



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

“ Redactie ten Anker “

Abeelstraat 96
3329 AG Dordrecht
06-25160899

tenanker@kpnmail.nl



“ ten Anker “

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

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

Het Journaal van Willem Veerman, vervolg en laatste deel...

door *H.B. van Rees en A.C. Krijgsman*
Inhoud: *Episode 10.*

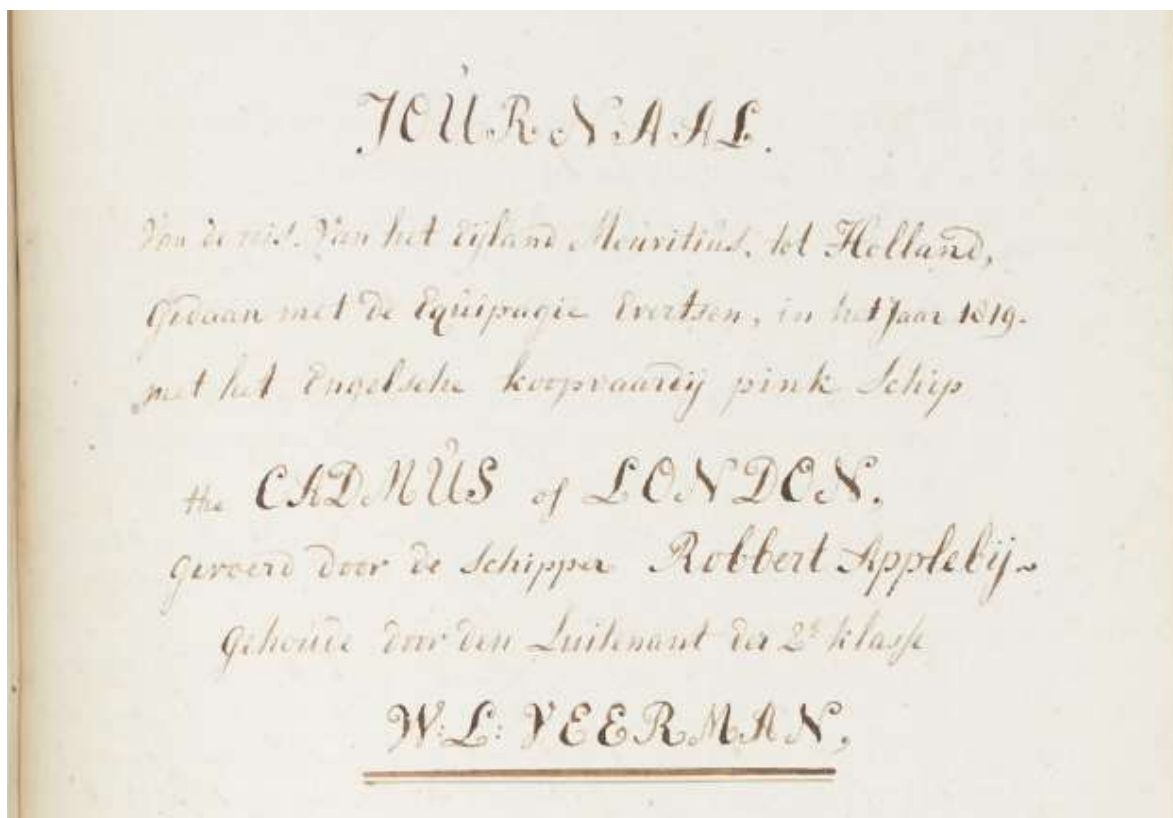


Met heel veel dank aan ;
Het Scheepvaartmuseum Amsterdam / S. Wegereef en B. Lahr

VOORBEREIDING EN TERUGTOCHT NAAR NEDERLAND



Hoofdstuk 10. De thuisreis met de 'Cadmus of London' en epiloog



Julij 1819 – Gemeerd Voor Port Louis Op Mouritius. Vrijdag Den 23ste, Den wind Zuijdelijk bramzeils koelte betrokken lugt, heede namiddag ten 2 uuren gingen met de Equipagien uijt De Cazernes en embarkeerden op het Engels Commerce pinkschip the Cadmus of London, groot 260 last, Gevoerd door Robbert Applebij, bestemd om ons naar Nederland te brengen, in onze rol 255, en in extra schaffing 7 koppen. Verdeelde ons volk volgen reeds geschikten arrangements aan bakken en het doen der wagt voor de reise in Drie kwartieren. De Etat major logeerde in de hutten en de Schout-bij nacht in de halve kajuit, hadden Indische schaffing en brood extra.

De dagen daarna bereidde de bemanning de terugtocht naar Nederland voor, van 24 tot 30 juli kwamen de victualiën aan boord, van alles, maar zoveel mogelijk brood en vers water. De watervoorraad moest voldoende zijn voor 18 weken. Ziektes bleven heersen en op 26 juli werd matroos 2e Klasse Charité in het hospitaal opgenomen. Diezelfde dag kwam een Engels zeeschip binnen lopen met zware lekkage. Dit euvel deed zich dus niet alleen voor op Nederlandse schepen, het was een probleem met veel houten schepen. De officieren kregen een maand Indisch tafelgeld om aankopen te doen voor hun gamelle. Op 29 juli kwam de Schout-bij-nacht aan boord. Hij kreeg 17 saluutschoten van het fort. Vervolgens werden de scheepsrollen gecontroleerd waaruit bleek dat matroos Gieseling zonder afmelding afwezig was, gedeserteerd? Een van de Evertsen-sloepen die in Diego Garcia in stukken was gezaagd voor makkelijker transport naar de Pickering, werd ook aan boord meegenomen. (De andere sloep was weggegeven.) De loods arriveerde, het schip was zeilklaar voor vertrek. De laatste telling van het aantal opvarenden, de vaste bemanning en de passagiers, kwam uit op 251.

De dag is 30 juli. Zestien zieken bleven achter in het walhospitaal.

Ook Opperschrijver Rulofs bleef achter om allerlei zaken te regelen. Het plan was dat zij op een later tijdstip met het Nederlandse pinkschip 'Anna Maria', gevoerd door schipper Jonkers, zouden

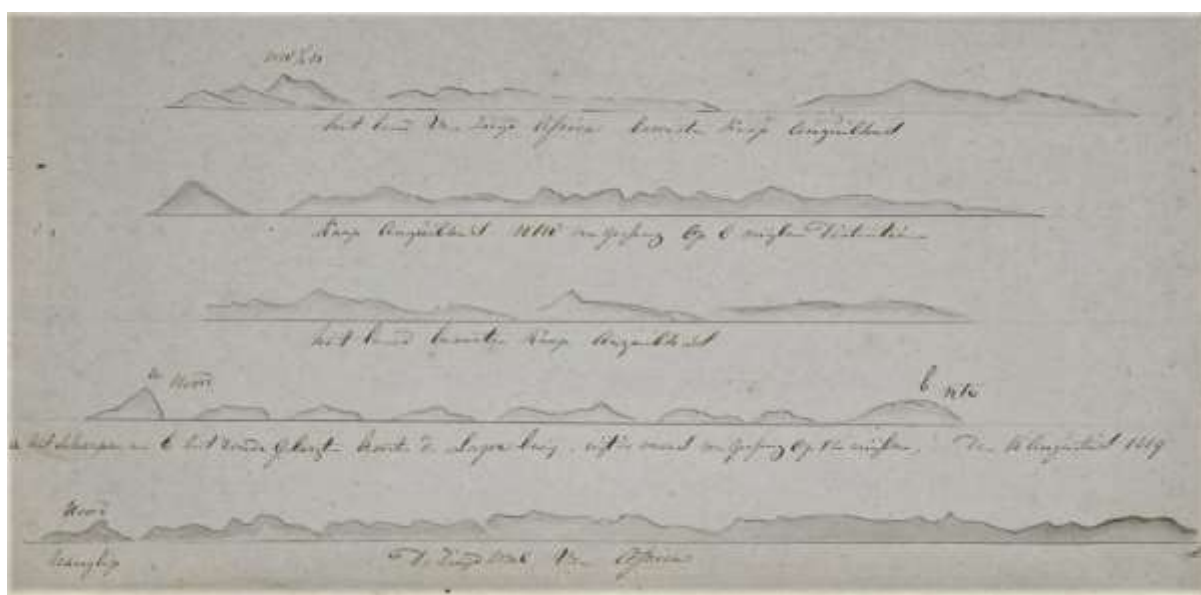
thuisvaren. De sloepen werden aan boord gehesen en de trossen gingen om 11.30 uur los. De Cadmus voer de haven uit langs de *pavillons*, de buitenste boeien. Tegen 12.00 uur passeerde zij het Engelse fregat HMS 'Liverpool', dat met 15 schoten salueerde. Zij werd bedankt met een algemeen driewerf hoezee, waarop de bemanning van de Liverpool in het want paradeerde en luidkeels met een hoezee antwoordde. De commandant van de Liverpool kwam met een sloep langs om aan boord afscheid te nemen van de Schout-bij-nacht en om hem een goede reis toe te wensen. Daarna vertrok hij samen met de loods. De Cadmus braste vol en zette koers naar het westzuidwesten. Om 16.00 uur werden er peilingen genomen van verschillende punten van het eiland en zo werd een waar bestek bijgehouden. Interessant genoeg werd de lengte berekend ten opzichte van de meridiaan van Tenerife. Gebruikten zij een Nederlandse kaart?

Veerman beschrijft opnieuw dagelijks in detail zoals eerder de weerssituatie, stand van de zeilen, de navigatieposities en het lenswaterniveau.

Hij vermeldt ook dat er een kompas miswijzing was van 16° NW. (hij bedoelde waarschijnlijk de variatie) De Nederlands officieren waren duidelijk ingedeeld bij het uitvoeren en bijhouden van de navigatie. Zoals reeds gezegd werden de (lengte)posities ten opzichte van Tenerife bepaald en afgelegde afstanden waren in Duitse mijlen. Er werd op deze reis veel nadruk gelegd op de kompasfout. Ook introduceert Veerman de term 'rechtwijzend' *) die hij niet eerder gebruikte. Misschien had hij iets nieuws geleerd?!

Gedurende de maand augustus werden de tussendekken eens per week uitgerookt. De zieken werden dan in de barkas geplaatst op het dek, dus in de openlucht. Op 7 augustus overleed als eerste Evertsen-man "*Kapitein d'armes*" H. Zoetemans. Tegen het midden van augustus daalde de temperatuur tot een graad of 15 C. Veel haaien werden waargenomen, de wind varieerde erg, van storm tot perioden met windstilte. In de buurt van Agulhas loodde men de diepte die kwam uit op 90 vadem, een bewijs dat ze ten zuiden van het continent van Afrika waren aangekomen.

*) een rechtwijzende of ware koers is een koerslijn uitgezet ten opzichte van het ware noorden. Zoals men een koerslijn in de kaart zet. Om er een te sturen koers van te maken moet ook de magnetische variatie en de deviatie van het kompas in rekening gebracht worden. **ware koers** = Afk.: WK
Syn.: **rechtwijzende** koers Def.: de hoek tussen de langsscheepse as (kiellijn) van een varende boot en de ware noord-zuidlijn. Toelichting: Ware koers = kompas koers + deviatie + variatie.



Figuur 10.1 Schetsen van de zuidkust van Afrika zoals Veerman het zag.

In de namiddag van de 14^e augustus werd land waargenomen, “regtwijzend NNW van ons strekkende tot NNO- Gisten op 8 mijl afstand”. (Zie figuur 10. 1.)

Tegen zonsondergang werd het “Hooge land van Agulhas gepeild op NtW en de ronde berg NW”. Men volgde de kust. Op de 18^e peilde men Agulhas oostnoordoost en “Hanglip” in het noorden. Ze waren daarmee de (lengte van de) Kaap de Goede Hoop voorbij. Het was tot nu toe een reis zonder opmerkelijke gebeurtenissen of grote tegenslagen.

N.B. Bevonden ons bestek volgens vier tijdmeters en volgens de peiling van hede morgen ten 8”, 3 graden 8 min. te oostelijk, verplaatste het alzo zoveel westelijker het welke ene voor afgevaaren punt aannamen. Zagen veel Kaapse duiven (Stormvogels) en haaien.

Er waren dus vier tijdmeters aan boord, waarschijnlijk twee of drie van de Evertsen en die van de Cadmus. De gemiddelde tijdaanwijzing van die vier gebruikte men om zijn de lengte te bepalen. Zwaar weer zorgde vaak voor veel deining waardoor er dan niet kon worden gekookt. De bemanning moest zich tevredenstellen met broodmaaltijden en een extra oorlam.

Op 24 augustus werd er een ‘Alle hens’ aan dek gehouden ter gelegenheid van de verjaardag van Zijner Majesteit de Koning. De Schout-bij-nacht sprak de equipage toe met een “Gepaste aanspraak”. Daarna werd driemaal hoezee gejoeld en kreeg de bemanning een extra rantsoen arak. Af en toe werden er schepen in de verte waargenomen maar deze waren te ver weg om te praaieren.

De reis verliep verder rustig, op 9 september naderde de Cadmus de haven van het eiland St. Helena. Kaapstad werd dus niet aangedaan.

9 september 1819. Aankomst op het eiland Sint Helena

Dagwacht. “De wind ZW en ZtW br/zls koelte, mooi weer, zagen een walvisch. De kaapsche Duijven hadden ons verlaten, te 7”30’ zagen land in ’t WNW.” (Dit was Sint Helena).



Figuur 10.2 Schets van het eiland St. Helena

Naderbij gekomen zagen ze twee driemastschepen en een brik liggen. Op 7 glazen (om 11.00 uur) werd zeil geminderd toen (zoals later bleek) het Engels oorlogsfregat ‘The Euridice’ naderde, dat een sloep neerliet. Deze kwam bij de Cadmus langszij en een Engelse officier kwam aan boord. Hij kreeg alle nodige informatie en vertrok weer om 14.00 uur. Hierna kreeg de Cadmus permissie om door te zeilen naar het eiland, doch om 14.30 werd een gericht (scherp) kanonschot van de wal op de Cadmus afgevuurd, waarop er meteen tegen werd gebrast (gestopt), daarop ging men met de jol naar de wal en om te vragen wat er aan de hand was, waarna Cadmus

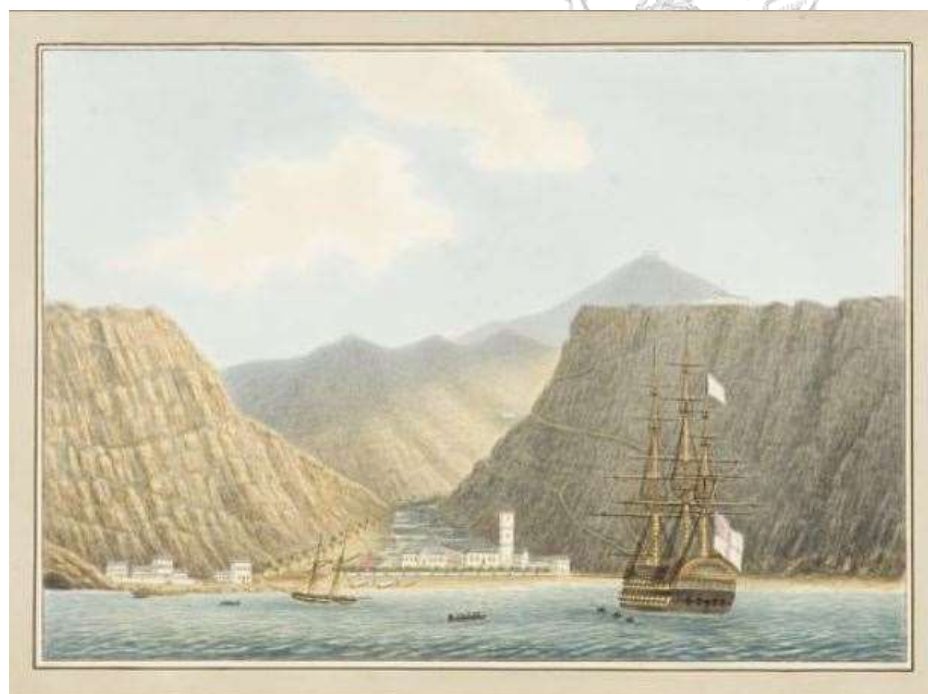
alsnog verlof kreeg om voorbij de walbatterij te zeilen. Kennelijk had Euridice hun toestemming nog niet aan de wal doorgegeven. De zeer strenge en alerte bewaking had te maken met de hier in ballingschap aanwezige Napoleon Bonaparte. (Hij overleed er in 1821.)

Spoedig kwam de havenmeester aan boord. Aan het begin van de platvoetwacht ging het schip voor anker op een locatie voor de stad St. James. Daar lagen meerdere schepen, een Engels oorlogseskader bestaande uit het lineschip 'Conqueror' (van 74 stukken), twee korvetten, een brik, een schoener en een paar transportschepen. Het kruisende fregat Euridice maakte er ook deel van uit, net als nog een brik. Schout-bij-nacht (Rear-admiral) van de Blauwe vlag¹

Sir Plampin (Veermans spelling) voerde het bevel over het eskader. Het Engelse troepenschip 'Lady Carliton', dat drie dagen eerder dan de Cadmus van Mauritius was uitgevaren, lag ook op de ree.

Op de wal vernam men dat de heren Elaut en Doeff hier op de 27^{ste} juli waren geweest en weer waren vertrokken. Zr.Ms. Prins Frederick was hier ook eerder langs gekomen.

De gouverneur van het eiland sir Hudson Lowe R.C.B. zond een adjudant naar het schip om de 'hooggeplaatste' Schout-bij-nacht te verwelkomen en hem aan de wal uit te nodigen. Deze ging de volgende dag, 10 september, naar de wal na verwelkomd te zijn door twee kapiteins- ter-zee namens de Engelse Schout-bij-nacht. De officieren en adelborsten kregen ook toestemming om aan wal te gaan onder de strikte voorwaarde dat ze zich niet buiten de stad zouden begeven zonder begeleiding van een Engels marine- of landmachtofficier. Die dag werd verder besteed aan waterladen met hulp van een barkas van het Engelse admiraalschip.



Figuur 10.3 Gezicht op het stadje St James op Sint Helena, met het lineschip HMS Conqueror op de voorgrond. Getekend door Q.M.R. Ver Huell. De vlag is alleen wit, niet blauw.

Dat het eiland onder strenge bewaking stond komt duidelijk naar voren in Veermans beschrijven;

Een koopvaarder na zee gezeild, welke voor de rhee bij draaijden en na enige gevraagde benodigheden te hebben ontvangen, weder

zijn reis vervolgden, mogende niet ankeren. Wij hadden het geluk niet om landwaards in te mogen komen, De wijl daar de verblijfplaats van Buonaparte was op een landgoed Longwood geheten het welk door militairen zeer streng bewaakt werd. Het garnisoen van

¹ De Britse Marine was in deze tijd opgedeeld in drie squadrons, het witte, rode en blauwe.

St. Helena bestaat uit twee regimenten Engelsche O.I. Compagnies troepen welke sedert het verblijf van Napoleon hier met twee regimenten Koninklijken Infanterie en twee Compagnies Arthillerie versterkt zijn.

Van de Rhee ziet men buiten een kleine doch diepe vallei waar in enige huisjes en gouvernements gebouwen, en een kerkje ligt, welke de stad St. James formeren, en die aan de zee met een batterij muur gesloten is, niets als barren en stijlen ongenaakbare rotsbergen, overal met losse stukken kanon 18 en 24 # voorzien, behalve deeze zijn rondom het Eijland batterijen van 4-6 of meer stukken geschut en boven op de berg bij en boven de stad leggen twee forten met ringmuren voorzien, welke stukken met een Dopping van 30 tot 40° beneden waterpas, op de dekken der scheepen hier ter rhee kunnen schieten, en ook allen van daar op de schepen observeren kunnen, ook zijn op de toppen der rotsen verschijdene sein palen en tillegraphen, welke de gehele dag aan elkander van de geringste beweeging op de rhee of in de stad met sein kennis gaven. Geene scheepen hoegenaamd ook mogen het dit Eijland naderen zonder verlof der Kruisers, en op de rhee niet ankeren zonder Permissien van de Admiraal en van de Gouverneur, en zonder dit verlof ook geenens gemeenschap met de stad, wal of eenig ander schip hebben. Ook mag geen Schaloupe of Schaloupen voor zon opgang in het water gestreken of uitgezet worden, welk ook allen voor dat de zon ondergaat geheesen of ingezet moeten zijn. Ook mag er niets hoe dan ook het wezen mag op de rhee worden overboord geworpen. Ook moet elk schip 48 uren vooruit zijn vertrek anonceeren. Tot handhaving dezer orders Krijgen alle Kapiteins van de op deezen rhee gepermiteerde schepen een gedrukte instructie. Ook wort op elk Koopvaarder een Officier of cadet van het wachtschip gesteld om alles gade te slaan, Allen overtredingen worden met zware boetes bestraft. Ververschingen zijn hier schaars zeer duur en slegt.

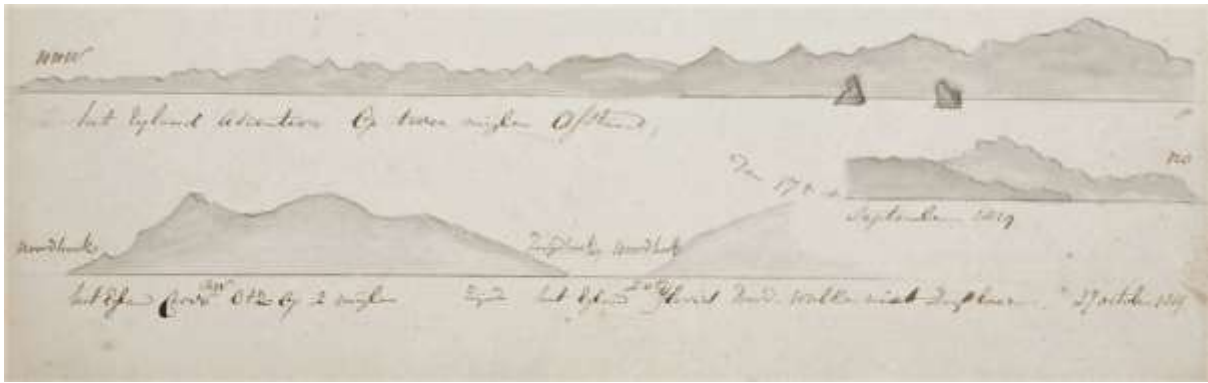
Het is duidelijk dat Napoleons ontsnapping uit Elba hier niet snel herhaald kon worden, het was geen geriefelijk of gastvrij oord, maar tegenwoordig is het (nog steeds) een bewoond eiland met in 2008 zo'n 4.200 'Saints', en er komen vaak toeristen op bezoek, alleen per schip.

Op 12 september kwam Schout-bij-nacht Buijskes weer aan boord, hij kreeg door het fort aan de wal een saluut van 15 schoten. Om 14.00 uur mocht de Cadmus vertrekken, het anker werd gelicht en de benodigde zeilen gehesen. De eerste koers was noordnoordwest. Tegen het einde van de voormiddagwacht was de afstand tot het stadje St. James of Jamestown alweer 12 nm. Het bestek, de positie werd bepaald ten opzichte van peilingen op de stad en in de kaart gezet als 15° 47' ZB en 10° 47' lengte ten oosten van Tenerife. Er werd nog steeds gebruik gemaakt van Nederlandse kaarten.

De reis verliep rustig en soepel, zonder grote catastrofes. De scheepsdienst ging door met routinematige bezigheden, naast het wachtlopen, varen en voeden ook schiemanswerk, schoonmaken en het uitroken van de verblijven. Op 16 september zag men een grote school dolfijnen nabij het schip.

Bij het begin van de dagwacht op 17 september werd een bergachtig en tamelijk hoog land in het noordwesten waargenomen, naar schatting op een afstand van 20 nm, dat zou volgens de navigatie gis het eiland Ascension moeten zijn. De positie van het eiland, ook de lengtegraad kwam overeen met de berekening middels de tijdmeters. Men zag weer scholen vliegende vissen langs scheren.

Op 22 september ontmoette men een Portugese brik die uit Lissabon kwam en op weg was naar Rio de Janeiro. Na lengtegegevens uitgewisseld te hebben bleek dat haar positie 15' meer



Figuur 10.4 gezicht op de Eilanden Ascension, Corvo en Floris

oostelijk was dan die van Cadmus (ongeveer 15 mijl). Later die dag zag men een driemaster in het noorden. Omstreeks 09.00 uur was dit schip dichterbij gekomen zodat het kon worden gepraaid. Het bleek een Amerikaanse "Zuidzeevisser" te zijn (waarschijnlijk een walvisjager), genaamd 'Kerrie' uit New London (Connecticut). Hun lengtebepaling scheelde maar 5' met die van de Cadmus. (5 mijl). De evenaar werd gepasseerd op de 23^{ste}. Op 2 oktober stond er een 'labberkoelte', weinig wind, en werd er weer een schip gepraaid, zij had veel zieken aan boord en vroeg om medicijnen. Het was de 'Serninga Patnam', met kapitein James Baxter, een Engelse Zuidzeevisser uit Liverpool. Zij kwam uit Valparaiso in Chili en was op de weg naar Engeland. Ze kreeg zoveel mogelijk medicijnen als er op de Cadmus gemist konden worden, waarna zij weer vertrok. Een apotheker en eerste hulppost in volle zee!

Veerman beschreef elke dag plichtsgetrouw de vaarpositie met de windrichting, windsterkte, temperatuur en barometerstand en eventuele bijzonderheden. Deze gegevens zijn nu erg in trek bij wetenschappers die de veranderingen in het wereldklimaat bestuderen, zij bevatten een schat aan weersinformatie, maar het is een grote en tijdrovende klus om de vele duizenden gegevens door te ploeteren en op een computer op te slaan. Men noemt dit 'Datamining'.

Op 9 oktober was het waterpeil bij de lenspomp ineens gestegen tot 24 duim, terwijl het gedurende de hele reis maar ongeveer 7 duim was. Na deze ontdekking begon men naarstig te pompen, men vond echter geen oorzaak voor deze stijging, maar door te pompen bleef het waterniveau verder goed beheersbaar. (Mede door de vele Nederlandse handen die beschikbaar waren, handen genoeg.)

De temperatuur op deze breedte was aangenaam, ongeveer 80 °F oftewel 27 °C. Regelmatig werd het onderste lenswater gespoeld met vers zeewater, om te reinigen maar ook om de stank te verdrijven. Op 21 oktober overleed de "Invalide" K. Tranberg, hij was waarschijnlijk een gewonde of verminkte soldaat, de dag daarop overleed matroos 3^e klasse F.H. Geurs aan ziekte. Op de 24^{ste} overleed bottelier J.B. Bremke door "verval van Krachten". Matroos Krijn Huts overleed aan "Diarrhoea" op 25 oktober. Opnieuw toenemende signalen van slechte gezondheid, ziekte en onvoldoende hygiëne. Het drinkwater werd slechter van kwaliteit want ze waren alweer 6 weken onderweg zonder ergens vers water ingenomen te hebben. Twee dagen later overleed matroos W. Heijermans ook aan ziekte. Allen kregen een zeemansgraf. Diezelfde dag peilde men de eilandjes Floris en Korvo, gelegen aan de westkant van de Azoren, zie figuur 10.4. De daaropvolgende dagen kreeg de bemanning drie oorlammen per dag. Mogelijk werd dit als middel tegen "dissenterie" ingezet. Het hielp helaas niet voor iedereen, want op 31 oktober overleed matroos Dirk Mijndershagen, ook aan dysenterie. NB. Deze man had in 1817 een paar weken in het Simpang hospitaal doorgebracht.

Aan het begin van november begon de temperatuur duidelijk te dalen. Op 4 november werd de Engelse brik 'Victoria' gepraaid die met een lading gezouten vis vanuit Newfoundland op weg was naar Genua, en later die dag praaide men een andere Engelse brik, die uit Havana kwam en op weg was naar Bordeaux. Deze verzocht informatie over de lengtepositie. Zij kwamen nu in een druk vaarwater ten zuiden van Ierland terecht waar de meeste schepen Engelse koopvaarders waren.

De "invalide" Hazemans overleed op 4 november, zijn lijk werd overboord gezet. Het weer werd er niet beter op, veelvuldig werkte het schip zwaar, maar dit leidde niet tot ernstige schade of problemen. De Cadmus was duidelijk een degelijk gebouwde schuit. Er braken wel af en toe onderdelen van het want en touwwerk af, soms scheurde een zeil, maar dit waren relatief kleine schades die de mannen snel konden repareren. Hoe noordelijker ze kwamen hoe stormachtiger en hoe kouder het werd. Als door zware deining niet warm kon worden gekookt, kreeg iedereen een extra portie brood. Tegen midden november voeren ze over de "Gronden" ten zuiden van Ierland, waar de oceaan minder diep is.

Een 'ernstig' voorval was dat van drank morsen, een vat gevuld met rum brak open in het ruim omdat de metalen hoepels waren doorgeroest. Dit zal de stank van het lenswater tijdelijk wel verdrongen hebben, maar was natuurlijk wel sneu voor de bemanning. De temperatuur was nu gedaald tot een graad of 10 C. Matroos K. Jonkmans overleed op 19 november, de oorzaak is niet vermeld.

Op de dagwacht van de 20^{ste} bereikten zij het begin van Het Kanaal, en rond 13.00 uur dachten ze het licht van de "Sorlings" te kunnen zien. Matroos Karel Freimann overleed diezelfde middag. Veerman heeft het over "de vuurtoorn van Schorlings", dat is een oudere benaming voor de Scilly eilanden, die men later op de dag waarnam. Een zeilschip komende van de 'Schorlings' kwam langs zij om verse vis en aardappelen aan te bieden. Deze mannen vertelden dat de Prins Frederick met verlies van haar fokkemast en zware lekkages de Mountsbaai bij Plymouth binnengelopen was op 29 September *). Na de gezonde inkopen ging de reis verder, spoedig zag men in het noordoosten "vuren van kaap Lezart" (Lizard Point, de zuidelijkste punt van Cornwall). Het weer was guur met veel regen en koude wind, zoals dat niet ongewoon is in dit gebied. De windrichting en -sterkte kwamen uit een gunstige hoek zodat het schip soms 10 knopen logde. Dat is bijzonder snel voor een dergelijk zeilschip.

*) het verhaal van de ongelukkige reis van de Prins Frederick wordt beschreven door Backer Dierks, en werd later samengevat door R. van Holtz.

Het Kanaaleiland Alderney kwam in zicht en na overstag gegaan te zijn nam men na enige tijd het eiland Wight aan de andere kant van het Kanaal waar. Met twee herkenningspunten op de wal werd de positie bepaald, "Dunoze point" (Veermans spelling) en "St. Catherines point", een vuurtoren op het zuidpunt van het eiland.

Op maandag 22 november zeilden ze door de "Hoofden" en gingen te "Duins" (Downs, de rede ten zuiden van Ramsgate en noord van Dover) ten anker. Om 11 uur 's ochtends kwam een loods vanuit Dover aan boord, en om 12.00 uur was de breedtepositie 51° 02' NB en lagen ze 1 nm van het kasteel van Dover verwijderd. De temperatuur was gedaald tot 9 °C, om 15.00 uur ging het anker te water op de rede van Deal, ten noorden van Dover. Hier lagen ook het Engelse oorlogsfregat 'Saverne' en verschillende koopvaardij schepen ten anker. De loods van Dover ging van boord en een andere kwam hem aflossen om het schip verder te beloodsen.

De Schout-bij-nacht was in Deal naar de wal gegaan. Veerman doet verslag van zijn bijzondere ontmoeting en kijk op de Engelse douane.

“Kregen twee Spions van het Kostmus (Customs) house aan boord. N.B. Elk schip wat natie ook krijgt hier ten anker komende twee of meer dezer Costmus officers als wags aan boord om het smokkelen te beletten; zij moeten door de Kapitein goed onderhouden worden, maar dewijl het een sijsteem van het Engelsch Gouvernement is, dat dit Corps Kostmus Officers meestal uit doortrapte gauwdieven zamen gesteld is, zoo worden deezen snaken door geringe fooijen geld omgekocht, en dikwerf zelfs gebruikt om de grootste Contrabande in het Britse rijk aan wal te brengen, zo dat zij smokkelaars faforiseeren.”

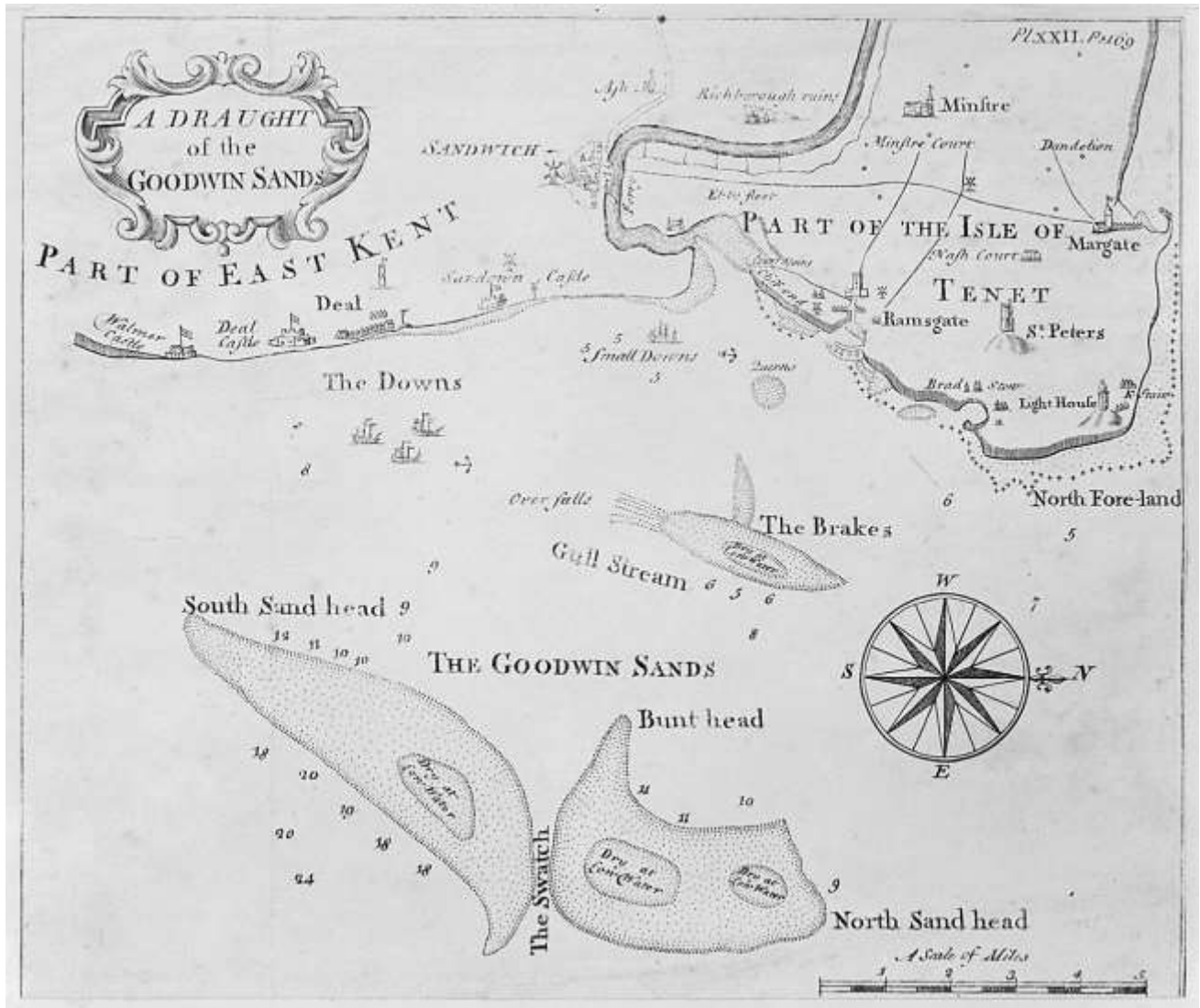
De volgende dag, op 23 november, werden vers brood, vlees, aardappelen en diverse soorten groente aangevoerd, ook kwam er via een “Kostmus” boot 11 halve ankers echte Schiedamse jenever aan boord”), die Captain Appleby of verzoek van de Schout-bij-nacht had gekocht. Dit was een welkome aanvulling van de drankvoorraad na het verlies van het vat met rum, en zal een traktatie voor de bemanning geweest zijn of worden.

*) Deze jenever was waarschijnlijk in beslag genomen smokkelwaar die de Customs dan weer als privé bijverdienste verkochten.

Chirurgijn Majoor D. Ooijkaas ging ook mee naar Deal om zich bij de anderen te voegen en samen naar “Doevere” (Veerman gebruikt de Franse uitspraak, “Douvres”) te reizen en met de pakketboot vandaar naar Calais over te steken en door te reizen naar Nederland.

Er is één merkwaardige melding in het journaal die dag ; “Ontfingen 51 paar schoenen en 48 paar wollen kousen voor het volk”. Veerman vertelt niet van wie of waar, dit aantal was natuurlijk veel te weinig voor de 245 opvarenden aan boord, het was ook de vraag wat voor maten het waren en wie de schoenen aanpasten. Tegen de avond kon men het licht van de vuurtoren van Goodwind Sands*) vanaf de rede duidelijk zien.

Het anker werd gelicht op 24 november in de namiddag en Veerman vermeldt dat ze boven het “Drijf vuur” van Goodwind Sands passeerden. Dit was de voorloper van het bekende “Goodwin Sands Lightvessel” dat tegenwoordig nog bestaat en dat menige marineman (en koopvaardijer) zich zal herinneren. Ze waren nu in hun laatste etappe naar het vaderland. Veerman rapporteert dat er vele vaartuigen passeerden die uit de “Tamis” rivier (Thames) kwamen. Het bestek en de koersen werden bijgehouden op de peilingen van verschillende vuurtorens, waaronder die van “Noord-Voorland”, zie kaart. Het was nu nog een korte oversteek naar de Nederlandse kust.



Figuur 10.5 Oude kaart van de rede van Downs en Goodwin Sands

Op 25 november 1819 was het dan zover, tijdens de voormiddagwacht nam men de grote, massieve “toorn” (toren) van Den Briel waar. Overal voeren nu Hollandse schepen, waaronder veel vissers. Het Haringvliet was toen al een druk vaarwater. De Cadmus bleef langs de wal koersen om op een loods te wachten, maar tegen het einde van de achtermiddagwacht werd het eiland Goeree gepasseerd, en was er nog steeds geen loods te zien. De bemanning kreeg een oorlam om alvast het “*behouden arrivement*” in het vaderland te vieren. Het weer was typisch Nederlands, een koude onzure wind met af en toe regenbuien. Welkom thuis! Overste Ver Huell ging met enige officieren na het ankeren als eersten met de sloep naar de wal in Hellevoetsluis, om de aankomst te regelen. Ook enige zieken gingen naar de wal, bestemd voor het hospitaal in Den Briel. Pas om acht uur 's avonds, toen het allang donker was, meldden zich twee loodsen uit Goeree aan boord. Deze wilden betaald worden, maar zoals Veerman het beschrijft:

“Daar deze niets tot ons binnenzeilen geadsisteerd hadden, en op de juiste tijd niet aan boord waren gekomen, zo deede men deezen zonder betaling van boord vertrekken, als hebbende niets verdient.”

Vroeg de volgende koude dag, de 26^{ste}, zeilde men dichterbij de haven van Hellevoetsluis toe, om 07.00 uur ging het anker er weer in. Zouden de mensen wel voldoende warme plunje gehad hebben, de meesten hadden hun eigendommen verloren bij het zinken van de Evertsen. Uit

Hellevoetsluis werd verse proviand aangevoerd. Het fregat Zr.Ms. 'Van der Werf' lag in de buurt voor anker, zij bereidde zich voor op vertrek naar de Oost en ook lag daar het wachtschip Zr.Ms. fregat 'Kenau Hasselaar'. Deze zond een loods om de Cadmus verder de haven binnen te loodsen, waar zij aan het palenhoofd van de marinehaven afmeerde.

Iedereen bleef gedurende de week van 27 november tot 4 december aan boord. Er moest nog van alles geregeld en gecoördineerd worden met de marineautoriteiten in Den Haag. Dat was niet naast de deur in 1819. Met ingang van 1 december ging men over op de "*Hollandse Schafting*" en werd het overschot van de "*Indische victualij*" naar het Rijksmagazijn in Delfshaven gezonden met een kaagschip dat de toepasselijke naam 'De Bantam' had. Waarschijnlijk was dit voornamelijk rijst, andere soorten eten waren niet zo lang houdbaar. Zelfs de watervaten werden gelost en naar de Rijkswerf gestuurd. Zij hadden er immers toch voor betaald!

De zieke Luitenant te zee Bijerinck overleed op de 29^{ste} november aan de wal. Zo'n halve wereldreis had hij doorstaan en dan bij aankomst overlijden, wat een pech! Hij werd met alle "*Honeurs*" begraven in de kerk van Den Briel. Hij was een van de mannen die vele dieptepeilingen nam en het vaarwater buiten Batavia in kaart had gebracht. Terwijl iedereen nog aan boord was ontving Luitenant ter zee 2^e klasse H.P.N. 't Hooft het bericht dat hem de Militaire Willemsorde der 4^e klasse voor moed, beleid en trouw was toegekend.

Zr.Ms. Van der Werf onder bevel van Kapitein ter zee Leeuwe van Aduart vertrok voor de lange reis naar de Oost op 29 november met aan boord Schout-bij-nacht Musquetier. Zo ging dat, het ene schip of liever gezegd het overlevende deel van de bemanning van één schip kwam terug en een ander vertrok weer naar de Oost. Op 3 december arriveerde de Heer Migorius uit Den Haag om de equipage 'uit te monsteren' en uit dienst te ontslaan. Hoewel Veerman niet precies vermeldt hoeveel mensen terugkwamen, kan men schatten dat er ongeveer 190 man van de originele bemanning behouden terug gekomen waren van de 320 die uit Den Helder vertrokken in 1815. Dit was een zware tol aan mensenlevens. De lijst van overledenen op de thuisreis aan boord van de Cadmus is getoond in Tabel 10.1 aan het eind van dit hoofdstuk.

Allen die hun tijd hadden uitgediend kregen een ontslagbrief en twee maanden gage en vertrokken daarna naar hun woonplaats of familie. Veerman debarkeerde op 4 november en ging naar de Kenau Hasselaar met manschappen die hun tijd nog niet hadden volgemaakt en personeel van de Koloniale Marine. Hij vermeldt dat de "*generale afbetaling*" aan het begin van 1820 te Amsterdam en Rotterdam zou geschieden. (De gagebetalingen liepen altijd een kwartaal achter). De Mariniers werden met een marinevaartuig naar Rotterdam vervoerd. Alle officieren van de Evertsen werden op 4 december per 'resolutie' op non-activiteit gesteld.

"Waarop ik na een dergelijke non-activiteits brief van Datum 4^e December, 1819 mij naar Amsterdam bij mijn familie begaf, welke ik gelukkig welvarend mogt wedervinden".

Veerman had zijn familie, moeder en zuster, in 5 jaar niet gezien. Op 3 juli 1820 ontving hij zijn benoeming tot Ridder der 4^e klasse van de Militaire Willemsorde. De decoratie werd hem uitgereikt door Schout-bij-Nacht Lemmers in Amsterdam.

Het is niet duidelijk hoelang zijn non-activiteit duurde, maar in maart 1821 legde Veerman de examens af voor de rang van "*Luitenant Der Eerste Klasse*".

"Den 8^{ste} en 9^e maart 1821 het examen afgelegd als Luitenant der Eerste Klasse ingevolge order van Z:E Den Minister voor de Marine, bij de Examineurs de Zee officieren, Professor Schröder en de heeren J. Van Bemmelen en Heinsbergen over het theoretische

en de 19^e maart 1821 het practicaalen examen voor Eerste Luitenant ter Zee afgelegd te Amsterdam bij den Schout bij Nacht Lemmers en de Kapiteins Van De Zande en Ortt, en hierna het examen in de Scheepsbouw bij den Constructeur van het Mr. Dept Den Heer Voets in tegenwoordigheid van de SBN”

De bevordering kwam af op 3 augustus 1821 bij Koninklijk Besluit, en op 1 oktober 1821 werd hij aan boord van Zr.Ms. Zeeland geplaatst. Hier eindigt Veermans geschrevene relaas.

Naam	Rang/stand	Datum
H. Zoetemans	Kapitein d'armes	7 augustus 1819
K. Tranberg	Invalide	21 oktober 1819
F.H. Geus	Matroos 3e klasse	22 oktober 1819
J.B. Bremke	Bottelier	24 oktober 1819
Krijn Huts	Matroos	25 oktober 1819
W. Heijermans	Matroos	27 oktober 1819
Dirk Mijndershagen	Matroos	31 oktober 1819
Hazemans	Invalide	4 november 1819
K. Jonkmans	Matroos	19 november 1819
Karel Freimann	Matroos	20 november 1819
Bijerinck	Ltz1	29 november 1819

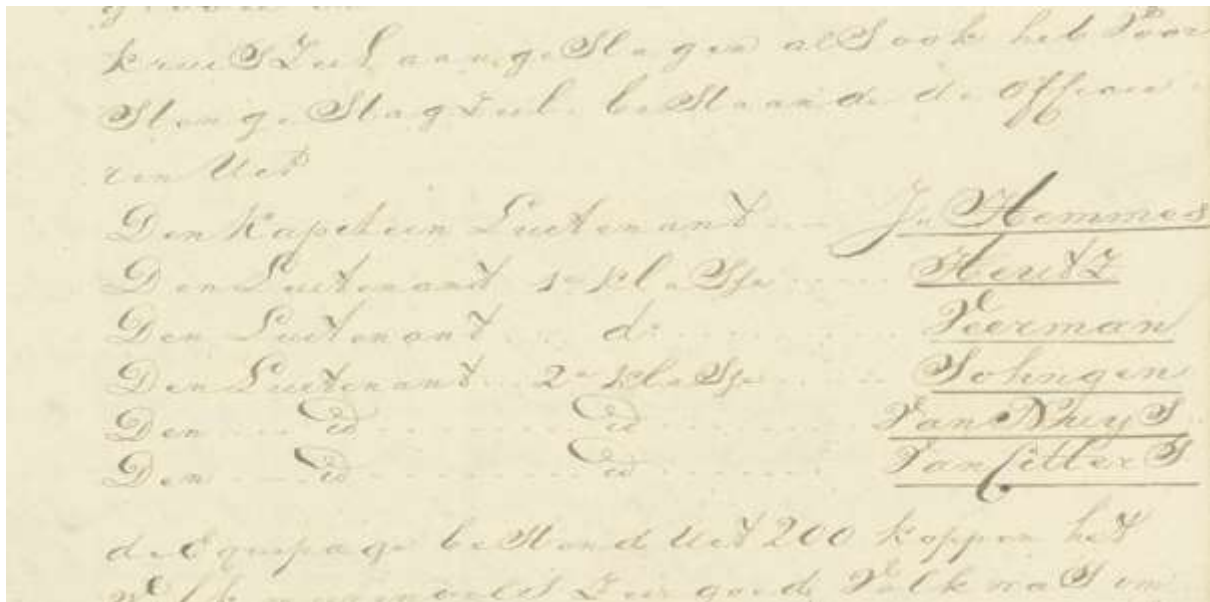
Tabel 10.1 Lijst van overledenen tijdens de thuisreis

Epiloog

Het Nationaal Archief bewaart helaas maar een klein gedeelte van het scheepsjournaal van Zr.Ms. Zeeland, dat eindigt in 1820 en dus is het niet mogelijk na te gaan waar de Zeeland opereerde toen Veerman aan boord kwam in 1821, maar zijn plaatsing daar was maar kort.

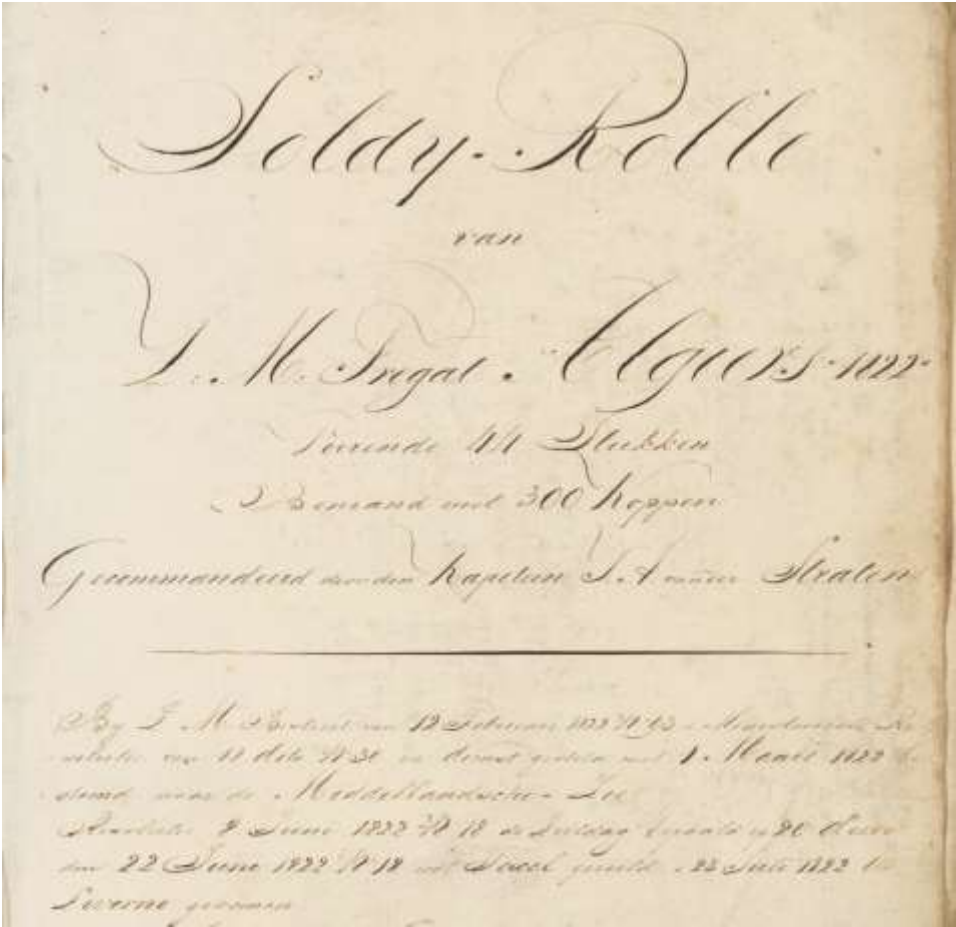
In datzelfde jaar, 1821, werd het fregat 'Algiers' te water gelaten. Dit schip zou eerst 'Sambre' gaan heten, maar vanwege het 5-jarig jubileum van het Engels-Nederlands bombardement van Algiers werd dit schip herdoopt tot Zr.Ms. Algiers.*) Het scheepsjournaal van de Algiers begint na de indienststelling op 12 februari 1822. Het duurde meestal een jaar om een nieuw schip na de tewaterlating geheel af te bouwen en volledig op te tuigen. Veerman werd overgeplaatst per koninklijke resolutie van 1 maart. De nieuwe commandant was Kapitein ter zee Jacob Adriaan Van der Straten. Aan het begin van het Algiers-scheepsjournaal worden alle officieren genoemd, zie figuur 10.5. De commandant hield dit scheepsjournaal zelf bij, er is geen aanwijzing dat Veerman zelf een apart journaal bijhield. Veerman stopte met zijn schrijven net zo abrupt als hij begon.

*) Met dank aan de Heer A. Behrens voor deze uitleg en het verschaffen van de gegevens



Figuur 10.5 Lijst van de officieren ten tijde van de in dienststelling van de Algiers in het scheepsjournaal

Onder de adelborsten vinden wij een bekende naam, n.l. Egbert Andreas Daendels uit Hattem. Hij was de zoon van Herman Daendels, de “Donderende Maarschalk”

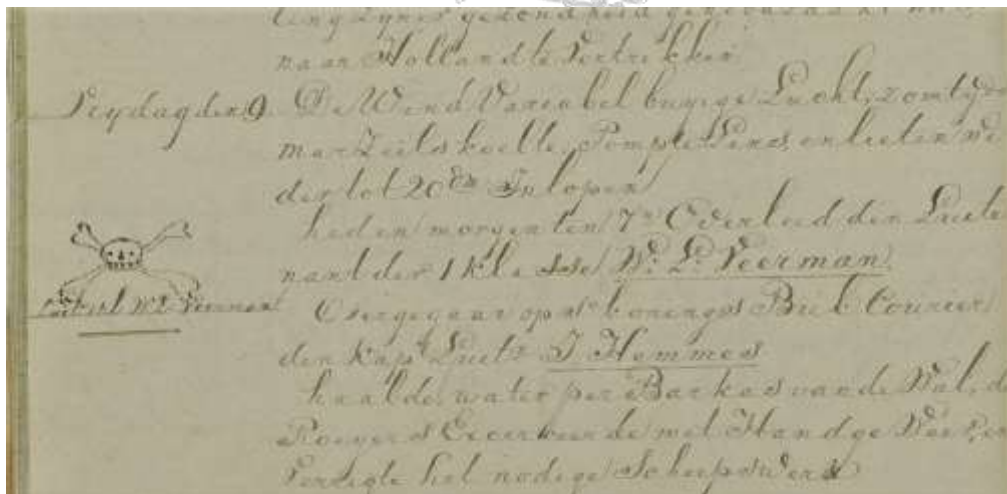


Figuur 10.6 Voorblad van de salarisrol van de Algiers “voerende 44 stukken, bemand met 300 koppen”



Figuur 10.7 Fregat Algiers van 1821. (Beeldbank Defensie). Het schip had 44 kanons (het kaliber wordt niet vermeld).

Zr. Ms. Algiers, zie figuur 10.7, opereerde in de Middellandse Zee als onderdeel van het permanente Nederlandse eskader onder bevel van Schout-bij-nacht Ruijsch, wat daar onder andere patrouilleerde tegen zeeroverij. Ondanks het tamelijk zachte klimaat vergeleken met dat van Indië werd Willem Veerman in 1824 ernstig ziek. Volgens zijn oude commandant Q.M.R. Ver Huell ², kreeg Veerman een “ongeneeselijke kwaal aan de ingewanden” waaraan hij op 9 juli overleed. Het scheepsjournaal van de Algiers geeft verder geen details over zijn ziekte, zie Figuur 10.8, maar beschrijft wel Veermans begrafenis die de volgende dag plaats vond op het Nederlandse kerkhof te Smyrna, het tegenwoordige Izmir in Turkije.



Figuur 10.8 Aantekening van Veermans overlijden in het scheepsjournaal. Op vrijdag 9 juli 1824.

Een korte vermelding van de begrafenis staat in het scheepsjournaal van de Algiers, zie figuur 10.9

² Q.M.R. Ver Huell, Herinneringen van eene reis naar Oost-Indiën, vol 1, 1835

July 1824 Ter Rhede van Simma
 Vrijdag 9^e Overgeplaat op 2 m Buk Courier, den
 matroos 3 klasse J. Smit.
 Zaterdag 10^e De Wind het Compas rond van Flaauwe
 tot Frissche B/Z en Ongestadige koelte
 ten ½ 5^e Overal, den Ondergetekende begaf
 zich, met zijnen Officieren, en Adelbor-
 sten, benevens het Detachement Marini-
 ers naar de Wal ten einde het Lijk van
 den Overledene Luitenant der 1^e Klasse
 W.L. Veerman, met alle militaire Honneurs
 ter aarde te bestellen, hadden gedurende
 die Plechtigheid de Vlag en Geus halven
 Stok waaijen.
 In de Boevenge Sloten den Matroos 3 K

Figuur 10.9. Uittreksel van het scheepsjournaal van de Algiers. Lees:

Zaterdag 10^e. De wind het Compas rond van Flaauwe tot Frissche B/Z Ongestadige
 koelte, ten ½ 5^e Overal, den Ondergetekende begaf zich met zijnen Officieren en
 Adelborsten benevens het Detachement Mariniers naar de Wal ten einde het Lijk van den
 Overledene Luitenant der 1^e klasse W.L. Veerman met alle militaire Honneurs ter aarde te
 bestellen, hadden gedurende de Plechtigheid de Vlag en Geus halven stok waaijen.

Daar ligt hij begraven, op het Turks/Nederlandse kerkhofje en hier eindigt zijn verhaal alwaar het
 begon toen de schrijver zijn graf ontdekte. Hij was pas 31 jaar oud en had al een loopbaan van
 22 jaar bij de zeemacht achter de rug. Hij had schermutselingen, gevechten,
 krijgsgevangenschap en schipbreuk overleefd maar uiteindelijk was het een (darm?)ziekte die
 hem de das om deed. Zijn moeder en zuster zetten een overlijdensbericht in de 'Oprechte
 Haerlemsche Courant', zie figuur 10.10.



Figuur 10.10. Overlijdensbericht van Willem Veerman in de "Oprechte Haerlemsche Courant" van 2 september 1824.

Dankwoord

Het ontcijferen van het journaal van Willem Veerman en de hele geschiedkundige achtergrond die daarbij naar voren kwam was een avontuur in zichzelf. Het componeren van dit verhaal zou niet gelukt zonder de assistentie van velen die hielpen met het redacteren, advies, en degene die uitleggingen gaven van de vele termen en feiten die naar boven kwamen.

Mijn dank allereerst aan de Heren S. Wegereef en B.Lahr van het Scheepvaart museum in Amsterdam die het origineel in digitale form omzette en beschikbaar maakten voor dit project. Aan de Heer A.C. Krijgsman die vele "supporting" documenten wist op te duiken en illustraties wist te vinden door contact op te nemen met verschillende instanties en de hoofdstukken opeenvolgend publiceerde over een periode van drie jaar.

Met dank aan de Heer R. van Holtz voor zijn hulp in het ontcijferen van moeilijk leesbare tekst en het verschaffen van uitleggingen van verschillende termen en achtergronden.

Veel dank aan de oud Marineofficieren J. Mohrmann en W.Vissee voor hun uitleg over de zeekaarten en navigatie problemen uit die tijd en L.P. de Boer voor het vertalen van "Bostonian Dutch" in modern Nederlands en zijn waardevolle aanwijzingen en recommendaties om het verhaal meer leesbaar te maken.

Ook veel dank aan de Heer A. Behrens voor het verschaffen van het Scheepsjournaal van Z.M. Algiers en de gegevens omtrent dit schip, en Mevrouw F. de Boer-Pameijer voor haar hulp met het proeflezen. Mijn verontschuldigen als ik iemand heb overgeslagen, uw bijdragen waren zeer welkom.

H. B. van Rees, 14 Februari 2021, Needham, Massachusetts

HET GRAF VAN WILLEM VEERMAN

De meesten graf stenen waren van Nederlandse zakenlieden en afgezanten die in Smyrna woonden. (De Familie Van Lennep had verscheidene stenen over vele generaties), maar er waren ook twee Marine mensen *) waaronder:

“HIER LEGT BEGRAVEN” “DEN WELEDELGESTRENGE HEER” “ W.L. Veerman”

“In leve Luitenant ... onleesbaar... bij de Nederlandsche” “ MARINE” “Ridder der Militaire Willemsorde ...onleesbaar..... “ “Geboren te Vlaardingen den February den jaar ...1793 “ “Overleden te Smyrna op July” “Laatst gediend hebbende aan boordonleesbaar... “ “ALGIERS” “Onder Kommando van den Kapitein” “J.A. VANDER STRATEN”

Als u nog even terug wil blikken hoe dit avontuur is begonnen...

klik even op de link



https://www.tenanker.com/uploads/1/4/1/3/14135904/2._ontmoeting_met_ltz._willem_veerman.pdf

Bart van Rees, ..

Ik wil jou danken voor de inzet die je hebt getoond gedurende deze 3 jaren dat Willem Veerman aan jou leven is gaan hangen. Het ontcijferen van de ruim 200 jaar oude geschriften is voor jou geen dagelijkse kost geweest, temeer dat ik niet één petje, maar zelfs twee petten afneemt. Ik heb gedurende deze periode met veel plezier mijn medewerking hieraan verleend en denk dat deze dank ook uitgesproken mag worden namens alle lezers van “ten Anker”
Neem de volgende vakantie weer een camera mee, wie weet stoot je weer op zo'n mooi stukje geschiedenis....

Arie Krijgsman