

De verzonken kunstschaten
van de Vrouw Maria

Meld je aan voor onze nieuwsbrief om op de hoogte te blijven van
de nieuwste boeken van Ambo|Anthos *uitgevers* via
www.amboanthos.nl/nieuwsbrief.

Gerald Easter &
Mara Vorhees

De verzonken kunstschaten van de Vrouw Maria

De geschiedenis van een verdwenen zeilschip
vol Hollandse meesters

Vertaald door
Willem van Paassen en
Jan Willem Reitsma

Ambo|Anthos
Amsterdam

Voor onze Finse familie Outi & Kauko Ojala



ISBN 978 90 263 4691 0

© 2020 Gerald Easter en Mara Vorhees

© 2020 Nederlandse vertaling Ambo|Anthos *uitgevers*, Amsterdam
en Willem van Paassen en Jan Willem Reitsma

Oorspronkelijke titel *The Tsarina's Lost Treasure; Catherine the Great,
A Golden Age Masterpiece, and a Legendary Shipwreck*

Oorspronkelijke uitgever Simon & Schuster

Omslagontwerp Jan de Boer

Omslagillustratie © *Astronoom bij kaarslicht*, c. 1650
(olieverf op paneel), Gerard Dou / Bridgeman Images;

© Tuomas Korpi / conceptartworld.com (schip)

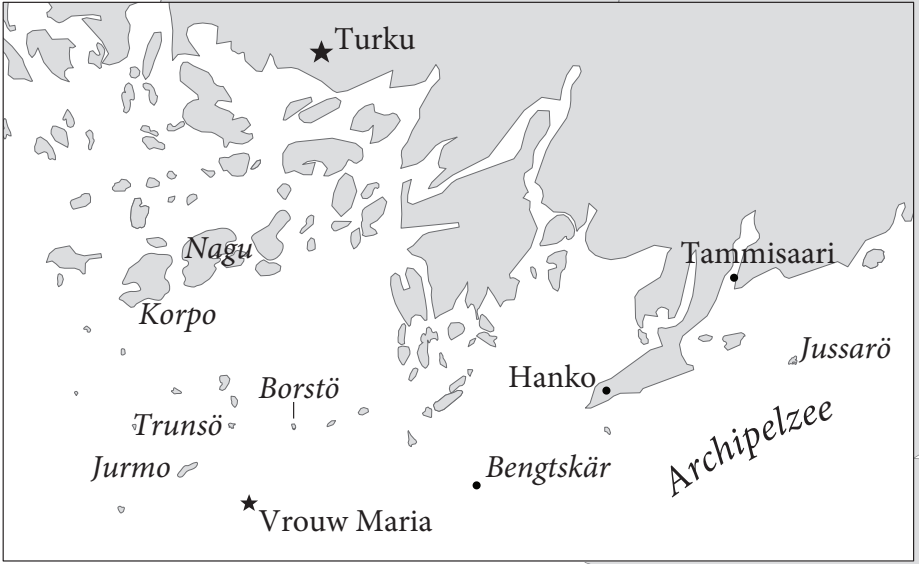
Foto auteurs © Van Easter

Verspreiding voor België:

Veen Bosch & Keuning uitgevers nv, Antwerpen

Voor wie er ontvankelijk voor is, wemelt de wereld van fantastische en prachtige dingen.

Tove Jansson, *Pappa Moem en de mysteriën van de zee*
(*Pappan och havet*)





Vyborg

Sint-Petersburg

Helsinki

Turku
(Åbo)

Åland

Tallinn

Pskov

Stockholm

Route van de Vrouw Maria

Gotland

Riga

Oostzee

Route van Catharina de Grote

Kaliningrad

Danzig

Inhoud

PROLOOG: Het wrak 11

DEEL I

- 1 Rembrandts leerling 23
- 2 De bruid van de vorst 37
- 3 Van leerling tot meester 50
- 4 Van Fräulein tot keizerin 70
- 5 Tempel der Kunst 86
- 6 De salon van de tsarina 104
- 7 De veiling van de eeuw 124
- 8 Catharina's verloren schat 141

DEEL II

- 9 De tijd van de revoluties 159
- 10 Wrakkenkerkhof 176
- 11 De wrakkenjager 195
- 12 Geheimen uit de Gouden Eeuw onthuld 211
- 13 Eerherstel voor een meester 229
- 14 Catharina's schip gevonden 243

DEEL III

- 15 De eerlijke vinder 267
- 16 Nederland trekt zich terug 287
- 17 De Zweedse geldschieder 298
- 18 De Russen rukken op 313
- 19 Het Finse plan 331
- 20 Catharina's schip verlaten 348

EPILOOG: De schat 367

Woordenlijst 375

Opmerkingen over valuta 379

Verantwoording 381

Bronnen voor Nederlandstalige citaten 399

Bronnen 401

Woord van dank 411

PROLOOG

Het wrak

Het naderende schip streek de zeilen voor de bronzen batterij, die alle scheepskapiteins eraan herinnerde dat de Deense koning betaald diende te worden wilden ze doorvaren. In de vaalgele mist doemden de torens van het slot Kronborg op. De citadel van Helsingør, de verblijfplaats van Hamlets geest en toegangspoort tot de Oostzee.

Met zijn geheime lading in gedachten manoeuvreerde de jonge schipper zijn brik behoedzaam langs de steile lemen muren en het sterke bolwerk van Kronborg. Achter het fort kwamen de schuine daken met rode dakpannen en puntige roestgroene torenspitsen van de stad in zicht. In de drukke haven wiegden de masten heen en weer en rammelde de tuigage van tientallen elkaar verdringende koopvaardijschepen. Engelse en Nederlandse vlaggen klapperden in de wind. De kapitein verzekerde zich van een afgelegen ankerplaats en liet een barkas te water om naar de Tolhuiskade te varen, de middelste kade, die naar het douanekantoor leidde.

Sinds de tijd van koning Erik, in de 15e eeuw, moesten alle schepen die door de Sont voeren – de zeestraat die Skåne, het zuidelijke uiteinde van Zweden, scheidt van Sjælland, het belangrijkste eiland van Denemarken – tol betalen, de zogenoemde Sontrechten, om niet de toorn te riskeren van de kanonniërs van Kronborg. Deze koninklijke afpersing, die was vastgesteld op een à twee procent van de waarde van de scheepslading, was vier eeuwen lang de voornaamste inkomstenbron voor de Deense schatkist. Het wandelingetje van zestig meter naar de Tolhuiskade leverde zijn eigen gevaren op, aangezien tol betalende kapiteins zich een weg moesten banen door een me-

nigte dokwerkers, matrozen die vrijaf hadden en op de loer liggende dieven. De kapitein hield zijn leren tas stevig vast toen hij de kade naderde; zijn houding verhardde.

De bezorgde schipper had het geluk dat hij de aandacht trok van een van de geüniformeerde douanebeambten die over de Tolhuiskade patrouilleerden en werd haastig langs de scharrelaars en schurken geëscorteerd. Helsingør lag er fraai bij, met halfhouten rijtjeshuizen, stegen met keien en een onlangs gerenoveerde havenpromenade. Het opvallendste pand was het nieuwe douane-kantoor met een mansardedak in een bescheiden rococostijl overeenkomstig de lutherse smaak. De kapitein ging naar binnen en gaf zijn lading aan.

Hij was Reynoud Lourens, kapitein van de Vrouw Maria, een koopvaardij-schip uit Amsterdam, op weg naar het Russische Sint-Petersburg. Het schip was een vijftieng meter lange brik, met twee masten en vierkant getuigd. De robuuste, wendbare en ruime brik was een geliefd vaartuig onder koopmannen die op de Oostzee voeren. Een douanebeampte stelde een nieuw document op: Nederlands schip, nr. 508; 23 september 1771. Lourens haalde een gedetailleerde vrachtljist uit zijn tas en een stapel brieven voorzien van diplomatieke zegels. Lourens was ongeduldig en wilde de transactie snel afhandelen. Als gevolg van de zomerse wind op de Atlantische Oceaan lag hij al een week achter op schema. Maar Lourens maakte zich vooral zorgen over de schat die verstopt zat in het ruim van het schip, eigendom van de Russische keizerin Catharina de Grote.

De ambtenaar inspecteerde de imposante documenten en keek op naar de nerveuze kapitein. Het was een lijst met exotische en kostbare goederen, die de elitaire status van de Russische hogere kringen moesten bekrachtigen. Suiker en koffie, indigo en brazielhout uit de Amerika's; fijn linnen en geweven stoffen uit de Nederlanden; zilver, zink en kwik voor de meestervakmannen uit Sint-Petersburg; maar dat was niet alles. De beampte vermoedde dadelijk dat het schip extra lading van speciale betekenis aan boord had. Zijn vragen stuitten op ruw verzet. Dit ging uitsluitend vorsten aan. De Deense koning was erop gebrand tolgeld te innen, maar niet van andere vorsten, aan wie hoffelijk koninklijke ontheffing werd verleend. De ambtenaar liet het hierbij en noteerde 'en gemengde handelswaar' in het grootboek, waarna hij zijn aandacht vestigde op de vrachtljist. De Vrouw Maria werd met bijna vierhonderd Deense rijksdaalders hoog aangeslagen voor de passage van de aangegeven

goederen. Lourens betaalde zonder morren en ging er haastig vandoor.

Toen kapitein Lourens weer bij zijn schip was, kreeg hij gezelschap van een door de douane aangeboden loods, de gebruikelijke procedure. De bemanning roeide het schip weg van zijn ankerplaats in de haven tot de Vrouw Maria wind in de zeilen kreeg en snelheid maakte. Aan stuurboord bewonderde Lourens de heuvel boven de stad, waar de bloeiende flora aan het eind van de zomer het neoklassieke Marienlyst Slot omhulde. Aan bakboord ving hij een glimp op van een Deens oorlogsschip, een geducht lijnship met zestig stukken geschut ter afschrikking van degenen die probeerden de tolheffing te ontlopen. De route door het zuiden van de Sont werd geleidelijk smaller en zat vol bochten; de loods bleef twee dagen aan boord, tot het schip de veilige diepe wateren van de Oostzee had bereikt. Lourens bekeek de loods met argusogen terwijl deze weer naar de wal roeide en was er zeker van dat zijn vracht niet was opgemerkt.

Voor de argelozen was de Vrouw Maria een gewoon koopvaardijship met vaten vol rogge of zoute haring. In werkelijkheid was het een drijvende schat. In het ruim zat een verzameling van zeker een dozijn meesterstukken verstopt, bestemd voor de verzameling van Catharina de Grote. Wanneer zij toegaf aan haar favoriete passies, waarvan kunst er een was, gingen bij de Russische keizerin alle remmen los. De geheime lading op de Vrouw Maria vormde de jongste uitbarsting van de tsarina: de duurste artikelen uit de boedelveiling van Gerrit Braamcamp, een vermaarde Amsterdamse wijnkoopman en kunstverzamelaar. Het was de schitterendste collectie Vlaamse en Nederlandse oude meesters die ooit was geveild. Tot Catharina's schat behoorde de grootste prijs van de veiling, *De kraamkamer* van Gerrit Dou, een drieluik op eiken panelen. Gerrit (ook wel Gerard genoemd) Dou was een leerling van Rembrandt geweest, had zijn meester overtroffen en was de belangrijkste kunstenaar van zijn tijd. En zijn drieluik was het meest bewonderde en begeerde kunstwerk uit de Nederlandse Gouden Eeuw.

Kapitein Reynoud Lourens was nog maar vierentwintig jaar oud. Hij had drie keer eerder de leiding gehad over de 'vaart op Rusland', waarvan twee keer aan het roer van de Vrouw Maria. Nederlandse investeerders in de handelsroute op Sint-Petersburg waardeerden Lourens om zijn ervaring met onvoorspelbare stormen op de Oostzee en nukkige Russische prinses. Nadat hij de douanekwestie had afgehandeld, zette Reynoud zich schrap tegen de

eiken reling met weelderig houtsnijwerk en monsterde de grimmige kustlijn. Een lawaaiige groep kauwen bakkeleide, vloog op en landde op de waterkant, waarna ze opnieuw ruzieden, opvlogen en landden, zich verzamelend op hun winterse roest. Het herinnerde hem eraan dat de Vrouw Maria nog vijftienhonderd kilometer voor de boeg had.

Het schip verliet de Sont en voer de Oostzee op. Lourens bepaalde de koers op noordnoordoost. Aan bakboord volgde de Vrouw Maria de met sparren begroeide Zweedse oostkust, de woonplaats van Beowulf, de legendarische overweldiger van de mensenetende reus; daarna voer ze langs het eiland Gotland, van waaruit de Vikingen in hun langschepen ontdekkings- en plunderexpedities waren gestart. Aan stuurboord zeilde het schip langs het welvarende Danzig, de belangrijkste graanschuur van de oude Hanze-handelsliga; vervolgens langs de vermaarde barnsteenkust, een zanderig gedeelte van Oost-Pruisen en Polen; daarna volgde de westkust van Lijfland, waar vijfhonderd jaar eerder Europa's ongehoorzame heidense stammen hun laatste verzet tegen de noordelijke kruistocht boden. Als ze geluk hadden, zou een gunstige zuidenwind de Vrouw Maria helpen langs dit gedeelte de verloren tijd in te halen.

De reis werd gevaarlijker toen ze het noordelijker deel van de Oostzee bereikten. Nu de eilanden voor Stockholm ver weg lagen in het westen, was het schip overgeleverd aan de grillen van de zee. Drie botsende stromingen uit de Golf van Riga, de Finse Golf en de Botnische Golf veroorzaakten hier onvoorspelbare omstandigheden op het zeeoppervlak. Plotselinge stormen in dit deel van de Oostzee bereikten een hoogtepunt in de herfstmaanden. De kapitein zou de steven recht naar het oosten moeten richten, de Finse Golf in, en 'de vaargeul' moeten vinden, een smalle stroom parallel aan de zuidkust van Finland, en riskant dicht bij de Archipelzee. De Archipelzee was verleidelijk als sirenen en dodelijk, bezaaid als hij was met talloze rotseilandjes en verscholen keien. De archipel stond onder zeelieden bekend als het kerkhof van de Oostzee en was de laatste rustplaats van talloze scheepswrakken. Zodra de Vrouw Maria zich veilig in de vaargeul bevond, had Lourens nog een laatste etappe van driehonderdzeventig kilometer voor de boeg door de Finse Golf naar de ondiepe Nevabaai en de oostelijkste ankerplaats van de Oostzee, Sint-Petersburg, waar keizerin Catharina wachtte op haar schat.

Lourens, die eenvoudig en vroom was, nam alleen bemanningsleden met

dezelfde eigenschappen aan, wat zelfs in het calvinistische Amsterdam geen simpele taak was. Zijn diepe geloof was de bondgenoot van de jonge kapitein tegen de onvoorspelbare zee. Hij vond dat hij als kapitein de morele plicht had om zijn bemanning bij de christelijke les te houden. Op 3 oktober leidde Lourens 's avonds na het eten zoals gewoonlijk benedendeks het avondgebed. Op het hoofddek waren nog maar twee bemanningsleden om de brik te besturen, op weg naar de vaargeul. Waarschijnlijk werden de verzamelde zeelieden afgeleid van hun gebed door de wind en golven die niet-aflatend op het schip beukten.

De reis had vanaf het begin te maken gehad met ongunstige weersomstandigheden, die nu onheilspellend werden. Land en lucht werden de hele dag aan het zicht onttrokken door donkere, laaghangende wolken, waardoor het onmogelijk was nauwkeurig te bepalen waar het schip zich bevond. Op de achterplecht worstelde een roerganger met het stuurwiel, terwijl op het voordek een takelaar de zeilen trimde. In het zicht van de naderende storm probeerde het tweetal uit alle macht de koers naar het oosten te verleggen. De Vrouw Maria belandde in een arctische storm, een herfstorkaan, die in het noorden van de Oostzee zonder waarschuwing toeslaat wanneer IJslandse lagedrukgebieden op Siberische hogedrukgebieden botsen.

Benedendeks werd vuriger gebeden, de stemmen klonken dringender. Het stampende schip schokte toen het van onderen ergens op botste en schommelde ineens niet meer. Kapitein en bemanning begrepen doodsbang wat dat betekende. Ze haastten zich naar het hoofddek en stelden vast dat hun schip op een rots was gelopen. Door de storm waren ze van koers geraakt, richting het noordwesten. De Vrouw Maria was gestrand in de Archipelzee.

De dikke eikenhouten scheepsromp scheurde niet door de klap, het ruim bleef droog. Lourens wist dat het schip gestrand kwetsbaarder was dan op drift, en ging vlug de mogelijkheden na. Plotseling tilde een reusachtige golf het vaartuig op van de rots en wierp het terug in zee. Instinctief hervatte de stuurman zijn gevecht met de storm om de controle over het schip. De voorsteven klom tegen de schuimkoppen op, wankelde even op de top en stortte toen over de achterkant in het kolkende golfdal. Bij elke ijsskoude landing in zee grimasten de bemanningsleden van pijn en ademnood. De juiste koers viel in de rondtollende duisternis niet te bepalen. Niemand wist nog hoe ver de Vrouw Maria van koers was geraakt, of dat het schip op dit moment mid-

den tussen de gevaarlijke keien in de archipel voer.

De romp kraakte oorverdovend toen ze opnieuw een rots raakten, waardoor het roer van de kiel werd gerukt. Het beschadigde vaartuig begaf het; zeewater stroomde naar binnen. Een combinatie van wind en golven sloeg de Vrouw Maria op haar zij, waardoor vaten en bemanning alle kanten op vlogen. Lourens kwam wankelend overeind en beval brullend de grote schoten aan te trekken en aan stuurboordzijde het anker uit te gooien. Het schip kwam weer overeind. Twee mannen werden naar beneden gestuurd om de schade op te nemen. Ze vertelden dat de achtersteven beschadigd was en dat er al een meter water in het achterste ruim stond. De scheepstimmerman verzichtte snel geïmproviseerde herstelwerkzaamheden en de mannen begonnen te pompen en te hopen. De bemanning werkte de hele nacht onophoudelijk door, terwijl het schip heen en weer sloeg. 's Ochtends hield de brik eindelijk stand. Maar door de heersende wind en de riskante ankerplaats was het gevaarlijk om aan boord te blijven. Lourens gaf bevel het schip te verlaten.

De uitgeputte bemanning laadde wat voorraden en persoonlijke bezittingen in twee kleine boten en ploeterde door de branding naar een in mist gehuld rotseilandje, dat het ene moment als een spookachtige verschijning opdook en dan weer achter de horizon verdween. Op deze grimmige granieten plaat richtten ze een basiskamp op. Lourens stuurde een boot op weg om hulp te zoeken.

's Middags keerden zijn mannen terug in gezelschap van een tweede boot met vijf vissers, die een obscuur Zweeds dialect spraken. De mannen hadden zo'n negen kilometer geroeid vanuit hun dorp op het eiland Jurmo, aan de rand van de Archipelzee. Lourens was ontzet toen hij hoorde waar hij zich bevond. De kapitein vertelde wat de situatie was en de mannen vertrokken met de belofte de volgende dag terug te komen met versterking. Hun bereidheid om te helpen werd voor een deel gemotiveerd door de universele code onder zeelieden elkaar te helpen en deels door de unieke kans op een extraatje in hun karige vissersbestaan. Die avond ging de storm liggen. De Vrouw Maria kwam tevoorschijn uit het openbrekende wolkendek, een schommelend silhouet tegen een hemel vol leikleurige en roze strepen.

De volgende ochtend was het helder en rustig. Lourens had goede hoop dat de eilandbewoners met voldoende mankracht zouden komen om het beschadigde vaartuig te redden. Hij zou zonder roer de archipel niet op durven te

varen, maar het schip kon naar een veilige haven worden gesleept om de kiel te repareren. Intussen kon de lading met een grote sloep naar de wal worden vervoerd, waar transport over land via de Kungsvägen, de Koningsweg, kon worden geregeld. Deze oude postweg was de belangrijkste verkeersader over land in het noorden van Zweden. Het oostelijke deel liep van Turku in Finland naar Vyborg in Rusland en voerde door dennen- en berkenbossen. In de wintermaanden had de landroute de voorkeur, wanneer sleden over bevroren rivieren en wetlands konden reizen. Volgens Lourens zou de geheime lading van de Vrouw Maria nog altijd voor het eind van het jaar bij keizerin Catharina in Sint-Petersburg kunnen zijn.

De bespiegelingen van de kapitein werden onderbroken door een luide schreeuw – boot ahoi. Een klein vaartuig met negen drukke eilandbewoners arriveerde in het kamp, en ze gingen samen met de bemanning naar de brik. Toen ze die naderden zag Lourens dat het achterschip gevaarlijk laag lag in de deining. Nadat ze aan boord waren gegaan haastten enkele mannen zich naar beneden, waar ze ontdekten dat er tweeënhalve meter zeewater in het achterste ruim stond. De gehavende romp kon niet worden gerepareerd, het lekkende schip was aan het zinken en dreigde slagzij te maken.

Lourens probeerde allereerst het wiebelende vaartuig stabiel te krijgen. De vaten werden uit het ondergelopen achterdeel gehaald, in de kleine boten gelegd en naar het kamp geroeid. Vervolgens liet de kapitein al het overbodige gewicht op het hoofddek en in het tuig erboven overboord gooien. Een topzwaar schip liep met een buik vol zeewater het risico te kapseizen. Tot slot moesten alle mannen pompen en hozen. De bemanning zwoegde de hele ochtend om het water uit het achterste ruim te verwijderen en te voorkomen dat dit het voorste gedeelte binnendrong. Ze hielden in de middag een korte pauze om roggebread met lutefisk te eten, stukken geloogde kabeljauw, Scandinavisch zeemansvoedsel.

Het werk ging langzaam. Het schip beschikte over twee handbediende lenspompen, maar deze leverden maar de helft van de capaciteit die nodig was voor een vaartuig van deze omvang. De overwerkte pompen konden de lekkage nauwelijks bijhouden. De vissers vertrokken aan het eind van de middag en beloofden plechtig dat ze de volgende dag zouden terugkomen met meer mensen. Toen de bemanning ten slotte in de roeiboten klom om terug te gaan naar het kamp, hadden ze het waterpeil in het ruim met slechts

dertig centimeter verlaagd. Lourens was er kapot van. De Vrouw Maria was langzaam aan het zinken.

De kapitein was vastbesloten het schip niet prijs te geven aan de archipel. Maar om de Vrouw Maria te redden moest hij het water uit het ruim zien te krijgen, en daarvoor had hij meer mankracht nodig. De volgende ochtend vroeg stuurde Lourens twee bootjes naar de eilanden om extra hulp op te trommelen. Zesentwintig vrijwilligers sloten zich aan bij de reddingspoging, al waren sommigen eerder uit op stroperij dan op redding. Intussen veroorzaakte de harde wind hoge golven, waardoor het niet veilig was om aan boord te blijven en er weer een dag verloren ging.

Op maandag 7 oktober ging Lourens met een gemengd gezelschap van bemanningsleden en vissersmannen terug naar de Vrouw Maria, waar zijn ergste vrees was uitgekomen: het achterste ruim was volledig ondergelopen. En dat was niet alles. Doordat het schip slingerde in de golven, klotste het zee-water binnen rond en wrikte met geweld de lading los. Het ruim was bezaaid met kapotte vaten en drijvende brokstukken.

De pogingen van de bemanning om te hozen en het water over te hevelen werden belemmerd door het feit dat het water zoet en blubberig was. Het schip bevatte veertig ton suiker, die was vrijgekomen, waardoor het ruim was veranderd in een grote terrine koude, siroopachtige soep. Twee mannen zwengelden de lenspompen aan en het water begon borrelend en klokkend uit het schip te stromen. Maar de pompen haperden door de stroperige smurrie en hielden er vervolgens helemaal mee op. Ze zaten verstopt met koffiebonen. Honderden ponden koffiebonen uit gescheurde jutezakken maakten deel uit van de zondvloed. Bij het aanzwengelen van de pompen werden de bonen door de filters gezogen, waardoor ze de cilinders verstopten. Het lenssysteem was onbruikbaar. Het schip kon niet meer worden gered.

Lourens richtte zijn aandacht daarom liever op het redden van de lading. Hij gaf bevel het voorluik te openen. Tot teleurstelling van de kapitein was de verzegeling van het binnenruim verbroken en stond de lading in het voorruim onder meer dan honderdtwintig centimeter water. De bemanning nam enkele vaten die in het bereik lagen mee en keerde terug naar het rotseilandje om te overnachten.

De volgende dag begon Lourens een grootschalige reddingsoperatie met vierendertig man. De kapitein gaf een team de opdracht het schip te strippen

en alle zeilen, tuigage en navigatieapparatuur te verzamelen en in te pakken. Lourens wist dat hij deze voorwerpen gemakkelijk kon verkopen in het nabijgelegen Turku, de belangrijkste havenstad van Finland, zodat hij ten minste een gedeeltelijke compensatie zou krijgen voor zijn verlies. Een tweede team ging aan de slag in het voorste ruim en verwijderde de kisten en vaten die zich het dichtst bij het luik bevonden. En een derde team ging door met het loodzware hoos- en overhevelwerk in een poging het onvermijdelijke uit te stellen.

Toen de operatie de volgende ochtend begon was de zee rustig, maar aan het begin van de middag draaide de wind naar het zuiden en onder het beuken van de witgekuifde golven schommelde de romp heen en weer. Lourens zag zich opnieuw gedwongen het werk op het onstabiele vaartuig in te korten. Voor ze vertrokken zagen ze dat het ankertouw ernstig aan het rafelen was door de constante krachten van de wind en de branding, en twee mannen sneden de lijn door en knoopten hem opnieuw aan elkaar. Een kleine vloot roeiboten, volgeladen met werktuigen en goederen, haastte zich door de striemende regen en het opspattende water terug naar het kamp.

Op woensdag 9 oktober stond Lourens vroeg op. De storm was gaan liggen. De zee was spiegelglad, lavendelblauw en leeg. Lange tijd tuurde de kapitein naar de horizon. Zijn schip was nergens te bekennen. De mannen werden gewekt en in roeiboten teruggestuurd om te zoeken, misschien was het versleten ankertouw in de storm geknapt en was het vaartuig losgeslagen. Intussen kwam een sloep onder commando van een Zweedse douanebeambte aan op het rotseilandje. Hij nam het kamp op en vroeg naar het schip en zijn lading. Lourens kon slechts zuchten: zijn schip was verdwenen, en de lading was geheim. Voor hij de trossen losgooide vertelde de beambte hem dat een officiële verklaring over het wrak moest worden ingediend bij het maritieme hof in Turku.

Later die middag keerden de bootjes terug in het kamp en een van de bemanningsleden bracht de kapitein verslag uit. De Vrouw Maria was verloren. En met het schip haar lading van onschatbare waarde.

