



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



Deze digitale krant 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 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.



tenanker@kpnmail.nl,

redacteur A.C. Krijgsman

2^e jaargang – nummer 3 – 17 / 18 januari 2019

Het Journaal van Willem Veerman,
derde en vierde episode

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

Toegevoegd de Toespraak herdenking Japanse Zeetransporten

Episode drie : Krijgsgevangenschap

Als men het woord “Krijgsgevangenen” hoort denkt men meestal aan lieden achter prikkeldraad of die in de boeien geslagen waren. Doch dat was toen ter tijd niet altijd het geval. Als een schip de vlag streek na een gevecht werd dit beschouwd als een eervolle overgave, wat betekende dat de bemanning van het verliezende schip eervol werd behandeld. Dit had natuurlijk ook een praktische waarde. De overwinnaar moest hun prijs mee nemen en bemannen, en dat kon natuurlijk alleen met medewerking van de veroverde bemanning.

Dit gold alleen niet voor de Algerijnen en Tripolitanen die veroverde bemanningen beestachtig behandelde, wat later resulteerde in verscheidene bestraffings acties door de Nederlanders, Engelsen, Amerikanen en Fransen. Hierover later meer.

Men leest duidelijk in het Journaal dat de bemanning van de Havik gewoon weer aan het werk werd gezet, en dat moest ook wel gegeven dat de helft van de bemanning, ongeveer 15 man, over ging naar de Thistle, en de Thistle natuurlijk mannen moest oversturen om de Havik te bemannen. Beide schepen zetten koers naar Bermuda. Veerman geeft geen dagelijks rapport meer over deze reis, maar hij beschrijft wel wat er allemaal gebeurde. Zie hier zijn beschrijving:

Memorie:

Nota- Na genomen te zijn worden wij naar de Bermudas Eijlanden op gebracht alwaar wij den 22^e februarij 1810 binnenkwamen. Hier waren verschijden Engelschen Oorlogs fregatten en vaartuygen van het eskader onder bevel van den vise admiraal der witten vlag, Sir J.B Warren, B.K. waaronder Thistle behoorde. De volgende dag wort ons scheepjen in de den haven gemeerd. Den 24^e februarij kwam ik op parole d'honneur aan de wal in de stad St George.

(er was natuurlijk weinig kans voor ontsnapping op dat eiland) Veerman vermeld niet waar hij verbleef of wat hij deed, maar misschien had hij genoeg geld om in een herberg te verblijven. Er word alleen niet vermeld of dit voor de gehele bemanning gold.

Den 8^{ste} maart embarkeerde ik op het Engelschen Korvet Attalanta en den 11^e op het fregat Milan onder bevel van Sir Robbert Laurij. Den 13^e zeilden beneffens het fregat Euridice na zee, zijnden wij en de Equipagien op deez twee fregatten. Den Schout bij Nacht Buijskes bleef op de Bermudas al zijnden niet transportabel om Z.E' s bekomen wonden.

Den 27^e April kwamen wij met beide fregatten in den haven van Halifax, Den 28^{ste} wert ons volk door een detachement van 't garnizoen naar de prison getransporteerd, Den 1^{ste} Meij gingen wij op parool naar de wal op het dorp Preston*), gelegen zes mijlen van de stad, Over de haven, in Augustus arriveerde den S:B:N ook hier.

Den 24^e October 1810 embarkeerde den S:B:N en wij allen op het Engelse Oorlogs Korvet Goree bestemd na Engeland.

Wat de bemanning daar voor bijna zes maanden uitvoerde in Preston wordt niet beschreven. Meest waarschijnlijk hielpen zij mee om het land te bewerken voor lokale boeren, maar verder was daar natuurlijk geen moer te beleven om het zo maar even fijntjes uit te drukken.

Zij moesten toch op een of andere manier de kost verdienen om te kunnen eten en overnachten. Het hele idee om gevangenen met parool weg te sturen was om geld en mankracht te besparen, ze hoefden dan niet bewaakt en gevoed te worden en aldus vormden zij geen extra last voor het lokale garnizoen.

De Havik bemanning mazzelde dat zij geen winter in Halifax hoefden door te maken, want dat zou niet erg plezierig geweest zijn. Ondertussen op 13 Julie 1810 werd Nederland bij Frankrijk ingelijfd. Dit nieuws was hun waarschijnlijk niet doorgedrongen en het maakte natuurlijk weinig uit want men bleef in krijgsgevangenschap.

*) Preston was en is nog steeds een gehucht buiten Halifax. De Engelse regering repatrieerde ontvluchte neger-slaven uit de V.S die tijdens de Amerikaanse revolutie trouw waren gebleven aan de Kroon daar naar toe, en gaven hen vrijheid en land als beloning. Dit klinkt heel edelmoedig maar men moet zich voorstellen dat dit een nogal rotsachtig gebied is met lange koude winters waar het moeilijk is om iets te verbouwen. Het plaatsje heeft tegenwoordig nog steeds de grootste zwarte bevolking in Nova Scotia.

 UK	
Naam:	HMS <i>Goree</i>
verworven:	27 januari 1807
Geherclassificeerde:	Gevangenis-schip in 1813/14
Honours en prijzen:	Marinegelddienstmedaille met gesp "Martinique" [1]
Lot:	Opgesplitst in 1817

HMS *Goree* was een oorlogsschip van 16 x 6 ponders en een twaalf-tal draaibassen met een interessante historie. Dit schip dat in Engeland was gebouwd in 1794 als HMS *Favourite* werd in 1806 door de Fransen genomen en in 1807 door de Engelsen heroverd, en herdoopt als HMS *Goree*. Zij mat 426 ton en had een lengte van 33 meter en breedte van 9 meter en had

een vast bemanning van 120 koppen. Duidelijk een stukje groter dan de Havik.

In 1813, tijdens de Amerikaanse oorlog werd het schip omgebouwd tot gevangenis schip in Halifax.

De Commandant in 1810 was Master Commander Henry D. Byng. Veerman vermeld geen dagelijkse verslagen maar hield wel een tabel bij van de dagelijks posities van het schip. Het feit dat hij deze bij hield bewees dat hij mee deed aan de navigatie, dit is niet verwonderlijk omdat de Engelsen een reuze tekort hadden aan personeel en natuurlijk de hulp van krijgsgevangenen heel goed konden gebruiken.

Veerman noteerde dat de Lengte bewesten London was gemeten. Dat klopt natuurlijk want de Engelsen gebruikten al een tijd de 0° meridiaan van Greenwich. Deze reis verliep verder zonder enige bijzonderheden. Af en toe kwamen zij koopvaarders tegen:

Nov. 7 Praaijde een Engelse brik van St. Andruws na aberdeen.

Nov. 10 Praaijde Engelse koopv. Brik van Nieuw Providence na Londen

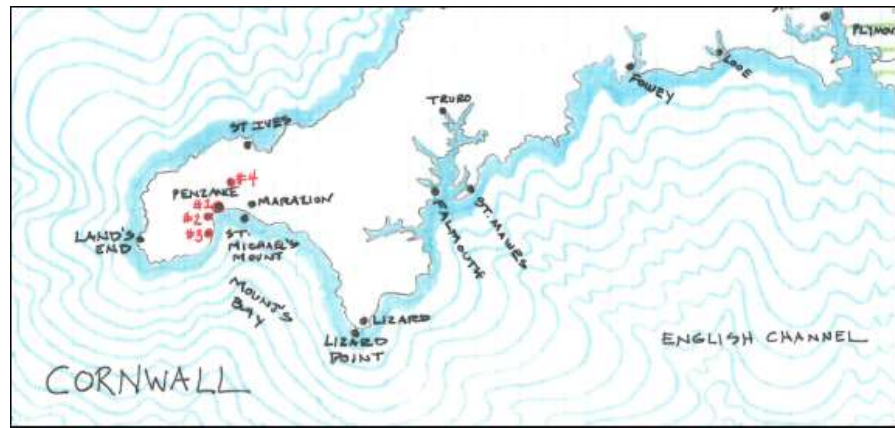
Nov. 15 Praaijde een Engels koopschip van Quebec na Londen

Nov. 21 Praaijde Amerikaans schip van Liverpool na Philadelphia

En op de 26^{ste} werd het eerste land gezien, hij noemt het vuur van de "Sorlings" (?) en in de ochtend van de 27^{ste} peilde men Lizard point, het Zuidelijkste punt van Cornwall. Het is verbazend dat de Lengte positie toch ook weer een grote afwijking had.

De gemeten positie van het schip was 49° 41' (49.68°) NB , 1° 12' (1.2°) WL van London. De breedte zoals gewoonlijk klopte met de kaart, maar de Lengte zou ongeveer 5.0° WL moeten zijn volgens de kaart, men had dus een fout van tenminste 4.0°. Omdat de

Engelsen toentertijd de meest accurate klokken hadden kan dit alleen verklaart worden door het niet gebruiken of verkeerd gebruik van de "Equation of time". Deze toont aan dat de zonnen variatie in die tijd van het jaar ongeveer 15 minuten te vroeg was.



Dit betekent dat de zon 15 minuten vroeger dan de klokken tijd de meridiaan passeert, men zou dus 15 minuten moeten wachten om het lokale verschil met Greenwich te vergelijken, de klokken tijd. Omdat de aardbol in 15 minuten oftewel een kwart uur een vierde van 15 geografische graden draaide, wat 3.75° is, moet dat bij de klokken tijd worden opgeteld. Dit betekend dan dat de gecorrigeerde positie $1.2^\circ + 3.75^\circ = 4.95^\circ$ WL was. Het schip lag dus toen bezuiden Falmouth, en dat klopt met de kaart en hun observaties. Dus de Engelsen hadden het Longitude probleem toen nog niet helemaal opgelost!

Later in de dag kwam het schip aan in Falmouth en ging ten anker in de baai. De SBN Buijskes vertrok die dag naar de wal, maar vanwege het slechte weer bleef de rest van equipage aan boord. Op de 29^{ste} werd Plymouth aangedaan waar het schip ankerde op de rede. Op de 3^e december werden Veerman en de rest van de equipage naar de wal vervoerd en naar de militaire gevangenis gebracht. Na een week werd Veerman vrij gelaten op parool. In zijn journaal gaat hij nu over van "wij" naar "ik", wat de indruk vestigt dat hij alléén op parool werd vrijgelaten:

Den 3^e December 1810 verliet ik het Korvet the Goree en wierd met onze Equipagien naar de mil prison gebragt.

Den 11^e December wiert ik uit gemelde prison ontslagen en op parool gezonden na het dorp Crediton*), 44

Engelse mijlen van de stad Plijmouth. Den 27^e December vertrok ik van daar weder naar Plijmouth, waar ik met

den Schout bij nagt Buijskes den 28^{ste} December naar Frankrijk overstak met een Engelsch Cartel De Kotter The

Fortune, kwamen den 29^{ste} in de haven van Morlaix**). Den 30^{ste} gingen op parool naar de wal. Den 2^e Januarij

1811 vertrok ik overland naar Brest en den 11^e van Brest naar Parijs waar ik de 19^e Januarij kwam. Den 23^{ste} vertrok

ik na uitgewisselt te zijn uit Parijs en arriveerde den 1^e Maart 1811 te Rotterdam.

Er word niets vermeld over het lot van de bemanning en de andere officieren. Over het algemeen werden officieren in die tijd vaak uitgewisseld, maar dat gold niet altijd voor bemanningen. Men vergete niet dat Nederland toen bij Frankrijk was ingelijfd en dus werden Nederlanders als Fransen beschouwd. Pas na de slag van Leipzig in oktober 1813 werd Nederland weer onafhankelijk verklaart en konden de krijgsgevangenen weer naar huis. Men zat dus op zijn hoogst ongeveer twee jaar vast. Krijgsgevangenen aan beide kanten, Frankrijk en Engeland, werden goed behandelt, zie Wikipedia; "Prisoners of war" en "Norman Cross"

In Parijs moesten Veerman, Buyskes en anderen zich waarschijnlijk melden op het Franse Marine ministerie waarop de Fransen dan een zelfde aantal Engelse gevangenen terug stuurde naar Engeland. Na de uitwisseling waren zij geen “parolees” meer en konden dan de oorlog voortzetten als men daar zin in had, maar men moest er wel voor zorgen niet weer gevangen te raken.

Op parool vrijgelaten te worden werd heel serieus genomen en men hield zich daar strikt aan.

Men deed er kennelijk een week over om van Parijs naar Rotterdam te reizen, maar in ieder geval was Veerman weer vrij.

Vierde Episode: De Franse periode

Terug gekomen in Rotterdam (Nederland was nog steeds Frans in 1811) werd Veerman ingelijfd bij het 78^{ste} “Equipage de haut bord”. Letterlijk vertaald; “Bemanning van een hoog vrijboord”, of te wel een linie schip. Dit was een hoogst merkwaardige Franse organisatie. De Fransen organiseerde bemanningen als bataljons van ongeveer 700 man, zoals in het leger, en onafhankelijk van een schip. Het idee was dan om een equipage op een bepaald schip te plaatsen, en als het schip niet groot genoeg was, de rest op een ander schip te plaatsen. Dit idee was door Napoleon zelf verzonnen en leidde alleen maar op verwarring, zoals men uit de beschrijving kan concluderen. In ieder geval, deze bemanning stond onder het bevel van de Nederlandse KtZ. A. C. Twent met de bedoeling om het lineschip “Doggersbank” te bemannen.

Veerman's nieuwe titel onder het Franse regime was “Aspirant der 1^{ste} Klasse”.

De details van deze periode zijn helaas verloren gegaan, maar Veerman beschrijft deze tijd als volgt;

Nota Bene.

De gedetailleerden Journalen van 13^e Meij 1811 tot 25^{ste} November 1813 zijn met het verongelukken van Z.M's schip Adm. Evertsen den 9^e April 1819 in de Indische Zee gebleven.

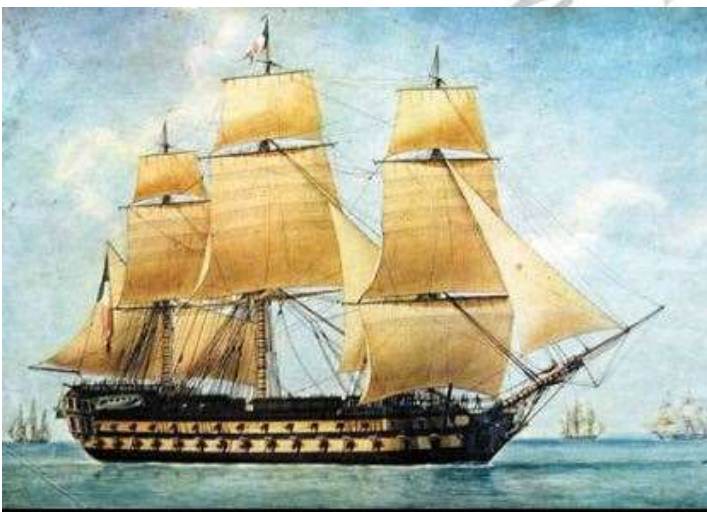
Hier volgt zijn samenvatting;

“ Den 13^e Meij kwam ik op ZM Fregat “Dageraad” aan boord onder bevel van den fregat kapitein P.Grim gemeerd aan de Duc d'Alva's (Dukdalven) voor den stad Amsterdam hebbende een gedeelte der Equipage van de Doggersbank aan boord om te organiseren, dewijl het andere gedeelte dezer equipagen zich bevond op ZM Maria Rijgersbergen alhier. Den 18^e Meij 1811 vertrokken met den Eerste Kompagnie van onze equipage onder bevel van den Scheeps Luitenant J.C.Haringman per kaag “Les deux freres d'Amsterdam” na Texel. Den 21^{ste} Meij 1811 kwamen wij ter rheedde Texel en op ZM's schip Braband onder kommando van den scheepskapitein (capitaine de vaissaux, een Franse rang) H.W. Landsheer, het eskader ter rheedde gecommandeerd door de Vise Admiraal Graaf J.W. de Winter. Kreegen dagelijks meer manschap van de Equipagien Doggersbank hier aan boord, en presteerden hier Dienst.

Dewijl Z.M's schip Doggersbank nog te Medemblik in timmering is liggende zo werd dezelfde Equipage op zes schoners en zes kanoneerboten gedetacheerd. Alzo wiert ik op Z.M's schoener de "Admiraal Schrijver" geplaatst. Den 31^{ste} Meij 1811 verliet ik met 45 man van de 78^{ste} Equipage onder bevel van den Lt. Haringman het schip, en nam de schoener "Braband" over van de Fregatten kapitein ("Capitaine deFregatte", ook een Franse rang) H.W. Van Mar(l) ???. De Kapitein Twent was meede op de Schrijver aan boord.

Diende op gemelde schoener in de Zuijder Zee, Rheede Texel en in het V???. Den 16^e Augustus 1811 gawe de schoener over aan de Scheeps Vaandrig (Ensigne de vaisseau) Olijven, en marcheerden met den geheele Equipagien in twee detachementen van Amsterdam naar Antwerpen.

Ze zaten nauwelijks drie maanden aan boord van de Braband, en moesten toen als soldaten marcheren naar Antwerpen, een afstand van ongeveer 130 km. Men kan zich niet voorstellen dat dit enige vreugde bij de bemanning verwekte, en geeft aan dat die Franse Marine toen in een rommelige toestand verkeerde. Na zeven dagen kwamen ze aan in Antwerpen en melde zich aan boord van het linesschip "L'illustre" waar Kapitein Twent nu Commandant was. Ook was er een Frans vlag officier aan board, SBN Jean Nicolas Petit.



"L'illustre", Frans ontworpen linesschip in Antwerpen gebouwd

Diende op dit schip als "aspirant de la premiere classe", op de de Schelde behorende bij het eskader onder bevel van de Vice Admiraal Graaf van Misiessy*), Grootkruis van het legioen van Eer. Z.M's Illustre was te Antwerpen gearmeerd met 86 stukken kanon en 850 man Equipagien, Scheepsinfanterie en Artilleristen.

(Dit schip werd in 1814 overgenomen door de Nederlandse Marine en herdoopt als "Prins van Oranje".

Nederland werd pas een Koninkrijk in 1815)

Den 25^e November 1813 vertrokken met de 78^{ste} Equipagien van Antwerpen naar Amiens in Picardien, waar den 1^e December op non-activiteit gesteld wierden. (Er moest dus weer worden gemarcheerd)

De slag bij Leipzig vond plaats van de 16^e tot de 19^e oktober 1813 en dit was de eerste grote nederlaag voor Napoleon. Na deze slag begon zijn Keizerrijk zich snel te ontrafelen, en Franse troepen trokken terug naar Frankrijk uit de bezette landen, zoals Nederland. In het midden van november 1813 verklaarde Nederland zich weer onafhankelijk en op 30 november arriveerde de Prins van Oranje wat er de stempel opdrukte. Dus de arme Veerman en de andere Nederlandse Marine lieden zaten nog steeds vast in Frankrijk terwijl men in Nederland feest vierde voor het weder vrij zijn!

Pas het volgende jaar kwamen ze terug .

Den 6^e Januarij 1814 vertrokken met een Detachement van de Equipage en de Equipage Tromp naar L'Orient in Bretagne , alwaar weder van Februarij tot Meij op non-activiteit gesteld. Den 6^e Meij 1814 met een detachement Hollanders tesamen 300 man onder opzigt van den Lt 1 cl H.Gordon van L'Orient door Franrijk gereisd en kwamen den 1^e Junij 1814 in Rotterdam aan. Met de promotie van 14 Junij 1814 aangesteld als Adelborst der eerste klasse bij de Nederlandsche Marine. Den 14^e november 1814 in die kwaliteit geplaatst op Z.M. schip Admiraal Tromp Kapitein W.H. vander Hart bestemd na Oost indien onder het Eskader behorenden Van de Schout bij Nacht A.A. Buyskes, Dan de Tromp nog groot timmering moestend ondergaan, zo dat deze bodem niet gereed konde zijn om met de eerste expeditie de reis te doen. Zo wiert ik ten zelve tijd overgeplaatst op Z.M schip van linie Admiraal Evertsen, gekommandeerd door den Kaptitein van Maren. Met de reorganisatie en promotie van 25 November 1814 bevordert tot Luitenant Der Tweede Classe en om te blijven dienen op Z.M Schip voornoemd alwaar ik den 9^e Januarij 1815 in het Nieuwe Diep aan boord kwam.

Het is jammer dat het gedetailleerde journaal van deze periode verloren is gegaan, want hij zou interessant zij te weten te komen wat men die twee jaar aan boord van de "Illustre" deed. Dit schip ging waarschijnlijk nooit naar buiten vanwege de Engelse blokkade, en voer misschien af en toe heen en weer op de Schelde. Veerman werd dus eindelijk officier op 21 jarige leeftijd. Hij had het zo langzamerhand wel verdiend na al deze belevenissen, maar zijn avonturen waren verre van over.....

