De schipbreuk van de Westerbeek in 1742

Posta
FAROE ISLANDS

TÓRSHAVN ÚTGÁVUDAGIN · 22.02.2016 ·

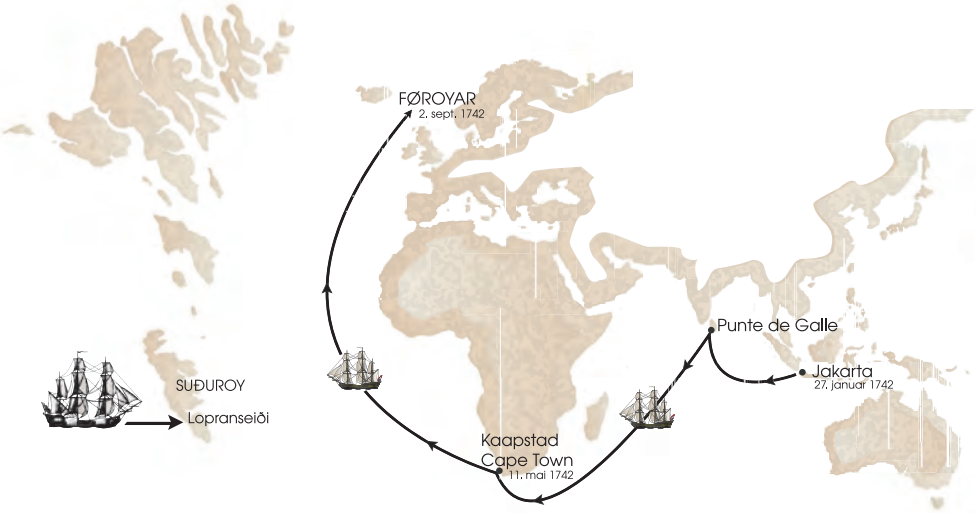
De schipbreuk van de Westerbeek

Er was aanleiding voor de kapitein van de Westerbeek om op de avond van 2 september 1742 de wacht over te nemen. Het schip was al zeven maanden op zee, nadat het Batavia – tegenwoordig Jakarta, Indonesië- verlaten had op 27 januari. Na een tussenstop in Punto Gale, Ceylon, waar de laatste vracht werd geladen, deed de grote Oost-Indiëvaarder de haven van Kaapstad aan op 22 april, met het ruim vol met thee en nootmuskaat, bestemd voor de Europese markt. Kaapstad, gelegen op de zuidelijke punt van Afrika, deed dienst als halfweg haven voor de Nederlandse schepen, varend tussen het Verre Oosten en Europa. De Westerbeek vertrok op 11 mei uit Kaapstad in een konvooi van zeven andere schepen van de VOC.

De omstandigheden zijn onduidelijk, maar het lijkt er op dat de schepen elkaar uit het oog verloren. Uiteindelijk kwamen slechts vijf schepen veilig in Holland aan.

Op 20 augustus kwam de Westerbeek in dichte mist terecht, die voor meer dan een week bleef hangen. Om de exacte positie te bepalen was de stand van de zon belangrijk. Het was de bedoeling naar het noorden te zeilen, westelijk van Schotland, naar de Noordzee en de Deense kust volgend naar Holland. Op het middaguur van 2 september bepaalde kapitein Herman Schutte, samen met andere navigators, dat ze 252 zeemijl ten noordwesten van de Hebriden en 224 zeemijl ten zuidwesten van de Faeröer

Een van de scheepswerven van de VOC in Amsterdam in 1727. Gravure door Joseph Mulder. De VOC bouwde meer dan 2.000 schepen waarvan er circa 600 op zee verloren gingen.



waren. Er werd besloten om de koers naar zuidzuidoost te verleggen en ten noorden van de Shetland-eilanden richting het vaste land van Europa te zeilen. Er waaide een stevige westenwind en het schip zeilde met volle zeilen 13 knopen.

De eerste twijfels ontstonden toen kapitein Schutte om acht uur de wacht overnam op de avond van de tweede september. Hij was bezorgd vanwege de onbetrouwbare hoogtemetingen en was onzeker hoe ver noordelijk ze werkelijk waren. Hij beval om het kleine zeil te reven en het grote zeil te trimmen om zodoende de snelheid te verminderen.

De bekwame kapitein had goede redenen om bezorgd te zijn. Door het ontbreken van de positiebepaling de abnormaal sterke stroming vanwege de nieuwe maan, was het schip ver uit de koers geraakt. In werkelijkheid waren ze meer dan 48 mijl uit de koers naar het noorden en 108 zeemijl naar het oosten. Ver van de geschatte positie door de navigators van rond het middaguur. In plaats van richting het vaste land van Europa te zeilen, zeilde de Westerbeek recht af op de ruige en ontoegankelijke westkant van de Faeröer.

De derde officier, Bernardus Riebock, stond aan het roer. Er waren twee uitkijkposten, een op de boeg en de andere in de kooi op de voormast. Alles leek heel rustig en niet anders dan normaal. De kapitein stond in het kraaiennest, piekerend over de zeekaarten. De officier aan het roer had de zandloper al voor de vierde keer omgedraaid, hetgeen betekende dat het ongeveer tien uur of half elf in de avond was en het was heel donker.

En toen, als donderslag bij heldere hemel, sloeg het noodlot toe.

"Land ... land vooruit," schreeuwden de uitkijken. De kapitein sprong op het dek en zag

tot zijn ontsteltenis een enorm voorgebergte opdoemen uit de zwarte lucht, op ongeveer 95 meter vanaf het schip. Het hoogste punt van het voorgebergte kon niet onderscheiden worden; er was geen kust te zien en de golven beukten direct op de kale rotswand. Kapitein Schutte beval het roer sterk om te gooien en de zeilen te trimmen, maar het was te laat. Het schip liep aan bakboordzijde op de klippen.

Wat volgde, was een wanhopig, urenlang gevecht op leven en dood tegen de slechte weersomstandigheden. De bemanning probeerde van de rotsen weg te blijven met behulp van de voorzeilen, maar het schip werd heen en weer geslingerd door de branding, de wind en de stroming. Om half twaalf raakte het gebogen bovendek de rotsen en brak de boegspriet, die in de golven verdween. Toen gingen de voorzeilen verloren. Tegelijkertijd sloeg het schip lek. Het water steeg tot ongeveer 180 cm in de romp. Alle pompen warden ingezet en spuiden continu, maar het waterpeil bleef stijgen.

De Westerbeek was nu in de greep van het slechte weer en de bemanning had de hoop opgegeven om levend uit het wrak te ontsnappen. Het schip sloeg herhaalde malen tegen de rotswand en het boegbeeld (te zien rechts op het postzegelvelletje) brak af. Tegelijkertijd werd de voorsteven nog verder beschadigd en delen van de bovenbouw van het achterschip werden verpletterd.

Om een uur in de nacht brak de voormast en viel aan bakboordzijde. Niemand raakte gewond toen de mast met grote kracht overboord sloeg, maar nu dreef het schip verder weg en eindigde tussen de rotswand en vier kleine eilandjes net voor de kust. Het schip sloeg nog steeds tegen de rotsen en om de achterzijde vrij te houden werd een van de achterste ankers uitgegooid. Tegelijkertijd werd de ra (de dwarsbalk die het grootzeil vasthoudt) in een vierkant geplaatst, dat wil zeggen dwars over de lengte van het schip, om het schip te stabiliseren tegen de rotswand. Het was waarschijnlijk bij deze werkzaamheden dat de bemanning een ontdekking deed dat op wonderbaarlijke wijze hun levens redden: een smalle richt op de verder steile rotswand.

Op dat moment begon het schip al in stukken te breken. De boeg, de achtersteven en het roer werden verbrijzeld en de pompen konden het schip niet meer drijvend houden. De kapitein gaf het bevel het schip te verlaten en de bemanning klom in de grote mast en via de ra op de smalle richel. Kapitein Schutte pakte het kleine kistje met de scheepsdocumenten en de havengelden en vroeg de hofmeester dit aan land te brengen. Toen, volgens het verhaal, ging hij naar beneden, naar de hutten, om zijn zoon te halen die daar met anderen onderdeks ziek lag. De kapitein nam zijn zoon op zijn rug en klom in de mast, maar toen hij over de ra balanceerde om aan land te komen, verloor hij de grip op de jongen die naar beneden viel en dood op het dek neerkwam.

De gehele bemanning, behalve de bedlegerigen benedendeks, kon zichzelf in veiligheid brengen via de smalle richel. Hier kwamen zij echter de volgende grote horde tegen. De

Lopranseiði, aan de westkust van Suðuroy, waar de Westerbeek schipbreuk leed. Foto: Eileen Sandá.

volgende bergrichel lag te hoog. Enige leden van de bemanning keerden terug aan boord en brachten vier roeispanen mee en enige touwen. Het materiaal werd gebruikt om een noodladder te maken en een van de mannen kon hiermee de volgende richel bereiken. De volgende die naar boven klom was de hofmeester die het kistje van de kapitein droeg. Hij had problemen om zich aan de zeer steile ladder vast te houden en viel in de oceaan, met het kistje met de scheepsdocumenten en het enige geld dat de bemanning had.

Volgens het verhaal scheurde de eerste matroos die op de richel stond zijn overhemd in stukken en maakte er een koord van. Hij liet dit naar beneden zakken zodat de volgende deze kon vasthouden bij het beklimmen van de touwladder. Alle mannen konden zo op de richel klimmen.

Daar bleven ze de rest van de nacht en keken tot 7-8 uur in de ochtend toe hoe het schip in stukken brak. Het sloeg om naar bakboord en verdween in de golven.

Bij het aanbreken van de dag trok de mist op en kon de bemanning de omgeving zien. Ze hadden er geen idee van waar ze waren. Mogelijk op de Hebriden, bij Schotland. Het was duidelijk dat ze onmiddellijk hulp nodig hadden. Acht van de bekwaamste mannen besloten op de kliffen te klimmen en hulp te zoeken. Het was een moeizame klim van meer dan 100 meter, en toen ze boven waren zagen ze geen spoor van mensen of huizen. Ze zagen echter wel een pad van noord naar zuid, dus besloten ze zich op te splitsen en met z'n vieren ieder in een andere richting te lopen.

In de ochtend arriveerden zij die noordelijk liepen in Vágur. Na de bewoners ervan overtuigd te hebben dat ze geen piraten waren,

Vágur. Vier bemanningsleden liepen naar het dorp Vágur om hulp te halen. Foto: Eileen Sandá.

kregen ze hulp van de lokale bevolking die gewend waren in de bergen op vogels te jagen. Ze brachten hun vogelnetten mee en samen met de Nederlandse zeelieden gingen ze naar Lopranseiði waar de Faeröers de steile helling afdaalden en begonnen met het vervoeren van de wanhopige schipbreukelingen vanaf de klif. Later kwamen er ook nog mensen uit Sumba, gewaarschuwd door de groep die zuidwaarts liep. Spoedig waren alle overlevenden van het de Westerbeek-schipbreuk gered.

De rest is geschiedenis. In totaal overleefden 81 van de 94 opvarenden op wonderbaarlijke wijze de schipbreuk. De volgende dag werden ze vervoerd naar Tórshavn waar een maritiem onderzoek werd ingesteld. Hoewel er twee schepen van het Koninklijke Handelsmonopolie in de haven van Tórshavn lagen, weigerden de kapiteins hiervan om alle noodlijdende zeelieden mee te nemen naar Denemarken. Uitsluitend de kapitein, de eerste officieren en een aantal bemanningsleden –totaal 10 man- mochten meevaren. De rest van de Westerbeek-bemanning werd over de eilanden verspreid om te wachten tot een van de VOC-schepen hen zou ophalen. Het duurde negen maanden voordat het Nederlandse schip Mercurius de haven van Tórshavn aandeed en de bemanning eindelijk naar huis kon terugkeren. Slechts een van de bemanningsleden van de Westerbeek bleef achter op de Faeröer. Het was de scheepschirurg Joseph Gewording von der Schild, die met een lokale vrouw was getrouwd en werkte als chirurg ter plaatse.

Wrakstukken van het schip en de lading spoelden aan op de Faeröer, waaronder ook beschadigde balen thee en specerijen -voornamelijk peper-, wijnvaten, kisten en dozen

met kleding en niet te vergeten delen van het schip zelf. Sommige van deze zaken bestaan nog steeds, zoals het kleine kistje, gemaakt van schildpadleer, afgebeeld op een van de postzegels. Of dit het bewuste kistje is dat de hofmeester in zijn hand hield toen hij van de klif viel is onzeker, maar waarschijnlijk was het wel een zelfde soort.

Het tweede item dat is gekozen om op de postzegel af te beelden is een houten mangelplank. Het hout komt van de sierdecoratie van de Westerbeek, waarschijnlijk het logo van het schip, dat was uitgesneden in een railing. Los daarvan is het wel een grappige gedachte dat een generatie Faeröerse vrouwen kreukelige kleding hebben gladgestreken met een stuk van de achtersteven van een historisch VOC-schip van het type hekboot.

De geschiedenis van de schipbreuk van de Westerbeek is uniek in vele opzichten. Alleen al het feit dat bijna de gehele bemanning een aanvaring met de meest ontoegankelijke voorgebergten overleefd hebben, aan de onherbergzame westzijde van de Faeröer. Het feit dat sommigen van hen zelfs er in slaagden de steile kliffen van Lopranseiði te beklimmen, iets wat zelfs de ervaren lokale bevolking van de Faeröer niet doet, is niets minder dan een prestatie.

In 2008 verscheen een boek over de schipbreuk van de Westerbeek, geschreven door Mathias Lassen. Het boek is uitsluitend in het Faeröers te verkrijgen, maar delen van de vele bestaande brondocumenten zijn geschreven in het Deens.

Anker Eli Petersen

Postzegelemissie: Westerbeek in 1742

Postzegelemissie: Westerbeek in 1742 · Uitgiftedatum: 22-02-2016 · Waarden: 17 en 19 Deense kronen · Afmeting van de postzegel: 45,00 x 30,45 mm · Velgrootte: 100 x 70 mm · FO 822-823 · Ontwerp: Anker Eli Petersen · Drukker: Joh. Enschedé, Haarlem

Ontwerp voorpagina: Anker Eli Petersen
Layout: Posta Stamps - Drukker:

Posta Stamps
Óðinshædd 2
FO-100 Tórshavn
Faroe Islands

Tel. +298 346200
Fax +298 346201
stamps@posta.fo
www.stamps.fo

Mulitlingual webshop: www.stamps.fo

/faroestamps