

Hoofdstuk 6.5: Reis naar Batavia

Vrijdag de 16e Februari 1816

Dit was eigenlijk de eerste dag op volle zee, men moest namelijk eerst om het Kaapse schiereiland heen varen door een noordwestelijke koers aan te houden en daarna, als de wind gunstig was naar het zuidoosten te draaien (zie kaart 6.4.3) om de zuid punt van Afrika te ronden en de Indische oceaan in te varen.

Er stond een sterke wind die dag die uit het zuidoosten blies met zware deining die uit het ZW kwam. Deze situatie veroorzaakte een scheur in het groot marszeil dat snel moest worden gerepareerd. Verder moest er twee reven in de marszeilen gezet worden, en werden de "jeins, ook wel jijns genoemd, windrepen en kardeels" *) aangehaald en bijgezet tot extra steun der masten. Dit waren takels en stag lijnen om de stengen (bovenmasten) strakker te zetten om het zwiepen te voorkomen. De wind bleef krachtig, "aannemende mrs/zls koelte" (ongeveer windkracht 6 tot 7) uit het ZO tot Z blazen, en er moest zelfs een derde rif in de mars zeilen worden gezet. De Spion volgde weer trouw. Elke keer als er gemanoevreerd moest worden hees de Evertsen seinvlaggen om de Spion te waarschuwen. De koers was ZW tot W. De afstand tot de Tafelberg werd geschat of 22 ½ mijlen (90 nm), dus buiten het gezicht.

De volgende dag werd de koers verlegd naar ONO, men was van mening dat ze ver genoeg zuidelijk waren om de kaap te ronden.

Het plan was om een rendez vous te houden met de De Ruijter en de Iris beneden de kaap.

*) Veerman introduceert vele nieuwe sloopstermen in dit hoofdstuk. Een lijst met uitleg daarvan is gegeven in tabel 6.5.1)

NB: ZM schepen De Ruijter en korvet Iris hadden orders om gelijk met ons in zee te gaan en op ons te beoosten het rif (waarschijnlijk Agulhas) in te wagten, koersten ZO.

Er scheurde weer vaak zeilen, dus de zeilmakers waren weer druk in de weer. De volgende dagen zagen harde wind en hoge golven. Het zal niet erg plezierig geweest zijn voor de lieden in het beneden schip, maar in ieder geval waren de temperaturen gematigd (67°F, 18°C), en de harde wind zorgde voor wat ventilatie.

Op de 19^e Februari was er weer een pomp verstopt met erwten en gort die toen weer snel gerepareerd moest worden. Men vraagt zich af hoeveel voedsel verloren ging door de hoge stand van het lenswater.

Het journaal rapporteert dat het lenswater niveau vooruit maar 9 duim was, maar achter tot 23 dm was opgelopen, dus niet erg gunstig voor de ligging van het schip. Na het repareren van de pomp werd het niveau teruggebracht tot 6 duim.

De genomen koers was ZO. Het weer was regenachtig met af en toe een flinke stort bui. De positie op de 21^{ste} werd berekend op 35 mijl (140 nm) ten NW van het eiland Diana of Dijnas.



Eiland Diana of Dijnas

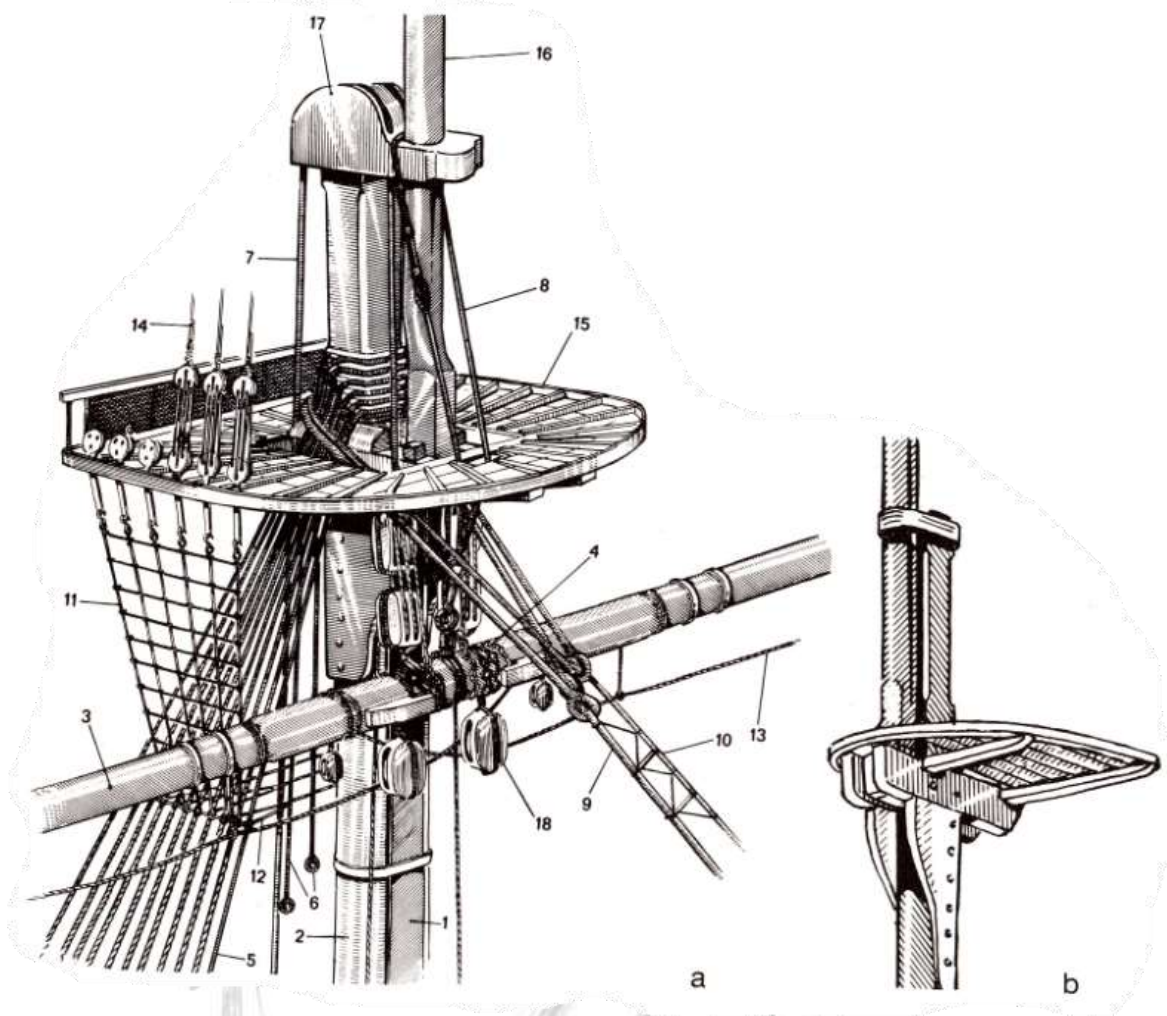
(Eiland tussen Zuid-Afrika en Antarctica, door Nederlanders ontdekt in 1633, tegenwoordig genaamd Prince Edward Island. De positie gegeven door het VOC-schip "Maerseveen" was: 40°51' ZB en 43°40' Oost van Tenerife, 27°Oost van Greenwich.

(Bron: Tijdschrift voor het Zeewezen, red. J.Swart, 1873 , pagina 26, en Algemene Hedendaagsche Geographie, tweede deel, p 286, 1793 – Johan Christoph Getterer).

Men was dus tamelijk ver naar het zuiden afgezakt vanwege de prevalerende winden wat de ontmoeting met de andere schepen moeilijk maakte.

Het weer bleef onrustig en er scheurde en braken weer veel onderdelen van de tuigage. Op de 24ste Februari was men naar gissing om de kaap heen en werd de koers naar OtotN verzet. De dagelijkse positie werd bepaald 40°1' ZB en 39°43' OL (23.12°OL Greenwich), dit was ongeveer 345 nm ten zuiden van Agulhas. Het was dus geen wonder dat ze de De Ruijter en Iris misliepen.

De spion had tevens ook schade opgelopen en was bezig het voorstag te repareren. Dit alles ging natuurlijk gepaard met veel verlies van snelheid , maar de schepen bleven bij elkaar. Een paar dagen later op de 25^{ste} ontdekten men dat de grote ra aan de SB-zijde was verbogen. Dit betekende niet dat het gebroken was, maar waarschijnlijk zaten er wel barsten in. De ra werd neergehaald en op het boord neer gestreken waar het versterkt werd met twee "schalen", een aan de bovenkant en een aan de beneden kant om de zaak te verstevigen. Verder was er een lek ontstaan op de "watergang" bij de SB-boeg. Dit is waar de scheepshuid en dek bij elkaar komen en waar de spuigaten zitten, in andere woorden de buitenrand van het schip. Het journaal vermeldt dat er een loden lap tegen aan werd gespijkerd en op die manier werd de lekkage gestopt. De Spion seinde die dag dat haar fokkemast onder het ezelshoofd gespleten was en dat nodig moest worden gerepareerd, dus weer een vertraging.



Bronvermelding:

<http://zienenweten.blogspot.com/2015/03/zeilschepen-met-meerdere-masten-deel-2.html>

Perspectief bovenaanzicht van de mars van 18e eeuwse schip. (a)

Verklaring van de cijfers: 1. - Ondermast; 2. - Scalen; 3. - Onderra; 4. - Rak; 5. - Want (hoofdtouwen van want); 6. - Hangers; 7. - Draairepen voor onderra; 8. - Borgstrop; 9. - Stag; 10. - Loze stag; 11. - Puttingwant; 12. - Zwichtingpoten; 13. - Paarden; 14. - Stengewant; 15. - Mars; 16. - Marssteng; 17. - Ezelshoofd; 18. - Marszeilschootblok.

(b) Onderaanzicht van de mars van een 19e eeuwse zeilschip. Hierop te zien de 'zijwangen en oren'.

De deining was nog steeds behoorlijk sterk waardoor het schip kraakte in haar voegen. De fok moest worden gereefd en de bramraas werden naar beneden gehaald vanwege de sterke wind.

Op de 27^{ste} Februari blies de wind uit het zuiden met een gereefde marszeil 's koelte, ongeveer windkracht 7. Om van deze gunstige wind gebruik te maken werden de voor- en groot- stengen stagzeilen gehesen en de kleine bezaan bijgezet, als ook de storm aap.

Helaas scheurde de SB-rif talie*) van het groot marszeil dat toen afgeslagen moest worden en gerepareerd. Het journaal vermeldt dat er 14 mijlen "gelogd" werden tijdens de VM. Dit was waarschijnlijk de snelheid gemeten met een loglijn, en moeten knopen geweest zijn. Dit was natuurlijk een aanzienlijke snelheid voor het schip. De totale afstand die dat etmaal was afgelegd was $51 \frac{1}{4}$ Duitse mijlen of te wel 205 nm. Het werd duidelijk van de gezette koers die voornamelijk oostelijk was dat deze schepen de meer zuidelijker route volgde zoals de VOC-schepen in de vorige eeuwen. Dit is te zien op de kaart 6.5.1. Weer moest er een pomp geklaard worden die door het "druipen van teer" onklaar was geraakt, en het beneden schip werd weer gerookt, wat met deze wind natuurlijk snel zal zijn gegaan. De temperatuur die dag was 60.5 °F (16°C), een heerlijke frisse lucht om door het beneden schip te laten waaien. Met eentonige regelmaat braken er schoten en scheurde er zeilen die dan weer haastig gerepareerd moesten worden. De zeilmakers en schiemannen hadden hun handen vol aan deze karweitjes.

Af en toe braken er ook wat mysterieuze dingen, zoals de bout van de kruis(mast) "Zwigting", dat was gesprongen en dat gerepareerd werd met een talie (takel). De betekenis hiervan is niet erg duidelijk, hoewel er wel een beschrijving van is in het "Woordenboek voor de Zeevaart" door A.H.L. Badings, 1880: "Dit zijn korte einden tros dienende om het stengewant tegen de werking van het bramwant te steunen."

(zwigting is naar ik vermoed een soort schavielmat; redactie)

De hoge deining en sterke wind hielden aan en de schepen hielden daarom een koers van OZO 1/3 O aan.

Op de eerste maart blies er een zwakke wind uit het NO, maar de deining was nog hoog. Later in de dag werd de wind sterker tot frisse br/zls koelte . Er is een vermelding die dag

als volgt : " Haalde drie schoten van 12# af".

Vermoedelijk wordt hier bedoeld dat er 3 schoten zijn gelost bij een exercitie met het 12 inch geschut !

Onlangs kreeg de Evertsen kreeg een probleem met de boegspriet dat te veel speling had en moest worden gekegd om weer vast gezet te worden.

De schade ophoping ging maar door, het groot marszeil stuurboords lijk scheurde af op de 3^e maart, de volgende dag splitste het groot marszeil tappeneind*), en op de 6^e maart brak het mantelstag van de boegspriet en ging de BB's schoothoorn van het voor marszeil kapot, en nauwelijks was dat gerepareerd of het nieuwe grootzeil scheurde, en ga zo maar door.

Ondertussen werd er aan de kabelaring*) gewerkt dat "vermuïsd" moest worden. Af en toe werden de lengtemetingen uitgewisseld met de Spion via seinvlaggen, zoals bij voorbeeld op de 9^e maart; De Spion gaf een lengte op van 68°15' en de Evertsen 68°23', een verschil van acht minuten, ongeveer 4nm, dus ruim in het gezichtsbereik.

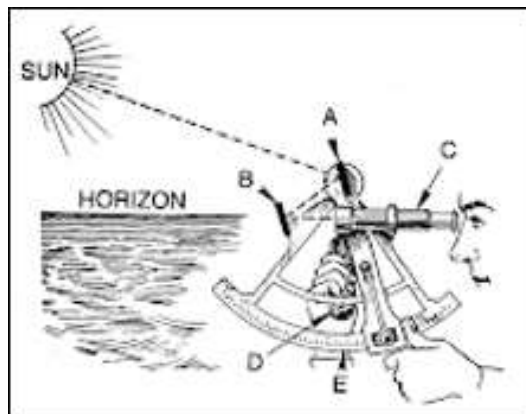
Op de 11^e maart draaide de wind van NNW naar ZO tot O met gereefde mrs/zls koelte (windkracht 7) en veel regen, er moesten zelfs drie reeften in de marszeilen worden gezet, en om 11.00 's ochtends zelfs een vierde rif in het groot marszeil. De bramstengen werden voor de veiligheid naar beneden gehaald en vastgezet. Voor al deze inspanningen werd de bemanning beloond met een extra borrel.

De Spion bleef in de buurt.

De temperatuur was 59°F (15°C). De generale koers was nu weer ONO 2/3 O.

Omdat het zwaar bewolkt was kon geen zonnetje worden geschoten, maar in de avond kon met maanstand de breedte worden bepaald, en werd op 35° 56' gemeten.

De wind bleef zuidelijk en het weer bleef bewolkt.



Veerman vermeld het volgende: “Stake het Jaag rif uit het groot marszeil, de grietjes steng op”.

(Het jaag rif was het meeste rif dat in een zeil kon worden gezet, en de grietjes steng is het hoogste stuk mast.)

Omdat de wind begon af te vallen werden de reeften weer uit de zeilen gehaald en de bovenste zeilen weer bij gezet.

Het is opmerkelijk dat op dit traject de waterstand van het lenswater goed onder controle werd gehouden en meestal minder dan 10 dm was.

De wind verzwakte op de 14^e maart tot een ZO labber koelte. De lucht bleef betrokken.

Veerman: “Name een schoring om de knijpers en de roerpen en kegde de pen in de kop van het roer”

De roerpen was een oudere naam voor de helmstok. Het ding was kennelijk los gaan zitten en moest weer vast worden gezet. Dit was natuurlijk essentieel voor de besturing van het schip.

De Spion rapporteerde op de 15^e dat Kapitein Van Der Loef (Gezagvoerder van de Spion) ziek was. De Spion had onder tussen hun mankementen opgelost en liep weer op in de buurt van de Evertsen.

Er was een disciplinair voorval op de Evertsen; “De infanterist D. Sta.. (onleesbaar) in de ijzers

geslagen hebbende een onzer matrozen met mes gekorven”

Er wordt verder niets vermeld over de toestand van de matroos, maar hij zal het wel overleefd hebben omdat er verder geen overledenen werden vermeld op die dagen, behalve het volgende noemenswaardige voorval. Op de 18^e maart beviel de vrouw van de 2^e Chirurghijn Rouwen van een stil geboren zoon, deze werd aan de zee overgedragen. Het opmerkelijke is dat Veerman het nooit over vrouwen aan boord heeft gehad, en alleen de vrouwelijke passagier die in Zuid-Afrika aan boord kwam beschreef. Waarschijnlijk waren er meerdere echtgenoten aan boord maar dit is zuiver een veronderstelling. Omdat de troepen en ambtenaren wel zeker voor een lange periode van meerdere jaren naar Indië gestuurd werden kan men veronderstellen dat getrouwde lieden hun echtgenotes mee namen.

De wind bleef veranderlijk tussen WNW en OZO met bewolking en regen.

Op de 19^e ontdekte men weer een mankement; “bevonde de hoepelband in de boeg uit gezet te zijn, en enige koperen bladen los”. In die tijd had men n.l. al ontdekt dat koperen platen tegen de scheepshuid aan gespijkerd de aangroei van algen en zeepokken tegen ging. Een mooi voorbeeld hiervan is de goed gepreserveerde USS Constitution, gebouwd in 1797, waarvan het gehele onderwaterschip met koperen platen bedekt is. Zij ligt tegenwoordig in de haven van Boston.

Veerman verteld verder dat deze platen weer vastgespijkerd werden, alleen niet of dit op de waterlijn geschiedde of erboven was.

Omdat de deining af en toe nog hoog was werd er af en toe een koers gezet die het schip het minst deed werken. De kaart in fig. 6.5.1 laat deze koersveranderingen zien. Diezelfde nacht was de generale koers, NNO. Wanneer de wind draaide van WZW naar NW en daarna weer uit WZW werd het schip van tijd tot tijd meer oostelijker gestuurd tot gemak van het schip. De bevonden de breedte was 34° 33' 32" gemeten op de ster Regulus. Voor de breedtebepaling werd de ster Regulus gebruikt want de Poolster is natuurlijk niet meer te zien op het zuidelijk halfrond.

De rest van de maand verliep zonder enige grote problemen. Het weer was wisselvallig met af en toe regen. Veerman heeft het ook over “stof” en regen. Het kan zijn dat dit mist was, maar ook bestaat de mogelijkheid dat het woestijn stof was dat uit Australië kwam. De twee schepen kwamen namelijk dichterbij dat continent tegen het eind van de maand maart.

Er was een noemenswaardige observatie op de 27^{ste}, die dag was nogal windstil, en

Veerman vermeld; “Zagen de boer met zijn varkens”. Dit klinkt een beetje vreemd want men was midden op zee. Er was meestal wat vee aan boord, maar dat kon elke dag worden gezien, waarom werd dat juist deze dag vermeld? Een verklaring hiervoor kan worden gevonden in het “Praktisch Javaansch Nederlandsch woordenboek” samengesteld door P. Jansz te Semarang in 1876. Deze uitdrukking werd gebruikt voor het beschrijven van bruinvissen, die vroeger “zeevarkens” werden genoemd. Wat men zag op de Evertsen die dag was een school bruinvissen.

De temperaturen die dagen waren zeer aangenaam, meestal een graad of twintig Celsius, daarom kon op zondagen de kerkdienst aan dek gehouden worden als het tenminste niet regende.

Op de 2^e April was er weer een windstilte en minder deining zodat een sloep van de Spion over kon komen. Deze ging weer terug met 750# gort en 150# boter, dit was waarschijnlijk Kaapse boter, hoe dat zolang goed bleef is een wonder. De Spion bleef op een afstand van 1 nm bij de Evertsen.

De koers werd nu meer noordelijk gevoerd omdat de lengte positie aantoonde dat men nu ver zuidelijk van Sumatra lag en niet te dicht bij de Australische kust moest komen. (Dit was de oude VOC-route).



Fig. 6.5.1 Gevolgde route van de Evertsen en Spion, ziende latende de koersveranderingen vanwege wind keringen en de golfslag.

De Huzaar P. Tanboer overleed op de 4^e April aan wat wordt beschreven als “rotkees”. Het vermoeden is dat Veerman “rotkoors” bedoelde en dat deze benaming er een variatie van is. De ziekte werd ook wel “Febris Putridae” of te wel Tyfus genoemd, en is een aantasting van de ingewanden veroorzaakt door vuil water. Aan het eind van een lange reis was het drinkwater in de houten vaten behoorlijk bedorven en niet meer geschikt om te drinken waardoor er vaak zieken vielen.

*) Onze dank gaat uit naar de heer H. Ketting voor deze interpretatie

12 April 1816: De was wind OZO-bramzeil koelte, de generale koers NNO $\frac{3}{4}$ O. Het dagelijks bestek toonde aan dat het eiland Monij (Christmas Island) op 66 $\frac{1}{2}$ mijl (265 nm) ten NO lag. De Nederlandse Cartografen noemde dit eiland Moni of Monij, niemand weet waarom. Dit eiland ligt ongeveer 250nm ten Zuiden van Java en werd veelal door de VOC-schepen gebruikt als een navigatie punt om op de Straat Soenda te mikken. De Spion en Evertsen wisselde hun Lengtemetingen uit wat periodiek werd gedaan. Hun verschil was 11 minuten, of te wel 10 nm op die hoogte. De temperatuur begon nu op te lopen tot 25°C.

13 April, Wind OZO, namen de mantelslagen*) af, stake het tuij touw in het anker en namen een kwart op de beting. (Men verwachtte dus spoedig land aan te doen). Generale koers NNO, teerde de schaloupen.

14 April. wind OtZ, flauwe koelte, heldere lugt, zetten de voorboven lij zeilen bij, tijdens de DW zagen het eiland Monij, ten 10 uur werd de westhoek van Monij op 6 mijlen (24nm) gepeild.

Veerman: Peilde op den middag de W; Hk van Monij N-35°W en de Oost hk N-18° W op 5 mijl distantie, bevonden volgens “the English East Indien Pilot”, het midden van het Eijland Monij op 121° 52'

(Dit is gebaseerd op de Tenerife meridiaan), en ons bestek 1° 10' te oostelijk gegist, namen also het bevonden bestek aan, en komt volgens dien onze tijdmeteter 7' 30" te westerlijk.

De wind was OZO br/zls koelte aangewakkerd tot het NNO, tijdens de PV draaide de wind OtN met bewolkte lucht en weerlicht, voor zekerheid werden de onderzeilen geborgen en de Donder Kettings*) en de brandspuiten gereed gemaakt.



*Donderkettings waren koperen kabels die aan de masttop werden vast gemaakt en langs de wand naar beneden liepen en over de zijkant van het schip het water in gingen, verzwaard met een gewicht, een bliksemafleider dus.
Ref. Woordenboek voor de Zeevaart, AHL Badings

De temperaturen liepen nu op tot 81°F (27°C) dus men begon de tropische hitte al te voelen.

De generale koers was N ¼ W want men giste dat de ZW-hoek van Java Noordwestelijk op 21 mijl (84 nm) afstand lag.

De grietjes (hoogste zeilen) en lichte stagzeilen werden bij gezet om vaart te vermeerderen, alleen een paar uur later kwam er weer onweer en moesten de lichte zeilen weer geborgen worden.

De volgende dag, 16 April, blies de wind uit het ZOto br/zls koelte, bij de dag wacht draaide de wind tot ONO tot ongestadige mrs/zls koelte met zware donder en bliksem en stortregens. Dit dwong tot het borgen van de dunne zeilen en er werden 2 reven in de zwaardere zeilen gestoken. Tijdens de VM toen de lucht weer helder was werd omstreeks 9 uur land in het noorden gezien, dit werd geïdentificeerd als de eilanden "Klappus" en "Trouwens" (Zie kaart 6.5.2). De Evertsen had iets te lang oostelijk aangehouden en moest nu terug op een noordwestelijke koers om de ingang van de Soenda Straat in te zeilen.

Tegen 10.00 liep men voor de wind in westelijke richting, en peilde toen de West Hoek van Klappus op N 15°W en de Oost Hoek N4°O. Omstreeks 11.00 uur werd het vaste land van Java gezien vanuit de masttop, waarop de koers werd verzet naar ZWtW. De Temperatuur was ondertussen opgelopen tot 86°F (30°C). De afstand tot de West Hoek van Java werd gegist op 6.5 mijl (26 nm). Het weer was erg veranderlijk met veel weerlicht en bliksem waarvan sommige inslagen dicht bij het schip terecht kwamen.

Bij dageraad van de 17^e om 08.00 uur werd de piek van het Prinsen eiland gepeild op N 84°O en de ZW hoek van Java op O 6°Z naar gissing op 7 mijls afstand (28nm). De wind varieerde tot NO met flauwe koelte en heilige lucht.

De generale koers was NW tot W, de wind variërend OZO tot NO labber en stil, de temperatuur 87°F.

"Donderdag den 18den April, wind ZOtot O, br/zls koelte, bewolkte lugt, te 2 glazen en te 7 glazen wende na gedane seinen om de Straat in te komen, Zeilde na gelegenheid. De Spion agter ons."

"VM. Peilde ten 8 uur De westhoek van Java OtZ en de NW-hoek van het prinsen eiland NO ½ O, stuurde NO en langs de strekking van het land benoorden het Prinsen eiland de Straat Soenda in, en zagen spoedig het eiland Krakatoa in het NO tot O. Bevonden de Zuider Breedte op den middag te 6° 29'." De noorthoek van het Prinse Eijl. O-10°Z, De piek O 27° Z en de ZWl OT 70°Z op een mijl distantie, Krakatouw op 8 mijl.

De twee schepen voeren nu de Straat Soenda in, en stevende op Anjer aan.

De volgende dag, de 19e april, blies de wind uit ZZO tot ZtW labber br/zl koelte met klare lucht. De lodingen gaven 30 tot 33 vdm kleigrond aan. Men maakte zoveel mogelijk zeil, en zagen spoedig tijdens de dagwacht de eilanden Dwars-in-de-Weg en Brabantshoedje

en de kust van Java verschijnen met bekende bergen daarop. Omstreeks acht uur peilde men Krakatouw W 15°Z, BB-hoedje N42°O en de oosthoek van Dwars-in-de- Weg N29°O; Veerman: De wind zijnde omlopende tot west, br/zls koelte heigje lugt stuurde NOTO om tussen Dwars in de Weg en Java te geraken. De Engelschen havenmeester van de Post Anjer aan boord met brieven.



Fig. 6.5.2 Oud Nederlandse kaart van Hoek van Java, met de eilanden Clappus, ook wel Klapper genoemd, en Trouw.

Men vraagt zich af waar die brieven vandaan kwamen, het meest waarschijnlijke is dat ze uit Batavia kwamen met instructies voor de debarkaties van de troepen en niet uit het Vaderland want de Evertsen was een van de eerste schepen die aan kwam.

“Deede sein Arl 207 minderde zeil, zette het kruiszeil tegen, stuurde in de wal om bij de 4^e hk van Java land te halen. Seinde Arl 389, loode 30-28-24 en ook 33 vm, schelpen en kleigrond, te 11 uur waren voor de residentie of post Anjer”.

(Nadat Daendels werd teruggeroepen in 1811 sloegen de Engelsen hun slag en veroverde Java. Toen de Evertsen arriveerde waren niet alle Engelsen aanwezig aldaar op de hoogte van de overeenkomst van 1814 over de teruggave aan Nederland, dit gaf af en toe moeilijk heden. Maar dat is een ander verhaal Ref).

De twee schepen gingen voor anker en waren eindelijk in Indië gearriveerd.

“Alwanneer De portuurlijn*) van het daags anker brak geiden den zeilen, lieten het half touw voorlopen, maakte de zeilen vast, peilde opgetornd, Toppershoedje N-40° Oost, brabantshoedje N-10° oost, De NO-hoek van Dwars-

in-de-Weg N-23°W, bevonden een Engelsch kanoneer brik onder de wal, zagen een pink in de Straat. Spion bij ons geankerd”

*) Een portuurlijn is een kabel waaraan de ankers met hun ringen hangen waarvan een deel binnenboord en het anders op de kraanbalk vast zit. Het dient om het anker gemakkelijker te laten vallen.

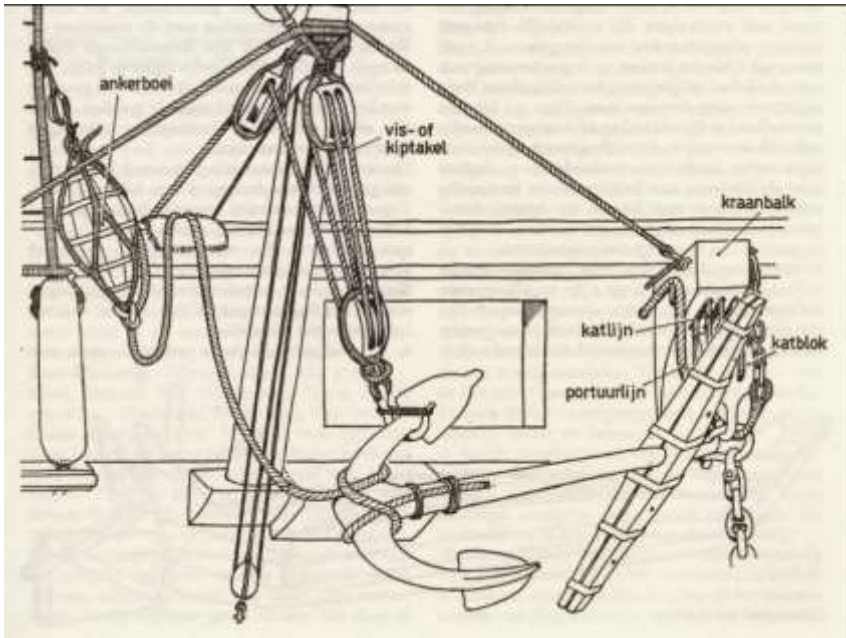


Fig. 6.5.3 Anker takel van buitenaf gezien.

Een nieuwe portuurlijn werd ingeschoren in de BB-kraanbalk. In de tussen tijd kreeg Veerman de opdracht om de wal op te gaan om proviand te halen.

De ondergetekende met twee Schaloupen na de wal om verversching, kocht 10 levendige buffels en eenige groenten voor 100 Spm. Zilver, gawe daarvoor een wissel af ingevolgen de mij gegeven orders door H.E. De Komissarissen Generaal. De resident alhier was een Engelschen Luitenant welke mij in het bezorgen van het een en ander assisteerde, met de avond kwam ik met het gemelde aan boord, namen negen beesten over en zonden een na de Spion, De Spion gaf door Sein te kennen dat het bij zijn anker 18 vdm diep was”.

Het moet een heel karwei geweest zijn om die beesten eerst in de sloepen te krijgen en daarna aan boord te hijsen. Het zal wel een fraai spektakel geweest zijn. Ze werden waarschijnlijk meteen geslacht want de behoefte aan vers vlees zal wel heel groot geweest zijn.

Op de EW was de wind WZW br/zls koelte met heldere lucht. Er stond een halvemaan die nacht, en er werd wat weerlicht waargenomen in het NO. Tijdens het afgaan van de wacht ontdekte men dat het schip “driftig” was, oftewel aan het verdrijven was.

Er werd snel geconcludeerd dat het ankertouw gebroken was. Er werd meteen overal gehouden om met grote spoed de zeilen te hijsen. Gelukkig maakte het schip spoedig vaart zodat een stranding werd voorkomen.

Inderdaad werd er ontdekt dat het ankertouw slap door de kluis hing. Er werd terzelfder tijd een sein gegeven naar de Spion om ook maar te vertrekken. Dit geschiedde met seinlampen want het was nog donker. Er werd meteen koers gezet om tussen Dwars-in-de-Weg en de kust van Java door te varen (zie kaart).

Dit gebied moet natuurlijk heel bekend geweest zijn voor Willem Veerman want hij had hier heel wat rondgevaren als cadet op de kanonneerboten in 1809-1810.

20 April, Wind WZW ongestadige Br/zls koelte, maakte zeil naar gelegenheid, stuurde naar de St. Nicolaas hoek, zetten het boeganker af en staken er het gekapte touw in, te 4 uren peilde de gemelde hoek W en Poeloe Panjang ZO.

VM; De wind west tot NW labber en stil, Dijnsige lugt, koersden oost en OZO om tussen de Eylanden De Grote Kombuis en Menscheneeter door te lopen, te 6 gl: De lijzeils neer, borge de ligte zeilen, seinde arl 312, stroke het Krs /zl, loode 18-20 Vdm, namen te 12" op den bevonden Zr/Brte van 5° 35', namen te 12" op den bevonden bevonden breedte van 35° 35' de volgende peilings; De Noordhoek van het Eijl. Hoorn N 35° Oost, Pl. Babij Nd 54° West, de hoek van Pontang WZW en de Menschen Eeter OZO.

(NB De naam Hoorn was kennelijk reuze populair bij de Cartografen want er zijn twee eilanden met die naam aan de NW kust van Java. De ene ligt net NNO van de Straat Soenda en de andere ligt op de rede van Batavia. Dan is er ook nog de Kaap Hoorn in Zuid-Amerika en de eilanden Hoorn in de Stille Oceaan)

Om niet beschreven redenen had men de beslissing genomen om het binnenvaarwater door te lopen in plaats van het buiten vaarwater naar Batavia. Veerman had dit al eerder gedaan met zijn kanoneer boten, maar die hadden weinig diepgang en liepen dus minder risico om ergens vast te lopen. Op de thuisreis met de Havik nam men wel het buiten vaarwater voor zekerheid. De Evertsen had een gemiddelde diepgang van 24 voet, (4 vademmen) en dat geeft men niet veel ruimte om binnendoor te varen naar Batavia zoals op de kaart te zien is (fig. 6.5.4). Dit was een nauw verraderlijk vaarwater, met veel zandbanken, ondiepten en stromingen. Er moest dus heel nauwkeurig gemanoeuvreed worden en de windrichting en windkracht moesten gunstig zijn om dit te volbrengen. Bij te weinig wind was het schip niet meer bestuurbaar en was het overgeleverd aan de heersende stromingen, en als de wind uit de verkeerde richting waaide was er geen ruimte om te laveren en was de enige oplossing op snel ten anker te gaan en gunstiger weersomstandigheden af te wachten, wat dan ook gedaan werd, waardoor dit laatste stukje van de reis vele dagen duurde, wat natuurlijk verschrikkelijk moet zijn geweest voor de passagiers die natuurlijk balen tabak hadden na deze lange reis. Gedurende de AM blies de wind uit het NWtW met flauwe koelte.

Aldus Veerman:

AM De wind NWtW flauwe koelte, heldere lugt, betrekkenden met donder en weerligt in het noorden, ten 12" 15 Seinde arl 525, lieten de Spion voor ons zeilen, Dewijl den Kpt.Lt. Van der Loef praajiden dat zijn eerste officier

den Lt.1 cl. Hijer hier goed met het vaarwater bekend was trouwens dit gold ook voor Veerman, die hier jaren eerder met de kanonneer boten door voer) . Ten 1^{re} seinde arl. 204 en arl. 312, ankerde benevens De Spion, ten 1^{re}15' lieten ¼ van het tuij voorlopen, maakte zeilen vast, bij de pomp 10dm, looijden 14 ½ vm , peilde de Oosthoek van De Menschen Eter Z 58° Oost, de Zuidhoek van de Grote Kombuis Z-81° O, Poelo Para N-66 Oost over 't midden. De Kapt. Lt. Van Der loef aan boord geseindt, therm. 90°F (35°C) . De wind ZZW br/zi koelte betrokken lugt, hielden klaar anker, schraapte het vuil van de watergang af, Koelde het schip. (Waarschijnlijk werden de poorten opengezet voor ventilatie, het beneden schip was natuurlijk bloedheet bij deze temperaturen) De Wind ZZW-ZZO labber en stil, bewolkte betrokken lugt, weerligt in het rond, bij de pomp 9 dm, niets voorgevallen.

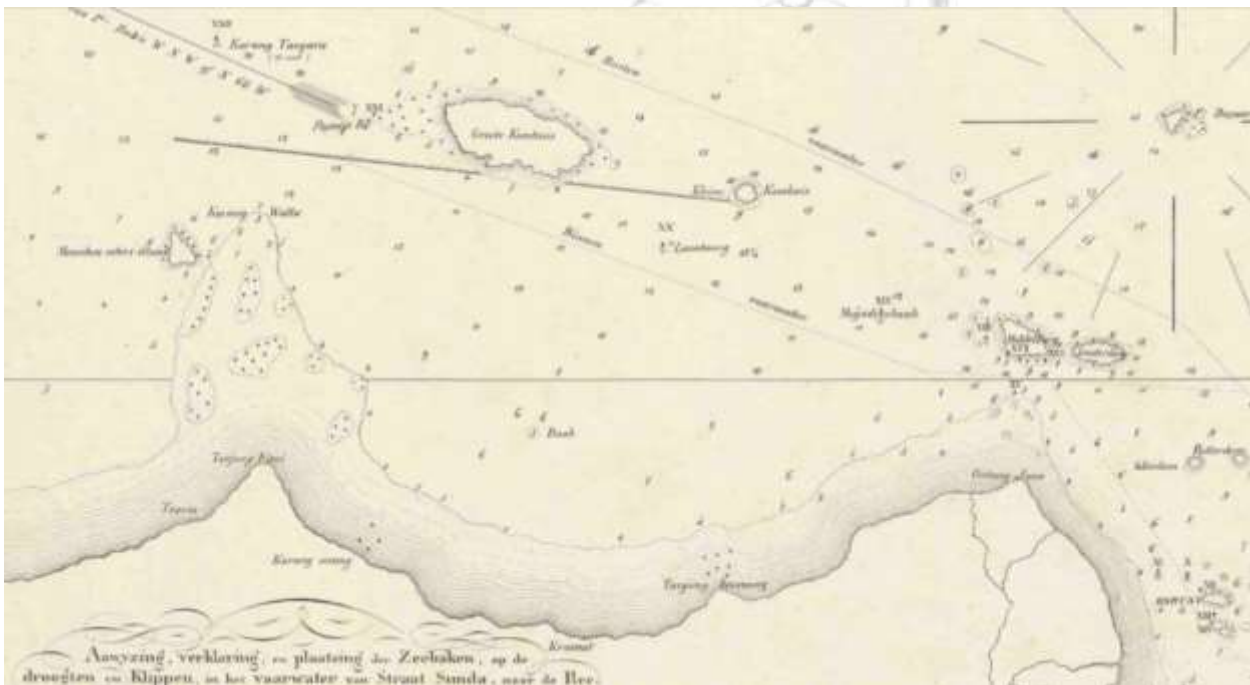


Fig. 6.5.4 Kaart die de twee routes, binnen en buiten naar Batavia aangeeft

De wind bleef zwak tot labber koelte waardoor er gebruik van werd gemaakt om schoon schip te maken.

De diepgang werd vastgesteld op 20 ¼ vt voor en 22 vt achter, een stuurlast (trim) van 1 ¾ vt. Dus het diepste punt was 3.7 vadem. Dit was natuurlijk heel belangrijk om te weten in deze verraderlijke wateren, waar constant gelood moest worden.

22 april,

Op de AM nam de wind aan tot flauwe br/zls koelte uit het NW, net genoeg om het anker te lichten, alleen werd het "gestokt" bevonden, en moest worden geklaard. (Een gestokt anker is hetzelfde als een onklaar anker, wat betekent dat het ankertouw een slag om stok had gemaakt door verlijering van het schip, zoals in het embleem van deze krant. Het probleem daarmee was dat het anker dan niet goed beet in de bodem en te veel recht op stond.) De spion zeilde voor



om een koers tussen De Groote Kombuis en Mensen Eeter aan te geven. Alleen, toen de wind draaide werd er weer geankerd, nu op 8 vadem “zagte klijgrond”, De positie werd als volgt vastgesteld (zie figuur 6.)

De N:L van De Menschen Eeter W-18° N

De Kleine Kombuis over het midden N-10° W

De Noordhoek van de Groote Kombuis N-44°W

De Zuidhoek van 't eiland Middelburg O-10° N

De Zuidhoek van 't eiland Amsterdam O-7°N

Ontong Java en Onrust in Elkanderen O-20°Z.



Fig. 6.5.5 De ankerpositie van de Evertsen op 22 April ziende latende het nauwe vaarwater.

De wind was stil tot labber koelte met regen lugt met weerligt, de stroming was WNW.

23^{ste} april: De Wachtmeester H. Wessels van de Huzaren overleed. De werk sloep werd uitgezet, het weer was heel rustig, er blies een labberkoelte ZO tot NNO, kennelijk genoeg om de zeilen bij te zetten en de doorgang van het nauwe vaarwater tussen het eiland Middelburg en Ontong Java te wagen. Op de kaart is te zien hoe nauw dit vaarwater is. De Spion werd gepraaid om ook de zeilen bij te zetten. De wind viel echter weer af tegen de AM, en beide gingen weer voor anker bij Ontong Java. De al eerder waargenomen brik bij Anjer lag in de buurt. Een Engels koopvaardijship passeerde om de west, en deze werd enige brieven mee gegeven voor het vaderland.

De wind begon weer te blazen uit het NtW met flauwe koelte, er werd weer geprobeerd te zeilen, de bramzeilen werden losgegooid en het anker gelicht, maar daarna viel de wind weer. Veerman vermeldde dat zij het anker “lieten druipen” (in het kluisgat laten hangen), en namen een zwaar werpanker van de bak en plaatste het onder de boegspriet, en

staken een kabeltouw door de BB's buiten kluis. Op die manier kon men het snel laten vallen wanneer dat nodig was.

24 April; De wind ZZO labber koelte en klare lucht, alles wel, de stroming om de WtN gelogd op 1 ½ mijl, omstreeks 6 uur werd het anker weer gelicht en werden de Mars- en Bram- zeilen bijgezet, om bovenlangs de paal van Ontong door te lopen.
(Zie aan duiding XV op de kaarten in fig. 6.5.5 en de pijl in fig.6.5.6.)

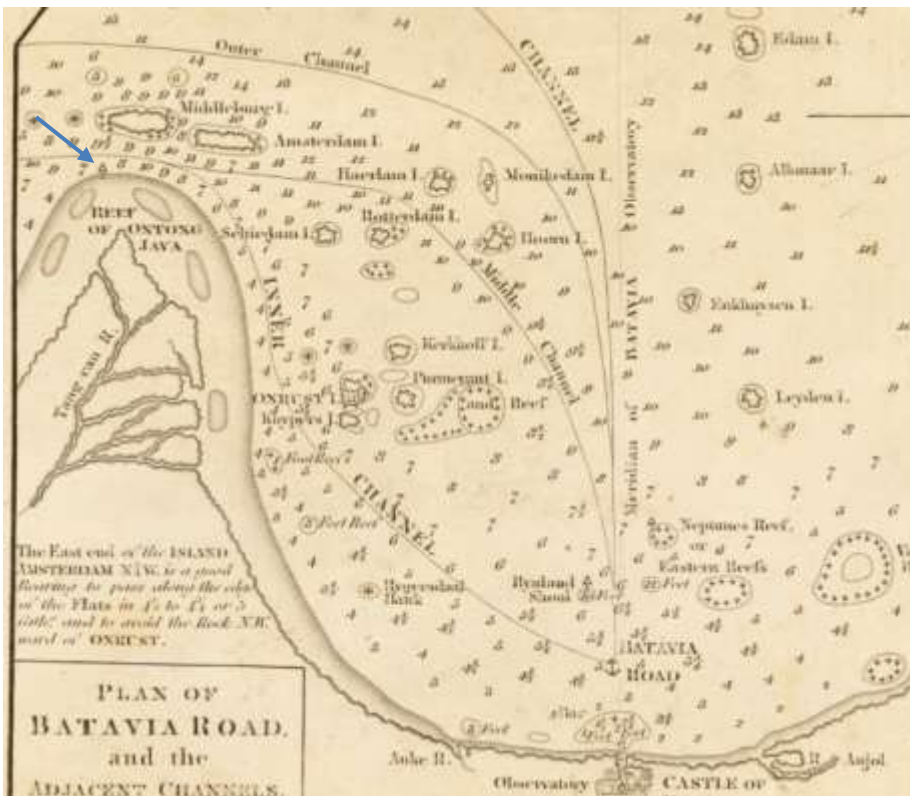


Fig. 6.5.6 Engelse kaart van rede Batavia gemaakt tijdens de bezetting. De pijl geeft de paal van Ontong aan. De dieptes zijn aangegeven in vadem.

Helaas kon dit niet worden bezeild vanwege de wind en de stroming dus er most weer worden geankerd. De diepte op de ankerplaats was $8 \frac{3}{4}$ vadem in zachte modder.

NB. Deze paal is een boomstam welke op 3 vdm (dit komt overeen met de tabel) op het land van genoemde rif is geplaatst, op het rif droogt het spoedig op, den paal steekt 8 tot 10 voet, boven water en was witgekalkt aan het boven gedeelte met een kruis bespijkerd.

Tijdens de VM kwam er een sloep uit Batavia met de heren Coeperus *) en Berkhof welke aan boord kwamen, en later weer vertrokken. Veerman verteld niet wat ze kwamen doen, maar naar alle waarschijnlijkheid kwamen ze om voorbereidselijken te maken voor de aankomst en de behuizing van de troepen (ref)

Nummer	Benaming der draagten	Inland → Benaming der draagten	Beschrijving der Baken	Diepten omring de baken getoetst 1791 tot laagste Water
I	Vader-Sants bakh	Scheep Petrus	Bod met Kruis	9 voet
II	Septimus draagte	Staring Kruis	d.	12
III	de Leeuw	Koning Kruis	d.	12
IV	Regentelijk draagte	d. Teken	d.	12
V	Uppendal bakh	d. Kruis	d.	9
VI	Wapen van Batavia	d. Spies	d.	11
VII	de vijf koninkrijken	d. Scheep Agis	d.	12
VIII	het vijf van Batavia	d. Scheep Vla	d.	15
IX	het vijf van Batavia	d. Scheep Schied	d.	9
X	de Wapen van Curmal	d. Scheep Water	d.	9
XI	de Middellandse Zee	d. Bod	Bod zonder Kruis	12
XII	het vijf van Curmal	d. Scheep Hoop	d.	9
XIII	de twee uitbreiden bevelen	d. Scheep Hoop	d.	9
XIV	waarin het vijfde Hoop	d. Scheep Hoop	d.	9
XV	het vijf van Cotrang Java	Staring Cotrang Spies	Bod met Kruis	12
XVI	het vijf van Middelland	Staring posten Kruis	d.	12
XVII	d.	d.	d.	12
XVIII	de wrange Zee	Koning Spies	d.	12
XIX	de Middellandse draagte	d. Spies	d.	12
XX	de Middellandse Zee	d. Spies	d.	12
XXI	het vijf van grote Benden	d. posten Spies	d.	12
XXII	de zuid Oost Zee	d. Spies	d.	12

Tabel 6.5.7 Behorende tot de kaart in fig6.5.5. waarop alle gevaarlijke ondieptes zijn aangegeven

*) De correcte spelling was Couperus. Deze heren waren ambtenaren die gedurende de bezetting in Batavia verbleven en goede relaties hadden met de Engelse gouverneur Sir Thomas Raffles.

Het nieuws van de aankomst dezer schepen te Anjer had zich snel naar Batavia verspreid via koerier wat over land natuurlijk sneller ging dan de langere route over zee met tegenwinden en stromingen.

25 April, De wind ZO -br/zls koelte, mooi weer lagen een ligt werpanker in de schaloup, gingen onder zeil om 6" tijdens de DW en stuurde op het eiland Amsterdam aan. Bij de VM draaide de wind tot ONO en met de stroming konden de schepen niet door het nauw heen, en moest er weer worden geankerd. Dit moet een ware marteling voor iedereen aan boord zijn geweest, om zo dicht bij het reisdoel te zijn en niet verder konden komen. Er werd 10 vadem gelood. Voor zekerheid werd de jol om de rand van het rif gestuurd om te loden. Men lag nu in het midden van het nauwe vaarwater net bezuiden het eiland Middelburg. Ondertussen kwam er een Joenia (ook wel "Tjunia" gespeld) prauw langs uit Batavia dat 3107# rijst en 10 levendige varkens af leverde. Voor velen aan boord die nooit eerder in Indië waren geweest was rijst iets nieuws. Twee varkens en 110# rijst werden naar de Spion doorgestuurd.

26 April, de wind was stil, bewolkte lucht met een beetje regen, er werd met de jol gelood langs het eiland Onrust. Batavia leverde 17 halve leggers vers water. Eindelijk om 11.00 uur wakkerde de wind aan en werden de marszeilen en bramzeilen bijgezet en werd het anker gelicht, De koers werd ZO tot ZOtZ. De temperatuur was 82°F (33°C). Bij deze gelegenheid werd de grote vlag gehesen. Het weer was niet zo geweldig, een enigszins betrokken lucht met af en toe donder en regen. Omstreeks 12"13' werd artikel 312 geseind en koerste men tussen de wal van Java en het eiland Onrust (zie kaart fig. 6.5.6), en

vervolgens langs het Hollandsche vaarwater naar de Bataviasche rede over een diepte van 5 ½ vadem. Ten 2u 45 werd zeil geminderd en arl' 393 geseind waarop men ten anker ging op de rede van Batavia, het eind doel van de reis. De laatste loodjes wegen altijd het zwaarst, en dit was natuurlijk een geweldig staaltje van navigatie, zeemanschap en manoeuvreren om door dit verraderlijk vaarwater heelhuids op Batavia aan te komen. De laatste positie als volgt; het eiland Hoorn (het tweede kleinere) N-1/4 W, de monding van het Groot Rivier ZtO) en de baak van de Rhijnlands droogte NtO. De diepte werd gemeten op 6 ¼ vadem. De zeilen werden vast gemaakt De Spion ankerde vlakbij. Op de rede lag een Engels oorlogs fregat, "the Volage" onder bevel van Kapitein Drurie , die tevens commandant van de ree was. Verder lagen er een kanonneer brik en drie Nederlandse en wel dertig andere koopvaarders alsmede verschillende inlandse vaartuigen. De Evertsen salueerde met 15 schoten, en werd door de Volage met 17 bedankt, de kanonneer brik "the Lijden" met 11 schoten en het fort 13 schoten. Twee van de Hollandse koopvaarders gaven ook een saluut af, van 17 en 11 schoten, daarna vuurde de Evertsen nog eens 17 schoten af en de Spion 11. Een ook aldaar zijnde kanonneer schoener vuurde nog eens 4 schoten*) af waarop de Evertsen nog eens 11 schoten af vuurde. Het was dus een geknal van jewelste. Hierna werden de dek tenten opgezet de bram raas neergehaald en zeilen vastgezet. Na de werkzaamheden kreeg de bemanning een extra oorlam als beloning. Dus de lange reis was beëindigd. De totale reisduur sinds het vertrek uit het Nieuwe Diep was 26 weken en de totale vaartijd 19 weken. De reis van Anjer naar Batavia had tien dagen geduurd. Van de andere schepen van het eskader was toen nog niets bekend.

*) Een even nummer was hoogst ongebruikelijk, saluutschoten worden altijd volgens traditie in oneven nummers afgevuurd. Het minimum aantal was typisch 5, waarschijnlijk ging een van de kanons niet af waardoor het 4 werd.

Scheepstermen	
Term	Beschrijving
Jaagrif	Bovenste rif of tewel kleinste zeil zetting
Grietjes steng / ra	Bovenste mast stuk / ra
Schoring	Ingeschoren touw ??
Knijper	Stopper- gebogen ijzeren hefboom om touw knijp te zetten
Roerpen	Helmstok
Keggen	Wig(gen)- wig inslaan om round hout vast te zetten in opening of beugel
Ijzers	hand en voet boeien
Beting	Zware bolder voor het vast maken van ankerrossen
Jijn of Gijn	Take! van twee blokken met 5 of meer schijven
Portuurlijn	Anker ophijs touw
Halftouw	??
Plegtouw	Kabel voor het plegt anker
Kraanbalk	Uitstekende balken aan de boeg boven de kluisgaten om anker op te hijsen
Draaireep	Touw waarmee raas worden opgehesen en neer gelaten
Kabelaring	Dik gedraaid eindloos touw dienende om de zware anker kabels binnenboord te halen
Mulzen of vermuizen	Verdikkingen in loglijnen of anker touwen ter markering van knopen of vademen
Mantelstag	Lang achter of waterstag om masten extra te verzekeren bij veel wind
Schoothoorn(s)	Ijzeren ringen in de hoeken van de zeilen genaaid voor het vast maken der schoten
Putting touw	onderdeel van het putting want -boven stengen want
Donderkettling	Bliksem afleider
Windreep	Touw dat dient om de stengen op te zetten of te strijken
Kardeels	Ra-val een hijstouw (zwaartakel) waar mee de onder raas worden gehezen
Pardoens	Lange stag lijnen
Spielen	Rond houten om de lijzeilen aan vast te zetten, worden uitgestoken wanneer nodig , worden geborgen in beugels op de grote raas
Paardelij	Touw om schip mee te verhalen, een licht sleeptouw

Bronnen: vaartips.nl, Woordenboek voor de Zeevaart door A.H.L. Bading

Was getekend; Bart van Rees en Arie Krijgsman

WORDT
VERVOLGD