

Lutine

Van Martin Hendriksma verschenen ook bij De Geus

Familiebles

Hunkering



MARTIN HENDRIKSMA

Lutine

DE SPANNENDSTE NEDERLANDSE
GOUDJACHT OOIT

DE GEUS

De auteur ontving voor het schrijven van dit boek een werkbeurs van
het Nederlands Letterenfonds

© Martin Hendriksma, 2013

Omslagontwerp Studio Ron van Roon

Omslagillustratie © Science & Society Picture Library/SSPL/Getty Images

Kaart binnenwerk © www.marinemuseum.nl

ISBN 978 90 445 1907 5

NUR 402

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden
door middel van druk, fotokopie of op welke wijze dan ook,
zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van De Geus BV,
Postbus 1878, 4801 BW Breda, Nederland. Telefoon: 076 522 8151.
Internet: www.degeus.nl.

Wilt u het gratis magazine *Geuzennieuws* met informatie over onze nieuwe
uitgaven ontvangen, ga dan naar www.degeus.nl en meld u aan.

Ter nagedachtenis aan Gerben Hendriksma, mijn vader,
voor wie het water geen geheimen kende.

Inhoud

HOOFDSTUK 1	Een oranje krokodil	9
HOOFDSTUK 2	Tussen Nelson en Napoleon	17
HOOFDSTUK 3	Kwelgeest	35
HOOFDSTUK 4	Uitgesteld huwelijk	45
HOOFDSTUK 5	De Hamburger & de Jood	58
HOOFDSTUK 6	De laatste reis (1)	74
HOOFDSTUK 7	Met de meeste smart	87
HOOFDSTUK 8	Animositeit	99
HOOFDSTUK 9	This man	110
HOOFDSTUK 10	De laatste reis (2)	119
HOOFDSTUK 11	Contrairie-winden	127
HOOFDSTUK 12	In de Silver Room	137
HOOFDSTUK 13	Pruimtabak met goud	150
HOOFDSTUK 14	De laatste reis (3)	163
HOOFDSTUK 15	Good Heaven!	174
HOOFDSTUK 16	Het verraad	188
HOOFDSTUK 17	Vadje	200
HOOFDSTUK 18	Naar de bodem van de zee	212
HOOFDSTUK 19	Karimatakoorts	222
HOOFDSTUK 20	Selfmade archeologen	235
HOOFDSTUK 21	De laatste reis (4)	246
HOOFDSTUK 22	Ansjoop & korsies	255
HOOFDSTUK 23	De laatste reis (5)	272
HOOFDSTUK 24	De laatste reis (slot)	279
	Nawoord	287
	Kaart	291
	Noten	293
	Literatuur	313

HOOFDSTUK I

Een oranje krokodil

Het is een dag om goud te vissen.

Een noordoostelijk briesje streelt de vlaggen. Het zeewater dat gister nog op de kade beukte, trekt zich terug uit de haven. Doodtij. In het slik spit-ten scholeksters naar kokkels en mosselen.

Ik daal de steigertrap af naar de Tempest. Mijn rubberzolen slippen op de dunne, slijmerige sporten waaraan jaren Waddenzee zit vastgekoekt. Patrick reikt me een hand en trekt me vanaf het kleine achterdek aan boord.

‘Welkom’, zegt hij, en hij draait zich weer om. Hij is jonger dan ik dacht. Vijfentwintig, hooguit. T-shirtje, spijkerbroek. Vast een oud-student van de Zeevaartschool hier op het eiland. Een man van de zee. Hij moet mijn coltrui en windjack belachelijk vinden.

‘Ik zal je je plek aan boord wijzen.’

Patrick gaat voor de hoge, ondiepe kajuit in. Achter het raam zijn drie kleine zitplaatsen.

‘Hier hadden we je gedacht. Heb je straks in elk geval goed zicht.’

Ik zet mijn plastic tas neer en schuif op een langwerpige leren kruk zonder armleuningen: alsof je op een paard zit. De raamstijlen naast me zijn bekleed met een dikke laag schuimpolyester die straks op zee de ergste klappen moet opvangen. Patrick bestijgt de middelste kruk en plant zijn schoenen wijdbeens onder het dashboard dat bestaat uit een rond stuur, tientallen metertjes waarvan ik de betekenis niet ken, en twee radarscher- men. Hij geeft me een koptelefoon en tikt op de motor.

‘Maakt zo meteen nogal herrie.’

Ik schuif de koptelefoon over mijn oren en duw het aanhangende mi- crofoontje voor mijn mond. Patrick start de motor die zacht bromt, als het snorren van een koffiemolen. Op het achterschip gooit zijn maat de trossen los.

Hij kijkt opzij om te beduiden: we gaan.

Een maand geleden maakte ik met zijn reder een afspraak. Voor tweehonderd euro konden ze me naar het wrak van de Lutine brengen, mailde hij. Kort onderzoek ter plaatse en terugtocht inbegrepen. Tegen de tijd dat ik op Terschelling was, zouden we bellen voor een precieze dag en tijd. ‘Ook het weer speelt bij jouw verzoek een belangrijke rol. Je ligt daar bij het wrak midden in de gronden, een lastig gebied. We zullen de Tempest nemen. Die kan de Noordzee aan.’

The Tempest ... Ik dacht aan het gelijknamige toneelstuk van William Shakespeare, dat opent met een gruwelijke schipbreuk tijdens storm op zee. De Terschellinger Tempest vond ik een paar minuten later op de website van de Koninklijke Nederlandse Reddings Maatschappij. Ongeveer tien meter lang, knaloranje. Wat opviel was de lange platte boeg die op driekwart overging in een kajuit met grote, vierkante ruiten. Een soort krokodillenkop, drijvend op een dikke laag kussens. Samen met het oranje gaf het de Tempest iets karikaturaals, iets van een varende stripfiguur. Ik ging de Noordzee op in een oranje krokodil.

Boven de rampplek waar de Lutine in oktober 1799 tijdens een zware storm verging, zou Patrick de motor stoppen. Tien minuten kreeg ik daar om alle benodigde details te noteren. Afstand tot de kust, waterdiepte, stroming, nog aanwezige merktekens ... Tien minuten die me zouden verbinden met alle goudzoekers die de afgelopen twee eeuwen in dit gebied vanaf viskotters, baggermolens, werkeilanden en in zee gezakte torens naar de lading van de Lutine hadden gevist. De strandingsplek van het Britse fregat was het best onderzochte stuk zeebodem ter wereld. Maar elke bergingspoging leek het raadsel van de ramp slechts te vergroten. Het raadsel van het goud waarmee de Lutine was volgestouwd en dat op een klein deel na nooit was gevonden. Experts rekenden voor dat er nog een slordige tachtig miljoen euro aan goud op de zeebodem lag. Tachtig miljoen!*

De zee had in de loop der eeuwen een laag van zeven meter sedimentatie over het wrak uitgespoeld, die bijna alle goudvissers tot wanhoop had gedreven. Meer dan twintig officiële expedities waren er geweest. De laatste was die van de Harlinger tandarts Ane Duijf, zomer 2010. Tijdens twintig

* Verklarende noten, waaronder de bronvermelding, zijn per hoofdstuk gegroepeerd achter in dit boek opgenomen.

jaar onderzoek had hij met sonarapparatuur exact in kaart gebracht hoe het goud over de zeebodem lag verspreid. Die zomer meerde zijn werkeiland pal boven de schatkamer. Op de vaste wal in Harlingen stonden geldwagens paraat die het goud naar de kluizen van De Nederlandsche Bank konden transporteren.

Na Duijfs terugtocht in oktober 2010 volgde slechts stilte. Er gingen geruchten over kabelbreuken en storm op zee, niet over goudstaven. De lezing die Duijf in een regionaal museum zou geven werd geschrapt. Aan interviews deed hij niet meer.

Weer had de zee gewonnen. Of hield Duijf dingen achter?

Het water is spiegelglad als wij langs de steiger varen. Kokmeeuwen vechten om de landingsrechten op een meerpaal. Patrick maakt contact met de havendienst in de cockpit van de Brandaris.

‘We gaan een uurtje de Noordzee op’, klinkt zijn stem in mijn koptelefoon.

‘Oké, tot straks.’

Tussen twee pieren door varen we de Waddenzee op, een blinkende plaat zilver. Het is druk op het water. Ik zie plezierjachten met roomwitte zeilen, motorkruisers, een viskotter en de veerboot van Doeksen als een plompe reus te midden van kabouters.

Patrick voert de snelheid op. De knopenteller schiet naar dertig mijl: bijna zestig kilometer per uur. De koffiemolen wordt een drillboor. Zonder koptelefoon is communicatie kansloos.

Terwijl we langs de andere boten razen, langs het monument voor de zeevarenden die nooit van zee zijn teruggekeerd, voel ik voor het eerst het water. De rimpeling in de golven die leidt tot een voorzichtig trillen van de Tempest. Nu al genoeg om mijn pen in het notitieboekje af en toe uit te doen schieten. Hoe moet dat straks op volle zee? Schrijven zal onmogelijk zijn.

Ik werp mijn notitieboekje ergens in de diepte naast me en klem mijn benen om mijn paard.

Mijn fascinatie voor de Lutine was begonnen in het Wrakkenmuseum op Terschelling, het gekste museum van Nederland. Je betaalt daar in het

dorp Formerum naar je lengte. Hoe langer, hoe meer. Maar kom je boven de twee meter, dan mag je gratis naar binnen. Geen wonder: de op de vliering van een soort pannenkoekenboerderij getoonde collectie laat zich het best gebukt bekijken. Wie eenmaal binnen is geweest, mag de hele week gratis terug. Daar maakte ik dankbaar misbruik van.

De vitrines van het Wrakkenmuseum oogden wat troebel en de lampjes schenen flauw, maar dat versterkte de bekoring. Het leek alsof het uit zee opgedoken porseleinen theekopje nog te drogen lag. Of er plasjes water schemerden onder elke kanonskogel. Behalve pannenkoek rook je soms het zeezout, dan werd de krappe vliering ineens kajuit.

Het museum beschikt ook over een collectie duikerspakken waarmee rond 1860 naar het goud van de Lutine werd gedoken. Groot genoeg om een reus naar de zeebodem af te vaardigen. Met hun vaalbruine kleur en koperen helm, waarin ogen en mond waren uitgespaard, leken de duikerspakken op minzame beren. Ook zonder duiker stonden ze fier overeind: een rij wachters die de mysteriën van de zee in zich droeg, zonder er ook maar iets van prijs te geven.

Beneden, in het restaurantdeel van het Wrakkenmuseum, liggen multomappen ter inzage waarin eigenaar en verwoed amateurduiker Hille van Dieren al zijn krantenknipsels over de reddingspogingen van het Lutinegoud heeft geplakt. Wazige foto's tonen de kade van Terschelling in de jaren dertig van de afgelopen eeuw, propvol publiek. Vette krantenkoppen voeren de verwachting op. Het hele land leek besmet met goudkoorts.

Van achter mijn cappuccino voelde ik al bladerend het Lutinevirus opkomen. Het virus dat zo veel bergers had besmet en nooit meer had verlaten. Bij veruit de meesten betrof het goudzucht waar alles (werk, gezin, gezondheid) voor moest wijken. Een enkeling werd geheel in beslag genomen door het raadsel van de ramp: waarom was uitgerend dit goed uitgeruste fregat met zijn ervaren bemanning vlak boven Terschelling vergaan?

Een medicijn kende het virus niet. De levens van bergers en onderzoekers waren getekend door bankroeten, ziektes en vreemde verdachtmakingen. Die Lutineramp, die had zich in hun persoonlijk leven nog eens herhaald. Slechts een paar bergers vonden een deel van het goud – en waren meteen schatrijk.

Ze tergde je, die Lutine. Je was gek eraan te beginnen. Tegelijk schreeuwde dit mysterie erom nu eens met alle moderne middelen tot op de bodem van de zee te worden uitgezocht – en opgeschreven.

Dus ging ik daar in het Wrakkenmuseum voor de bijl.

Het afgelopen half jaar had ik onderzoek gedaan. De Lutinearchieven doorgespit in Londen, Amsterdam, Den Haag en op Terschelling, en de originele scheepsjournalen uit 1799 in handen gekregen. Ik kreeg contact met nazaten van goudzoekers en had boeken over de Franse beginjaren van de Lutine ontdekt. Deels bekend, deels nieuw materiaal dat me in staat stelde om de raadsels die al twee eeuwen rond de Lutine cirkelden een voor een te lijf te gaan en – hopelijk – op te lossen.

Maar hoe kon ik de ramp tot in detail beschrijven als ik niet zelf de onheilsplek had bezocht? De natuurkrachten die goudzoekers tot wanhoop hadden gedreven – ik moest ze zelf ook ervaren hebben voordat ik ook maar één geloofwaardige letter over de Lutine kon opschrijven. Ik moest naar dat wrak.

We stuiven langs het uitgestrekte strand van de Noordvaarder, bespikkeld met plukjes toeristen, een enkele huifkar. Vroeger was het een losse zandbank, door diepe geulen afgesneden van Terschelling. De vissersvloten van Urk en Volendam gebruikten de bank als uitvalsbasis voor de Noordzee wanneer de Zuiderzee was leeggevisd.

Dunne golfjes trekken sporen over de zee die door de Tempest bruut worden doorkliefd. Ik zie de boeg, zes meter voor me, al licht op en neer deinen. De rust van het water is schijn. Als de Noordzee het kerkhof is van de oceaan, dan bevindt de guillotine zich vlak boven de Wadden.

Patrick wijst op zijn dieptemeter: dertien meter. ‘Zo meteen ...’ roept hij in de koptelefoon, ‘zo meteen komt de bodem als een muur op ons af.’

We varen het zeevat in tussen Vlieland en Terschelling, Engelschhoek noemen ze het hier. Naast ons sluit de Noordvaarder af met een zielig rijtje duin dat de westenwinden heeft kunnen doorstaan. Daar spoelden de meeste lijken van de Lutineopvarenden aan. De drie uit zee geviste officieren, herkenbaar aan de epauletten op hun schouders, kregen een ereplek op de begraafplaats in Vlieland. De rest werd in massagraven gekieperd, waaraan het meertje Dodemanskisten in de bossen boven West-

Terschelling zijn naam zou hebben ontleend. Een mythe, en bepaald niet de enige.

Overall op Terschelling kwam ik de Lutine tegen. De twee op de Waddenzee gerichte kanons* die eilandbezoekers in de haven verwelkomen – opgedoken van de Lutine. Het scheepsmodel in de ontvangsthuis van het gemeentehuis. Vakantiehuisjes en restaurants waren naar de Lutine genoemd. De plaatselijke slijter hield zelfs een plankje vrij voor Lutinebeerenburg, ‘extra zacht’. Het schip was een beeldmerk van Terschelling, net zo vakkundig uitgevent als de cranberry, vuurtoren de Brandaris en Sil de strandjutter.

‘Nu moet je opletten’, zegt Patrick. Pakweg honderd meter voor ons lijkt het stille zeewater vanuit het niets te worden opgezweept. ‘Daar gaan we!’

Net op tijd zoek ik steun bij het raam. De Tempest komt los uit het water, vliegt door de lucht en landt bijna diagonaal op de rug van de volgende golf. Meteen smijt de zee ons weer de lucht in, gevolgd door een eindeloze val. Mijn paard lijkt op hol geslagen. De horizon tolt, alles tolt, en mijn maag tolt mee.

Patrick monstert de landrot naast zich en mindert vaart. We springen nog steeds, maar nu een stuk minder ver – gecontroleerd. Met mijn benen leer ik de klappen van het water tijdig op te vangen.

‘Die dertien meter water van zonet wordt door de zandbanken samengeperst’, schreeuwt hij in mijn oor. ‘Weet je hoe diep het hier is?’

‘Vijf meter’, gok ik.

‘Tachtig centimeter. We kunnen nog maar net varen, want we hebben zeventig diepgang.’

‘Kunnen ze het hier niet ... uitbaggeren?’ roep ik. Een golf spat op onze boeg uiteen.

‘Hebben ze geprobeerd met betonblokken op de bodem ... Die moesten de route van de scheepvaart vrijhouden van zand. Niet gelukt. De doorgaande route naar zee is nu langs het Stortemelk bij Vlieland. Kijk, daar.’

Patrick heeft de ruitenwissers aangezet. Een straaltje water spoelt het

* Het meervoud van een scheepskanon is ‘kanons’. Bij de artillerie (op het land dus) spreekt men van ‘kanonnen’.

zout weg dat het glas vertroebelt. De zee om ons heen is leeg, verlaten.

‘Zo meteen houden de golven op omdat het water weer dieper wordt. Dan kunnen we in bijna rechte lijn naar het wrak varen.’

Patrick wijst op zijn radar. De plek waar Ane Duijf zijn werkeiland in de zeebodem had gepoot, staat als een klein vierkantje op zijn kaart.

‘Daar gaan we zo stoppen.’

Even later zet hij de motor af en plant zijn vinger op het radarscherm. Ik zie het, we liggen nu exact in het hart van Duijfs werkeiland, opgebouwd boven het achterschip van de Lutine. De plek waar volgens de overlevering het goud in het fregat was opgeslagen.

De zee stuwt de Tempest op en laat hem weer zakken in een lome cadans. Aan stuurboord ligt Vlieland. Het Vuurboetsduin, met 35,5 meter het hoogste punt van de Wadden, is een molshoop aan de horizon. Aan bakboordzijde licht de zon de goudgele vlakke van de Noordvaarder op.

Ik vraag Patrick de afstanden vanaf de Tempest zo exact mogelijk op te meten. Hij trekt een lijntje over het radarscherm naar de noordkust van Vlieland.

‘Precies drie mijl.’

Dan een lijn naar de uiterste punt van de Noordvaarder, Terschellinger grondgebied.

‘Ook precies drie mijl.’

Ik staar uit het raam. Hier, op deze plek, dreef de enige overlevende van de Lutine een nacht rond op een losgeslagen stuk wrak. Hij had geen idee hoe ver hij van de kust was verwijderd. De Brandaris voerde 's nachts geen licht en het duinvuur, dat vaak als alternatieve vuurtoren werd ontstoken, was door de storm vast uitgeblazen.

Pas bij het ochtendgloren, toen zijn redders met hun kotters tegen de wind in naderbij probeerden te komen, ontdekte hij hoe dicht hij onder de Nederlandse kust was. In kalm water een goed uur zwemmen.

Ik tuur in de zee, zoek een glimp van de bodem onder de voortdurend aanrollende golven, een stuk booreiland dat Duijf is vergeten mee te nemen. Maar al wat ik zie is groengrijs water, een tikje drabbig, en hier en daar getooid met een toef schuim.

De enige overlevende was door loodsen uit Vlieland met pijn en moeite

van het wrak getild en overgedragen aan de Britten. Een dag later hadden de loodsen hem aan boord herkend toen ze drinkwater brachten. Maar de enige man die kon vertellen over de gebeurtenissen aan boord van de Lutine, was kort na die tweede ontmoeting met zijn redders spoorloos verdwenen. De archieven die ik had doorgeploegd en familiestambomen op internet boden nieuwe aanknopingspunten. Stel dat ik zijn verdere lotgevallen kon traceren; stel dat er nog nazaten waren ...

Ik hijs me op van mijn paard om het beter te kunnen zien.

Water, doodgewoon water.

Of toch niet? Zie ik daar in de diepte van de zee iets schemeren, ergens op de bodem in het zand? Een stuk scheepstouw, een schoen, zoals die hier tot op de dag van vandaag soms met duizenden aanspoelen op de stranden.

In *The Tempest* gebruikt Shakespeare magie als motor van het verhaal. De luchtgod Ariël leert Prospero hoe hij de zee kan bestieren en tot bondgenoot kan maken. Zo zet hij de geschiedenis naar zijn hand.

Feiten heb ik eerst nodig, keiharde feiten. Daarna verbeelding om ze aaneen te rijgen, zodat er uit al dat gejutte materiaal een verhaal oprijst met een rode draad en, wie weet, een moraal. Dan heb je het goud al bijna in handen.

Ik gooi mijn been over mijn paard en laat mijn voeten zakken tot op de scheepsbodem. Met mijn tas in de hand wankel ik naar het achterdek van de *Tempest*. Een zilte voorjaarswind slaat me in het gezicht.

De zee is leeg, op een enkel booreiland na in de verte.

Water, doodgewoon water. Prospero's zee.

'Kiezen op elkaar', fluister ik, 'en duiken!'

HOOFDSTUK 2

Tussen Nelson en Napoleon

In de publiekshal van het gemeentehuis van Terschelling herkende ik haar meteen aan de sierlijke lijn van haar romp. Aan de achttien kanons aan weerszijden, die hun loop een krappe centimeter uit de geschutspoorten staken. Maar bovenal aan de witte fee onder de scheepslantaarn op het achterdek, haar frêle rug gebogen tegen de scheepskajuit en haar benen losjes zwevend boven het roerblad, diep beneden. De fee die model stond voor de naam van het schip: la Lutine.

Het scheepsmodel was schitterend, tot in de kleinste details een weergave van het origineel. Zelfs de bemanning ontbrak niet. Twee leden van de marine verdrongen zich achter een kanon en op het achterdek postte een officier in uniform strategisch bij de bezaansmast. Ik boog mijn knieën om door de raampjes van de rijkversierde kapiteinskajuit een blik op de gasten rond de eettafel te werpen. Tevergeefs. Het kunstlicht weerspiegelde in de vitrine – ik zag alleen mijn eigen hoofd.

‘We mogen ’m helaas niet openmaken, meneer’, hoorde ik een van de baliedames achter me zeggen. ‘Dan komt er stof op het schip.’

Ik zocht een naambordje van de maker, maar dat ontbrak. De baliedames wisten zijn naam ook niet. Ze belden het halve gemeentehuis af, tot een medewerker vanuit een van de kantoren naar de balie kwam geslenterd. Hij kende de scheepsmaker: Dirk de Hek uit Arnhem.

Een paar maanden later mailde ik De Hek of ik hem wat mocht vragen over zijn scheepsmodel, een telefoontje van tien minuten volstond. Hij reageerde dezelfde avond. ‘Je komt precies op het juiste moment! Er is momenteel iets bijzonders gaande met het schaalmodel van de Lutine. Ik heb een voorstel: bel mij om een afspraak te maken en kom naar Arnhem, waar je alle informatie kunt inzien.’



De echte Lutine kwam op 9 september 1779 van de werf van Toulon, de zuidelijkste stad van de Côte d'Azur. Een spoedbestelling door het Franse hof. Een jaar eerder had Frankrijk de oorlog verklaard aan de Britten. De reden lag in Noord-Amerika: daar wilden de dertien Britse koloniën zich onder de naam Verenigde Staten losmaken van moeder Engeland. De Fransen beschouwden dit nieuwe land als een potentieel aantrekkelijke handelspartner en steunden het Amerikaanse initiatief. Een nieuwe oorlog met Groot-Brittannië, de zoveelste, namen ze op de koop toe.

De bouw van de Lutine maakte deel uit van een order van twaalf fregatten, hulpschepen die dankzij hun snelheid en wendbaarheid de zwaarder bewapende maar logge lineschepen op zee bijstonden. In de marinewereld gold het lineschip als een 'man', en een fregat als een 'vrouw'. Dat zag je terug aan de benaming van de schepen. Een lineschip heette Robuste, Mont Blanc of Léopard – namen die de vijand ontzag dienden in te boezemen. Voor een fregat volstond la Modeste (bescheiden), la Prudente (voorzichtig) of la Sensible (gevoelig). Geen namen waarmee je de oorlog won. Daarbij vergeleken klonk la Lutine (de fee, maar ook: de kwelgeest) nog krijgshaftig.

Een vrouw dus, maar geen doetje. De Franse marine voorzag haar fregatten door de jaren heen van steeds zwaarder geschut. De Lutine behoorde tot de '12'-klasse, wat wilde zeggen dat haar kanonskogels twaalf pond wogen – mits die kanons ook werden geplaatst. De net benoemde kapitein Joseph de Flotte had zich daar meteen bij het hof in Parijs over beklaagd. Hij telde op zijn Lutine slechts tweeëndertig van de mogelijke zesendertig kanons. 'Niets lijkt me essentiëler dan dat er vier kanons op het voorschip worden bijgeplaatst.'

Als de vijand zich aan loefzijde bevond, schreef De Flotte, en de Lutine moest laveren om hem te benaderen, kwam zij geregeld slecht uitgerust onder vijandelijk vuur te liggen. 'Ik hoop, Monseigneur, dat u mijn observaties als juist beoordeelt', besloot De Flotte. 'Ze zijn ingegeven door ijver en het verlangen om uw goedheid waard te zijn.'

Over het antwoord van de Monseigneur tastte ik lange tijd in het duister. In de publicaties over de Lutine bleef haar Franse tijd steevast onderbelicht. Niemand citeerde de scheepsjournalen die aan boord door de of-

ficiëren werden bijgehouden. Ze leken verdwenen of lagen ergens diep weggestopt en vergeten in een archiefkast.

In de maritieme berichten, vaste rubriek van de kranten uit die tijd, ving ik soms een glimp op van haar werkzaamheden. ‘De nieuwe fregatten la Sérieuse en la Lutine liggen aan de kade’, luidde een bericht van november 1779. ‘Ze wachten op orders om onder zeil te gaan.’

Ik had de hoop op additionele bronnen al bijna opgegeven, toen ik tegen een eersteklasgetuige opliep. Zijn naam: Jean-Jacques Cotignon.

Hij werd in 1761 geboren in Poussignol, een door de geschiedenis opgeslokt gehucht in de Nivernais, het hart van de Bourgogne. Jean-Jacques was het zesde en jongste kind van een welgesteld gezin, waarvan de moeder achttien maanden na zijn geboorte overleed. Misschien droeg het gemis aan vrouwelijke zorg en aandacht eraan bij dat hij al vroeg een voorkeur ontwikkelde voor typisch masculiene hobby’s als het duelleren en de jacht. Een raadsman van de familie adviseerde hem de marine. Varen en vechten, dat leek Jean-Jacques wel wat.

Zijn ervaringen noteerde hij steeds gedetailleerder in een geheim privé-journaal dat zich uitstreckte van 1779 tot 1790, toen de Franse Revolutie de gezagsverhoudingen binnen de marine in de war schopte. Dat het journaal de revolutie overleefde was een klein wonder. In 1791 had de koningsgezinde Cotignon een vooraanstaand lid van de revolutionaire strijdkrachten beledigd. Heel Brest eiste het hoofd van deze verrader van de republiek. Cotignon zag tijdig in dat duelleren dit keer geen kans op ontsnapping bood. Via de haven van de Bretonse stad kon hij ternauwernood vluchten naar Bordeaux, het journaal onder een van zijn armen geklemd.

Ruim tien jaar nadien reeg hij de losse aantekeningen aaneen tot een avonturenverhaal. Hij wilde zijn gloriejaren minutieus vastleggen. Al die zaken in kaart brengen die landrotten nooit konden begrijpen, laat staan doorvoelen. Ja, zijn boek moest doortrokken zijn van de zee. Een kleine Franse uitgeverij ontdekte het manuscript en bracht het in 1974 in een genummerde oplage van vierhonderdvijftig exemplaren op de markt.

Cotignon bood me twee grote voordelen. Hij schreef met de ambitie van een ontdekkingsreiziger: zijn eigen geestdrift over de exotische oorden die hij had bezocht wilde hij op zijn lezers laten overslaan. En hij had in Toulon zijn tweejarige opleiding tot *garde de la marine* juist voltooid toen

de Lutine daar het dok verliet en wachtte op haar bemanning.

Tijdens zijn wandelingen langs de kade van de Middellandse Zee, het scheepstuig klepperend in de mistral, noteerde Cotignon gretig elk detail van de schepen die voor anker lagen. De driedekkers le Terrible en le Majestueux met hun sierlijk gestulpte galerijen en ruim honderd kanons. Le Dictateur en le Suffisant, hetzelfde laken een pak. Daarnaast dobberde een dozijn fregatten. ‘Van al die schepen waren la Pléijade en la Lutine het meest geavanceerd en wij wachtten ongeduldig tot het hof de commandanten zou toewijzen.’

Parijs bezorgde hem goed nieuws: een aanstelling op la Lutine. Zo beklom Jean-Jacques in september 1779 als achttienjarige, kersvers afgestudeerde luitenant de valreep van het net opgeleverde fregat. Allebei waren ze met spoed klaargestoomd voor de oceanen.

In het adelborstenklasje was navigeren op zee niet veel meer dan meetkunde. Een kwestie van rond het middaguur de zon schieten met de sextant en daar dan wat formules op loslaten. Nu maakte de jongen uit de Nivernais voor het eerst deel uit van een marineschip in vol bedrijf.

‘Zonder onderbreking wordt gewerkt aan onze bewapening’, schreef hij. De noodkreet van Lutinekapitein De Flotte aan het Parijse hof leek succes te hebben. Midscheeps verrees een platform voor twee mortieren, een op een fregat weinig gebruikelijk type kanon waarvan de kogels bij contact met het doelwit explodeerden. ‘We wachten nog op onze bestemming. Men vertelde ons dat het Amerika zou zijn, wat ons plezierde omdat daar de oorlog woedt.’

Ieder bemanningslid van de Lutine kreeg zijn vaste plek aan boord. De matrozen dicht op elkaar in tweepersoonshangmatten, overdag tot een soort borstwering opgedoekt als bescherming tegen verdwaalde kogels. De kapiteins en officieren in hun privéhutten op het achterschip. Daar zetelde de chirurgijn met zijn tangen, messen en duistere drankjes; de aalmoezenier die voorging in gebed, de hofmeester wakend over de rantsoenen, de stuurman en kapitein De Flotte. En daar ergens mocht ook Jean-Jacques Cotignon zijn bed uithangen. De hutten van de luitenants waren bezemkasten vergeleken met die van de kapitein, maar afgezet tegen de matrozen, met z'n honderden zij aan zij bungelend op het tussendek, was het een ongekende luxe.