



Dit digitale blad is een raapsel van wetenswaardigheden en ongein betreffende de Koninklijke Marine en Koopvaardij uit het heden en verleden en is samengesteld door Arie Krijgsman verder genoemd, "de redactie" !



" De redactie is niet verantwoordelijk voor pagina's van externe organisaties waarnaar verwezen wordt."

" De redactie geeft geen enkele garantie inzake de juistheid of de volledigheid, of het bijgewerkt zijn van de informatie die op dit systeem werd geraadpleegd of die via dit systeem werd uitgewisseld."

" Ook kan ik geen garantie bieden, noch aansprakelijk gesteld worden voor schade die, rechtstreeks of onrechtstreeks, het gevolg is van een onderbreking in de beschikbaarheid van de gepubliceerde gegevens"

" Door toezending van stukken, foto's, mails of andere zaken onder naam geeft u automatisch toestemming deze ook onder uw naam te plaatsen.

I.v.m. de AVG kunt u de privacy verklaring vinden op onze website www.debakstafel.nl onder de tab: "ten anker"

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik hoop wel dat onze lezers respect tonen en niet lukraak het kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar toestemming voor te vragen.



Het Journaal van Willem Veerman, tweede episode

1^e jaargang nummer 25 / 4 november 2018

door H.B. van Rees en A.C. Krijgsman

Inhoud:

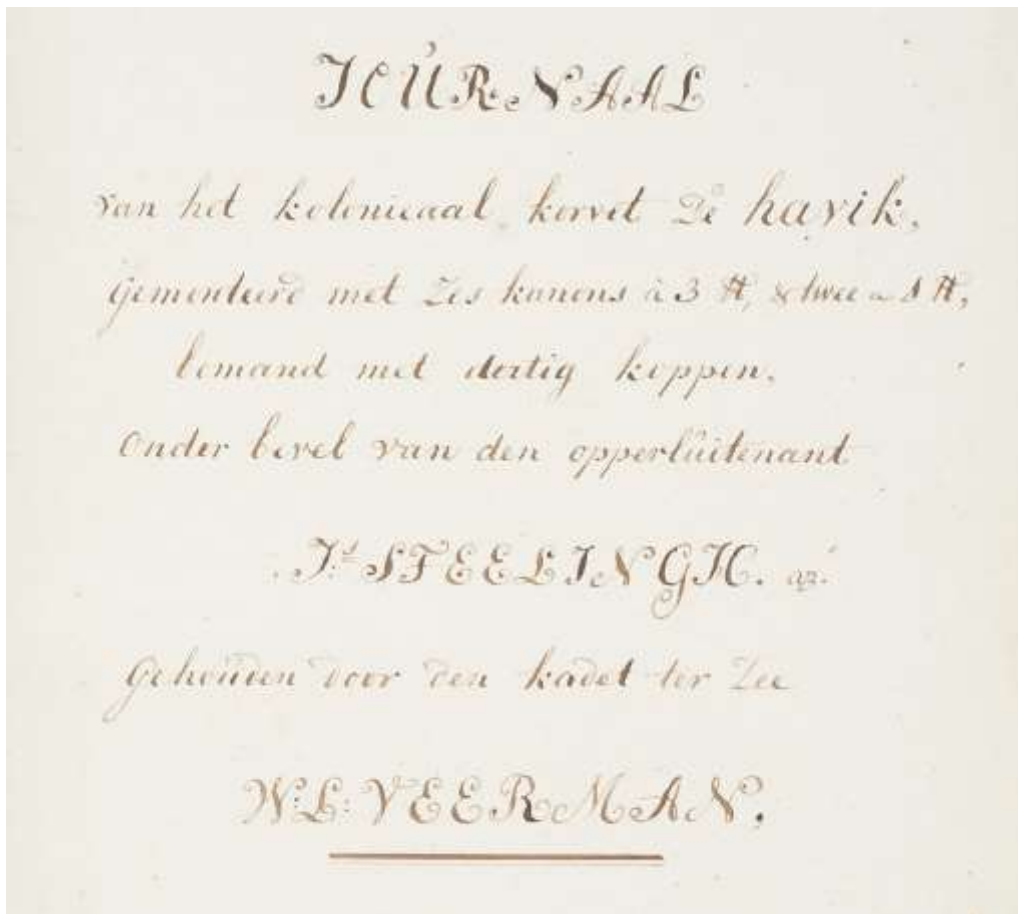
**Ontmoeting met Luitenant ter zee Willem Veerman
Aan boord van Des Koning's schip "de Havik"**

Met heel veel dank aan ;

Het Scheepvaartmuseum Amsterdam / S. Wegereef en B. Lahr

Tweede episode ; Aan boord van Des Koning's schip "de Havik"

Op 15 September 1809 werd hij over geplaatst naar "de Havik" als Kadet 2^e Klasse. Hij was toen zestien jaar oud ...



*) De naam van de commandant was waarschijnlijk "Steelingh", later in het Journaal word de naam met een "t" geschreven en ook het Engelse verslag gebruikt een "t".

"September 1809 Ter Rheede Batavia

Frijdag 15^e

Heeden middag ten half een kwam ik aan boord van 's konings korvet "De Havik", welke moest dienen om den Schout bij nacht H.H, Buijskes , thans Luitenant Gouverneur Generaal over te brengen naar Europa.

Dit scheepje was op dit eiland gebouwd te Lasseem en nu voor het gouvernement gekocht en in dienst gesteld.

Dezelfde lag ongetuigd op de modderbank , had weing ballast in. Hadden het stuurboords anker met een kwart touw uit. "

De jonge Willem werd meteen aan het wek gezet om rapporten te maken over de conditie van het schip en de omgeving in de gaten te houden. Ook waren er weer enige zieken, dezelfde dag gingen er drie man naar het hospitaal aan de wal, dit waren de Schimmt (Dit was waarschijnlijk een onderofficiers rang, meest waarschijnlijk "Schiemans meester") J. van den Berg en de matrozen W. IJdam en P. Lourens.

Dit schip was nieuw en zoals in het Journaal word opgemerkt stond er nog geen tuigage op, maar wel masten. Interessant is het om te lezen dat de "werf" van Batavia de

capaciteiten had om allerlei onderdelen en tuigage te verstrekken. De werf moet velen ervaren ambachtslieden in dienst hebben gehad, zoals smeden, touwslagers, kuipers, zeilmakers, timmerlieden, en had ook waarschijnlijk een ijzer gieterij en een bewapening plaats. Het is niet duidelijk of ze ook buskruit fabriceerden, maar ze hadden wel voorraden daarvan. Deze werf was natuurlijk de oude Compagnies werf en was kennelijk heel goed uitgerust. Hier is een voorbeeld daarvan uit de originele tekst

Saterdag 16 September

De landwind Z. tot Z.O, de zeewind N.O. tot N.W. 's avonds Z.W. bramzeils koelte.

Verscheiden prauwen onder convooij van een kanoneer boot naar zee, kregen hoenders en groentes voor de equipagien, vier matrozen van de Sala Brik De Zeekoeij af aan boord. Ontfingen van 's Koningswerf 12 dubbelen en 12 enkelen blokken, 8 gewilden kouzen, 24 haken met kouzen, twee gieters en een piklepel, twee kouzen voor het groot stag. Schiemanden (Dit betekende Schieman's werk verrichten) op het dek aan het tuig. 's K. schoner "De Phoenix" gecomd't door den Lt. W.G. van den Hoop op de rhee gearriveerd. Bij de pomp 2 duim (5 cm) water.

Bijna elke dag word de ontvangst van verse groenten gemeld als wel vers vlees. Het is duidelijk dat verse groenten belangrijk werden geacht vanwege het voorkomen van scheurbuik. In dat hete klimaat zonder koeling bedierf voedingswaar natuurlijk heel snel. Wat ook vaak gerapporteerd word is de hoeveelheid water bij de lenspompen die onder bij de kiel waren gevestigd. De houten schepen van die tijd lekte behoorlijk en het was heel belangrijk om de pompen goed bij te houden, dit was ook een probleem bij de Kanoneerboten zoals hij eerder beschreef. Er word verschillende keren gemeld dat een hoeveelheid pompleer of leren huiden werden ontvangen van de werf. De pompen uit die tijd gebruikte leren balgen die natuurlijk na een tijdje begonnen te lekken, en dan was het zeer belangrijk om die te kunnen repareren.

Op Zondag de 17^e kwam 's ochtends vroeg om 07.00 de Schout bij Nacht aan boord, waarschijnlijk om eens te kijken hoever het schip gevorderd was waar hij mee terug moest naar Holland. Hij vertrok weer om 08.30, waarop de Vainquer zeventien saluut schoten loste.

Later op de dag werd een fregat en brik waargenomen die bij het eiland Leyden voor anker gingen, en daarna een sloep lanceerde met de Engelse en Cartel* vlag erop. De Vainquer schoot twee scherpe schoten af in die richting, doch tezelfdertijd lanceerde de brik, 's K. "De Vreede" ook een sloep met Cartel vlag. Deze ontmoeten elkaar buitengaats en nadat zij met elkaar gepraat hadden gingen ze weer terug naar hun respectieve schepen. De Cartel vlag in die tijd was een witte vlag die onder de nationaliteit vlag werd gehesen. Het was een soort vrij geleide om gevangenen uit te wisselen en/of om post of berichten af te geven en op te halen. (Ja zeker, de post ging rustig door, oorlog of geen oorlog!) De exacte reden voor deze ontmoeting is niet beschreven, maar het is wel duidelijk dat de Engelsen continu schepen in de archipel hadden, die wachten op het juiste moment om ergens toe te slaan. In de tussen tijd, zelfs op zondag, bleef de werf goederen sturen. Er werden twee Manilla trossen van 2.5 a 3 duim (6.25 tot 7.6 cm omtrek) en een Vaderlandse tros (?) van 4 duim (10 cm) afgeleverd. (Men classificeerde trossen met de omtrek en de oorsprong van de vezels. Manilla vezel kwam uit de Filipijnen, Vaderlandse was waarschijnlijk Nederlandse hennep)

**) Cartel had vroeger een andere betekenis dan nu, en was een benaming voor een overeenkomst tussen oorlogvoerende naties, een soort Geneve verdrag, betreffende de behandeling van gevangenen en leveren van berichten etc.*

Er was kennelijk nog geen volle vaste bemanning aan boord van wege het feit dat 's avonds een Luitenant met 40 infanteristen aan boord kwam om de nacht door te brengen, dus daar was kennelijk ruimte voor. De rede daarvoor word niet gegeven, maar was waarschijnlijk om het schip te beschermen vanwege de Engelsen aanwezigheid in de buurt.

Op de volgende maandag gingen de werkzaam heden weer door, er kwamen timmerlieden aan boord, en de werf leverde de kanons af, vier 3-ponders, vier 2-ponders en twee Draaibassen van 1 pond. Met dit alles kwamen de benodigde rolpaarden en laad gereedschap. Gedurende de week kwamen er steeds meer werklieden aan boord, elf chinezen timmerlieden en velen Coelie jongens. Er moest kennelijk nog een hoop gebeuren om het schip zeilvaardig te maken. Ook werd nu een 100 lbs kruit ontvangen. Het schip werd als "korvet" aangeduid, doch ter vergelijking met andere korvetten, Amerikaanse, Franse, en Engelse uit die tijd was het enigszins klein en licht bewapend en bemand. Zie tabel en de illustratie van een Frans korvet. Korvetten waren een scheepsklasse die een maat kleiner waren dan de fregatten uit die tijd doch groter waren dan briks . De Havik was waarschijnlijk meer de grote van een brik, maar zij had wel drie masten. Helaas zijn er niet veel details over het schip zelf gegeven, behalve dat de ballast ongeveer 75 ton was, dit betekende dat het schip zelf ruw weg 200 tot 250 ton was*), dus tamelijk licht.

**) De ruwe verhouding tussen ballast en waterverplaatsing voor zeilschepen is ongeveer 0.45, als men daar ongeveer 25 ton lading bij telt moet het schip ongeveer 222 ton gemeten hebben*

Vergelijking Corvetten	Water verplaatsing in tons	Canons	Bemanning
USS Madison	503	14 x 18 ponders	200
		8 x 32 lbs carronades	
USS Saratoga	730	8 x 24 ponders	212
		6 x 42lbs carronades	
		12 x 32 lbs carronades	
Fr. Dilligente	370	18 x 24 ponders	130
		2 x 12 ponders	
HMS. Raven	464	18 x 8 ponders	100
		2 x 6 ponders	
's K de Havik	250	6 x 3 ponders	30
		2 x 1 ponders	

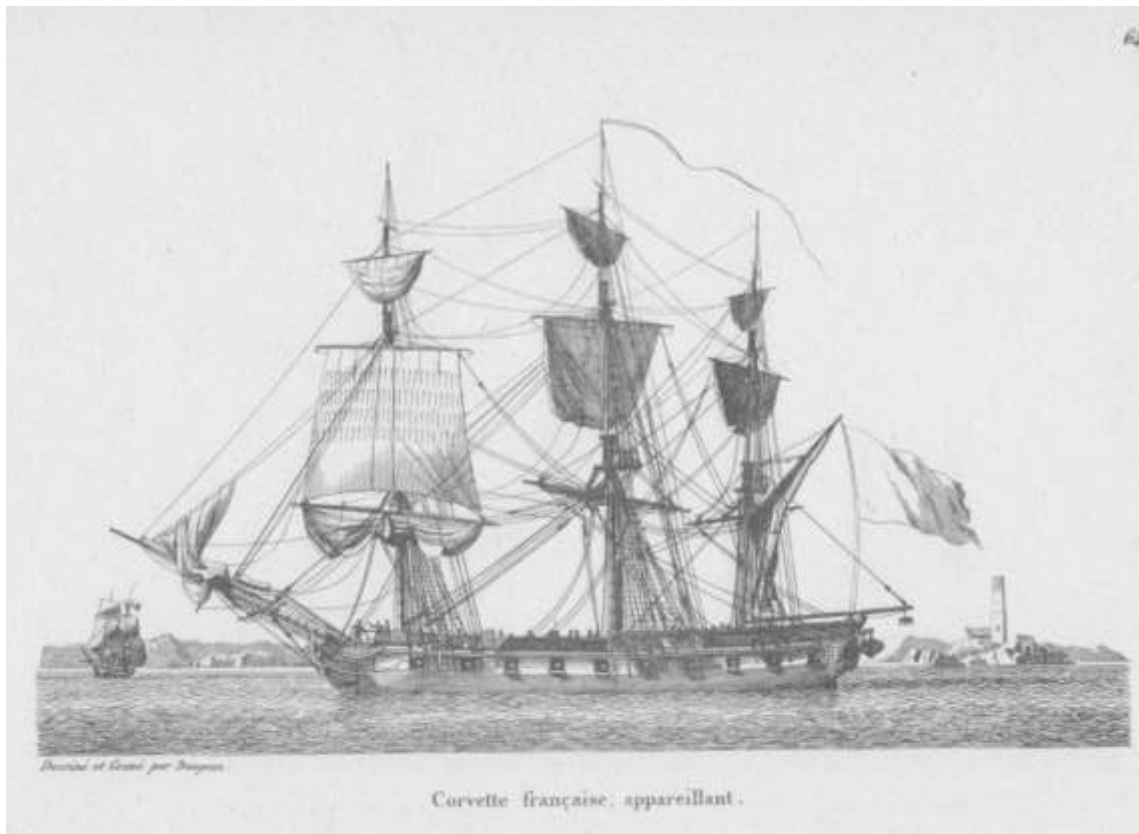


Fig.3.2 Frans corvet van 22 stukken canon, waarschijnlijk 12 ponders, uit die tijd

De periode tot eind september werd druk besteed aan het gereedmaken van het schip, er blijkt dat er bijzonder veel gedaan moest worden.

Elke dag kwamen er een stuk of dertien Chinese timmerlieden aan boord gevolgd door zes “Coelie jongens”. Matroos J. Webner ging ziek naar de wal op 19 september.

- “Een Amerikaans koopvaarder ging naar zee”. Het is opmerkelijk dat er vaak Amerikaanse schepen werden geobserveerd. Deze kwamen voornamelijk van de Amerikaanse Oostkust, uit Salem, Boston, en New York. Sinds het land zelfstandig was geworden en neutraal was kon het handelen tussen de oorlogvoerende landen en op die manier namen de ondernemende “Yankees” heel snel de plaats in van koopvaardij schepen van Engeland, Frankrijk, en Nederland, en spoedig gingen hun schepen steeds verder de wereld in. Het duurde dan ook niet lang voor ze weer overhoop lagen met de Engelsen, die ze betichte van schending van neutraliteit, wat weer een oorlog veroorzaakte in 1812.

Aan boord van de Havik ging het werk gestadig door. Er werd nu allerlei tuigage aan gebracht van de werf als ook een bok om de masten te plaatsen. Een voorbeeld of hoe dat werkte is te zien in afbeelding 3.3. Het aantal timmerlieden groeide tot 19 en 8 Indonesische matrozen kwamen aan boord. De matrozen F.van Wijnen en K. Gibben gingen ziek naar de wal. Tien matrozen van “de Vrede” kwamen ook aan boord om te assisteren met het optuigen.

Te zelfder tijd probeerde men het schip uit de modder te trekken en naar dieper water te halen. Dit gelukte na veel moeite door het anker verder naar buiten te roeien en het schip dan op te trekken aan het anker touw. Bij de Marine heet deze operatie “Een zwaar anker uit brengen”. Tijdens hoog water gelukte deze operatie, en het schip kwam op 4 vadem (24 voet of 7.32m)te liggen.



Fig. 3.3 Voorbeeld van een bok takel voor het plaatsen van een mast

De tijd was nu rijp om meer ballast aan boord te laden. Hiervoor kwamen er 25 "sjouwer Chinezen" aan boord die de ballast in het ruim bergden. De totale hoeveelheid ballast, die bestond uit ijzeren kogels, (ook waarschijnlijk van oude compagnie kanons) was bijna 75 metrische ton. Het aantal werklieden werd nog meer vergroot door de aankomst van 33 Javaanse matrozen van de "Zeekoeij", "De Vreede" en de "Vainquer", die kwamen helpen met de tuigage. Het moet een geweldige chaos zijn geweest met zoveel lieden aan boord en al het tuig en gereedschap wat op het dek lag. De druk om het schip zeilklaar te maken was kennelijk heel groot.

Een voorbeeld hiervan is hier over genomen uit het Journaal;

Donderdag 28 September

De wind Z. tot W. tot N.W. en weder Z.O hebben een br/20 koelte, wolken en klare lugt.

Kreegen vers spek en groentes. Ontfingen zwaar anker en halfvleeten gemeten touw, namen het anker onder stuurboords kraan. Ontfingen eenig brandhout en 8558 # (Pond) kogel ballast, de grote en kruisstengen, het kruisstengen stag en lijder, vijf kragen voor de mast en pompen, een groot H:A/zl lijder (??), 100 vadem lijn a 9 duim, de grote stengen en brandstengen slinger pardoens. Den fokke, groote en bagijnen raa's met paarden en rakkers. Een grietjes zaeling, 22 putting ijzers met hunne touwen, het tuijg der beide bramstengen, kruisstengen wand en pardoens, 8 enkele en 8 dubbele blokken. De bramzaling en Ezelshoofd, bragten het groot kruis Ezelshoofd op en zetten diens stengen voorgaats, bragten de groot bramzaling op. De voorige matrozen en timmerlieden aan boord gewerkt aan het tuijg aan dek. De Javaan Petro deserteerde.

Volledig klare taal natuurlijk. Maar het is wel te begrijpen dat er heel wat bij kwam om zo'n schip zeeklaar te krijgen. In de tussen tijd was de ballast geborgen en het schip stak ongeveer ongeveer 10 voet diep (3 meter).

De werkzaamheden gingen volle gang door in oktober. Er kwamen nu ook 13 timmerlieden aan boord om te breeuwen. Wat de gezondheid betrof en gingen er constant een paar matrozen ziek naar de wal, maar er kwamen ook lieden terug van het hospitaal die hersteld waren, dus niet iedereen ging meteen dood aan de heersende ziektes.

De matrozen W. Mijdam en F. Van Wijnen kwamen weer aan boord. Er bestaan waarschijnlijk beschrijvingen ergens over het hospitaal in Batavia en hoe men daar zieken behandelde en kennelijk toch enig succes had. Op de 5^e oktober gingen de matroos Pietersen en twee Chinezen ziek naar het hospitaal.

Ook werd er weer een Amerikaanse koopvaarder waargenomen die op de rede voor anker ging. Voor onbekende redenen werden de vier kanons van 2 pond terug gezonden naar de wal, gevolgd door een van de Draaibassen waarvan het spil moest verzwaard worden door de smederij. Waarschijnlijk was er iets fout met die dingen en een paar dagen later werden ook twee canons van 3 pond terug gestuurd naar de werf.

Wat de gezondheid betrof, de schieman Van Den Berg en matroos J. Werner kwamen terug van het hospitaal, maar de matroos Pietersen overleed aldaar. De bemanning werd langzamerhand aangevuld met de overplaatsing van konstabel H. Brijdeling en de matroos Simons van de kotter "Trankenbaren"

Problemen met opium waren er ook weer af en toe, vijf sjouwer Chinezen werden in de hand- en voet- boeien geslagen voor het schuiven van opium en het maken van een vuur in het ruim. De opium verslaving werd steeds groter bij de Chinezen in die tijd, en een vuurtje stoken in het ruim was natuurlijk een kwalijke zaak.

Er werd nog steeds koortsachtig gebreeuwd, de dekken en tussenschotten waren nu aan de beurt. Het schip lekte nog behoorlijk want er stond 9 duim (23 cm) water in de kiel dat werd gelenstpompt.

Op dinsdag te 10^e Oktober werden de zeilen ontvangen, als mede de zonnetenten die prompt werden opgezet. Het was natuurlijk bloed heet aan dek en ook het beneden schip zonder deze dekking.

Op de 12^e overleed de Oppertimmerman K. Van Zuiden.

Men begon nu koortsachtig de ontvangen zeilen aan te slaan en de schoten door te scheren. Ook opmerkzaam was het feit dat 80 kisten met specerijen aan boord kwamen die in het achter ruim werden opgeslagen, en de volgende dag kwam er weer een lading van 80 kisten aan. Dit bewijst dat de handel in specerijen nog steeds heel belangrijk was dat zelfs oorlogsschepen werden gebruikt voor het vervoer daarvan. Af en toe waren er wat kleine tegenslagen, zoals het verdwijnen van twee chinezen werklieden die ze hard nodig hadden.

Nu ook werden navigatie instrumenten en kaarten afgeleverd, een sextant (60° hoek) en een octant (45° hoek), vier logglazen van 28 en 14 seconden. Het is niet erg duidelijk wat er voor de tijdmeting gebruikt werd want logglazen van zulke duur zijn niet erg handig op een lange zeereis, en werden waarschijnlijk alleen gebruikt voor snelheid metingen. Hier later wat meer over.

De bemanning werd aangevuld met matrozen die waren overgeplaatst van Z.M. Brik "Duijfen". Hun namen waren " Serdet, Mousart, Manuel, Lorenzo, en Hoeloz" . Dit geeft aan dat de bemanning uit een zeer internationaal gezelschap bestond.

Ondertussen gingen de werkzaamheden gestadig door, er waren nog steeds elf timmerlieden en zes Coelies aan de slag. Er kwamen nog eens veertig kisten specerijen aan boord en ook 25 balen foelie, die allemaal in het ruim moesten worden gestouwd. Daarna, een dag later, kwam er een lading van 30 kisten Indigo aan. Dus het schip begon steeds meer op een koopvaarder te lijken. Het word nu ook een beetje duidelijker waarom het zo licht bewapend was, het was duidelijk meer belangrijk om vracht te vervoeren dan zware kanons.

Op de 18^e werd de ammunitie ontvangen. Het is duidelijk dat de twee ponders niet meer terugkwamen want alleen kogels en kardoezen voor de 3-ponders en 1- ponders werden verstrekt.

De opperstuurman L.Paulingh werd aan boord geplaatst komende van het eiland "Onrust" (zie kaart van rede van Batavia fig. 2.6), en ook de Luitenant W.G. van den Hoop van de schoener "Phoenix" kwam aan boord. De dag van vertrek naderde snel en de bemanning moest nog steeds worden aangevuld. Verschillende lieden van de "Margritta Louisa" werden overgeplaatst, dit waren de scheepskok L.Putten, de matrozen Woeskaswis, J.Wickers, S.Sijberse en P.Verhagen.

Men vraagt zich af wat die kok allemaal kookte het zal waarschijnlijk niet erg indrukwekkend zijn geweest, en misschien waren ze wel blij op de Margritta Louisa dat die weg was. Het kan natuurlijk ook zijn geweest dat die man had geleerd om een lekkere Nassi Goreng te maken zoals dat nu nog gebeurt bij de Marine. In dat geval zouden ze hem natuurlijk erg missen. Op de 20ste oktober was het eindelijk zover en werd het anker gelicht...

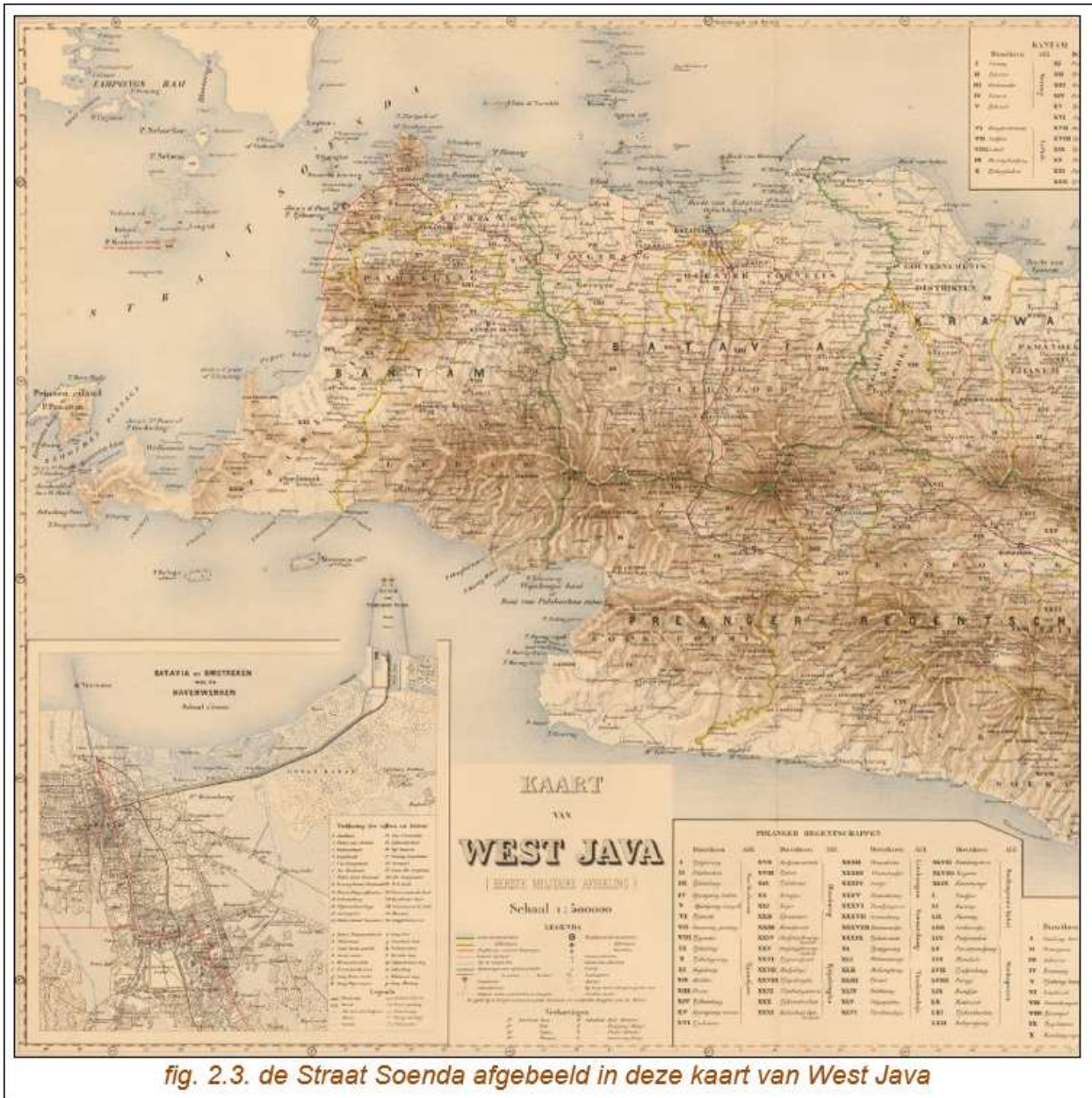


fig. 2.3. de Straat Soenda afgebeeld in deze kaart van West Java

“Vrijdag 20 , De wind ZZO – ZZW variabel n- en weder zuidelijk labber en br/zo koelte, klare en wolkagtige lugt. Met het aflopen der Dagwagt ligten het anker op, zetten de mars zeilen en verder benodigde zeilen bij. Stuurden Noorde. Over 3 ½ tot 10 Vm zagt moderig. Ten 10.30 de zeewind uit NO komende kwamen op de buiten rhee in 9 ½ vadem ten anker. Maakten de zeilen vast, lieten een kwart van het daags voorlopen. Peijlden 't Eijl. Hoorn ; nnnw 1/2w , Edam over 't midden nno en de vlaggestok van Batavia Z ½ O. Zagen een schip en twee brikken bij het Eijland Leijden naar de rheede opzeilen welken de Hollandsche vlaggen toonde.

Maakte generaal schoon schip. Cirka middernacht kwam de Schirurgijn major E. Mijl van Batavia aan boord, en in de rollen.“

Dus in vijf weken tijd was dit schip zeilklaar gemaakt met behulp van tientallen timmerlieden, matrozen, coelies en “sjouwer chinezen”. Dat is razend snel vergeleken met wat er allemaal gedaan moest worden. Het project was heel goed “gepland” door iemand die daar waarschijnlijk veel ervaring mee had. Veerman vermeld alleen niets over de Commandant en andere officieren, die toch de drijfveren moeten zijn geweest voor deze taak. En wie bepaalde de hoeveelheid voorraden, uitrusting en vracht?

Nu begon het avontuur pas echt. Op de Hondewacht van de morgen van 21 oktober om 02.30 uur , toen het nog donker was werd het anker gelicht en zeil gezet op een Noordelijke koers. De eerste bestemming was de nu bekende Marak baai. Tegen daglicht werd het Duijfen eiland ontwaart, en vandaar werd koers gezet naar de opening tussen het eiland “Groot Kombuis” en de Angeniten eilanden. Vanwege de grotere diepgang van de Havik was het heel belangrijk om in diep water te blijven, dus de route lag veel noorderlijker dan die van de kanonneer boten. De Commandant , de LTZ Steelingh moet een heel ervaren navigator zijn geweest, want er werd constant gepeild, sterren en zonetjes geschoten om de positie bij te houden. Een cadet, zoals Veerman, werd natuurlijk druk bezig gehouden met die taken en werd op die manier ingewijd op de kunst van het navigeren. Op de een of andere manier wist hij voor iedere wacht de weersconditie en koers te vermelden in zijn Journaal. Waarschijnlijk kopieerde hij dat uit het scheeps journaal, want die jongen zou toch af en toe ook moeten slapen. Het Sextant en Octant werden druk gebruikt voor de Breedte metingen die keurig werden vermeld. Ook , wat heel belangrijk was, liet de Commandant vaak loden om de diepte te bepalen. Dank zij deze metingen vonden ze een fout in een van de Compagnie kaarten die ze gebruikten die een ondiepte (de Oesterbank) veel zuidelijker aan gaf dan waar ze zich bevonden. Een goede uitkijk en snelle reactie van de Commandant voorkwam een ongeluk, wat natuurlijk rampzalig zou zijn geweest op deze eerste tocht. De tocht werd voortgezet op een koers tussen Poeloe Babie en de hoek van Pontang. Al deze plaatsen zijn te volgen op de kaart op pagina Fig 2.3. De breedte van hun positie werd bepaald op $5^{\circ}48''$. Op tegenwoordige kaarten plaatst dat ze in het midden van de doorvaart.

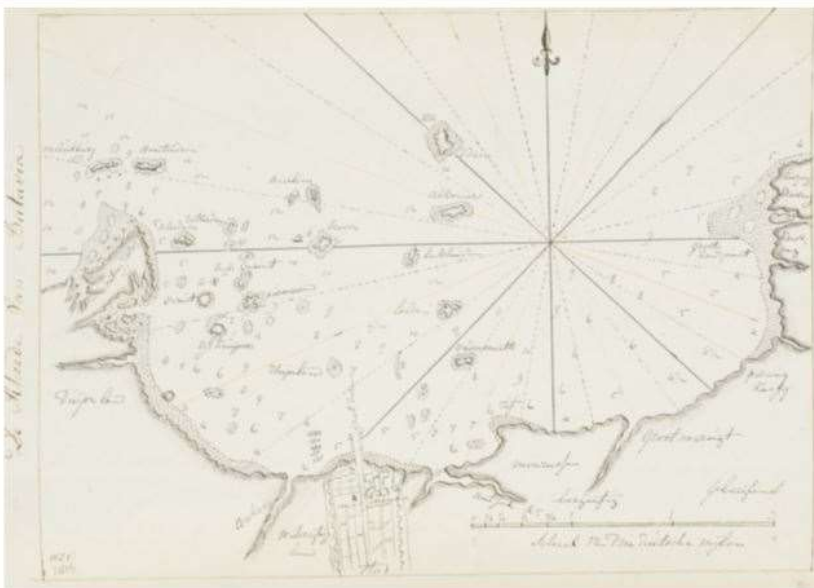


Fig.2.6 De rede van Batavia getekent door Veerman in 1816. Observeer dat het kasteel van Batavia als “ruïne” is aan geduid. Dit was nog niet et geval in 1809. Daendels had later de opdracht gegeven het kasteel af te breken.

Nog even een woord over positie bepalen in die tijd. Met de Sextanten en ook de Octanten kon men de breedte (Latitude) altijd wel goed bepalen, omdat er altijd wel een zonetje was of een duidelijke ster. De lengte (Longitude) bepaling was evenwel een groot probleem. Men had daar accurate klokken voor nodig die op een bepaalde meridiaan waren afgestemd.

De meridiaan van Greenwich was toen nog niet in gebruik bij de Nederlandsche Marine en de Compagnie kaarten gebruikten een 360°/0° meridiaan die door de Canarische eilanden liep. Bij vertrek uit Batavia werden klokken of zandlopers afgestemd op de tijd aldaar. Er is geen vermelding over wat voor tijdmeting de Havik gebruikte. Wat breedte meting betref is dat hetzelfde gebleven tot nu toe, dus de vermelde posities kunnen op tegenwoordige kaarten gevonden worden, maar de lengtes moeten worden omgezet. Details volgen later.

Om 04.00 uur werden de kanonneerboden van de LTZ Meijer gesignaleerd die voor anker lagen bij de Sint Nicolaas hoek. Het was kennelijk licht genoeg tegen die tijd om ze te zien. Om 04.30 uur kwam ene KLTZ De Haas aan boord en om 05.00 uur gingen ze ten anker in de Marak baai op 10 vadem. In de baai lagen "De Macasser", "De Brak", de kotter "De Schildpad" en kanonneer boot no. 4.

De volgende dagen kwamen er steeds nog meer voorraden en onderdelen aan boord die door Joenia's werden geleverd. Zo ontvingen ze ondermeer kippenhokken, verscheidene zeilen en zelfs "zwalpen en staartpannen". De tuigage was kennelijk nog niet helemaal gereed, want er werd weer druk aan het staande want gewerkt.



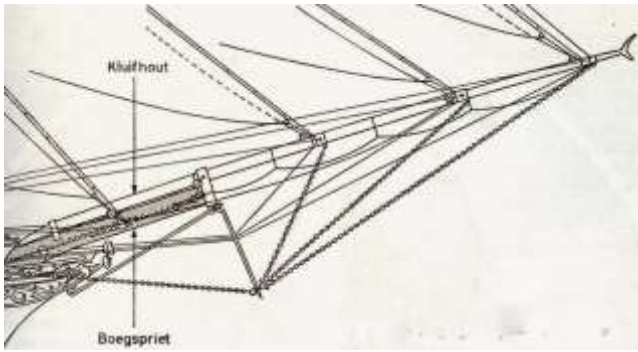
De gerepareerde draaibas kwam nu ook terug van de werf. Ook kwam er een grote koperen rijst ketel met drie koks lepels. Men had kennelijk toen al ontdekt dat ongekookte rijst lang houdbaar is en goede voeding verschaft. Er wordt niet beschreven wat er aan groentes werd gedaan voor de reis, wat voorheen keurig werd genoteerd.

Een draaibas (deze stond of staat in de hal bij het KIM

De kanons werden "gezwart" en met scherp geladen, om gereed te zijn voor actie als het nodig was. Voor het zwartten van de kanons werd het roet en "zwartsel" gebruikt dat al eerder was geladen. Dit werd waarschijnlijk gedaan om roest tegen te gaan.

Er werden nog weer meer onderdelen en zeilen afgeleverd in deze periode en het werk aan de tuigage ging maar door, er moest nog steeds een hoop schieman's werk worden verricht.

Op de 2^e november kwamen de Maarschalk Daendels en de Schout bij Nacht Buijskes aan op de wal. Daendels kwam de SBN afzwaaien, die om 07.30 uur aan boord kwam. Met hem kwamen er nog een paar lieden aan boord, de 1^e Schrijver P.Nikkel en de Kapitein der Rijdende Artillerie J.Boers, de adjudant van SBN Buijskes. Nog steeds werden er voorraden aangevoerd, zoals drie vaten gezout spek, twee vaten reuzel (als of er niet genoeg vet in het spek zat) en tweeëntwintig zakken rijst om maar enige te noemen. Zelfs een "waarloos kluihout" (is een verlengstuk van de boegspriet) en zes "waarlooze juffers met beslag" werden afgeleverd.



Kluifhout



juffer met beslag



Herman Willem Daendels (1762 – 1818, 55 tahun)

Er word deze keer niets vermeld over groentes however.
 Als laatste bemanningslid kwam de matroos C. Meijer aan boord. Er werd nu meer drinkwater geladen, en op de 5^e november was het zover dat het schip gereed was om te vertrekken. De diepgang werd op 12 Vt 10 Dm vastgesteld. Er was dus nog meer dan 2 voet bijgekomen sinds het vertrek uit Batavia. De wind was ZW en met de mars- en bramzeilen laveerde zij het Westergat uit, doch vanwege de nadelige wind ging het schip spoedig buiten de baai weer voor anker op 14 Vdm diepte.
 Met de VoorMiddag wacht op de 6^e November om 10.00 uur werd het anker weer gelicht en de zeilen bijgezet. De wind was ZW/W en de koers was NW. Tegen de middag was de positie ten noorden van de eilandjes Dwars-in-de-Weg en Brabandshoedje, en er moest steeds worden gelaveerd om naar het zuiden te kruisen.
 Pas op de 7^e kwam de derde hoek van Java in zicht en bevond het schip zich ten zuiden van Krakatau en het eiland Tamarinde (Poelo Sebesi). Bij zonsondergang op de Platvoet wacht kwam de Noordhoek van het Prinsen eiland in zicht.
 De eerste keer dat een positie in graden word vermeld was op de 8^e. De jonge Veerman werd nu natuurlijk behoorlijk achter de broek gezeten door de oudere officieren om de navigatie bij te houden, want van nu af aan word de positie keurig bijgehouden in het journaal. De positie werd genomen op de noon (12.00 uur), de hoogste stand van de zon, en was 6° 25" ZB. De lengte werd kennelijk afgeleid van een peiling op de piek van Krakatau en de westhoek van Java, en werd 121° 29" bevonden. Deze lengte was duidelijk niet gebaseerd om de meridiaan van Greenwich, want anders zouden ze zich aan de andere kant van Java moeten bevinden wat niet het geval was, maar op die van Tenerife die tot 1826 bij Nederland in gebruik bleef. Omdat de Tenerife meridiaan ongeveer 16.6° verschilt met die van Greenwich moet dit van al hun posities worden afgetrokken om hun positie op een tegenwoordige kaart te kunnen volgen. Dus hun positie was 121.5° - 16.6° = 104.9° Oosterlengte, wat het schip ietwat zuid west van Krakatau plaatste. De Havik gebruikte deze laatste positie als haar begin punt, en dit word daarna gebruikt voor het "gegist bestek". Ze waren nu net buiten de Soenda straat en van hier af

aan koos men het “ruime sop”, waar geen land meer te zien zou zijn voor een lange tijd. Het Prinsen eiland verdween spoedig uit het zicht.

Donderdag 9 November in den indische oceaan

Koers WZW $\frac{1}{2}$ W - $4\frac{3}{4}$ De wind Z+O – ZO+Z frissen br/zo koelten, Schore nieuwe marsschoten , Gijtuwen en bramschoten in, Zette knijpers op de roerpen.

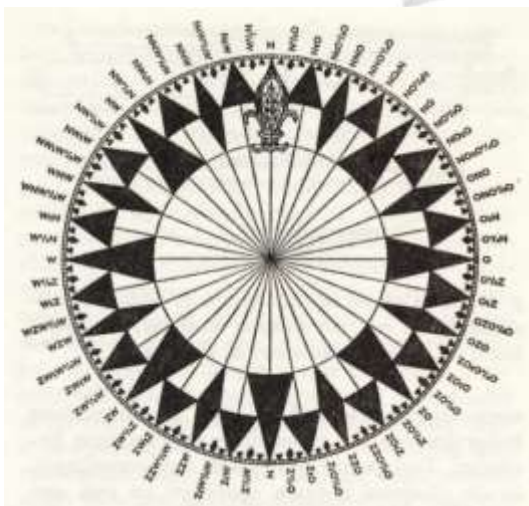
Geg. bek (Gegist bestek) : ZrBte 7° - 6'

Bev. bek (Bevonden bestek) : ZrBte 7° - 14' Geg. bek : lengte 120° o'

Generale Gegisten koersen en verheid in 't etmaal WZW $\frac{7}{8}$ W - 23 mijlen

Generale gebeterde koers en verheid in 't etmaal ZW+W $\frac{1}{2}$ W – 25 $\frac{1}{4}$ mijlen

Het feit dat er gegist bestek bij word gehouden betekent dat er tijd en snelheid moest worden gemeten. Af en toe word er over “tijd meters“ en “tijd metingen” geschreven, maar er word niet vermeld wat voor soort dit waren, mechanisch of zandlopers. Het is niet in te denken dat men toen nog alleen zandlopers gebruikte die hoogst onbetrouwbaar waren vooral omdat wachtlieden ze soms te vroeg omdraaide om hun wacht te verkorten. De verschillende wachten en tijden werden duidelijk nauwkeurig bij gehouden in het journaal op deze reis wat op meer modernere methoden wijst. De “verheid” of afgelegde afstand lijkt een beetje weinig voor een etmaal, maar dat komt omdat de Compagnie kaarten “Duitse” of “Dietze” mijlen gebruikten. Een Duitse mijl was equivalent aan het segment van $\frac{1}{15}$ van een breedte graad, dus 4 minuten op de kaart. De tegenwoordige “nautische” mijl of “zeemijl” is daarentegen $\frac{1}{60}$ van een breedte graad dus 1 minuut, oftewel een factor van 4 verschil. De afstand afgelegd in dat etmaal was dus 101 zeemijlen, en de gemiddelde snelheid 4.2 knopen. Ook is duidelijk dat de Lengte voornamelijk werd gegist, alleen af en toe was er een gelegenheid om de lengte te bepalen, zoals op de 15^e november toen Zon en Maan beide zichtbaar waren. De bevonden lengte was $106^{\circ} 32'$ en de gegiste $109^{\circ} 21'$, dus er was een variatie ontstaan van bijna 3 graden, wat een afstand verschil van 164 mijl betekende. Dit is natuurlijk heel wat, en het schip was dus veel westelijker gevorderd dan verondersteld. Op zo'n manier kan men op een klip lopen of ergens anders tegenaan donderen, met nare gevolgen. Deze Commandant was wel zo verstandig om te gaan loden als hij dacht in de buurt van land te zijn. De koersen werden met een magnetisch kompas bepaald en een kompas- roos uit die tijd is afgebeeld op Fig.3.4.



Figuur 3.4

Omdat de magnetische veld lijnen niet naar het geographische noorden wijzen, maar een afwijking hebben die varieert met positie op de aardbol, moest men af en toe een correctie vast stellen om de juiste koers te volgen. Dit werd gedaan met een z.g. Kimpeiling of Azimuth peiling (Ref). Dit bestond door het peilen van de zonsopkomst of neergang dat werd vergeleken met een waarde uit een tabel voor de huidige breedte en de som of verschil gaf de variatie aan. Die kon behoorlijk oplopen , zoveel as 24° !

Het weer was veranderlijk van gunstig tot ongunstig, met of zonder regen, maar in ieder geval kwamen ze niet in enige zware stormen terecht, en maakte ze gestadig vooruitgang. Wel gingen er veel dingen continu kapot, schoten braken, zeilen scheurden en soms barste er een rondhout zoals een bramsteng, maar alles kon gerepareerd worden dank zij alle reserve onderdelen en materialen die ze van de werf meekregen.

Er was een tragisch ongeval, want op de 24^{ste} November overleed de kajuitskok E.Paris aan "Leverziekte". Dit was waarschijnlijk geelzucht of Hepatitis. Een tegenslag voor de SBN en de Commandant natuurlijk, die over het algemeen beter aten dan de Equipage. Daarna zijn er geen meldingen meer van zieken en overledenen. Alleen werd er een hoop schade geleden op de 22^{ste} December toen het schip zwaar begon te slingeren vanwege de hoge deining wat daardoor een hoop spanning op het wand zette;

"DW (Dag wacht) Vrijdag 22 December op de Indische Oceaan

De wind varieeren tot ZWZ-Z en ZZO, Afnemende en B/z to labben koelte, met den dag zetten de bramstenge en bram ra's op en te 05.30 zagen een driemast schip in het ZO t O van ons , maakte kragt van zeil om de Noord, dan ziende dat dezelve dezelfde koers on de west bleef liggen, zo perzumeerden (veronderstelden) wij dat het een americaansch of fransch schip zou zijn, haalde de stukken af en laade dezelve weder met scherp. (Dit schip verdween spoedig uit het gezicht)

VM(Voormiddag wacht) De wind ZO-Oost en ZW, flauwe koelten heijegen en buijegen lugt met reegen, ten 08.30 kraakte door het zware slingeren de voorstag sirka drie voeten boven het Ezelshoofd en brak de voorstag streng."



Nadat de nodige reparaties waren uitgevoerd werd de positie weer bepaald en omdat er geen zon was werd de gegiste positie als volgt vastgesteld;

"Geg: bek ; ZB = 35° 58' Geg: bek ; Lengte 44° 16'

Generale Gegiste koers en verheid NNW1/8W , 15 ½ mijlen, Komt volgens dien Kaap de Goede Hoop w 1/8 – 100 mijlen (400nm) en het eijland Diana of Dijna ZZW3/8W 104 mijlen."

Die middag werd er gelood met de 90 vadem lijn en werd er grond geraakt dat bestond uit grauw bruin zand. Ze waren dus duidelijk dichterbij de zuidpunt van Afrika aangeland dan verwacht. De volgende dag werd de positie als volgt gewijzigd;

“ N.B. (Nota Bene) Bevonden het gegist bestek te oosterlijk, derwijl wij in de A.M van gister met 90 vadem grond gelooid hadden , namen also het bevonden bestek aan welke ons volgens observatien en tijdmeters op $36^{\circ} 50'$ lengte brachten. Komt volgens dien Kaap Falso $n \frac{1}{2} w - 28 \frac{1}{2}$ mijlen en kaap Auguilhas $n \frac{1}{2} o - 29 \frac{1}{2}$ mijlen”

Het gegiste lengte bestek die dag was $42^{\circ} 59'$, dus de variatie was iets meer dan 6° , een verschil van 300 nm! In feite voeren ze nu pal onder de zuid kant van Afrika op een afstand van ongeveer 120 nm. Veerman noemt dit gebied “Het rif van Auguilhas”, tegenwoordig “Agulhas”, het feit dat hij deze benaming gebruikt wijst erop dat het op hun kaarten was aangegeven. Het meest zuidelijke punt van Afrika is niet wat men over het algemeen denkt de Kaap de Goede Hoop maar kaap Agulhas. De ondiepte die ze meten plaatsten ze direct boven op de Agulhas Bank die zich voor ongeveer 160 mijl uitstrekt van af de zuidkust, dit is de “Continental shelf” van Afrika. Dit is ook het punt waar de Indische Oceaan geografisch gescheiden wordt van de Atlantische Oceaan. De Compagnie kaarten gaven deze ondiepten waarschijnlijk toen al duidelijk aan omdat ze hier vele schepen verloren*). De kaart in Fig.3.4 illustreert hoe ver ze er naast zaten met de gissing.



Fig. 3.4 Correctie in Lengte bepaling door looding geeft positie aan op de Agulhas bank, te zien op de kaart, een verschil van 300 mijl.

In vroegere tijden zou zo'n schip Kaapstad aan doen, maar dat kon nu niet om dat de Engelsen het gebied bezet hadden in 1805, dus moesten ze gestadig doorvaren, maar konden nu in ieder geval beter bepalen wanneer ze een noorderlijke koers moesten nemen om de kaap te ronden. Dit gebeurde twee dagen later op de 24^{ste} December.

*) In het stadje Bredasdorp wat vlakbij de kaap Agulhas ligt is een scheepswrak museum dat alle schepen die daar op de klippen liepen heeft geregistreerd, totaal ongeveer 150 sinds 1653, waaronder vele Oost Indie vaarders

De reis naar de kaap had 47 dagen geduurd om de nodige ongeveer 5000 mijlen af te leggen, de afstand van de Soenda Straat tot het keerpunt. Dit betekende dat er per etmaal gemiddeld 106 nm werd afgelegd met een gemiddelde snelheid van 4.4 knopen. Het snelste etmaal was van 19 tot 20 November toen er 183 mijl werd afgelegd, met een gemiddelde snelheid van 7.6 knopen. Dit zijn typische snelheden voor een zeilschip, maar het is wel duidelijk dat de Havik geen snel schip was.

Af en toe werd er een schip waargenomen op de kim, maar verder kwamen ze niemand tegen, wat opmerkelijk is zo dicht in de buurt bij Kaapstad.

Het plan was om via St Helena naar het noorden te zeilen en dat eiland zichtbaar te passeren. De laatste bevonden lengte werd gedaan op de 30^{ste} december.

Het Journaal meldt : “Geobserveerden lengte 26° 40’ beoosten de piek van tenneriff” Hij vermeld niet hoe dit geobserveerd was, want Tenerife was veel te ver weg om gezien te worden. Het is mogelijk dat dit met sterrenstand was gemeten. Dit is de eerste indicatie dat de meridiaan van Tenerife gebruikt word. De gemeten lengte was 26° 40’ , oftewel 10°.07 oosterlengte tegenwoordig.

Er werd niet beschreven of er Sinterklaas of Kerstmis werd gevierd, maar op de 1^{ste} januari werd de bemanning verwend met een extra rantsoen Arak*) en pens. Wat een heerlijkheid! De Arak was waarschijnlijk heel welkom, maar pens?

Men verwachtte het eiland St. Helena in zicht te hebben op de 6^e of 7^e januari. Helaas, ging het weer mis met de Lengte gissing. Veerman vermeld:

“Saterdag Den 6 den, Nota Bene. verlagen het Eijland St. Helena op 10° 44’ lengte, dewijl het in onze kaart op 13° lengte kwalijk geplaatst was en komt dien NW 65 mijlen “

Men dacht dus dat de kaarten fout waren, alleen was dat niet zo. De kaarten waren correct en de gissingen fout. St Helena ligt inderdaad op 13° oost, maar van de Meridiaan van Ferro (13° -18°= -5° of 5° WL). Kennelijk werd er een andere kaart gebruikt voor deze omgeving, de Fransen gebruikten namelijk de meridiaan van Ferro die op 18° tegenwoordig ligt . Een paar dagen later toen zij in de buurt van de gegiste positie van St Helena kwamen en er geen eiland te bekennen was realiseerde men zich dat de Lengte meeting weer fout was ;

“Dinsdag den 9den

Koers NW $\frac{3}{4}$ De wind labber br/zo koelten klaren wolken lugt

Geg. : bek; ZB 15° 34’ Geg: bek; lengte 9° 48’

Bevonden: bek; ZB 15° 29’ bevonden lengte : 7° 36’

Generale Gegisten Koers en verheid NW – 24 mijl , Bevonden : NW $\frac{1}{2}$ W- 27 $\frac{1}{2}$ mijl

NB . het Eijland St. Helena niet gezien hebbende hetgeen volgens gegist bestek met de koers van NW op 2 mijlen zouden gepasseerd zijn, namen aldus de bevonden lengte aan , volgens observatien en time keepers”

De variatie bedroeg dus weer iets meer dan 2 graden, ze liepen dus veel meer ten westen van St Helena. Het is interessant dat Veerman het Engelse woord “time keepers” gebruikt, dit wijst er op dat ze een Engelse chronometer aan boord hadden. In die tijd waren de Engelsen namelijk druk bezig om het Lengte probleem op te lossen en ontwikkelden daarvoor allerlei verbeterde stabiele klokken. De meest succesvolle was ontwikkeld door John Harrison in 1765. Doch, een accurate tijdgeving alleen was niet voldoende om een lengte positie te bepalen men heeft ook de z.g. “Equation of Time” of een “Analemma” nodig voor een bepaalde datum. Dit geeft de variatie aan tussen de gemiddelde tijd, de klokken tijd, en de actuele tijd wanneer de zon op de lokale meridiaan staat, het hoogste punt van de dag. Het is niet de bedoeling hier om het Longitude probleem in detail te bespreken, doch aan te duiden dat het een gecompliceerd probleem was in die tijd.

Het vermoeden is dat men aan boord van de Havik geen accurate tabellen had voor de Equation of Time, maar wel mechanische uurwerken en daardoor steeds een grotere fout kregen tijdens de duratie van de reis.

Op de 11^{de} werd er weer een vergelijking gedaan tussen de gegiste en gemeten lengte en weer was er een variatie van meer dan 1.5° graden bevonden, nu begon het probleem urgenter te worden omdat men niet graag ergens in Brazilië tegen de klippen wilden lopen en werd er meer aandacht aan besteed. De volgende dag bij het bestek maken gaven de "tijdmeters" 0° 47' aan terwijl het gegist bestek, berekend op snelheid en koers, 3° 16' was, een nog veel te grote variatie. Nu begon de Schout-bij-Nacht zich er mee te bemoeien. Men hoort het hem zeggen : "Heeren, uw navigatie lijkt de ballen wel, laat mij het maar eens voordoen". Veerman schrijft op de 13^{de} :

NB. 1^e wacht op gisteren namiddag avond geobserveerde lengte door observatie van Zon en Maan en Maan en Aldebaran bevonden 0° 2' beoosten de Piek (de meridiaan van Tenerife), dewijl de tijdmeters 0° 42' aanwezen. Verlagen het eiland Ferdinando De Noronha op de lengte van 344° 30' dewijl het volgens de Engelschen pijlot , kwalijk op 349° 40 op onze kaart ligt"

"Bevonden lengte door de Schout-bij-Nacht : 359° 19' 0" - Door de officieren : 359° 15' 45".

Geen groot verschil, 3' 15", ongeveer drie zee mijl, dus de officieren deden het niet zo gek! Daarna werd er niet meer zo gesold met de lengte metingen De routine van het varen ging weer rustig door en de wind werd steeds sterker. De posities van de reis zijn afgebeeld in figuur 3.5.



Fig. 3.5 . De route van de Havik gebaseerd op Veerman's gegevens. Men kan zien dat de Lengte meeting er af en toe ver naast zat.

Regelmatig braken er weer wat dingen in het tuig en scheurde er weer een paar zeilen, maar in ieder geval maakte het schip goede vooruitgang met vaak gemeten snelheden van ongeveer 7 knopen.

Op de 19^{de} werd er een schoener gesignaleerd ten Noord Westen, dus eigenlijk recht voorruit omdat de Havik op West Noord Westelijke koers lag, die op een Zuidwestelijke



koers voer. Het schip werd gevechtsklaar gemaakt en de Draibassen werden op de hek balken geïnstalleerd, doch spoedig verdween dit schip in de verte. Men kwam nu terecht in een gebied waar veel meer zeil verkeer plaats vond. Op de 21^{ste}

werd er een driemast schip gezien in het Noord westen, door een koers verandering te maken naar het westen verdween ook dit schip spoedig uit het gezicht. De Evenaar werd gepasseerd op de nacht van de 22ste januari. Veerman werd 17 jaar oud op de 3^e, hij maakt alleen geen notitie van dit evenement. Op de 7^e februari voeren ze door veel kroos en waren kennelijk in de Sargosso zee beland. De volgende dag werd er weer een schoener gesignaleerd, maar men "presumeerde" dat dit een Portugese slaven haler was en het verdween spoedig uit het gezicht. Op de 9^e kwam er een brik in het gezicht in het NNW die op een noordoostelijke koers lag. Dit schip hees de rode Engelsche vlag, maar was ook na een uur weer uit het gezicht verdwenen. Helaas ging het mis op de 10^e februari 1810.

Tijdens de Voor Middag wacht omstreeks 11.30 uur werd een drie mast schoener in het Noordwesten gesignaleerd, dat op een noord oostelijke koers zeilde. Volgens het journaal gebeurde het volgende ;

"Staken terstond bij de wind op om de ZW, en maakte kragt van zeil, waarop de Schoner wende en met ons meede digt bij de wind stuurde" .

De Havik wilde kennelijk een ontmoeting met dit schip vermijden en ging daarom over bakboord aan de wind om achter dit schip langs te varen. De schoener evenwel wilde verkennen wat voor schip de Havik was en draaide om over stuurboord om dichterbij te komen en een kijkje te nemen.

De laatste positie genomen die dag op de noon was ; 25° 16' NB , 317° 18' (59.30° WL). De schoener werd nu gepeild op NW ½ W ten opzichte van de Havik.

Ondertussen werd de batterij gereed gemaakt voor actie. Voor een paar uur bleven de twee schepen parallel varen tot omstreeks 3.30uur 's middags de schoener weer naar het Oost tot Noord wende, dus een tegenovergestelde koers nam. Kennelijk hadden ze genoeg gezien en gingen weer terug naar hun oude koers. Dit was natuurlijk een goede gelegenheid voor de Havik om dit schip af te schudden, maar daarentegen voor onverklaarbare redenen volgde de Havik deze koers verandering en draaide ook in NO richting, en ging in feite naar dit schip toe. De gedachte gang achter deze beslissing is niet goed te begrijpen, speciaal als het primaire doel van deze reis was het veilig afleveren van de vracht en de Schout bij Nacht.

De Havik was nu niet bepaald een goed gewapend schip van oorlog, maar meer een gewapende koopvaarder, dus het leek weinig zin te hebben om een duel aan te gaan met een sterker, zwaarder bewapend schip. Men had na die drie uur parallel varen toch wel kunnen zien dat deze schoener zwaarder bewapend was dan de Havik. Helaas kan men alleen maar speculeren over deze beslissing. Het resultaat was dat de schoener nu argwanend werd en werd nu gepeild op WNW ten opzichte van de Havik.

Volgens het Journaal werd er van tijd tot tijd een geweerschot afgevuurd op de schoener. Bij de aanvang van de Platvoet hees de Havik de Amerikaanse vlag*). Er word geen rede daarvoor gegeven, maar het was kennelijk bedoeld om het andere schip te misleiden, of misschien dachten zij op die manier met rust te worden gelaten, maar die kans waren ze al kwijt geraakt door om de NO te draaien. De Havik probeerde weer af te draaien doch door het afvallen van de wind en de hoge deining kregen ze het schip niet door de wind. De schoener had daar minder problemen mee, omdat zij typisch "langs" getuigd was en niet "dwars" zoals de Havik en was daardoor veel meer manoeuvreerbaar, en kon bovendien veel dichterbij de wind varen.

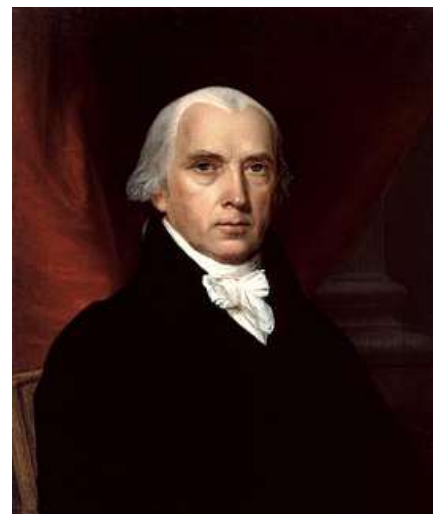
Dit werd duidelijk opgemerkt door Veerman. Ongeveer om 4.30 uur probeerde de Havik achterlangs de schoener te lopen, maar zij draaide weer, en het werd nu duidelijk dat het

niet makkelijk zou zijn dit schip te ontlopen, ook wat snelheid betrof was zij superieur. Onder overleg met de SBN werd besloten de schoener de egageren (aanvallen) daar zij geen andere oplossing zagen. De Havik probeerde nu achter het Engelse schip te varen en haar bloot te stellen aan de 3-ponders, maar de schoener passeerde nu aan stuurboord op een "pistoolschots" afstand (ongeveer 20 meter) en hees de rode Engelsche vlag, en bestookte de Havik met sterk musket vuur, terwijl de Havik nu de Hollandsche vlag (Bataafsche) had gehesen. Het was nu duidelijk met wie ze te maken hadden. De Havik begon nu met de 3-ponders te vuren. Men vergeet niet dat de Havik maar een totaal van zes 3-ponders aan boord had en maar drie aan elke kant had staan. Een drie ponds kogel was ongeveer de grote van een tennisbal, en kon goede schade aanrichten aan touwwerk en masten, alleen was dit kaliber niet zwaar genoeg om een stevige eikenhouten scheepshuid te doorboren. Een 1-ponds kogel is ongeveer zo groot als een ping-pong bal en is meer effectief tegen personeel. Er werd behoorlijk en veel op elkaar geschoten en volgens het Journaal troffen zij de schoener herhaalde malen achterin, doch een der draaibassen van de Havik werd uitgeschakeld in het duel. Verdere schade werd ondervonden in het touwwerk, drie broekings, het grootstag en verscheidene pardoens werden stuk geschoten. Om ongeveer 7.00 uur zweeg het Engelsche vuur en zakte de schoener af. Het moet toen al donker zijn geweest. Men probeerde zoveel mogelijk de schade te herstellen, en de Engelsen deden waarschijnlijk het zelfde. Men probeerde een van de 3-ponders achter bij de spiegel te monteren zodat ze achteruit konden schieten, en kapte daarvoor de jol weg. Dit werkte helaas niet omdat de spiegel poort te laag was, en daarom werd het ding weer terug gepiekeld naar de zijpoort. De koers was nu NW. Veerman merkt op in het Journaal :

" Dewijl wij niet in gelegenheid waren om het gevegt langer to continueeren gaven de Equipage een extra ration Arak".

*) Het hijsen van vreemde vlaggen werd wel vaker gedaan om een tegenstander te bedoezelen. In dit geval zal het weinig uitgemaakt hebben want in die tijd traden de Engelsen steeds drierster op tegen de Amerikanen, en stopte hun schepen vaak om ze op z.g contrabande te controleren terwijl zij ook vaak hun matrozen dwongen mee te gaan (z.g. "impressment = ronselen"), vooral Amerikaanse matrozen die in Engeland waren geboren waren meteen de dupe. Dit was een van de aanleidingen voor president James Madison om de oorlog te verklaren aan Engeland onder grote druk van de reders en het publiek op 18 Juni 1812.

Het was nu al duidelijk geworden dat zij te licht gewapend waren om de tegenstander enige zware schade aan te doen, en het ook duidelijk werd dat de voorraad ammunitie behoorlijk geslonken was. De inventaris die Veerman bij hield in Batavia gaf aan dat er 120 druifschot cardoezen 130 ronde kogels voor de 3-ponders was geladen en 60 kogels voor de 1-ponders. Als men verondersteld dat bij de vorige alarmen enige munitie was gebruikt, dan was er ongeveer munitie voor 40 schoten per canon. Als alles verschoten was zo als werd vermeld over een periode van 7 uur betekend dat er ongeveer 6 schoten per uur gemiddeld per canon werd afgevuurd. Ondanks al dat vuur was het niet genoeg om de tegenstander enige belangrijke schade aan te brengen.



James Madison



----- hier eerst even een inzage in diverse wachtsystemen -----

Wachtglas van 4x een half uur

Wachtsysteem

In de zeiltijd werd de bemanning gewoonlijk verdeeld in twee wachten, het 2-wachten systeem.

Men duidde de wachten aan met stuurboordwacht en bakboordwacht, waarbij elke wacht 4 uur op en 4 uur af ging.

Bij zwaar weer of in moeilijk vaarwater draaide men drie wachten van elk 4 uur (4 uur op en 8 uur af). Vaak was dit echter op de door ziekte of door

onderbemande thuisvaarders in het Engels Kanaal niet mogelijk.

Afhankelijk van de omstandigheden, de nationaliteit (marine) en de reder (koopvaardij) werden ook wel andere wachtsystemen gelopen.

	Nederlands	Engels
20.00 - 24.00 uur	- Eerste wacht (EW)	First watch
00.00 - 04.00	- Hondenwacht (HW)	Middle watch
04.00 - 08.00	- Dagwacht (DW)	Morning watch
08.00 - 12.00	- Voormiddagwacht (VM)	Forenoon watch
12.00 - 16.00	- Achtermiddagwacht (AM)	Afternoon watch
16.00 - 20.00	- Platvoetwacht (PV)	Dog watch

U ziet dat de hondenwacht en de platvoetwacht in het Engels voor ons verwarrend anders heten. Bij de meest gebruikelijke wachtsystemen werd de platvoet in tweeën verdeeld om de mensen niet

steeds dezelfde wacht te laten lopen en om iedereen een avondmaal te gunnen.

16.00 - 18.00 uur - Eerste platvoetwacht (1PV)

18.00 - 20.00 - Tweede platvoetwacht (2PV)

De scheepszandloper (wachtglas of halfuurglas) werd na leeglopen direct omgedraaid. Bij elke draai volgde een slag op de bel (glazen slaan). Een wacht van 4 uur duurde dus 8 glazen. Na elke 2 slagen volgde een rust van 1 slag. Vijf glazen sloeg men dus als volgt: Bij het wisselen van de wacht begon men opnieuw te tellen.

Het was overigens aan de dienstdoende [officier](#) om te voorkomen dat de bemanning haar wacht bekorte door het wachtglas te vroeg om te draaien (zand eten). -----

Vervolg.....

Plichtsgetroouw rapporteert Veerman de waterstand bij de pomp; 9 duim.

Bij de aanvang van de EW (eerste wacht) was er een zwakke wind uit het ZZO en nog steeds een hoge deining. Er stond een halve maan die nacht dat waarschijnlijk nog genoeg licht verschafte om elkaar te zien.

Om kwart over acht kwam de vijand weer op lopen en begon te schieten, nu begon de laatste stage van dit duel en het kan niet beter worden verteld dan in Veerman's eigen woorden :

“ten kwart over agt uren kwam de Schoner weder opzeilen, haalden de bijzeilen neer – dezelve schoot ons continueel Agterin, het welke slegts met een der draaijbassen en hand geweren te beantwoorden was, wij hielden gestadig dan over de ene dan over de andere zijde af, om den vijand zoveel mogelijk de breede zijde te bieden. Doch dezelve liep ons dan weer gestadig weer achter om, en had teveel voor zo van wel bezielheid als zwaarder en meer geschut en een menigte Donderbuxen en hand geweren om eenig succes van een lang engagement te verwachten, intussen wert een der matrozen dootgeschoten, en zes gekwetst, egter gedroeg zig elk zoals het een braafhollander betaamde. Sirka half elf uren wert den Schout bij Nacht Buijskes zwaar aan het linker dijbeen gekwetst door een geweer kogel, al het schroot op en op wijnigen kogels na al het scherp verschoten zijnde, geen middel ziende om 'S K's Korvet De Havik door de kleine devensien welken hier konden gemaakt worden of door het ontzeilen te behouden, authoriseerden de schout bij nacht, den Heer Steelingh om de vlag te strijken, het welke ten Elf uuren gedaan was, intussen schoot de schoener nog sterk door. (het was donker), en na verscheidenemalen gepraaijt te hebben dat de vlag neer was, zond dezelfde een gewapende Chaloup aan boord, waarin de Engelschen Luitenant ter zee William Boijt prijsmeester was, welke met eenig volk van de schoener overkwam, wij hadden voor zijn komst twee kisten met depeches met de nodige zwaarten daar aangebonden overboord geworpen, Den Heer Steelingh vertrok met de een helft onzer equipage nar de schoener, bij de pomp 9 duim.” (depeches = berichten)

Dit was het laatste wat hij schreef, en hij tekende het journaal af alsof dit het einde van zijn journaal zou zijn, maar kennelijk werden zij keurig behandeld en werd de jonge Willem in de gelegenheid gesteld om de tegenstander te bestuderen en met zijn journaal door te gaan. De schoener bleek de H.M.S “Thistle” te zijn gecommandeerd door ene Luitenant Peter Proctor. Veerman beschreef het schip als volgt ;

“the Thistle was bemand met 54 koppen en gewapend met 2 kanons a 6 # en 10 carronades a 12#, vier

Donderbuxen, 24 hand geweren, 24 sabels, 24 pistoolen, 12 pieken en 12 enterbijlen.”

Dit was een gedetailleerde inventaris en hij moet daar assistentie voor hebben gekregen van de Engelsen zelf. Een sterkte vergelijking tussen de Havik en Thistle is gepresenteerd in Tabel a, het is duidelijk te zien dat de Havik niet veel kans had tegen deze goed gewapende snellere schoener.

Havik				Thistle			
Geschut	Qty	Gewicht schot lbs	sub totaal	Geschut	Qty	Gewicht schot lbs	sub totaal
Lang	6	3	18	Lang	2	6	12
Draaibassen	2	1	2	Carronades	10	12	120
Totaal	8		20	Totaal	12		132
Salvo lbs			10	Salvo lbs			66

Tabel a , Havik-Thistle vergelijking, het salvo gewicht is het totaal gewicht in metaal dat een kant van het schip kan vuren op hun tegenstander of te wel een "Broadside"

Volgens de gevecht sterkte vergelijkings methode van T.Roosevelt *) had de Thistle een voordeel in vuurkracht van 6.6 :1 .

Ook interessant is het verslag van de Lt. Proctor te lezen dat werd gepubliceerd later dat jaar, in "the London Gazette" in Juni 1810 *) . Allereerst heeft hij het over een "large East India built ship of warlike appearance", die beschrijving is natuurlijk een beetje aan gedikt want we weten van het Journaal dat de Havik niet zo groot was met een vaste bemanning van 30 koppen. In Proctor's rapport vermeld hij dat de Havik 52 man aan boord had, dit kan een druk fout zijn geweest en misschien bedoelde hij 32 man, want de vaste bemanning van 30 plus Buijskes en zijn adjudant maakt 32.

Ook vermeldde hij dat de Havik 10 stukken geschut droeg en poorten had voor 18. Dit was waarschijnlijk ook een overdrijving want we weten van de inventaris dat er maar 8 canons in totaal waren, wel interessant is de observatie dat er 18 geschutpoorten waren, dat zou inderdaad zo kunnen zijn, en doet men zich afvragen waarom zij zo licht bewapend was. Proctor begint zijn verslag met het "statement" dat de Havik "manoeuvered suspiciously" , dit was waarschijnlijk een referentie naar de wending om de NO dat eerder was beschreven. Verder verteld hij dat na een achtervolging van 7 uur en een gevecht van 4 uur , hij blij was te zien dat de Bataafsche vlag was neergehaald. Hij verteld er niet bij dat de Havik toen al haar munitie had verschoten en daarom weinig keus had en dat het donker was zodat het moeilijk was te zien of de vlag gestreken was. In dit rapport word de commandant "Mijnheer Sterling" genoemd, ook waarschijnlijk een druk fout, maar de naam heeft wel een "t" en geen "f". Wat verbazend is, is de vermelding dat de bestemming van de Havik New York was. Veerman schrijft hier niets over, maar dit is inderdaad een mogelijkheid, en kan verklaren waarom het schip zo ver Westerlijk voer op de Atlantische oceaan en steeds een NW- lijke koers aanhield. Verder vermeld Proctor dat er aan zijn kant een dode viel, de Marinier Samuel Hobbs, en zes gewonden, en dat drie carronnades werden getroffen en ontwricht . Bij de Havik viel er ook een dode en waren er zeven gewonden waaronder de SBN.

Als laatste zegt hij dat de superioriteit van de Engelse vlag weer duidelijk bewezen was. Groot Britannië was toen de grootste en sterkste macht ter zee.

De jonge Veerman, net 17 jaar oud geworden ging nu een periode van krijgsgevangenschap in dat word verteld in het volgende chapter.

Was getekend, EH van Rees en A.C.Krijgsman