



Deze web-magazine is een samenraapsel van binnen gekomen berichten, gein en ongein de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart aangaande over het heden en verleden.

“ Redactie ten Anker “

Abeelstraat 96  
3329 AG Dordrecht  
06-25160899

[tenanker@kpnmail.nl](mailto:tenanker@kpnmail.nl)



“ ten Anker “

Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.



teken  
privé

4<sup>e</sup> jaargang - dinsdag 9 februari 2021

## Het Journaal van Willem Veerman, vervolg...

door H.B. van Rees en A.C. Krijgsman  
Inhoud: Episode 9.5

### Het verblijf op Diego Garcia

Met heel veel dank aan ;  
Het Scheepvaartmuseum Amsterdam / S. Wegereef en B. Lahr



## 9.5 Het verblijf op Diego Garcia

Aan boord van de Pickering;

*‘In de namiddag van 10 april, de wind ZO marszeilskoelte, koersden de wal genaderd zijnde langs de strekking der kust, ten 6” passeerden wij L’Isle Grand Barbe, een klein*

*Eijlandje, bij het inkomen lieten dit op een geweeschot (afstand) aan BB van ons. Daarop passeerden wij een eijlandje L'isle de Milieus, het welke meeden zeer kort aan bb: voor ons lieten, ankerde met donker tussen dit en een ander eijlandje L'isle de la Passe aan Str.Bd van ons, op 7 vdm zand en koraal klippigen grond, vertuijden met een dreg. Het laatst gemelde Eijlandje loopt met een Steenriff aan de wal vast, zagen rond op zware brandings, maakten zeilen vast. 's Nagts buijig en stort regen, Daar slegts de helft van ons allen onder het dek kon komen, het welke ook niet zeer dicht was gebreeuwd, zo bleven wijnig onzen droog. Hadden gedurende het etmaal elk een beschuit en een half pintje water randsoen en voor 20 man een pint brandij' (brandewijn).*

Aldus Veerman. Dit geeft een indruk van de situatie aan boord van dit veel te kleine schip <sup>1)</sup>, het was duidelijk niet erg geschikt om zoveel mensen aan boord te hebben.

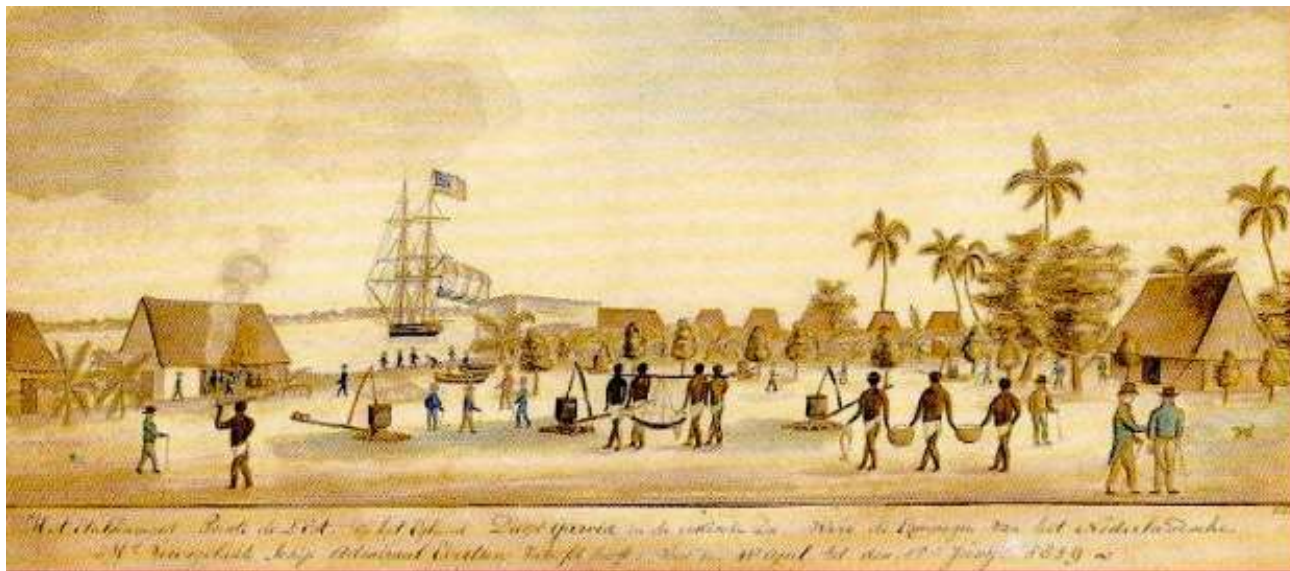
### **Zondag 11 April 1819.**

Het weer bleef buig met een matige wind. In de ochtend ging Luitenant Jacot met een sloep naar de wal om één der bewoners op te halen om de Pickering naar binnen te loodsen. Om 09.00 uur werden het anker en dreg uit de grond gelicht en zeilde men de baai in. Daar ging men opnieuw voor anker in een inham genaamd "Barachoix", vlak voor "Pointe de L'est". Deze nederzetting bestond uit enige strooien hutten en een stenen gebouw zonder vensters en dak. Vijf Fransen kwamen aan boord die de "Resiceurs" en "Directeurs" waren van de vijf nederzettingen op het eiland. De Schout-bij-nacht ging met hen naar de wal om "arrangementen" met ze te maken over het debarkeren en huisvesten van de opvarenden van de Evertsen. De zieken gingen als eersten naar de wal en kregen huisvesting in een loods bij het strand. De Heer Gebert, de opzichter daar, liet de helft van de slavenhutten ontruimen ten bate van de bemanning.

De volgende dag debarkeerde de rest van de bemanning. Het gehucht Pointe de L'est bestond uit een dor zandplein met daaromheen in een halve boog veertien op palen gebouwde hutten met daken van kokosbladen. Elke hut was ongeveer 5 bij 6 meter groot. De westelijke helft van de hutten werd betrokken door de bemanning. Als dat inderdaad zeven hutten waren en men daarin 313 man moest huisvesten, wat overeenkomt met 45 man per hut, kan dit niet erg geriefelijk geweest zijn. Hoe ze dit deden is niet duidelijk. Misschien sliepen ze staande, of buiten of om de beurt? De Schout-bij-nacht en Overste Ver Huell logeerden in een hut bij de Resiceur Gebert, wiens woning iets groter was, maar niet veel comfortabeler. De heer Elaut vertrok naar het gehucht "Mimimini" op circa 7 km afstand om bij de heer Paul Cayeux te gaan logeren, zijn woning en drie anderen daar waren kwalitatief niet beter. Een hut die als 'Zeephok' diende, werd aan de acht officieren ter beschikking gesteld. Dit gebouwtje van 5 bij 5 meter, had aan de voorzijde een opening om naar binnen en buiten te gaan. In ieder geval had het een plankenvloer, waarop men matten van gevlochten kokosbladeren legden om op te slapen. In figuur 9.5.1 schetste Ver Huell deze nederzetting.

---

<sup>1)</sup> De "Brig" Pickering was gebouwd in 1811 in Newburyport, Massachusetts en mat 256 ton. De eigenaars waren E.Davis en F.W. Sargent van Boston. (Ref. "Historical sketch of shipbuilding on the Merrimac river" door James Currier, p. 69.)



*Figuur 9.5.1 Gezicht op de nederzetting 'Pointe de L'est' op Diego Garcia, de Pickering met de Nederlandse vlag aan de gaffel (de geredde grote vlag van de Evertsen) en de Amerikaanse aan de masttop. Normaliter werd de nationaliteitsvlag aan de gaffel gevoerd. Waarschijnlijk was dit zo gedaan omdat het schip door Nederlanders gehuurd was.  
(met dank aan de Heer R. van Holtz voor het aanleveren van dit plaatje)*

De voedselvoorziening was een groot probleem want de ongeveer 150 lokale mensen waren niet berekend op een plotselinge toename van meer dan driehonderd mensen. Op de eerste dag na aankomst kreeg de bemanning zes levende schildpadden aangeboden die ze aan het strand achter palissaden gevangen hielden. Daarvan werd op 12 april schildpaddensoep gekookt met palmharten (Veerman gebruikt de term "Palmiten"). Verder was er wat "Kaloe" en "Kokosbrandewijn" te krijgen waarvan de equipage elke dag twee borrels kreeg. Met daarbij een stuk scheepsbeschuit en net zoveel kokosnoten als men op kon. Vis was er ook in overvloed en dat werd ook een belangrijk onderdeel van het dieet.

De heer Doeff met vrouw en de weduwe Koch met kind en meid bleven op de brik. Er wordt niets vermeld over de weduwe van Sergeant Kobel, maar zij zal ook wel aan boord gebleven zijn.

Omdat het continu regende was iedereen druk bezig de daken van de hutten min of meer waterdicht te maken met palmladen, andere materialen waren niet voorhanden. Vanwege de hoge golfslag aan het strand was een palissade waar de schildpadden achter zaten uit elkaar geslagen en waren vier ontsnapt. De daarop volgende week, van 15 tot 22 april, was eentonig met veel regen. De zeilmakers van de Evertsen werden aan het werk gezet om de zeilen van de Pickering te repareren die in een niet al te beste conditie waren.

De Schout-bij-nacht had met de Directeurs van de vijf plaatsjes geregeld om dagelijks een hoeveelheid kokosnoten, kaloe,(?) brandewijn en 'palmiten' te leveren. Hij moet deze mensen waarschijnlijk 'brieven van Krediet' hebben gegeven, want al het meeste bare geld was onderwater verdwenen met de Evertsen. Ook moesten de "zwarten" elke dag een hoeveelheid vis en schildpadden vangen en leveren. De overgebleven varkens van de Franse Directeurs werden om de beurt "gerecureerd", er werd onder andere soep van gekookt. De soep werd tweemaal daags verschaft, helaas was op 18 april het laatste scheepsbeschuit op. Finito.

De kookgelegenheid bestond uit twee fornuizen met ijzeren ketels, alleen ontbrak elke vorm van 'Comaliewand' (kombuisuitrusting en bestek). Dus hoe (warm) de soep opgediend en gegeten werd is niet duidelijk. Waarschijnlijk maakten zij kommen van de kokosnoten. De vis werd geroosterd boven een vuur.

Het weer bleef nat met aanhoudende stortregens, waardoor op vele plaatsen één à twee voet water kwam te staan, zo hoog dat een aantal kippen en speenvarkens verdronken.

Op 21 april werd tijdens 'het baksgewijs' (appèl) geloot wie als eersten met de brik naar het eiland Mauritius zouden oversteken, niet iedereen kon tegelijk mee op deze tocht van ongeveer 1.200 nm, die wel een paar weken zou gaan duren.

De Schout-bij-nacht had besloten om de Pickering op de eerste tocht de helft van de bemanning te vervoeren en daarna weer terug te zeilen om de rest van de bemanning op te halen. Het werd de volgende dag gereed voor vertrek gemaakt door zoveel mogelijk victualiën (waarschijnlijk bestaande uit kokosnoten en gedroogde vis, veel meer was er niet) en water te laden. Om 07.00 uur embarkeerden 138 man aan boord, waaronder de Schout-bij-nacht zelf, de heer Elaut, de Luitenants Steenboom, 't Hooft en Kool, de Adelborsten Musquetier, Dietz en Van Maren, de Opperschrijver, de Opper Chirurgijn, de 1<sup>e</sup> Schrijver Courech, de 2<sup>e</sup> Chirurgijn, de Opper Schipper en de Opper Stuurman. Overste Ver Huell bleef op Diego Garcia achter. De vlagofficier hield wat Veerman noemt een "gepaste" toespraak aan de resterende bemanning, waarna iedereen afscheid nam en de brik om 08.30 uur onderzeil ging. Ook Veerman bleef achter. In de namiddag overleed matroos der 1<sup>e</sup> klasse A. Smit.

Vrijdag de 23<sup>ste</sup> tot Vrijdag de 30<sup>ste</sup> april.

Het weer werd beter, men begroef matroos Smit op het christelijke kerkhof, een kwartier lopen van het dorpje vandaan. Dagelijks hadden 20 tot 25 man "Corvais", corveedienst om vis te vangen en 'palmiten', brandhout en andere goederen uit de bossen en baai te zoeken. De heer Fleurie die verderop woonde verkocht 50 kippen voor 1 piaster per stuk, ze waren bestemd voor de zieken. Hoe dan ook betaald. Het enige beschreven disciplinaire voorval was dat van marinier J. Roper, die vanwege "brutaliteit" gedurende 24 uur aan een blok werd geketend.

In de week van 1 mei tot 8 mei 1819 overleden twee bemanningsleden, matroos P. ten Dam op de 1<sup>e</sup> en matroos J. van Veen op de 5e. Beiden werden op het kerkhof begraven.

Het dieet bleef eentonig, nog steeds bestaande uit vis, schildpadden, kokosnoten en af en toe wat varkensvlees, maar gelukkig hoefde men geen honger te lijden.

Deze tamelijk rustige tijd gaf Veerman de gelegenheid om het eiland in kaart te brengen en te beschrijven. Hij had dus pen en inkt hebben meegenomen.

### *Korte beschrijving van het Eijlandje Diego Garcia*

---

*In monding of ingang der baaij is aan de noordwest zijde bij drie kleinen Eijlandjes, het beste vaarwater is tussen L'isle de la Passe en L'isle du Milieu. Inzeilenden moet men een goeden uitzicht op de fokkera hebben om de roerganger te waarschuwen voor loef en vallen, men kan de Coraal klippen zeer duidelijk zien, in het vaarwater heeft men meest Zes vadem water, men kan voor Pointe Marianne ankeren, dan de beste plaats is voor Pointe De L'est, men vertuijd dadelijk met een werp om de noord, doch Kettings zijn hier raadsaam. Het getij loopt langs de strekkingen in en uijt en wascht 5 à 6 voet, men heeft hier met nieuwe of volle maan ten 1"30' het hoogste water, in de baaij is de vaart der stroom Drie, en tuschen de Eijlandjes wel vijf mijlen\*) per wagt. Het is met de Zuijd Oosten winden welke hier van April tot September waaijen niet mogelijk met de Ebbe na*

*binnen te werken. De Overige maanden van het jaar heerst hier den Noord West moesson wind . Men zeide ons dat het hier zeer zelde regende , echter heeft het bij ons verblijf zodanig agt dagen geregend, dat den grond het water niet verzwelgen konde, door welke oorzaak veele Speen varkens en jonge hoenders verdronken zijn. Het land is zeer laag vol bosschen en Kokosbomen, de grond Coraal Zand en Steenagtig. Wij vonden vijf Etablissements bestaande uit eenige negerhutten, op elk gehugt was ene Franschman of wel Creool van het Eijland Mauritius welke elk 30 tot 50 negerslaven van Madagaskar hadden, hebbende hun meesters of Eijgenaars op Mauritius wonen., De opzienders of resiceurs occupeeren zig hier met het maken van Kokos Olij, Caporra (Kopra) of gedroogde Kokosnoten, Brandewijn van Calouen, Zout en eenige Zeep. De Baaij levert veele goede visch op, welke gedroogd ook naar Mauritius wordt verzonden, als ook schildpadden van 2 à 3 hondert pond zwaar. Van tijd tot tijd komen kleine vaartuijgen van Mauritius om deeze producten af te halen, welke ook Eenige levensmisddelen als rijst aanbrengen. Vers water is hier in putten zeer goed, Egter wort dit Eijland zelden bezogt door schepen, het is aan de buijten zijden door de overal zware branding niet genaakbaar. Onder de slaven waren vele Leprauzen. De winst van dit Eijland is f 15,000 's jaarlijks voor de Eijgenaars.*

De ondergang van de Evertsen en de daaropvolgende 'invasie' van de Nederlanders had duidelijk diepe indruk gemaakt op de eilandbewoners, dit gebeuren werd ongeveer tweehonderd jaar later gememoreerd met een postzegeluitgave.

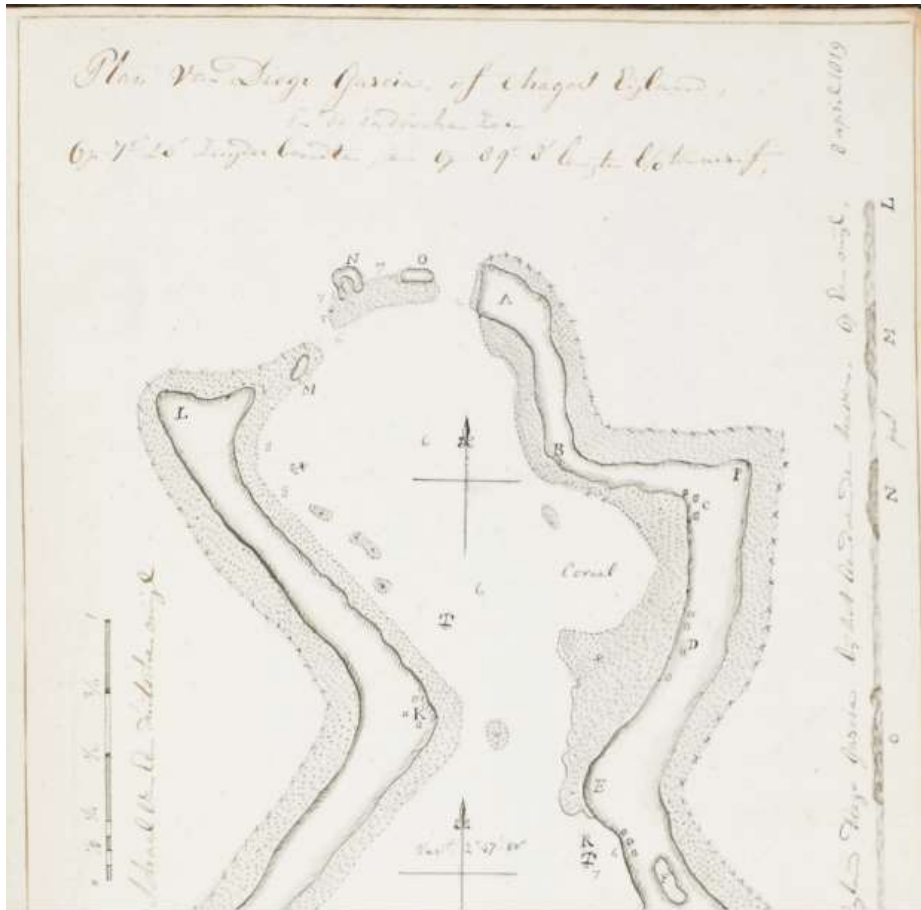


*Figuur 9.5.2 Postzegel met een afbeelding van de Pickering, met de Nederlandse vlag, gebaseerd op de tekening van Ver Huell.*

Veermans schetsen van het eiland staan hieronder in de figuren 9.5.3 en 4.

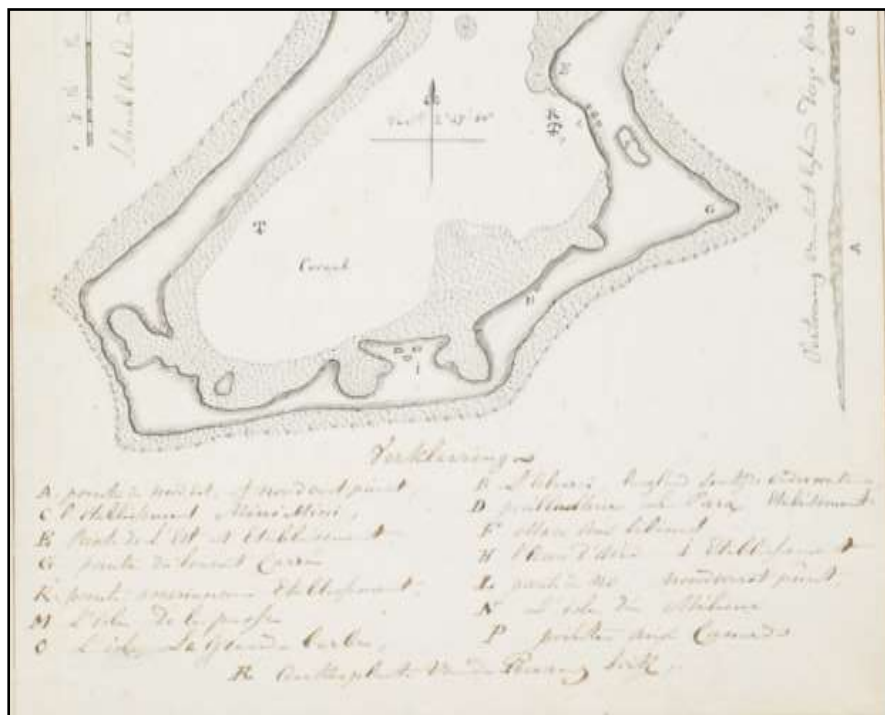






Figuur 9.5.3 Het noordelijke gedeelte van het eiland.

N.B. Veerman geeft de lengtepositie aan beoosten (b/o) Tenerife, dus moet hij niet alleen een sextant bij zich gehad hebben maar ook een tijdmetr en tabellen, meegenomen van de Evertsen. Of anders (tijdelijk) verkregen van de Pickering.



Figuur 9.5.4 Zuidelijke deel. Op positie 'R' lag de Pickering voor anker.

Verklaring van Veermans kaart: A. *Pointe du Nord Est of Noordoost punt*, B. *L'Eclairci, laagland soms onderwater*, C. *l'établissement Mini Mini*, D. *Poullardelerie Le Para Etablissement*, E. *Pointe De L'est*, F. *Mare Aux Libines*, G. *Pointe du bonnet Carré*, H. *P'Ance D'Avid*, I. *Etablissement*, K. *Pointe Marianne Etablissement*, L. *Pointe de NO noordwest punt*, M. *L'Isle de la passe*, N. *L'isle du Milieux*, O. *L'isle la grande Barbe*, P. *pointe aux Canards*, R. *Ankerplaats van de Pecering brik*.

Op 15 april werden zeilen van een schip waargenomen, zij voer de baai in en ankerde voor Pointe Marianne, positie 'K' op de kaart. Het bleek de Engelse schoener 'Ninet' te zijn. Overste Ver Heull roeide er met een sloep naar toe. Deze schoener van 22 lasten (ongeveer 44 ton) werd gevoerd door kapitein J. Maistre en had 7 man equipage. Zij kwamen naar Diego Garcia om vers water te halen. Zij had een lading rijst aan boord bestemd voor de "Chechelles" (Seychellen) eilanden. Ver Huell slaagde erin om een partij rijst te kopen van de kapitein, die na veel 'tawarren' ging hij akkoord om 40 zakken rijst (Bengaalse) af te staan voor 9 piasters per zak dat betaald werd op een "wissel" die in Mauritius kon worden geïncasseerd. Het totale gewicht van de partij rijst bedroeg 6.000 pond, iedereen kreeg nu een rantsoen van  $\frac{3}{4}$  pond rijst per dag. Voor de ongeveer 190 man op het eiland zou dit genoeg voor 42 dagen moeten zijn. Op 15 mei brandde de huisvesting van de onderofficieren af, er waren vonken over geslagen op het droge dak en de houten palen. Daarna moest men veel voorzichtiger zijn met het stoken van vuren, ze deden dit vanaf nu op een grotere, veiliger afstand. Het was ondertussen juni geworden. Het voedsel was nog toereikend, om de twee dagen werd een varken geslacht. Veerman vertelt dat op 7 juni in de buurt van het strand ongeveer 140 jonge schildpadjes uit de grond kwamen "welke daar uijt gebroeijde waren". Hij vertelt alleen niet of ze werden opgegeten. Op 8 juni zag men een zeil dat gauw groter werd. Dit bleek de Pickering te zijn die de rest van de bemanning kwam ophalen. De kapitein vermeldde dat het schip op 9 mei op Mauritius was gearriveerd na een reis van 17 dagen, en dat mevrouw Doef onderweg overleden was. Omdat de redding nu nabij leek kreeg ieder volop rijst uitgereikt en een extra oorlam. Men ging zich meteen voorbereiden voor de tweede overtocht naar Mauritius, en nam zoveel mogelijk proviand mee. Alle overgebleven varkens werden geslacht en het vlees en spek gepekeld voor de reis. De Hollandse sloep van de Evertsen werd aan de heer Gébert geschonken als dank voor zijn hulp.

## 9.6 De reis naar Mauritius

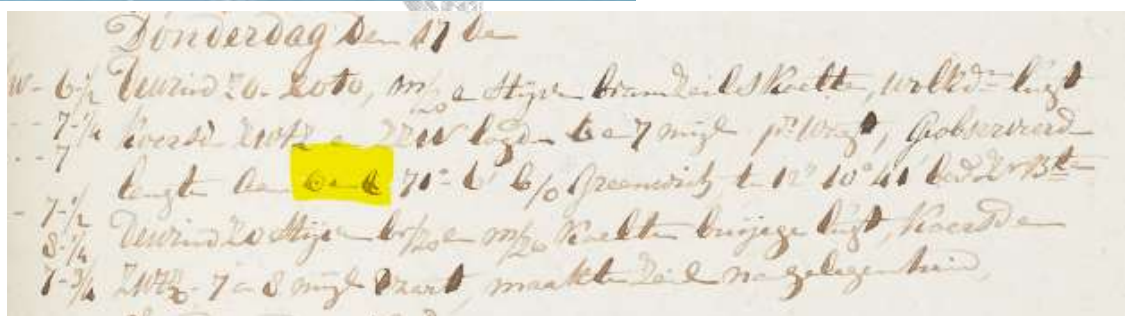
Op 15 juni vertrok de Pickering met de tweede groep. Veerman noemt dit keer niet het totale aantal mannen, het zullen er ongeveer 190 geweest zijn. De *Resiceurs* namen afscheid en om ongeveer 16.00 uur voeren zij het gat uit. De wind blies uit het zuidoosten met een "Frisse Bramzeils koelte" (windkracht 4 Bf) waardoor er goede voortgang werd gemaakt. Op de eerste dag op volle zee mat Veerman een breedtegraad van 8°25' ZB. Hij moet zijn sextant bij zich hebben gehouden. Die dag werd er geen lengte vastgesteld. De bemanning werd op "vol Indies Rantsoen" gezet en kreeg een pond brood elk per dag. Captain Edes was duidelijk goed bevoorrad op Mauritius. Later op de dag nam de wind toe tot windkracht 5 wat één rif in de zeilen noodzaakte. Veerman vermeldt dat 1/3 van het volk wachtlied, dus dat was circa 60 man.



Figuur 9.6.1 Moderne kaart van de Indische Oceaan. De afstand tussen Diego Garcia en Mauritius bedraagt 1200 nm (ruim 2100 km)

Het moet een genot voor Captain Edes geweest zijn, om zoveel (meewerkende) bemanning te hebben die hij niet hoefde te betalen, sterker nog, waar hij voor betaald werd! De gemiddelde scheepsnelheid werd gelogd op 6 à 7 knopen.

Op 17 juni wordt de positie als volgt vermeld:



De symbolen in geel geven de zon (☉) en maan (☾) aan, deze werden gebruikt in Amerikaanse scheepsjournalen<sup>2)</sup> om aan te duiden dat de hoek tussen zon en maan was gemeten (met een sextant). Dit gegeven kon dan met behulp van een Nautische Almanak opgezocht worden om tijd en lengte te bepalen. Britten en Nederlanders gaven destijds jaarlijks zelf almanakken uit, maar de Amerikanen niet. Zij publiceerden hun eerste Almanak pas in 1852, men kan concluderen dat de Pickering een Engelse Nautical Almanac aan boord had, want de lengte werd bepaald ten oosten van de Greenwich-meridiaan. Veerman of Ver Huell had ook de Nederlandse boekwerken meegenomen want de volgende dag werd de lengte bepaald ten oosten van de Tenerife-meridiaan, ook via toepassing van de 'Lunar Distance' methode. Het gebruik van deze symbolen hadden we niet eerder door Veerman zien gebruiken, dus moet hij die aan boord van de Pickering hebben geleerd.

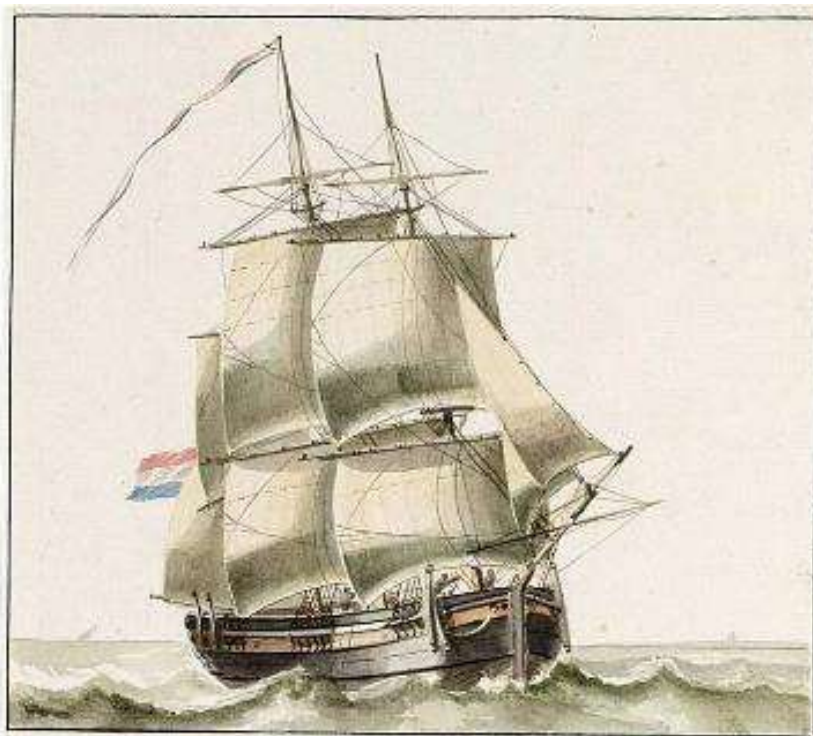
De wind bleef gunstig uit het oostzuidoosten waaien met ongeveer windkracht 4 Bf, waardoor het schip goede voortgang maakte. Af en toe logde men een vaart van 9 knopen. Er werd voornamelijk een zuidwestelijke koers aangehouden. Op 23 april zag men voorlijk een schip dat op ongeveer dezelfde koers lag. Men zette probeerde dit schip te naderen en te praien, doch

<sup>2)</sup> "Celestial Navigation in the Age of Sail", Reed Navigation 2020



zij deed alle pogingen om de Pickering te ontlopen. Een schip dat tegelijk een Amerikaanse en een Nederlandse vlag voerde kwam kennelijk verdacht voor. De Pickering was echter een veel snellere zeiler en haalde dit schip spoedig in. Het bleek een Engelse driemastpink te zijn, zie figuur 9.6.1, de 'Cadmus' uit Londen, afkomstig van de Kaap, gevoerd door Captain Robert Appleby, die ook naar Mauritius onderweg was. Men wisselde lengteberekeningen uit en de Cadmus gaf 058°16' OL, beoosten (b/o) Greenwich door. Veermans gegiste lengte bij het noenbestek was 076° OL b/o Tenerife of 059° 24' OL b/o Greenwich, dus een verschil van 1° 08' wat op die breedte een afstand van 68 nautische mijlen is.

*Figuur 9.6.2 Voorbeeld van een Nederlands pinkschip. De Cadmus was groter dan de Pickering, en zag er waarschijnlijk ook zo uit*



Dat is een groot verschil. De stad en haven Port Louis ligt op 057° 30' OL b/o Greenwich, dus ze moesten meer naar het zuidwesten koersen. Uit deze lengteposities en koersen kan men concluderen dat de Cadmus Mauritius oostelijk voorbij was gezeild, gemist had en nu weer naar het zuidwesten moest. Tegen de avond kreeg men land in zicht, de volgende

ochtend bij dageraad zag men door de regen L'isle Ronde (Round Island) opdoemen. De Cadmus bleef in de buurt, en omstreeks 09.00 uur zeilden beiden tussen "Quin de Mire" en "L'ill Longue" (Veermans spelling) door, daar kregen ze een loods aan boord die afkomstig was van Mauritius. Spoedig daarna laveerden zij de rede van Port Louis op. Deze reis had slechts 8½ dagen geduurd met een gemiddelde vaart van circa 6 knopen. Een zeer snelle oversteek, deze tweede keer.

Om 13.00 uur ging de Pickering voor anker en werden de zeilen neergehaald en geborgen. Kapitein Edes en Overste Ver Huell gingen als eersten naar de wal. Er lagen verschillende Nederlandse schepen in de haven, waaronder de 'Anna Maria' (met gezagvoerder J. Jonkers) en 'De Vrede van Dordrecht' (met schipper Pantekok). Beiden waren op thuisreis komende uit Java. Zij waren wegens opgelopen schade en zware lekkages naar Mauritius uitgeweken om herstelreparaties uit te voeren. Captain Appleby van de Cadmus vermeldde dat Zr.Ms. Prins Frederick met zware lekkage en met veel zieken de Simonsbaai bij Kaap de Goede Hoop was binnengelopen. Er stonden na het afmeren twee bekenden op de kade, namelijk de Luitenants Steenboom en 't Hooft. Deze kwamen aan boord en vertelden dat zij en de bemanning ondergebracht waren in de Britse kazerne. De Schout-bij-nacht verbleef in een gehuurd huis. De heren Elout en Doef waren aan boord van een Engelse koopvaarder al naar Europa vertrokken. Ook waren verscheidene matrozen met toestemming op andere schepen

overgestapt om terug naar Europa te reizen. Zeer waarschijnlijk moesten ze wel onderweg scheepstaken verrichten!

De volgende dag, op 25 april, kwam een dokter aan boord om de gezondheid van de bemanning te controleren, de ernstige zieken werden naar het hospitaal op de wal gebracht. Iedereen verliet die middag de Pickering en nam hun intrek in de kazerne van de Engelse troepen, waar ze werden verenigd met de andere (eerste) helft van de bemanning. Voor de officieren waren vier ruime bovenkamers beschikbaar gesteld, en beneden twee kamers voor de adelborsten en drie zalen voor de equipage. Nu begon het wachten op een retourschip naar Holland.

Veerman schrijft dat hij en anderen van 26 juni tot 23 juli op Mauritius verbleven. In deze tijd werd de stad Port Louis vaak bezocht en Schout-bij-nacht Buijskes en de officieren werden vaak uitgenodigd bij de Gouverneur van het eiland, Sir Robert Darling, Generaal-majoor in het Engelse leger. Zij sloten vriendschap met veel lokale Engelsen en Fransen. In deze periode werd de bemanning betaald voor het laatste kwartaal en bovendien kregen zij de man de fl. 3.- bonus, die de heer Elaut hen beloofd had bij de grote uitputtende lenspomp-inspanningen om de Evertsen tegen zinken te behoeden. De 'Etat-major' (de officieren) kreeg hun uitkering van de "Hollandse tafelgelden" (gamelle-gelden) voor de afgelopen zes maanden. Doch Veerman vermeldt dat ze ter plaatse 43% waarde daarop verloren door de lage 'wisselkoers' van Batavia. Er moeten dus op Mauritius banken of andere soorten geldinstanties aanwezig geweest zijn die krediet verschaften tegen wissels, en de koers bepaalden. Waarschijnlijk hadden de Schout-bij-nacht en de commandant betrouwbare, erkende brieven van krediet en andere paperassen laten meenemen van de Evertsen, om betalingen te kunnen doen in het buitenland.

De 2<sup>e</sup> Schrijver Lokhorst overleed op 5 juli 1819.

Een gedeelte van de bemanning vertrok op 9 juli met De Vrede van Dordrecht naar Nederland. Dat waren onder andere de Luitenants Van Rhijn en Blok, de Adelborsten Schijdius en Velsbergen, Opperstuurman Hoesman, 2<sup>e</sup> Stuurman Trip, Schipper Hutte, ziekentrooster Alewijn, marinier Kuipers, Kapitein der infanterie Dibbetz en de weduwe Koch met kind en meid. Buijskens had ondertussen met Captain Appleby onderhandeld om de resterende bemanning naar Nederland te transporteren, ze kwamen met een som van fl. 38,000.- overeen, dat was ruwweg fl. 150.- per man. Daarbij kwamen ook nog de kosten van alle victualiën en moest men zelf watervaten aanschaffen die volgens Veerman ter plaatse zeer duur waren.

De bemanning werd daarop volop ingezet om alle voorbereidingen voor de thuisreis op tijd klaar te krijgen.

Tabel 9.6.1 toont de lijst de overledenen aan in deze periode.

Tabel 9.6.1

Naam	Rang/stand	Datum
A. Smit	Matroos 1e klasse	22 april 1819 op D.G.
P. Ten Dam	Matroos 1e klasse	1 mei 1819 op D.G.
J. van Veen	Matroos 1e klasse	5 mei 1819 op D.G.
Lokhorst	2e schrijver	5 juli 1819 op Maur.



**Naar verwachting komt het laatste deel met c.a. 2 à 3 weken met de postduif mee.....**

**Heeft u behoefte alle eerdere uitgaven terug te zien ?... klik even op de link hieronder.**



**<https://www.tenanker.com/ltz-mwo-willem-veerman-en-ltz-mwo-livingstone.html>**

