is onduidelijk. Wel spreekt dit voor een onvolledige controle van het schip voor de afvaart. Opvallend is dat de kogels niet terugkomen in het rapport van de kapitein of de brieven van Van Hogendorp. 's Nachts bedaarde het weer, en kon men beginnen om het schip enigszins te repareren. Het schip werkte aan alle kanten, en werd steeds meer lek. Men besloot om alles wat gemist kon worden over boord te gooien zoals de veertien twaalfponders, zes zesponders, ankers en andere ballast, zodat het schip enigszins boven water bleef.⁶¹ Vervolgens zette de bemanning in de dagen na de storm een grote steng op met een voormarsra, in plaats van de fokkemast kwam een kleine marsra, en in plaats van de bezaansmast kwam een giek met twee stagzeils.⁶²

Het schip dobberde nu nog circa negen weken op deze wijze op zee. Dag en nacht moest de bemanning pompen vanwege het slechte weer, en werd het schip telkens door de wind verder terug op zee gedreven. De omstandigheden aan boord waren erbarmelijk: er was geen water meer om mee te koken waardoor de bemanning moest teren op brood, boter, kaas en spek, noch genoeg om de bemanning te voorzien in drinken (vier musjes per man, de laatste drie weken slechts drie per dag).⁶³ Daarnaast was de bemanning uitgeput doordat men dag in dag uit de pompen draaiende moesten houden om het schip boven water te houden.⁶⁴ Aberson liet de spoelpomp vervolgens in het achterraum plaatsen, en uiteindelijk draaide vijf pompen de hele dag door, waarbij het pompen de bemanning wegens uitputting zelfs flauwviel, en schepte men met putsen (houten scheepsemmers) water uit het schip.⁶⁵

Op 19 november, ter hoogte van St. George's Bank, leek er kleine hoop te ontstaan: een Amerikaans sloep afkomstig uit de Azoren voer langs, en nam Van Hogendorp mee om een brief af te leveren aan de gouverneur van Massachusetts John Hancock (1737-1793) aan wal om hulp te halen voor het schip en zijn bemanning. Ondertussen waren verschillende schepen in zicht geweest die van

⁵⁸ Ibidem.

⁵⁹ Van Haersolte, 'Verhaal van de ongelukkige schipbreuk', 439.

⁶⁰ Ibidem.

⁶¹ Idem, 440.

⁶² Ibidem.; Aberson, 'Missive', 201-205, aldaar 203.

⁶³ Aberson, 'Missive', 201-205, aldaar 204.

⁶⁴ Van Haersolte, 'Verhaal van de ongelukkige schipbreuk', 440.; NA, AvdH, inv.nr. 92, Brief 29 november 1783.; Aberson, 'Missive', 201-205, aldaar 204.

⁶⁵ Van Haersolte, 'Verhaal van de ongelukkige schipbreuk', 443.; Aberson, 'Missive', 201-205, aldaar 203.

of naar wal zeilden, maar hen niet hielpen of melding van de toestand deden eenmaal aangekomen aan wal.⁶⁶ Zoals Aberson in zijn rapport vermeldde, stak wederom een storm op, waardoor de *Erfprins* weer verder op zee werd gedreven, en ook de sloep waarmee Van Hogendorp reisde vertraagd werd waardoor hij pas de 22^{ste} aan wal was, een dag nadat de *Erfprins* al gezonken was. De hulp die hij daarop inriep, was dus te laat. Van Hogendorp werd ter hoogte van Cape Ann (ten noorden van de baai van Boston) overgezet in een vissersschuit, die hem afzette te Gloucester.⁶⁷ Hier ontmoette hij David Pearce, een koopman en eigenaar van verschillende schepen die dezelfde avond nog een sloep stuurde met water, aardappelen en vlees, om zich naar de *Erfprins* te bevinden.⁶⁸ De dag erop zou nog een brik volgen. Op 23 november bracht Van Hogendorp zijn brief uit naar de gouverneur die vervolgens ook opdracht gaf twee schepen te sturen.⁶⁹

Terug op het schip was de situatie onhoudbaar: vloten werden gemaakt, er ontstond zelfs nog een complot tot mouterij dat werd onderdrukt, en de 21^e brak de ketting van één van de pompen.⁷⁰ Volgens een latere brief, gepubliceerd in verschillende kranten, was de *Erfprins* op een bank verbrijzeld te Kaap George.⁷¹ De bemanning verloor alle hoop op redding toen het schip langzaam aan helemaal onderliep. Het moment dat de run op de sloepen begon, was het water al ter hoogte van het tussendeck gekomen. Een vaartuig werd gespot in de verte, en Aberson besloot de sloepen uit te zetten voor hulp.⁷² De gehele bemanning stond op het bovendek, en deed pogingen om in de sloepen te springen.⁷³ Van Haersolte beschrijft hoe verschillende mannen mis sprongen en vervolgens voor zijn ogen verdronken.⁷⁴ 303 man kwam om bij de ramp, de overige 39 man die in de sloepen terecht kwamen werden de 23^e gered.⁷⁵ Kapitein Aberson en Van Haersolte spreken over de sloep en brik die uitgestuurd waren door David Pearce, een brief verzameld door Van Hogendorp spreekt over een brik afkomstig van 'St. Pieters Eyland' (Peter Island, onderdeel van de Britse Maagdeneilanden in het Caraïbisch gebied).⁷⁶ Het is waarschijnlijk dat de bemanning in eerste instantie werd gered door het brik dat afkomstig was van St. Pieters eiland, en vervolgens werden overgezet op de sloep van David Pearce, waarmee ze aan wal komen. De dag erop kwamen de mannen aan te Gloucester, waarna ze de 25^{ste} in Boston arriveerden. Hier schreef Aberson een brief naar Riemersma in Philadelphia voor nadere orders, echter was Riemersma tegen deze tijd alweer

⁶⁶ Van Haersolte, 'Verhaal van de ongelukkige schipbreuk', 445.

⁶⁷ Aberson, 'Missive', 201-205, aldaar 205.; NA, AvdH, inv.nr. 92, Brief 29 november 1783.

⁶⁸ NA, AvdH, inv.nr. 92, Brief 29 november 1783.

⁶⁹ Ibidem.

⁷⁰ Van Haersolte, 'Verhaal van de ongelukkige schipbreuk', 450.

⁷¹ NA, GKvH, inv.nr. 54, Extract uit brief van Gerard Vogels, 13 december 1783.

⁷² Van Haersolte, 'Verhaal van de ongelukkige schipbreuk', 451.

⁷³ Idem, 452.

⁷⁴ Idem, 451.

⁷⁵ Aberson, 'Missive', 201-205, aldaar 205.

⁷⁶ Ibidem.; Van Haersolte, 'Verhaal van de ongelukkige schipbreuk', 454.; NA, GKvH, inv.nr. 50, Copia den Brief uyt Boston, 16 december 1783.

huiswaarts vertrokken met het eskader.⁷⁷ Aberson besloot een schip te huren voor 5700 gulden van de lokale Nederlandse kooplieden, Leertouwer en Huyman.⁷⁸ Zij waren werkzaam te Boston tussen 1782 en 1788.⁷⁹ Aberson vertrok met de overgebleven mannen op het schip de *Doggersbank* terug naar Nederland, waar hij op 8 april 1784 aankwam.⁸⁰

Opvallend is het verschil in data, volgens de meeste bronnen (krantenartikelen, missiven van Aberson en Van Hogendorp's brieven) zonk het schip de 21^{ste} van november. Echter volgens Snow zonk het schip de 25^{ste} en Van Haersolte spreekt zelfs van 28 november.⁸¹ Nu blijkt met berekeningen dat hier geen sprake is van gebruik van een andere kalender (waar het verschil tussen de Juliaanse en Gregoriaanse kalender op dat moment elf dagen verschil had). Waarom deze data dan nu wel afwijken valt niet te zeggen.

Ondanks enkele onzekerheden betreffende data over de reis van het schip de *Erffprins*, is het verhaal en verloop relatief duidelijk. Het schip heeft een uitputtende reis gemaakt, met veel verschrikkingen en ontberingen. Echter blijven verschillende vragen openstaan. Juist hier zou een archeologisch onderzoek aan informatie kunnen toevoegen.

⁷⁷ Aberson, 'Missive', 201-205, aldaar 205.

⁷⁸ NA, GKvH, inv.nr.55, Papieren over de schipbreuk van 1783 verzameld door G.K. van Hogendorp.

⁷⁹ <http://socialarchive.iath.virginia.edu/ark:/99166/w6676vvx>, 4-12-2015.

⁸⁰ Hansen, *Een alledroevigst treurtoneel*, 8.

⁸¹ Snow, *Storms and shipwrecks*, 54.; Van Haersolte, 'Verhaal van de ongelukkige schipbreuk', 454.

Hoofdstuk 3 – Op zoek naar de *Erfprins*

Voordat een archeologisch onderzoek kan worden uitgevoerd moeten de resten worden gevonden van het schip, dit zal echter een lastige opgave worden. In de historische bronnen worden namelijk verschillende locaties geduid voor het zinken van het schip.

Volgens het rapport van kapitein Aberson is het schip gezonken op 42 graden 17 minuten noorderbreedte en 303 graden 51 minuten lengte met een afstand van circa 24 zeemijlen van Cape Cod.⁸² Van Haersolte beweert dat het schip op St Georges Bank is gezonken op vijftig zeemijlen afstand Cape Cod op 120 vademen water.⁸³ In een brief zegt Van Haersolte daarentegen iets anders: 'Wij hebben ons schip verlooren op S[int] Georgie Bank, 24 Myl van Caap Cod op 45 vademen water [...]'.⁸⁴ Daarnaast spreekt Van Hogendorp over de locatie op 42 graden 17 minuten en een lengte van 310 graden 15 minuten.⁸⁵ Dan is er nog een laatste bron, namelijk een brief van Gerard Vogels, een schipper uit Philadelphia die licht werpt op de vermoedelijke oorzaak en locatie van het gezonken schip de *Erfprins*: het schip zou verbrijzeld zijn op een bank bij Kaap George, noordoostelijker dan de andere bronnen.⁸⁶ Kaap George zal waarschijnlijk doelen op St. George's Bank en niet op Cape George ter hoogte van Nova Scotia te Canada, echter geheel zeker is dit niet. Het zou dan onlogisch zijn wanneer Van Haersolte spreekt van 120 vademen water, gezien het schip daar niet op zou vastlopen. Echter noemt Aberson zelf wel dat hij kennis had van de bank, en deze meerdere malen omzeilde: 'Boston de naaste Plaats zynde, tragtte ik aldaar te komen, schoon 'er ook geene mooglykheid was, om eene andere te bereiken. Twee keeren had ik het zo ver gebragt, tot benoorden de St. George Bank, doch de harde N.N.W. Wind, dreef my wederom bezuiden; op deeze Bank staat met slecht Weer een zeer lelyke Zee'.⁸⁷ Een archeologisch onderzoek zou hier uitsluitsel kunnen geven over de vraag of het schip verbrijzeld of vastgelopen was, of zelfs simpelweg gezonken was door de lekken in het schip.

Deze locaties hebben een redelijke variatie rondom Cape Cod en zijn niet altijd even betrouwbaar. Pas in de achttiende eeuw is het sextant uitgevonden, en het is de vraag of dit navigatie instrument dan wel aan boord was van de *Erfprins*, anders is vermoedelijk een Jacobsstaf gebruikt voor het navigeren. Deze instrumenten waren alleen voor het meten van de breedtegraad waarop het schip zich bevond. Een andere uitvinding die ook uit het begin van de achttiende eeuw stamt, kon de lengtegraad berekenen. Dit was de scheepschronometer, waardoor de kapitein door

⁸² NA, GKvH, inv.nr. 54, Brief van L. Aberson aan de heer Van der Hoop 20 december 1783.

⁸³ Van Haersolte, 'Verhaal van de ongelukkige schipbreuk', 454.

⁸⁴ Hansen, *Een alledroevigst treurtoneel*, 24.

⁸⁵ NA, GKvH, inv.nr. 50, Copia den Brief uyt Boston, 16 december 1783.

⁸⁶ Nb, *Leeuwarder Courant*, 18-02-1784.; NA, GKvH, inv.nr. 54, Extract uit brief van Gerard Vogels, 13 december 1783.

⁸⁷ Aberson, 'Missive', 201-205, aldaar 205.

middel van tijdsverschil tussen nulpunt en twaalf uur op de gemeten dag kon bepalen op welke lengtegraad het schip zich bevond.⁸⁸

Nu is het uiteraard heel goed mogelijk dat beide instrumenten aan boord van het schip waren, echter dient zich nu nog een probleem aan: hoe werd de meting uitgevoerd. Een probleem is namelijk het weer. Voor de breedtegraadmeting is de stand van de zon nodig, die met stormachtig weer vaak niet zichtbaar is. Kapitein Aberson vertelt het volgende: ‘Nooit heb ik zulk slecht Weer gezien, en zo by aanhoudendheid, als op de Kust van Amerika. Dit Najaar zyn ‘er verscheiden gebleven, en een groot gedeelte mastloos binnen gesleept. Ik heb den Gouverneur van Boston hooren zeggen, dat hem zederd 40 Jaaren een zo slecht Najaar niet geheugde, dan dit’.⁸⁹ De kracht en ernst van de storm was dus behoorlijk, waardoor het onwaarschijnlijk is dat de kapitein een goed moment heeft gehad om zijn metingen uit te voeren. Het is daarom aannemelijk dat de laatste juiste meting werd uitgevoerd toen het schip uitvoer van de Azoren. Waarschijnlijk is daar de meting van de breedtegraad uit af te leiden, die in alle bronnen is vastgesteld op 42 graden en 17 minuten. Echter koers uitzetten is iets anders dan werkelijk volgen. Met constante zijwinden van stormen, kan het schip makkelijk zijn afgeweken van deze breedtegraad. Het zal de lezer dan nu ook duidelijk zijn dat deze locaties lastig zijn te traceren.

Wel kan gebruik worden gemaakt van referentiepunten, zoals Van Hogendorp die vermeldde dat de kust op ongeveer vijftig zeemijlen afstand lag, en Aberson die zelfs 24 zeemijlen vermeld.⁹⁰ Daarnaast is te verwachten dat het schip ten noorden van Cape Cod lag, gezien Aberson tot twee maal toe benoorden om ging. Met deze gegevens kan men een kaart tekenen met cirkels rondom de kaap, waar vermoedelijk langs de lijn ergens het wrak zou kunnen liggen. Deze cirkels liggen niet in de buurt van de ondiepe bank, en komen dicht bij Aberson zijn gegevens van 120 vademen water diepte. Echter als we de bron van Vogels aanhouden zou een onderzoek moeten worden gedaan rondom het ondiepe gedeelte van de bank. Het schip lag twintig vadem diep in het water, dus getallen onder deze waarden zouden mogelijke zoek- en vindplaatsen kunnen zijn.

Als eenmaal de locatie van het schip gevonden wordt, kan archeologie een rol spelen voor informatiewinning over de gebeurtenissen. In de eerste plaats om te verifiëren wat er in de verschillende bronnen is gezegd. Kunnen we inderdaad constateren dat de masten zijn afgebroken en of de andere onderdelen van het schip inderdaad zo gehavend waren? Zijn er restanten te vinden van de vloten die zouden zijn gebouwd om de mannen te redden?

⁸⁸ Kennis over de verschillende scheepsinstrumenten en de moeilijkheden bij het uitvoeren van metingen komen voort uit gesprekken met Menne Kosian, specialist ruimtelijke analyse bij de Rijksdienst van Cultureel Erfgoed op 3-12-2015; en een presentatie over navigatietechnieken gegeven door Hans Hooijmaijers voor het vak ‘Ijsselijke ontdekkingen’ aan de Universiteit Leiden, studiejaar 2013-2014.

⁸⁹ Aberson, ‘Missive’, 201-205, aldaar 204.

⁹⁰ Uitgetekend op kaarten in de bijlage.

Een andere rol voor archeologisch onderzoek is van algemenere aard. Het schip was gebouwd in 1770 onder de scheepsbouwmeester John May op de admiraliteitswerf in Amsterdam. Indertijd werd door eerdere Engelse scheepsbouwmeesters het gebruiken van tekeningen en modellen ingevoerd. Vervolgens werd vanaf de tekening en het model een schip gebouwd, waar het eerder gebruikelijk was om schepen te bouwen naar aanleiding van een paar standaard maten, en daarna het schip in natuurlijke vorm uit zichzelf ontstond. Nu is het frappante dat van John May geen tekeningen en modellen zijn overgebleven, en is het dus eigenlijk onbekend hoe schepen door deze man werden gemaakt. Een onderzoek naar de *Erfprins* en een eventuele reconstructie van hoe het schip er nu werkelijk uitzag zouden hierbij een bijdrage kunnen leveren aan de bouwwijze van John May.

Hoe kunnen we de *Erfprins* herkennen in de wrakstukken, als er geen tekeningen en modellen van het schip bekend zijn? Voorbeelden van andere lineschepen die indertijd te Amsterdam zijn gebouwd zouden hierbij misschien kunnen helpen. Vanaf 1727 werd op de werf in Amsterdam gewerkt aan de hand van scheepsbouwtekeningen. Dit zorgde voor een nieuwe situatie op de werkvloer: de vorm van de 'spanten van oprichting' werd van te voren bepaald in een tekening, in plaats van aan de hand van de vorm van het hout van de spanten het schip te bouwen. Gevolg van het vooraf bepalen was dat de scheepsbouwmeester niet meer per se op de werkvloer nodig was bij het uitvoeren. Een ander voordeel aan de tekeningen was dat deze van te voren konden worden gecontroleerd door de opdrachtgevers. Echter John May pakte het anders aan: geen enkele tekening van zijn hand is overgebleven. Men zou wel kunnen kijken naar modellen en tekeningen van de hand van Lodewijk Willem van Gendt, die twee-en-twintig jaar voor May heeft gewerkt, of May's zoon William May (1725-1807) die hem uiteindelijk opvolgde.⁹¹

Vermoedelijk zal de *Erfprins* een 'gewrongen spiegel' hebben gehad, wat inhield dat het achterschip was afgerond. Dit element deed pas in de achttiende eeuw haar intrede in Nederland, terwijl de Engelsen de vorm al langer hanteerden.⁹² Het schip zal zijn gebouwd aan de hand van de Britse bouwmethode, waarbij het *shell-first* principe werd toegepast. De spanten waren in twee lagen aangebracht waardoor deze elkaar overeind hielden.⁹³ Voor meer bouwtechnische kenmerken zou het beste kunnen worden gekeken naar scheepsmodellen uit de tijd, die enigszins overeenkomen met het aantal stukken geschut dat de *Erfprins* had.

Naast de bouwwijze zijn er nog een aantal pointers waar op gelet kan worden bij het identificeren van het wrak van de *Erfprins*. Zo is in de bronnen al naar voren gekomen dat alles dat gemist kon worden overboord is gegooid. Hierdoor is het zeer onwaarschijnlijk dat bij het wrak

⁹¹Alinea ontleend aan A.A. Lemmers, *Van werf tot facilitair complex: 350 jaar marinegeschiedenis op Kattenburg* (Den Haag 2005) 55-56.

⁹² Lemmers, *Techniek op schaal*, 45.

⁹³ Idem, 39.

rolpaarden, kogels en kanonnen zullen liggen. Wellicht zijn de pompen nog te vinden, vijf in getal, waarmee men het schip zo lang boven water heeft weten te houden.

Conclusie

In de eerste plaats ontstond het eskader om de nieuwe afgezant Pieter Johan van Berckel naar Amerika te brengen, waar hij uiteindelijk op 31 oktober 1783 de senaat ontmoette in Princeton. Het wordt duidelijk, gezien de tijdsperiode waarin deze reis zich voltrok, dat meer motieven in het spel waren. Nederlanders wilden de handel met Amerika wederom vergroten en versterken. Dit was de belangrijkste beweegreden voor Johan Willem Simon van Haersolte: hij wilde bekijken wat de handelsmogelijkheden waren in Amerika. Hier kwam helaas niets van terecht en hij keerde zo snel als hij kon terug naar het vaderland na de ramp.

Behalve handelsmogelijkheden en het overbrengen van een diplomaat, was er veel te leren van de Amerikanen volgens de patriotten. Hoewel soms wordt gezegd dat de Amerikanen naar Europa keken voor hun revolutie, leerden de Nederlanders weer van de staatsvorming van Amerika. Gijsbert Karel van Hogendorp wilde om deze reden mee op de reis naar Amerika. Hij wilde zo veel mogelijk leren over de nieuwe staat en haar opbouw. Het zal daarnaast een kwestie van erkenning van Amerika zijn geweest die leidde tot het sturen van het eskader, zeker omdat Nederland op dit moment feitelijk in oorlog was met Engeland dat nog steeds niet wilde accepteren dat de Amerikaanse koloniën niet langer aan Groot Brittannië toebehoorden.

Veel informatie is te winnen uit de historische bron. Verschillende ooggetuigenverslagen en rapporten kunnen een overzicht geven van de laatste reis van het schip de *Erfprins*. Soms verschillen de verhalen qua datering, en vooral in locatie, maar de essentie was hetzelfde. De *Erfprins* stond er voor een lange tijd alleen voor en wist op een haast onmogelijke wijze toch een overtocht te maken over open zee. Een uiterst dramatische wending zorgde voor de verschrikkelijke ontberingen voor het schip en zijn bemanning. Na een uitputtende strijd tegen het water zonk het schip jammerlijk voor de kust van Noord-Amerika ter hoogte van Cape Cod.

Er blijven echter een aantal vragen onbeantwoord, waarop een archeologisch onderzoek wellicht antwoorden zou kunnen vinden. Ondanks dat de vooruitzichten van het traceren van het schip ontmoedigend zijn, is het zeker interessant om toch een zoektocht te starten naar het schip. Zo kan er geverifieerd worden in welke staat het schip werkelijk verkeerde en onderzoek gedaan worden naar de bouwwijze van het schip, gezien er geen tekeningen of modellen zijn overgebleven van de scheepsbouwmeester John May van de admiraliteitswerf te Amsterdam.

Als zou worden besloten om de wrakresten niet op te graven, zou bescherming en beheer van de plaats zeer wenselijk zijn. Uit het onderzoek is gebleken dat de reis met het eskader een bijzondere was, zowel voor Nederland als voor Amerika. Voor Nederland is het een stukje van de internationale betrekkingen dat wordt getoond, terwijl het voor Amerika het bewijs is van de erkenning van haar onafhankelijkheid indertijd. Daarnaast heeft het een sociaal culturele waarde als

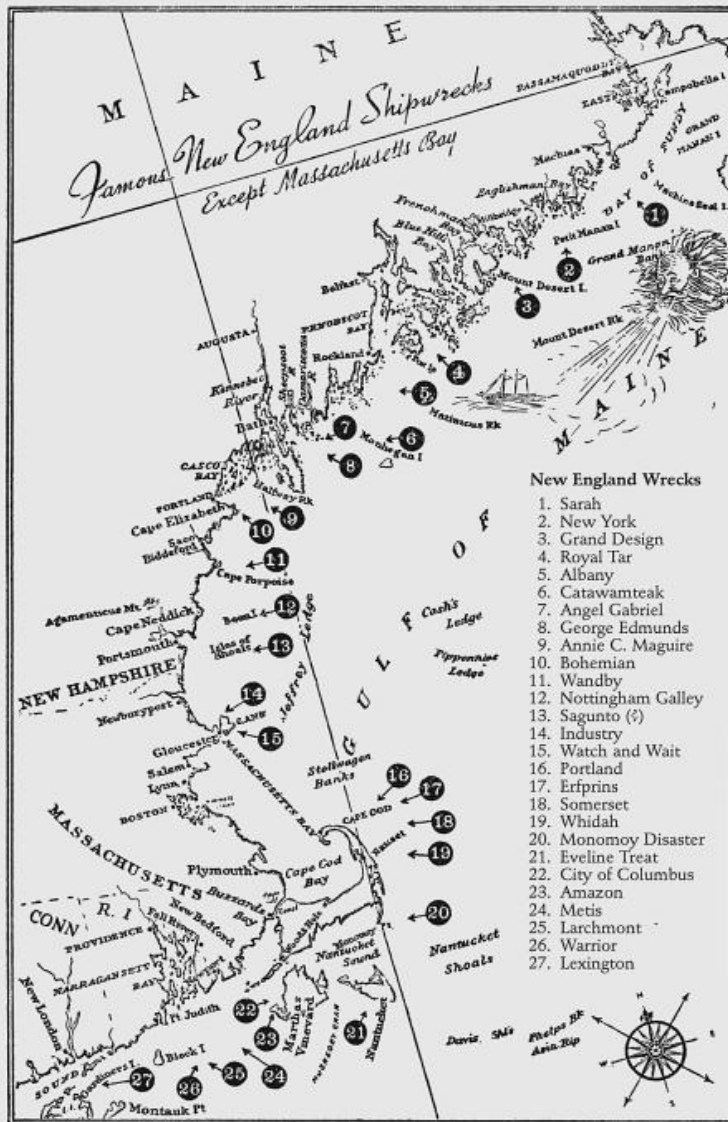
men kijkt naar het uitputtende leven aan boord van dit schip, en de verschrikkingen die de mannen hebben moeten doorstaan. Het schip is vooral interessant omdat er overlevenden waren die het verhaal hebben opgeschreven, en de ramp een menselijk gezicht geven. Behalve de laatste reis heeft dit schip dienst gedaan in de slag bij Doggersbank. Hiermee is het schip *an sich* van nationale waarde voor Nederland, zeker gezien deze slag door de Nederlanders in 1781 werd gevierd als een overwinning (ook al was het eerder een *draw* tussen beide partijen).

Daarnaast is het schip representatief voor twee verschillende aspecten van een dergelijke overzeese reis in de achttiende eeuw. Ten eerste toont het de besluitvorming van de marine en individuen. Waarom moesten er drie extra schepen mee om de afgezant naar Amerika te brengen? De schepen die meegingen hadden geschut, en dienden dus ter bescherming van de afgezant. Ook waren deze schepen mee om reserves in te bouwen: mocht het misgaan op de *Overijssel* dan had Van Berckel over kunnen stappen op een ander schip. Dit zal de reden zijn geweest waarom, toen de *Erfprins* in moeilijkheden kwam, het schip *Den Briel* toch meeging met de *Overijssel* en niet achterbleef om eventueel de bemanning van de *Erfprins* te redden. Die reserve werd de *Erfprins* uiteindelijk noodlottig. Tevens leent het schip zich mooi als voorbeeld om te laten zien hoe gevaarlijk een dergelijke overtocht over open zee was. Zoals Aberson al aangaf in zijn rapport waren velen schepen dat najaar masteloos binnengesleept vanwege het stormachtige weer. De *Erfprins* was dus niet exceptioneel in dat opzicht, maar kan als rolmodel fungeren.

Voor dit onderzoek zijn verschillende bronnen geraadpleegd, waarvan het gros afkomstig is uit het Nationaal Archief te Den Haag. De tragiek van de reis van het schip zou het in mijn optiek geheel rechtvaardigen om verder onderzoek te plegen in andere archieven, zowel in Nederland als in Boston, teneinde meer informatie te krijgen over de *Erfprins*. Daarnaast kan nog worden gekeken naar journalen van de andere schepen van het eskader. Het lijden van de bemanning en de tragische teloorgang van het schip verdienen een eigen plaatsje in de Nederlandse geschiedenis. Aan ons de schone taak om de waarheid boven water te halen en niet in alle verschillende informatie te verzuipen.

Bijlagen

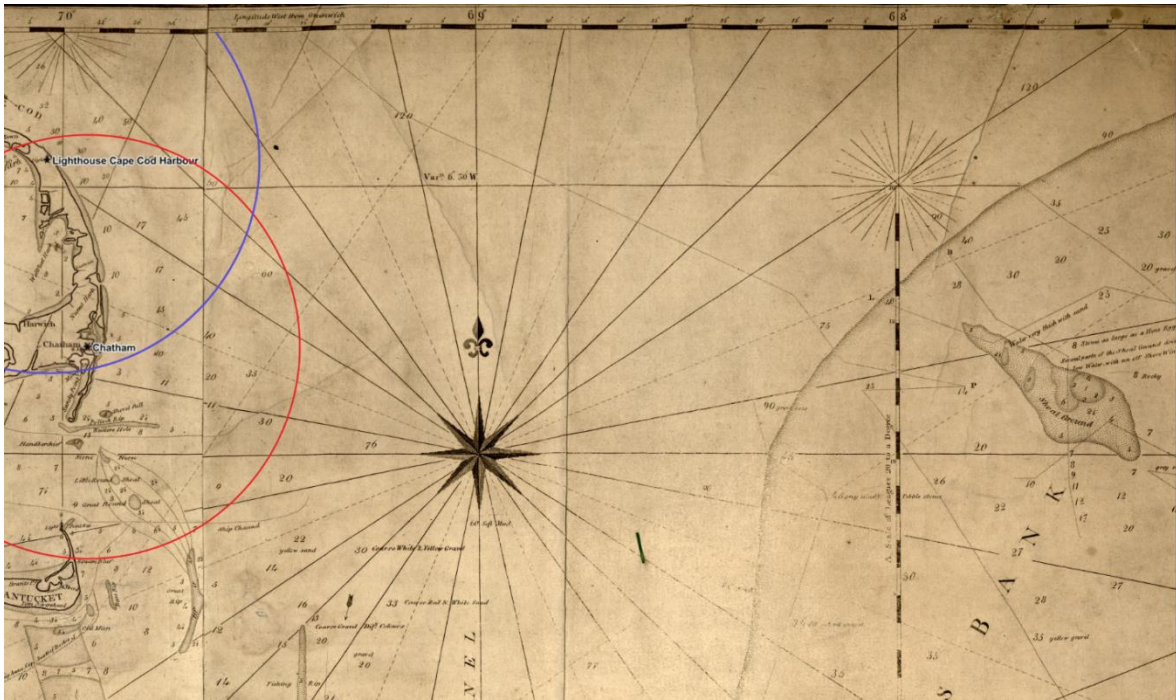
Locatie van het wrak volgens E. Snow in *Storms and Shipwrecks*



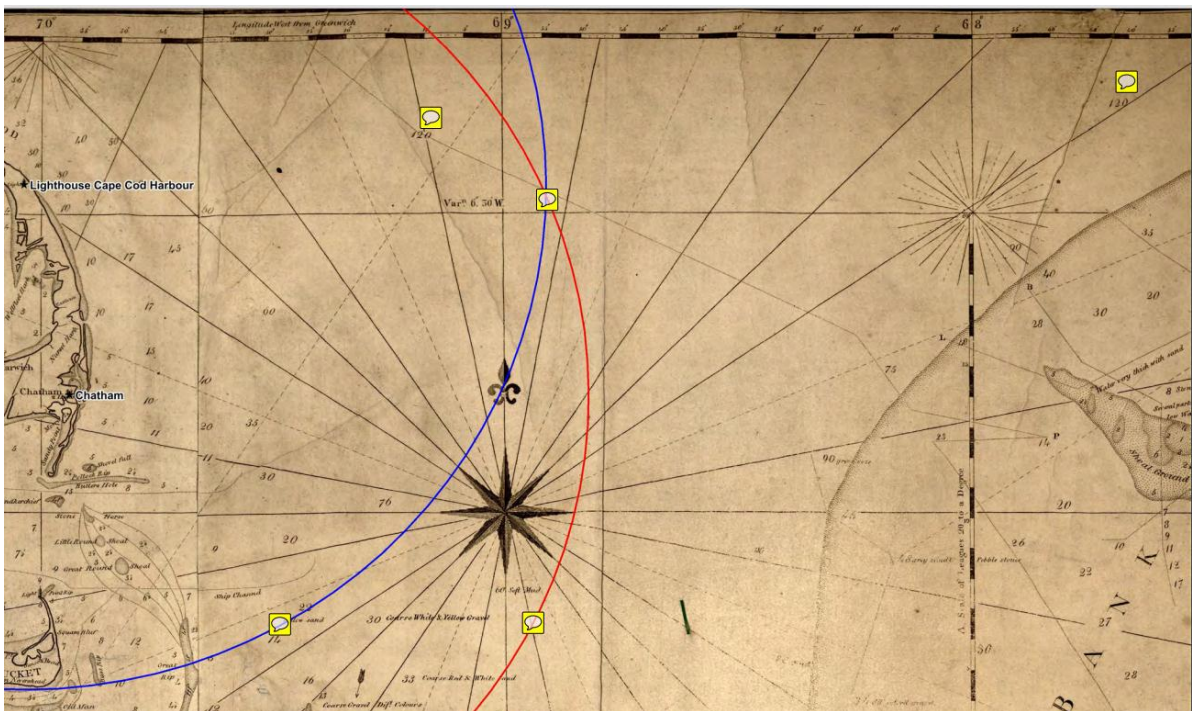
Mogelijke locaties van het wrak:

Gebruikt als achtergrond is de kaart uit 1813: *A new chart of Nantucket Shoals & George Bank* van Samuel Lambert (Library of Congress).

Cirkels met diameter van 24 zeemijl uitgetekend vanuit Cape Cod.



Cirkels met diameter van 50 zeemijl uitgetekend vanuit Cape Cod.



Archivalia

Nationaal Archief Den Haag

Admiraliteiten

Inv.nr. 1326, Brief 13 juni 1783.

Admiraliteiten/ Van der Hoop

Inv.nr. 17, Papieren herstelwerkzaamheden 1783.

92, Brief 29 november 1783.

Van Hogendorp

Inv.nr. 1208, Relas van de schipbreuk van 'de Erfprins' in 1783.

G.K. van Hogendorp

Inv.nr. 50, Copia den Brief uyt Boston, 16 december 1703.

54, Extract uit brief van Gerard Vogels, 13 december 1783.

54, Brief van L. Aberson aan de heer Van der Hoop 20 december 1783.

55, Extract uit een brief van een officier van het verongelukt schip de *Erfprins*, november of december 1783.

55, Papieren over de schipbreuk van 1783 verzameld door G.K. van Hogendorp.

Bibliografie

- Aberson, L., 'Missive van den kapitein L. Aberson, gevoerd hebbende 's Lands Schip van Oorlog de Erf-Prins, aan den Schout by Nacht, Ridder van Kinsbergen, geschreeven te Boston, den 16 December 1783', *Zaaken van staat en oorlog betreffende de verenigde Nederlanden zedert het jaar MDCCLXXX 19*(Amsterdam 1792) 201-205.
- Blom, J.C.H. en E. Lamberts (red.), *Geschiedenis van de Nederlanden* (Baarn 1993).
- Brake, W. te (ed.), *Een grand tour naar de nieuwe republiek: journaal van een reis door Amerika, 1783-1784. Carel de Vos van Steenwijk* (Hilversum 1999).
- Bruijn, J.R., *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw* (Meppel 1998).
- Davids, K. en M. 't Hart (red.), *De wereld & Nederland. Een sociale en economische geschiedenis van de laatste duizend jaar* (Amsterdam 2011).
- Domingues, F.C., 'Maritime history and maritime archaeology', *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology* (September 2012) 1-8.
- Gawronski, J.H.G., 'Ships and cities in maritime archaeology', *Maritime archaeology* (2014) 79-108
- Hansen, M.L., *Een allerdroevigst treurtoneel. Een mislukte reis naar Noord-Amerika 1783* (Epe 2009)
- Hoving, A.J. en A.A. Lemmers, *In tekening gebracht: de achttiende-eeuwse scheepsbouwers en hun ontwerpmethoden* (Amsterdam 2001).
- Jonge, J.C. de, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen deel vijf* (Haarlem 1862).
- Laman Trip-de Beaufort, H., *Gijsbert Karel van Hogendorp* (Rotterdam 1951).
- Lemmers, A.A., *Techniek op schaal: modellen en het technologiebeleid van de marine 1725-1885* (Amsterdam 1996).
- Lemmers, A.A., *Van werf tot facilitair complex: 350 jaar marinegeschiedenis op Kattenburg* (Den Haag 2005).
- Manders, M.R., H.K. Van Tilburg en M. Staniforth, 'Unit 6: Significance assessment', in: M.R. Manders & C.J. Underwood (ed.), *Training Manual for the UNESCO Foundation Course on the Protection and Management of Underwater Cultural Heritage in Asia and the Pacific* (UNESCO Bangkok 2012) 2-26.
- Meerkerk, E. van, *De gebroeders Van Hogendorp. Botsende idealen in de kraamkamer van het koninkrijk* (Amsterdam 2013).
- Rodger, N.A.M., *The command of the ocean. A naval history of Britain 1649-1815* (USA 2004).
- Rosendaal, J., *De Nederlandse revolutie. Vrijheid, volk en vaderland 1783-1799* (Nijmegen 2005).
- Snow, E., *Storms and shipwrecks of New England* (Boston 1943).
- www.historischnieuwsblad.nl, 1-12-2015.

www.openarch.nl, 1-12-2015.

www.socialarchive.iath.virginia.edu, 4-12-2015.