

PROLOOG

DE OVERLEVER



Wilmot and Crampton Bay, Nunavut, Canada, 2 september 2014. Voor de kust van een desolaat, plat, kaal eiland, zoals er duizenden zijn in het Canadese Noordpoolgebied, waar grijze lucht, zee en land naadloos in elkaar overgaan, vaart een klein aluminium schip, de *Investigator*, langzaam, voorzichtig, ritmisch over het oppervlak van een ijsblauwe zee. Erachter hangt, net onder de waterlijn, een slanke, zil-verkleurige cilinder van iets meer dan een meter lang: een sonarscanner, oftewel een *towfish*. In de scanner zit een akoestisch apparaatje dat geluidsgolven uitzendt en ontvangt. De geluidsgolven kaatsen van de zeebodem terug naar de *towfish*, worden overgebracht via de sleepkabel en vertaald in beelden van de zeebodem beneden.

Er klinkt weinig geluid op de *Investigator*, behalve de eentonige dreun van de motoren. Het weer is rustig, de lucht helder en een waterig zonnetje schijnt op een spiegelgladde zee. Alles is verstild. De tijd gaat voorbij, maar dat is dan ook alles.

Opeens is er consternatie: de *towfish* heeft op een haar na een zandbank geraakt; iedereen aan boord richt zijn aandacht nu op het in veiligheid brengen van het dure sonarapparaat. Voor hij ook te hulp schiet, werpt zee-archeoloog Ryan Harris nog een blik op het scherm, en opeens ziet hij iets anders dan zand en stenen op de zeebodem. Iets waardoor hij rechtovereind schiet.

Op het scherm is een donkere vorm zichtbaar: iets stevigs en onge-

woons, dat daar zomaar op de ondiepe zeebodem ligt, hooguit elf meter onder hem. Hij geeft een schreeuw. Zijn collega's drommen om het computerscherm heen. Hij wijst naar de vorm. Ze geloven hun ogen niet: onder de zilveren towfish van de *Investigator*, ligt, een beetje vaag maar onmiskenbaar van vorm, een houten scheepsromp. De achtersteven vertoont een gat, alsof er een hap uit genomen is, de dekbalken liggen bloot en alles is bedekt met een wollige laag onderwatervegetatie. Ze staan te kijken naar een schip. Een schip dat honderdnegenenzestig jaar geleden spoorloos is verdwenen, met opvarenden en al. Een schip dat een van de bijzonderste verhalen in de Britse zeevaartgeschiedenis vormt, met zijn buitengewone leven en ondergang, en nu ook zijn buitengewone wederopstanding.

Het staat fier recht overeind, zo'n tien meter onder water, zo dicht bij de oppervlakte dat de twee hoogste masten ooit boven het water uit gestoken moeten hebben. De romp is stevig, afgezien van wat schade aan de achtersteven door een klap. Slierten kelp, een grote bruine algensoort, liggen als losse zwachtels over het houtwerk. De drie masten zijn afgebroken, net als de boegspriet. Delen daarvan liggen in een kring van brokstukken om de romp heen. Tussen die brokstukken liggen ook, half verzonken in het zand, twee scheepsschroeven, acht ankers en een stuk van het stuurwiel. De drie dekken zijn op sommige plekken ingestort, boven op elkaar. Veel van de balken die dwars over het schip lopen zien er nog sterk uit, al is de betimmering erboven grotendeels weg, zodat het schip er van bovenaf uitziet als een half gefileerde vis.

Een enorme gietijzeren lier staat onbeschadigd op het bovendek. Vlakbij staan twee bronzen Massey-pompen. Enkele bovenlichten en de speciale Preston-daklichten die de mensen in het schip van licht moesten voorzien, zijn goed geconserveerd.

Het benedendek, waar het leven op het schip zich zal hebben afgespeeld, ligt op sommige plaatsen bloot, op andere is het nog steeds verborgen. Onder de opeenhoping van slib en dood zeewier zijn kisten te zien waarin de zeelieden hun bezittingen bewaarden en waar-

op ze tijdens de maaltijden zaten. Er staan cijfers op de dekbalken, die de plekken aangeven waar hangmatten opgehangen konden worden. Trapgaten en luiken naar de dekken erboven staan open en bieden een spookachtige aanblik. Het fornuis in de kombuis, waarop ooit maaltijden werden klaargemaakt, is intact en staat nog op zijn plek. In het vooronder zijn de contouren van de ziekenboeg te onderscheiden.

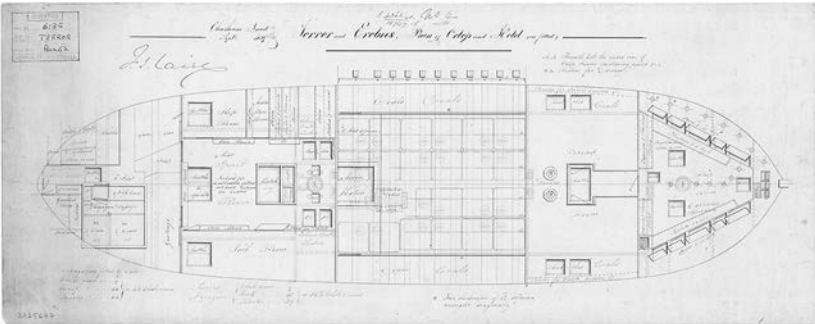
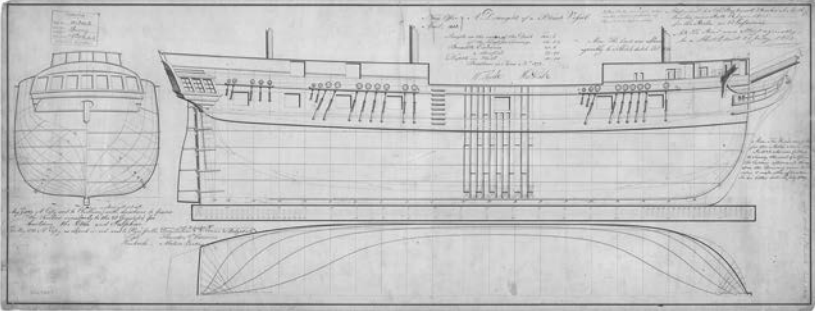
Verder naar achteren zijn door een wirwar van ingestort houtwerk gedeelten van de kapiteinshut, de officiersmess en verschillende officiershutten te onderscheiden. In een ervan is een slaapruiimte met ladders eronder. De spiegel – de achterwand van een schip – heeft de meeste averij opgelopen, maar de slaaphut van de kapitein daar tegenaan, zit nog op zijn plaats, net als kastjes en een verwarmingstoestel. Het koebrugdek, het laagste van de drie dekken, is het minst beschadigd, maar ook het lastigst binnen te komen. Toch zijn er een schoen, mosterdpotten en voorraadkisten uit gehaald. Duikers hebben ook borden van Chinees porselein gevonden, de steel van een wijnglas, een scheepsklok, een bronzen kanon, verschillende versierde knopen, een schouderriemplaat van de Royal Marines met daarin gegraveerd een gekroonde leeuw op een kroon, en een medicijnfles van dik glas met aan de zijkant ‘Samuel Oxley, London’ gegraveerd. Daar heeft oorspronkelijk een drankje in gezeten dat door Oxley was gemaakt uit een concentraat van Jamaicaanse gember. Volgens hem was het een middel tegen ‘reumatiek, indigestie, winderigheid, nerveuze hoofdpijnen en duizeligheid, hypochondrie (mooi vind ik dat: een medicijn tegen hypochondrie), somberheid, angsten, trillingen, spasmen, krampen en verlamningsverschijnselen.

Dit o zo menselijke middeltje-tegen-alles is voor mij een van de ontroerendste vondsten op de HMS *Erebus*. Het herinnert ons eraan dat epische avonturen en alledaagse kwaaltjes hand in hand gaan.

Tachtig procent van het jaar zijn de geheimen van het schip ingevroren en daarmee verzegeld in het ijs. Maar wanneer het smelt, komen mensen als Ryan – die meer dan tweehonderd duiken heeft ge-

EREBUS

maakt – en de rest van het onderwaterteam terug, om onder water nog meer kostbare bijzonderheden te zoeken. Voor mij is het een droom om het schip van net zo dichtbij te kunnen zien als zij. Eén keer maar. Ik heb de wetsuit van Hooker nodig.



Twee hedendaagse plattegronden: [boven] een bombardeerschip van opzij gezien, en [onder] het koebrugdek (het laagste dek) en het ruim van de *Erebus* en de *Terror*.

GEBOUWD IN WALES



7 juni 1826. Pembroke, Wales: het is het zesde jaar dat George IV, oudste zoon van George III en koningin Charlotte, op de troon zit. Hij is vijfenzeftig jaar, heeft een slecht huwelijk, een openlijk extravagante levensstijl en belangstelling voor architectuur en kunst. Robert Jenkinson, tweede earl van Liverpool, een Tory, is al sinds 1812 eerste minister. De Zoological Society of London heeft net haar deuren geopend. Britse ontdekkingsreizigers zijn druk in de weer, en niet alleen in het Noordpoolgebied. Alexander Gordon Laing bereikt in augustus Timboektoe, en wordt een maand later door lokale stamleden vermoord omdat hij weigert het christendom af te zweren. In Noord-Wales vindt enkele weken na elkaar de plechtige opening plaats van twee geweldige staaltjes van techniek: de Menai Bridge en de Conway Bridge, die tot de eerste hangbruggen ter wereld behoren.

Aan de andere kant van Wales, bij een riviermonding in de buurt van de oude vestingstad Pembroke, komen mensen op deze vroege juniochtend bijeen voor een wat kleinere plechtigheid. Onder gejuich van een menigte technici, timmerlieden, smeden, kantoorbedienden en hun gezinnen glijdt het stoere, brede oorlogsschip waaraan ze hier de afgelopen twee jaar hebben gewerkt, achteruit de scheepshelling van de Pembroke Dockyard af. Het gejuich gaat over in gebrul als het schip het water van Milford Haven raakt. Het stuitert, gaat op en neer en schudt zich als een pasgeboren eendje. De naam: *Erebus*.

Dat was geen vrolijke naam, maar het schip was ook niet gebouwd voor vrolijke zaken, het moest angst inboezemen, en die naam was niet toevallig gekozen. In de klassieke mythologie was Erebus, de zoon van Chaos, meestal een verwijzing naar het donkere hart van de Onderwereld. En plek waar ontwrichting en verwoesting heersten. Met het aanroepen van Erebus waarschuwde je je tegenstanders dat er een vernietiger aankwam, een angstaanjagende brenger van het hellevuur. Toen in 1823 de opdracht tot de bouw werd gegeven, was de HMS *Erebus* het op een na laatste van een type oorlogsschepen die 'bombardeerschepen' werden genoemd of soms gewoon 'bommen'. Ze waren aan het eind van de zeventiende eeuw ontwikkeld, aanvankelijk door de Fransen en later verder door de Engelsen, om geschutstukken te voeren die granaten hoog over kustverdedigingswerken heen konden schieten, zodat ze zoveel mogelijk schade konden aanrichten zonder dat er een riskante gewapende landing hoefde te worden uitgevoerd. Van de acht schepen in deze klasse hadden er twee de naam van een vulkaan – de *Hecla* en de *Aetna* – en de namen van de andere waren metaforen voor woede en vernietiging: de *Infernal*, de *Fury*, de *Meteor*, de *Sulphur* en de *Thunder*. Deze hebben weliswaar nooit de mythische status bereikt van de oorlogsschepen die actieve dienst hebben gedaan, maar hun laatste actie, het beleg van Fort McHenry in de haven van Baltimore tijdens de oorlog van 1812, zou onsterfelijk worden in het Amerikaanse volkslied, 'The Star Spangled Banner'. '*The rockets' red glare, the bombs bursting in air*' verwijst naar het kanonvuur van de Britse bombardeerschepen.

Het was een trotse dag voor de scheepsbouwers van Pembroke toen de *Erebus* de helling af gleeed. Maar terwijl het schip in balans werd gebracht en naar de oevers van de Haven gesleept, was zijn bestemming onzeker. Was dit schip de toekomst, of behoorde het al tot het verleden?

Met de nederlaag van Napoleons legers bij Waterloo op 18 juni 1815, kwam er een eind aan de napoleontische oorlogen die, afgezien van

een korte adempauze tijdens de Vrede van Amiens in 1802, Europa sinds 1799 in beslag hadden genomen. De Britten hadden een belangrijke rol gespeeld in de gezamenlijke oorlogsinspanningen van de geallieerden en aan het eind van de oorlog had Groot-Brittannië een staatsschuld van 697 miljoen pond, twee keer zo hoog als zijn BNP. De Britse Royal Navy had ook hoge kosten gemaakt, maar wel beter gepresteerd dan de Franse marine en zo waren de Britten nu de onbetwiste heersers over de golven. Dit bracht verantwoordelijkheden met zich mee, zoals het bestrijden van de slavenhandel, die in 1807 door Groot-Brittannië was afgeschaft, en acties tegen de piraten voor de kust van Noord-Afrika, maar dat was qua omvang allemaal niet te vergelijken met echte oorlogvoering. Tussen 1814 en 1817 kromp de vloot dan ook van 145.000 manschappen tot 19.000. Dit was voor velen traumatisch. Werkloze zeelieden gingen op straat bedelen. Scheepvaarthistoricus Brian Lavery geeft in het blad *Royal Tars* het voorbeeld van Joseph Johnson, die door de straten van Londen liep met op zijn hoofd een model van de *Victory*, het schip van admiraal Nelson. Hij bewoog zijn hoofd op en neer om te laten zien hoe het schip door de golven voer en verdiende zo een paar stuivers van voorbijgangers. Een ex-koopvaardijvaarder die alleen werk kon vinden op een oorlogsschip, was ontzet: ‘Voor het eerst van mijn leven zag ik het monsterlijke gevaarte waarop ik jarenlang zou wonen, met een huijvering van pijn die ik niet kan beschrijven.’

Er werd een verhit debat gevoerd over de toekomst van de Royal Navy. Sommigen zagen het eind van de vijandelijkheden als een kans om de defensie-uitgaven te verlagen en een deel van de enorme schuld die de oorlogvoering had veroorzaakt af te betalen. Anderen waarschuwden dat de vrede niet van lange duur zou zijn. De verslagen keizer Napoleon was dan wel naar St. Helena gebracht, maar hij was al eens eerder uit gevangenschap ontsnapt en sommige mensen twijfelden er ernstig aan of het door deze ballingschap wel met hem afgelopen was. Er moesten maatregelen worden genomen om de vloot te versterken, voor het geval dat.

De Cassandra's wonnen het pleit. De regering stemde erin toe geld te steken in de bouw van nieuwe scheepswerven, waaronder een groot dokkencomplex in Sheerness, Kent, en een veel kleinere werf in Pembroke, Wales. Al snel stonden er bij de inderhaast uitgegraven dokken van Milford Haven vier oorlogsschepen op stapel: de *Valorous*, de *Ariadne*, de *Arethus*a en de *Thetis*.

De werf waar de *Erebus* werd gebouwd bestaat nog steeds, maar dient nu niet meer zozeer voor de scheepsbouw, maar eerder als haven voor de olieraffinaderij van Milford Haven, enkele kilometers verder richting zee. De helling waarover de *Erebus* in de zomer van 1826 te water werd gelaten, ligt nu onder het beton van de moderne terminal voor de veerboot die Pembroke verbindt met Rosslare in Ierland.

Als ik er een bezoek breng, kan ik nog steeds navoelen hoe het ooit geweest moet zijn. Het oorspronkelijke stratenplan langs de paar overgebleven leigrijze huizen die in de jaren na 1820 voor de voorlieden en bazen zijn gebouwd, is op een rustige manier indrukwekkend. Deze huizen maken een even sterke en trotse indruk als de georgi-aanse stadshuizen in Londen. In een ervan woonde Thomas Roberts, de scheepsbouwmeester die de bouw van de *Erebus* leidde. Hij kwam in 1815 naar deze afgelegen uithoek van Zuidwest-Wales, toen de scheepswerf pas twee jaar bestond. Roberts deelde de verantwoordelijkheid voor het leiden van deze onderneming met Richard Blake, de meestertimmerman en James McKain, de administrateur. Het was geen prettige samenwerking. McKains assistent Edward Wright be-weerde voor de rechter dat hij was aangevallen door Richard Blake, die volgens zijn beschuldiging 'mij verscheidene keren in de neus heeft geknepen en dreigde me met zijn paraplu te slaan'. Roberts maakte onophoudelijk ruzie met McKain en de twee beschuldigden elkaar over en weer van corruptie en wanbeheer. In 1821 had McKain er genoeg van en hij nam een nieuwe baan aan op de werf van Sheerness. Hij werd vervangen door Edward Laws. De giftige sfeer begon net op te klaren, toen op 9 januari 1823 het nieuws kwam dat de *Admi-*

rally Board, oftewel de Admiraliteit haar vertrouwen in de scheepswerf van Pembroke toonde door een order te plaatsen voor de bouw van een bombardeerschip van 372 ton. Het schip was ontworpen door het voormalige Admiraliteitslid sir Henry Peake, en moest *Erebus* gaan heten.

Het zou geen groot schip worden. Met zijn 23 meter had het nog niet de helft van de lengte van een standaard oorlogsschip, en de 372 ton stelden niets voor vergeleken bij de 2141 ton van Nelsons *Victory*.

Maar het zou wel een stoer schip worden. Een schip dat meer op een sleepboot leek dan op een elegante, chique kits. De dekken en boeg moesten sterk genoeg zijn om de terugslag van twee grote boordkanonnen, een van 330 mm en een van 254 mm, op te vangen. Daarvoor moesten er in de *Erebus* diagonale ijzeren stangen worden bevestigd aan de planken in het ruim, zodat de romp werd versterkt en er minder gewicht nodig was.

Het schip moest ook een ruim krijgen dat breed en diep genoeg was om zware mortierbommen in op te slaan. Verder moest het bewapend worden met tien kleine kanonnen voor het geval het op zee slaags raakte met de vijand.

De *Erebus* werd vrijwel helemaal met de hand gebouwd. Eerst werd op blokken de kiel gelegd, die hoogstwaarschijnlijk bestond uit stukken iepenhout die met houtverbindingen aan elkaar waren 'gelast'. Hieraan werd de voorsteven bevestigd, het verticale hout in de boeg, en aan de andere kant van het schip de achtersteven, waar het roer op kwam te rusten. Rond deze zware balken werden dan de spanten gezet, van eikenhout uit het Forest of Dean in Gloucestershire, dat op dekschuiten was aangevoerd over de rivier de Severn. Dit vereiste groot vakmanschap, want de scheepstimmerlieden moesten precies het deel van de boom vinden dat het best in de ronding van de boot paste, waarbij ze er ook nog rekening mee moesten houden dat het hout later nog zou uitzetten of krimpen.

Was het geraamte eenmaal klaar, dan kreeg dat tijd om zich te zetten. Vervolgens werden er vanaf de kiel omhoog tien centimeter bre-

de planken langs getimmerd en werden ook de balken en planken voor de dekken aangebracht.

Er werd geen haast gemaakt met de bouw. Terwijl zijn toekomstige partner, de HMS *Terror*, in minder dan een jaar werd gebouwd in Topsham in Devon, was de *Erebus* pas na twintig maanden klaar om van de helling te glijden. Toen het werk gedaan was, stuurde de administrateur van de werf aan de Admiraliteit een rekening voor 14.603 pond, vergelijkbaar met rond de 1,25 miljoen pond vandaag.

Alles bij elkaar zijn er in Pembroke 260 schepen gebouwd. Toen, bijna precies honderd jaar nadat de *Erebus* van de helling was gekomen, besloot de Admiraliteit dat de werf niet langer nodig was: met één pen-nenstreek werd een personeelsbestand van drieduizend mensen gereduceerd tot vier. Dat was in 1926, het jaar van de algemene staking in Groot-Britannië. Even was er nog een korte opleving tijdens de Tweede Wereldoorlog, toen hier Sunderland-watervliegtuigen werden gebouwd, en de laatste jaren hebben opslagloodsen en distributiecentra onderdak gevonden in de oude werkplaatsen. Maar als ik een laatste keer onder de grote stenen poort van de oude werf door loop, voel ik spijtig dat de glorie tijd voorbij is en nooit meer terugkomt.

Na zijn tewaterlating in Pembroke werd de *Erebus*, zoals gebruikelijk was, naar een andere marinehaven gebracht om verder afgemaakt te worden. Het schip had nog niet alle benodigde masten en zeilen en zal dus waarschijnlijk naar het zuidwesten zijn gesleept, rond Land's End en door het Kanaal naar Plymouth. Daar, op de bedrijvige nieuwe scheepswerf die uiteindelijk het hoofdkwartier in Devonport van de Royal Navy zou worden, moet het zijn getransformeerd tot oorlogsschip, compleet met geschut: twee mortierwerpers, acht 24-ponds en twee 6-ponds kanonnen, en alle benodigde apparatuur voor het verstouwen en aan dek brengen van de munitie. De drie masten werden erop gehesen, waarvan de grote mast zo'n 46 meter boven het dek uittorende.

Maar op deze storm van activiteit volgde een lange windstilte. De

Erebus was dan wel bewapend en klaar voor de strijd, maar werd *In ordinary* gehouden (de term voor schepen die niets te doen hadden). Anderhalf jaar lang lag het schip voor anker in Devonport te wachten tot iemand er emplooi voor vond.

Ik vraag me af of er in die tijd ook zoiets bestond als scheeps-spotters. Schooljongens die gewapend met pen en aantekenboekje het komen en gaan rond de grote havens bijhielden, zoals ik zelf vroeger bijhield welke treinen Sheffield in- en uitreden. Ik kan me voorstellen dat zij gehecht raakten aan die stoere, gloednieuwe driemaster met zijn gedrongen romp, die zo te zien nergens naartoe ging. Het schip had wel een zekere stijl: de met houtsnijwerk versierde boeg, de rijen geschutsopeningen aan de bovenkant, en op de achtersteven nog meer versieringen rond de rij ramen in de spiegel, en de opvallend uitstekende hekgalerijen waar zich toiletten bevonden.

Maar als ze op de donkere winterochtenden aan het eind van 1827 vroeg waren opgestaan, zouden ze beweging hebben gezien aan boord van de *HMS Erebus*: dekzeilen werden weggetrokken, lampen aangestoken, bootjes kwamen langs, masten werden opgetuigd, ra's opgehesen, zeilen opgedoekt. In februari 1828 maakte de *Erebus* zijn opwachting in het *Progress Book*, waarin alle bewegingen van de schepen van de Royal Navy werden bijgehouden. Het schip was, zo werd genoteerd, 'Op helling gehesen, en beschermers afgenomen, gekoperd tot laaddiepte.' Dit alles om het schip voor te bereiden op actieve dienst. Het werd dus het water uit gehesen over een scheepshelling, de beschermende houten planken op de romp werden verwijderd en vervangen door koperen beplating tot het niveau waarop het nog veilig geladen kon worden (wat niet veel later de Plimsoll-lijn zou gaan heten). Sinds de jaren zestig van de achttiende eeuw had de Royal Navy geëxperimenteerd met koperen beplating om te proberen het verwoestende werk van de teredoworm tegen te gaan. Deze 'termieten van de zee' groeven gangen door het hout en vraten dat van binnenuit op. Het beslaan met het koper betekende dat een reis ophanden was.