

Hoofdstuk 7.2 aan boord van de “Willerbij”

Vrijdag den 8^{ste} Augustus, 1817,

Heede kwam ik ten 9^{en} in de VM met mijn Detachement bestaande uit tien Europeesche matrozen van de Evertsen en zes Javanen van de Iris, op het Engelsch Koopvaardij schip Willerbij (Willerby) aan boord, gevoerd door Robert Crosset van London, Groot 550 ton, lang 126 voeten (ongeveer 38 meter), hebbende 200 Koyans rijst*) voor Banda, en 50 Kojians rijst voor Haroeko aan boord, benevens Diversen andere victualij. De zelve was bemand met 20 Europeanen, gewapend met agt Canons van 8 pond. Mijn Order luiden hier te blijven tot dekking van deze residentie en om bij nadere ordere dit schip naar Banda te vergezellen, om een lading Specerijen te ontfangen, over te brengen na Amboina en te beschermen.

*) Een “Koyan”, ook wel “Kojang” gespeld, niet te verwarren met “Klojang”, was een oud Indische inhoudsmaat van 27 Pikol oftewel 1272 Liter.

Die middag omstreeks 4 uur vertrok de Zwaluw naar Amboina. Veerman had twaalf weken aan boord gezeten van dat schip.



Op zaterdag de 9^e augustus kwam de Dispatch aan vanuit Saparoea die wat ammunitie, victualiën en water kwam laden bestemd voor de Maria R. die alsnog daar vertoefde. Die nacht vond er een merkwaardig verschijnsel plaats. Men observeerde dat bij het donker worden het zeewater zo wit als melk werd:

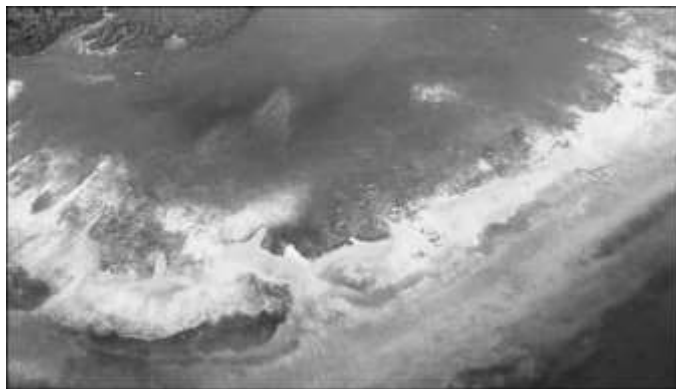
Volgens den beschrijvingen heeft dit alle jaren in de Molukes plaats. Dit wort veroorzaakt door eene ontelbaren meenigten kleine insecten, naar wurmpjes gelijkende, welke in deeze tijd het water vervullen, en bij dag niet zichtbaar schijnen door de heldere zonnestrallen, Sommigen beweren dat dit gedierte of deze insecten welke het sijn, bij dag zig laten zinken en op de bodem der zee rustenden.

Zondag 10 augustus, 1817,

Een regenachtige dag. De Dispatch vertrok om de noord op weg naar de Maria R. die in de baai van Saparoea voor anker lag.

Op de 12^e kwam er een Ambonese sergeant aan boord met drie soldaten die naar Banda moesten, en de dag daarna kwam de koopvaardij brik Anna met Kapitein Boll aan, die terugkwam van Saparoea.

Op de 14^e augustus, werd het schip gereed gemaakt voor het vertrek naar Banda, maar eerst werden de soldaten en matrozen anders ingedeeld. De 6 Javaanse soldaten die tot de Iris behoorden werden overgeplaatst op de brik Anna met nog zes Europese matrozen van de Evertsen. Zij kregen drie dagen victualiën mee. De overige 4 matrozen werden aan wal geplaatst ter beschikking van Kapt. Van Driel. Dus Veerman was helemaal bij zichzelf. Het anker werd gelicht in de namiddag en de koers werd zuidelijk gezet richting Banda, alleen de wind viel spoedig weg en een sterke stroming stond in ZW richting. Ten 8 glazen ("bells" op een Engels schip) werd de hoek van Tial gepeild alwaar een rif was. Om het schip in veilig water te houden werden de sloepen uitgezet met paardelijnen, om het schip tegen de stroom te trekken. De kop werd op ONO gehouden. Op Vrijdag de 15^e kwamen ze angstig dicht bij het rif van Tial, maar gelukkig kwam er een zuidelijk zuchtje wind op waardoor ze zich in meer veilig water konden begeven.



Tegen de VM kwam de Iris in zicht en deze werd gepraait. De jol werd naar haar toe gestuurd en die bracht een Sergeant met 3 soldaten en zeven matrozen terug bestemd voor Banda. De Iris was op de 10^{de} van Amboina naar Haroekoe vertrokken om de Willerby aftelossen en de bescherming van het fort over te nemen. Waarom de Willerby aldaar vertrok voordat de Iris aankwam is niet duidelijk. Veerman hield zich weer druk bezig met de navigatie en bepaalde de breedte op 3°- 44" ZB. De volgende

1

ochtend verdween de Iris uit het gezicht in het NO. De wind wakkerde nu aan tot Marszeils koelte, wat een rif genoodzaakte in de marszeilen. Er stond een hoge zee uit het zuiden, terwijl er een sterke stroming naar het westen stond. Dus geen voordelige condities voor een zeilschip. Dit schip lekte nog al veel, wat voor een vrachtschip reuze nadelig is want een hele lading kan op die manier bedorven worden. Bij de eerste dag op zee, de 16^e augustus 1817, vermeldde Veerman dat de lekkage ongeveer 2 dm per wacht bedroeg, wat overeenkomt met 12 dm per etmaal (30.5 cm). Deze lekkage werd steeds groter en liep op tot 20 dm per wacht! Dit komt overeen met 120 dm per etmaal, meet dan 3 meter. Dit was een serieus probleem. Er werd een lek in "piek" geconstateerd (waarschijnlijk bedoelde hij de boeg). Hoe dat gerepareerd werd wordt niet beschreven, maar dat was natuurlijk maar een tijdelijke reparatie. De weersomstandigheden hielpen niet erg mee want er stond een sterke stroom westwaards en een afwisselende ZO-telijke wind waardoor het schip veel verlijerde en niet erg veel vooruitgang maakte. Op de 18^e augustus peilde Veerman de positie op 4°34' ZB en 127° 44' beoosten van Greenwich. Dit was een Engels schip dus de klokken waren afgestemd op de meridiaan van Greenwich. (Het verschil tussen de Pico del Teide op Tenerife en Greenwich is 16° 36' Westerlijk). Het weer verbeterde op de 21^{ste} augustus en omstreeks 10.00 uur werden Haroeka, Saparoea en Noesa Laut waargenomen in het NNO. Tegen de middag werd ook Ambon waargenomen.

De positie werd bepaald op 4°11' ZB. Ze waren dus meer noorderlijk gedreven en waren niet erg opgeschoten. Er werd druk gepompt met één pomp, maar het lek was nog niet goed gedicht, dus er kwam nog steeds veel water naar binnen.

Op de 22^{ste} was het goed weer. Noesa Laut werd gepeild op N ¾ O en Poelo Molana of de Lazarus eilanden in het NW. De breedte werd bepaald op 4°47' ZB, dus ze waren dus meer zuidelijk afgezakt. Na veel gemanoeuvreren en gepomp kwamen ze op de 28ste augustus aan, alwaar ze om 10.45 uur voor het fort Nassau ten anker gingen. Deze reis had 14 dagen geduurd vanwege de sterke stromingen en nadelige wind, wel enigszins lang voor een tamelijk korte afstand.



(Lazarus Island, ook wel bekend als Pulau Sakijang Pelepah, is een van de zuidelijke eilanden in Singapore. Het ligt ten zuiden van het hoofdeiland van Singapore, voor de Straat van Singapore en is onbewoond.)

Bij aankomst ging Veerman naar de wal om de Heer Van Aart, waarnemend resident, en de Heer Halle, majoor der infanterie kennis te geven van hun aankomst.

Over de gebeurtenissen op Saparoea en Haroekoe was hier echter niets bekend en dit nieuws kwam als een onaangename verrassing. Er werden meteen verdedigingsmaatregelen getroffen om elke mogelijke aanval af te slaan. De volgende dagen werden besteed aan het ontladen van de rijst. Op de 30^{ste} augustus vond er een aardbeving plaats, 's morgens om 08.32 uur, dat met een zware schok eindigde toen aan de zuid zijde van de Goenong Api een hoek van circa 100vt instortte dat met veel rook gepaard ging. Veerman merkt op dat de aardbeving horizontaal schudde. De schokken gingen door tot aan de 31^{ste} waardoor er ook een muur in stad instortte.



Maandag den 1^{ste} tot den 15^e September, 1817

De wind dagelijks Oosterlijk, hadden hier snagts witwater*), wijzig regen waardoor veele schaduwloze muskaat bomen stierven, Continueerden met de lading te ontscheepen in welke tijd ik een reisjen door deze eilanden deed.

Maandag den 15den tot Saturdag den 27^{ste}

De wind ZO en Oostelijk goed weer, zelde regen, het schip ledig en de lekkre enigsints verholpen, scheepte in de zelve 52 vaten en 531 kisten Specerijen onder mijn toeverzigt, gemerkt als volgt:

Hoeveelheid Vaten	Kisten	Markering	Gewicht in Ponden	Inhoud	Opmerking
29	232	FA	38,934	Foelie eerste soort	
4	14	FB	2921	Foelie tweede soort	
19	246	NA	36,980	Vette noten, of 1e soort	13,530 pond kruidnagels erbij ingestort
	39	NB	3881	Magere noten, of 2e soort	1949 pond kruidnagels erbij ingestort

Dit alles in orde, wel geconditioneerd aan boord gebracht, liet ik de luijken verzegelen, waaren den 27^{ste} zeil klaar, hebbende nog enig steen ballast en water ingenomen. De thermometer stond dagelijks tusschen 80 en 86 graden (27 tot 30 graden Celsius). Er waren nog 30,000 # foelie en 200,000 pond Muskaat noten dan door gebrek aan vaten of kisten konde deeze nog niet afgezonde worden en het getal timmerlieden is niet toereikenden om deeze spoedig in elkanderen te slaan.

Den Heer Halle had met zijn troepen het fort Belgica bezet, ook was de Papenberg met 7 kanons voorzien, waarop een Luitenant met 25 man post hield, als ook het fort Revengie te Po. Aij, en de Commandant had alle burgers handgeweren gegeven, en wierden dagelijks geoëffend in de wapenhandel, onder hun een goede gezindheid.

Zondag den 28^{ste}, De wind ZO br/zls koelte, heede morgen ontving het Paket voor Amboina, het schip uitgeklaard zijnde, De havemeester Fedder aan boord om het schip in zee te brengen. Ten 11" salueerde met 11 schoten, het fort bedankte met 9. Ligte anker en zette de dienstige zeilen bij, stuurde het ooster- of Slamongs gat uit, hadden voor 5 weken victualij ontfangen, dan eenige articuls niet voorhande zijnden had de resident deezen tegen marktprijs in geld gegeven. Den Heer P. De Bruin Vermeer als passagier met ons, verschijden bandasche vrienden vergezelde ons tot buiten de baaij, als de heeren De Graaf, Kamerling, Kloeken, Hoeken, Peters, Ketting, Delmar, Vink en anderen bij welke wij vriendschap genoten hadden, welke ten 12 " met den heer Fedder van boord gingen. *) De wind ZOtZ br/zls en labber koelte, brandend heet, zagen een cirkel om de zon**), bespeurde weder lek te zijn, maakte 14 duim per wagt, koersde NWTW, hadden de stroom om de NW.

De temperatuur was ongeveer 37° Celsius die dag, het begon nu echt warm te worden. Gedurende de periode van de 29^{ste} september tot de 2^e oktober werkte de al lekkende Willerby zich op naar Amboina. Er werd continu gepompt om het lenswater enigszins op peil te houden. Op de 1^e oktober werd de brik Anna waargenomen onder de wal van Saparoea, dat op een zelfde koers lag. Toen de schepen dichterbij elkaar kwamen werd erover en weer gepraaid. De Anna had de Ltz. Koops van de Maria Rijgersbergen aan boord die melde dat de Maria R voor het fort van Saparoea lag. Dit moet het fort Duurstede geweest zijn, dat nog in handen was van de opstandelingen. Hierover meer later.



Bronvermelding : <https://geheugen.delpher.nl/nl/platform/view/het-fort-duurstede-saparua?coll=ngvn&facets%5Bcontributor%5D%5B%5D=Charles+William+Meredith+van+de+Velde&maxperpage=36&page=1&query=&identifiser=KIT01%3A115009>

De volgende dag zeilden beiden schepen de baai van Amboina binnen en ankerden voor de stad. Hier lagen de Evertsen, Nassau en de Prins Frederik voor anker, de laatste gecommandeerd door KtZ Van Zenden. Deze was met troepen uit Java gekomen onder leiding van de Schout bij Nacht Buijskes om de orde in de Molukken te herstellen. Veerman rapporteerde zijn terugkomst aan de Commandant en de SBN, en kreeg als laatste opdracht met zijn detachement matrozen, voor dat zij zich weer inscheepten op de Evertsen, om de specerijen van de Willerby te ontladen en te assisteren met het lens pompen om dit schip drijvende te houden.



Veerman stopt hier tijdelijk met zijn eigen verslag en kopieert het journaal van de Evertsen gedurende de tijd dat hij afwezig was. De Evertsen was al die tijd ten anker bij Amboina gebleven, en er worden de typische dagelijkse evenementen gerapporteerd zoals het water laden, voedselvoorziening en onderhoud, die minder interessant zijn. Doch, er vonden verscheidene gebeurtenissen plaats die noemenswaardig zijn, deze zijn hieronder vermeld;

Uittreksel van het journaal van het Linijschip Z.M. De Admiraal Evertsen van 24 mei tot 2 oktober 1817

Saterdag den 24^{ste} Meij 1817

Thermometer 76° , De wind variërende NNO t Zuiden en ZO lebbber koelte dikke lucht met gestadige regen, pompte op 14dm, Ontfingen 25 levendige varkens voor de Equipage

Zondag den 25^{ste} , De wind ZO-ZZO en soms Zuiden, bramzeils koelte, regen. De matrozen A. Stoutevoet, Saveren, Mijer, Noordland en Otten op de Iris gedetacheerd, ontfingen ; 222# vers spek met groente.

De Iris zeilde op de 26^{ste} naar Haroeko. Het journaal vermeld diezelfde dag dat ook alles op de Evertsen zeilklaar gemaakt was, maar zij vertrok niet, alleen wordt er daarvoor geen rede gegeven. Op de 27^{ste} wordt er vermeld dat de matroos F. Stevens ziek aan boord terugkwam van de bewakingspost op de Paso Baguela, en de volgende dag overleed Ltz Schijdius aan verwondingen aan boord van de Nassau. Hij werd diezelfde dag in de kerk begraven. De Nassau vuurde 5 minuten schoten af in zijn eer en hezen de vlaggen en wimpels halfstok. Er wordt niet verteld waaraan deze man zijn verwondingen opgelopen had. Hij moet een broer of familie lid zijn geweest van de Adelborst W.C.N. Schijdius die bij Veerman op Haroeko zat.

Deze laatste had alle aanvallen die op de 30^{ste} mei begonnen op het fort Zeelandia meegemaakt, en had daarover over later schriftelijk rapport uitgebracht aan de Commandant VerHuell, dus hij kan het niet geweest zijn. De Adelborst Musquetier die uit Haroeko vertrok op de 29^{ste} kwam diezelfde dag aan in Amboina, terug aan boord van de



Evertsen. Hij was een der leden van de noodlottige expeditie van majoor Beetjes, die toen opgedragen was op het Fort Zeelandia wacht te houden en dus niet meeding naar Saparoea en op dien manier de slachting op ontliet.

Op Maandag de 2^e juni kwam de matroos F De Wit terug aan boord van Haroeko. Hij was ernstig verbrand in zijn gezicht door het springen van een kruithoorn. Dit moet dus na de eerste aanval op Fort Zeelandia zijn gebeurd. Hij heeft het kennelijk overleefd, want er is geen verdere melding over hem in het journaal, maar hij zal wel zwaar verminkt zijn geworden. De goederen van de overleden Ktz Dietz werden naar de wal gestuurd op de

3^e. Op de 4^e werden de Hollandse, Engelse en Russische vlaggen aan de toppen gehesen ter ere van de verjaardag van George III van Groot-Brittannië. Een ten anker liggend Engels koloniaal fregat vuurde 21 saluut schoten af, welke egaal beantwoord werden door

de Nassau en het fort Victoria.

Diezelfde dag overleed de tamboer der Mariniers J. Makaij. Het Engelse kopvaardij schip de Willerby kwam die avond aan uit Soerabaja, met een gouvernements lading. Ook had zij enige bemanningsleden van de Evertsen aan boord die in het Simpang hospitaal waren achtergebleven. Dit waren de Koksmat C. Gibe en de matroos H. Kramer. (Opgenomen op 2 februari) De matroos Montagne die al sinds 18 Januari in het Simpang hospitaal had gelegen was ook meegereisd doch overleed onderweg naar Ambon. Aan boord van de Evertsen overleed de matroos P. Pieterse op de 7^e juni aan ziekte.

De Iris kwam onverrichterzake terug op de 10^e, want zij was niet in staat geweest op zich tegen de sterke stroom op te werken naar Haroeko met zwakke wind. Zij had dus de laatste georganiseerde aanval op het Fort Zeelandia gemist dat op de 9^e juni plaats vond. Namen van Engelse koopvaardij schepen die taken hadden van het Gouvernement waren behalve de Willerby, ook de Dispatch, Anthelope en Nautilus. De Willerby kreeg opdracht om 25 halve leggers water naar de Maria R. te brengen die bij Saparoea vertoefde.

Op de 12^e juni kwam er een politieke gevangene aan boord, de ex-sultan van Djokjakarta, "Radin Aijo Ratno Daijan Ningrot" met drie vrouwen. Het is duidelijk te concluderen dat het ook op Java niet rustig was.

De Iris vertrok weer naar zee die dag hopende Haroeko te bereiken onder betere weersomstandigheden. Zij kwam daar op de 14^e aan volgens Veerman's beschrijven, dus had er twee dagen over gedaan.

Er werd een gewapende barkas met vier matrozen, Meenen, Verhoeven, Koes en Van der Wijden onder leiding van de Cadet Oorthuis geplaatst bij de Passo op de 18^e juni.

Het fregat de Maria Rijgersbergen kwam terug op de rede op Woensdag de 25^{ste} juni uit Ternate, en vertrok weer naar zee op de 4^e juli.

De matroos H. Meijer overleed aan ziekte om 3 uur 's middags op de 29^{ste} juni.

Er was nog een oud VOC-hospitaal op Ambon wat weer in gebruik genomen werd, en op de 15^e juli, 1817 werden daar vijf matrozen en twee mariniers naar toe gestuurd. De matroos J. De Meester overleed in dat hospitaal op de 23^{ste} juli. Er is een melding van de aankomst van een matroos van het detachement op de Zwaluw die uit Haroeko kwam om victualiën te halen. Dit staat evenwel niet vermeld in Veerman's journaal.

Op de 24^{ste} werden er twee rebellen van Hila opgehangen (plaatsje aan de noordkust van Hitoe). Het wordt alleen niet vermeld of dit aan boord geschiedde of aan de wal. De matroos van het Zwaluw detachement, genaamd Boorsma, vertrok weer naar Haroeko in een prauw met victualiën

De commerciële brik Anna onder schipper Boll kwam binnen op de 25^{ste} juli, en de Schiemansmaat L. Helzeman werd die dag naar het hospitaal gestuurd. De volgende dag, de 26^{ste} juli, kwamen er twee matrozen van het Zwaluw detachement aan met opdrachten. Waarschijnlijk om meer voorzieningen te halen, zij vertrokken weer twee dagen later met "enige Victualiën". De Koloniale Lt1 J.F.D. Fedder ging diezelfde dag van boord.

Maandag 28 juli, 1817, een Orangbaai met 16 man kwam uit Banda met berichten. De Kuiper P. Van Es overleed in het hospitaal, en een paar dagen later overleed de Konstabel S. Does. Er wordt vermeld diezelfde dag dat er vijf varkens werden geslacht*) aan boord en verse groente werd ontvangen.

Op de 31^{ste} juli werd er vendutie (veiling) gehouden van de goederen van de gesneuvelde schepelingen. De opbrengst hiervan werd meestal aan de nazaten gegeven bij terugkomst van het schip in Nederland.

Iris kwam terug op de rede op 2 augustus. Op 4 augustus werden de matrozen W. Soos en J.H. Steenhouwer op de Willerby geplaatst. Bij het opruimen van het voorruim van de Evertsen werden vele verrotte vaten gevonden; "door dien niet op behoorlijke tijden geteerd geweest waren en omdat bij het in dienst stellen het schip niet met een planken

garnering op de ijzeren ballast was voorzien geworden” . Weer een indicatie dat de van de benedenmaatse constructie methoden van het bouwen van deze schepen gedurende de Franse tijd. De kiel huid zal ook wel door verrotting aangetast zijn, maar dat vonden ze pas later uit.

Op de 5^e augustus kwam het Engelse koopvaardijship “Dispatch” op de rede met het bericht dat Kltz Groot met de Equipage van de Maria Rijgersbergen het fort Duurstede te Saparoea had hernomen op de 3^e Augustus.

Ter ere van de verjaardag van H.K.H. Wilhelmina Prinses Douariere van Oranje-Nassau (Willem’s moeder) werden de vlaggen in de toppen gehesen en saluutschoten afgevuurd. Wat opmerkelijk is in die tijd zijn de summiere hoeveelheden voedsel die van de wal kwamen. Bijvoorbeeld, die dag ontving men 191 pond vlees, wat groente, een vat meel, 9 pond suiker, 5 pond tamarinden en 18 kannen Arak. Dit voor een vaste bemanning van bijna 280 man is natuurlijk niet erg veel. Het was duidelijk dat de voedselvoorziening veel te wensen over liet.

De marinier Jacson overleed in het hospitaal op de 8^{ste}.

**) Het slachten van varkens vond hierna wekelijks plaats, meestal vier of vijf stuks.*

Saturdag Den 9^{de} augustus

De wind zijden en ZO, labber en stil, wolkte lugt, pomp 22dm. De matrozen Steenhouwer en Soos van de Willerby terug, het Engels korvet Swaluw, Kapt. D. Wilson in de baai, komende van Haroekoe hebbende 121,000 # kruidnagels van daar gered, welke gevaarlijk voor de rebellen blootgelegd hadden, Den Ltz Veerman met zijn manschappen was te Haroeko gebleven om de Willerby te beschermen.

Er kwam een tragisch bericht binnen op de 14^e Augustus uit Saparoea, want namelijk op de 8^{ste} werd bij het waterhalen de Ltz2 Van Gurreken doodgeschoten door de rebellen en daarna onthoofd. Enige manschappen wisten te ontkomen.

De matrozen Zwarts en H. Slager werden naar het hospitaal gestuurd op de 16^e Augustus. De volgende dag vond er een weer een naar ongeval voor, namelijk de Konstabel-majoor van ZM Nassau was in de kruitkamer van dat schip gestikt. Kruitkamers in die tijd waren van binnen met koperen platen beslagen*) en waren bovendien luchtdicht om vochtigheid te voorkomen. Men kan zich indenken dat wanneer iemand daar te lang binnen was om het kruit te inspecteren en het luik niet helemaal open stond dat de zuurstof om te ademen snel op was met fatale gevolgen.

Deze opslagplaatsen lagen meestal onder in het schip waar weinig ventilatie was.

Goede voorbeelden hiervan zijn nog te zien aan boord van de USS “Constitution” in Boston en de HMS “Victory” in Portsmouth.

Hij werd met alle eer aan wal begraven.

Op de 20^{ste} kwam de matroos L. Holting terug uit het hospitaal en er werden drie varkens aan boord geslacht.

De volgende dag, de 21^{ste} Augustus, kwam het Amerikaanse koopvaardijship “Patterson of Providence” (Rhode Island) aan, uit Java gekomen met 150 man troepen aan boord.

*“Een aan boord zijnde Moor *) wilde zig tegen de Schildwagt verzetten, ontving een bajonet steek in de schouder, zonde dezelfde na de wal, ten Dispositie van de Viskaal**”).*

Er wordt verder geen uitleg verschaft waar dit omging.

Het Korvet Zwaluw vertrok op de 23^{ste} naar Ternate met de Heer Engelhardt aan boord.

*) Amerikaanse koopvaardij schepen hadden in die tijd vaak neger bemanningsleden aan boord die op die manier aan slavernij ontsnapten.

**) Een "Fiscaal" was een gerechtelijk ambtenaar in de Nederlandse koloniën, een soort Officier van Justitie (ref. Wikipedia).

Zondag Den 24^{ste} Augustus, 1817,

De wind ZO-ZZO Stijven br/zls koelte, heldere lucht, therm.r 79°(26° C) Vlagde met alle vlaggen ter ere der verjaring van Zm's Willem de 1en, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje Nassau, Groot Hertog van Luxemburg. ZM's schip Nassau en het fort Victoria Salueerden met 101 schoten elk, te weten, 's morgens ten 8" met 33, op de middag met 35 en savons te 6" met 33 schoten. Hielden groote parade, complimenteerde en Corps Den Commandant. Den Kapt.Lt. VerHuell deed een aanspraak aan de Equipagien welke met Driemaal herhaald gejoel, Leve de Koning wert begroet, Kreegen 194# versch. vlees en eenigen groentes, Gaven de Equipage twee extra borrels en 'S avonds punsch. Den Gouverneur zond 194 wittebroden aan boord, De Matrozen A. Visch en J. Franken in de ijzers, bij de pomp 16dm.

Deze laatsten hadden zich kennelijk misdragen met al de drank die ze kregen.

Maandag de 25^{ste}, De Hofmeester Kolin en de Matroos Norel naar het hospitaal

Dinsdag de 26^{ste}, De matrozen Franken en A. Visch ontslagen. Het is niet duidelijk of dit betekende uit de zeedienst of van de boeien. Als ze uit de zeedienst waren ontslagen waren ze natuurlijk aan hun lot overgelaten op dat eiland, waar ze geen enkele kant op konden en voor hun eigen hachje moesten zorgen, maar misschien konden ze zich nog aan monstereen op een koopvaardij schip om weg te komen. De hofmeester Kolin overleed die dag in het hospitaal. De Brik Anna liep de baai binnen en troepen werden geëmbarkeerd op de Dispatch.

Woensdag de 27^{ste} augustus; De Dispatch vertrok naar Saparoea, en het Nederlandse Koopvaardij schip "Industrieën" kwam de haven binnen komende uit Java met enige artilleristen en 60 matrozen voor de Zwaluw die onlangs was gekocht door het Gouvernement voor de Koloniale Marine. Kapitein Wilson moet dan de eigenaar geweest zijn, want om toestemming te krijgen uit Londen kon wel een jaar duren.

De matroos Tabernal die al verscheidene bakjes had gehad en een paar lijfstraffen had ondergaan was kennelijk weer in goede gratie gevallen en werd weer hersteld als 2^e Timmerman op de 30^{ste} augustus. Diezelfde dag vertrok de brik Anna weer naar zee.

De eerste dagen van september werden voornamelijk gebruikt voor onderhoud en reparatiewerkzaamheden. De ontvangst van "Cajate" hout wordt vermeld. Dit was een sterke houtsoort, ook wel "djati" genoemd, dat zowel op de Kaap als in Indië groeide. (Djati hout, is heden dagen bij ons bekend o.a. door het vele Javaanse houtsnijwerk)

Op de 4^e september werd de bemanning betaald voor het tweede en derde kwartaal van 1817. Het Amerikaanse schip Paterson vertrok weer naar zee die dag, geen bestemming werd vermeld.

De week van 5 september tot de 12^e was oneven vol. Er wordt gemeld dat de onderofficieren fl. 1200.- kregen betaald voor hun gamelle, in het journaal werd het "taggeld" genoemd. Op zaterdag de 13^e kwam de brik Anna weer terug uit Saparoea met de Adelborst P. Oorthuizen en de matrozen H. Melle en H. Van Beuzekom in detachement daar aan boord. Ook in de week van de 14^e tot de 22^{ste} september waren er geen bijzonderheden te rapporteren, behalve dat er wat schepen in en uit voeren en dat de Adelborst Oorthuis(en) afgelost werd door de Adelborst F.'t Hooft aan bord van de brik Anna. Dit schip vertrok weer naar Saparoea op de 23^{ste}. Op de 29^{ste} werd er een

linieschip waargenomen buiten de baai, doch dit schip wende zich af en ging weer de zee op. Dit was waarschijnlijk de Prins Frederik die uit Batavia verwacht werd. De volgende dag, de 30^{ste} september werd de rust verstoord door een akelig voorval, namelijk de dood van de commandant van de Nassau, Ktz Sloterdijk.

Dingsdag Den 30 sten September, 1817

De Wind west en WZW , labberkoelte, mooi weer. Met het aflopen der hondewagt , zonde twee Schaloupen naar de mond der baaij, ten 5" in de DW kwam den Luit.1 cl. Helzevier Vignon van de Nassau aan boord rapporteerende , dat gelijk met het doen van het Dagschot Den Kapitein Sloterdijk zig met een pistool had doodgeschoten in deszelfs kajuit op de Nassau.

Den Kapt:Lt Verhuell benoemde eene Commissie welke het lijk in een zittende houding op een sofa vonda met het geloste pistool in de regter hand geklemdt, en dat de kogel door en door de hersens gevlogen was, waarvan de Commissie schriftelijke rapporten deet, begroeven het lijk in de kerk met militairen honeurs, De Nassau deet 11 minuut schoten, hadden de vlag half en weder heelstok op.

Omstreeks 16.30 uur kwam de Z.M. Prins Frederik, onder bevel van Ktz Van Zenden, de baai binnen. Zij kwam uit Java en had versterkings troepen aan boord onder bevel van de SBN Buijskes. De Evertsen salueerde met 21 schoten en liet de bemanning in het onderwand paraderen.

1 oktober 1817,

De Lt. Titulair J.H. Jacot kwam terug aan boord, hij was meegekomen met de Prins Frederik, ook aan boord was de Opperzeilmaker Hendriks die uit het hospitaal in Java kwam, meest waarschijnlijk het Simpang hospitaal. De matrozen Slager en E. Mulder kwamen terug uit het hospitaal te Ambon.

Donderdag 2 september; de wind was variabel ZO-Z en ZW, labberkoelte met bewolkte lucht. De 30 Javanen die aan boord van de Zwaluw zaten werden overgeplaatst naar de Nassau, die nu "ad interim" gecommandeerd werd door de Ltz1 W. van Rhijn. De brik Anna kwam terug uit Saparoea, met de Ltz Koops van de Maria R. aan boord. Daarna kwam de Engelse pink Willerbij, onder bevel van Kapt. Krosset aan uit Banda beladen met specerijen, met de Ltz Veerman aan boord.

Dit volbracht Veerman's opdracht om de specerijen die opgeslagen waren te Haroeko en Banda in veiligheid ter brengen.

WORDT
VERVOLGD



Redactie

Met belangstelling heb ik uw koopvaardij- en marine verhalen van de laatste tijd gelezen.

Zelf heb ik 33 jaar in de KM gewerkt en daarna het boek "Marine-torpedodienst 1875-2000" geschreven. Vervolgens kwam ik als vrijwilliger bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie vele

oudgedienden en belangstellenden tegen.

Inmiddels heb in diverse vakbladen vooral over hydrografie/topografie en zeevaartkunde in de Oost en de West gepubliceerd.

Uw verhaal van LTZ Veerman trok mijn bijzondere aandacht mede omdat de door hem beschreven periode, uit hydrografisch oogpunt, onderbelicht is.

Ook in het recente Delftse proefschrift (waar ik aan meegewerkt heb) van Huib Ekkelenkamp "Indonesie op de kaart" komt deze periode maar magertjes aan bod. Dit proefschrift beschrijft uitvoerig de samenwerking van onze hydrografen en topografen in het voormalige Ned. Indie en geeft een mooi overzicht, met vele afbeeldingen, van zeer diverse soorten kaarten die er toen gemaakt zijn. Graag verneem ik van u of er met het Veerman verhaal nog verdere plannen zijn. Is het origineel in prive bezit? Is er mogelijk al iemand met de bewerking ervan bezig? Met vriendelijke groet Jeroen Mohrmann

Na hier en daar wat gesprekken te hebben gehad heeft Jeroen mij het onderstaande proefschrift toegezonden die ik u niet wil onthouden....

Zoals beloofd bijgaand mijn samenvatting van Ekkelenkamp's proefschrift. Hij heeft het gelezen en mailde me dat hij nog een beperkt aantal exemplaren van zijn proefschrift heeft die voor Euro 20.= (plus Euro 10.= indien het opgestuurd moet worden) per stuk te verkrijgen zijn via zijn e-mail huib.ekkelenkamp@gmail.com.

Het proefschrift van Huib Ekkelenkamp "Indonesie op de kaart" samengevat in hoofdlijnen

De rode draad die door dit Delftse proefschrift loopt is de driehoeksmeting ofwel triangulatie gebruikt voor karteringsdoeleinden.

Dit proefschrift behandelt de periode van ca 1800 tot 1990 waarbij zal blijken dat juist de samenwerking van astronomen, geodeten, hydrografen en topografen het mogelijk maakte om tot een wereldwijd, op elkaar afgestemd netwerk van nauwkeurige kaarten te komen. Het proefschrift beschrijft in detail hoe, nadat C.R.T. Krayenhoff (1758-1840) de Nederlanden met zijn driehoeksmetingen op de kaart had gezet, vervolgens ook systematisch, nauwkeurige kaart metingen tot stand gebracht werden in het voormalige Nederlands-Indie.

Al snel werd duidelijk dat wat Krayenhoff had gedaan met ca 100 officieren-ingenieur, aangevuld met de noodzakelijke ondersteuning, in de Oost een geheel andere aanpak vereiste. Zowel rekentechnisch, logistiek als qua personeel zou e.e.a. anders georganiseerd moeten worden.

Na het (trigonometrisch) koppelen van de Britse sterrenwacht te Greenwich met de Franse sterrenwacht te Parijs hadden beiden een eenduidige nulmeridiaan en een snel groeiend aantal basis triangulatiepunten. Deze basis triangulatie punten verschenen, in steeds langer wordende lijsten in de (inter)nationale astronomische vaktijdschriften.

Al sinds de Britse "tussenperiode" (1811-1816) van de Thomas Raffles (1781-1826) koppelde de Marine haar hydrografische kaarten, via Singapore, aan de Britse- en Franse- hydrografische kaarten.

Onze regering, bij name van de Minister van Marine, vroeg aan de Leidse astronoom prof. F. Kaiser (1808-1872), om wetenschappelijk advies inzake het in kaart brengen van de Indische Archipel. Dit advies kwam in de vorm van het boekje: " *Sterrekundige plaatsbepaling in den Indischen Archipel*" (1851). Naast dat Kaiser zorg droeg voor het aankopen en ijken van alle Marine (zee)chronometers was hij ook Nederlands vertegenwoordiger in de diverse Europese Graad-meet commissies.

Kaisers voorstel werd door de Tweede Kamer aangenomen en na verloop van tijd groeide dit uit tot een organisatie waarin Marine hydrografen, Landmacht- topografen en -ingenieurs en wetenschappers (geodeten/astronomen) een systematiek hanteerden waarbij ze elkaar aanvulden en alle driehoeksmetingen over de hele Archipel systematisch aan elkaar gekoppeld werden.

De nauwkeurigste tijd werd bepaald door sterrenwachten. Omdat de nauwkeurige tijds bepaling direct gerelateerd was aan de lengtegraad werd in Batavia een tijdbal gebouwd die op de kaart werd aangeduid als "de Uitkijk". (zie de tekening van de hydrogaaf LTZ van de Velde uit 1845. Ekkelenkamp fig. 2-14.) De eerste mijlpaal in de Oost was deze tijdbal (naar Brits voorbeeld) in 1839 in bedrijf gesteld en ondersteund door twee astronomische pendule uurwerken. Omdat de tijdbal in Batavia jarenlang de nauwkeurigste tijd in het hele zee gebied rondom India, China en Australië gaf, kwamen alle buitenlandse wetenschappelijke expeditie schepen in Batavia langs om hun zee chronometers met deze tijdbal te kunnen ijken. Tevens werd de plek van de tijdbal, "de Uitkijk" van Batavia, het centrale basis punt van alle Nederlandse triangulatiemetingen. Chronometer-reizen werden niet alleen uitgevoerd door schepen van koloniale mogelijkheden maar ook op het land.

Een voorbeeld hiervan is, in aanwezigheid van Britse officieren, de chronometer reis dwars door Borneo ter bepaling van de Brits-Nederlandse grens. De uitgewerkte en geverifieerde metingen werden vervolgens, door de beide regeringen ondertekend en vastgelegd in een grens-traktaat.

Prof. Kaiser had in zijn tijd niet kunnen voorzien dat er zo'n eeuw lang intensief gemeten en gerekend moest worden voor alle metingen, nauwkeurig geverifieerd en uitgewerkt zouden zijn.

Gelukkig kon met de Japanse landing op Java een der laatste schepen, het MS "Janssens" van de KPM, bij vertrek uit Tjilatjap op 3 maart 1942, het volledige kaartarchief (inclusief de fotogrammetrische opgenomen luchtkartering) meenemen naar Australië, Fremantle. (De fotogrammetrie wordt door Ekkelenkamp uitvoerig toegelicht).

Veel van deze Nederlandse overheids kaarten vormden de basis voor de Geallieerde kaarten noodzakelijk voor de herovering van de Indische Archipel.

Naast dit alles gaat Ekkelenkamp gedetailleerd in, op de aanleg van spoor- en tramwegen (hoofdstuk 3.2) en telecomverbindingen (hoofdstuk 3.3). De door hydrografen en topografen gebuikte instrumenten komen ruimschoots aan bod in hoofdstuk 3 en afgesloten wordt met 30 blz., netjes gegroepeerd in onderwerpen, met de belangrijkste atlanten, boeken, tijdschriften en jaarverslagen van de verschillende diensten.

Tot slot nog een opmerking over vuurtorens: deze komen er nogal mager van af. Al sinds de oudheid waren bergtoppen, vestingen en (vuur)torens navigatie bakens bij uitstek. In de Oost bouwde de Marine in de periode 1862-1920 al ruim 100 vuurtorens! Bij het in bedrijf stellen van zo'n licht werd direct een "Bericht aan Zeevarenden" (in diverse talen) verzonden en werden vervolgens zeekaarten, zeemansgidsen en Lichtenlijsten voorzien van de noodzakelijke informatie als geografische positie, hoogte van het licht boven de zeespiegel en het karakter van het licht.

Conclusie: voor iedereen die geïnteresseerd is hoe de, qua metingen geïntegreerde, hydrografisch-, topografische- en luchtvaart kaarten, in de Oost tot stand kwamen, kan ik dit proefschrift zeer aanbevelen.

