



Deze nieuwsbrief is een samenraapsel van binnen gekomen berichten de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart aangaande over het heden en verleden.

“de redactie “
A.C.Krijgsman
Abeelstraat 96
3329 AG Dordrecht
tenanker@kpnmail.nl



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.



3e jaargang – 15 september 2020

Extra editie, Vervolg Journaal Ltz. Veerman

Hoofdstuk 8.5 Terechtstelling van de opstandelingen en bezoek aan Ternate en Tidore

8.5.1 Tocht van Saparoea terug naar Amboina.

De eerste dag na het vertrek uit Saparoea, de 19^e november 1817, was mooi en rustig met een NNW-lijke Br/zls koelte. Omstreeks 12.00 uur was de Evertsen 4 nm buiten de wal van het eiland, alleen tegen de middag viel de wind helemaal weg en verloor het schip stuur. Het schip dobberde dus een beetje rond tot dat er weer wat wind kwam opdagen tegen de avond, maar werd door boegseren op de juiste koers gehouden. De volgende ochtend werden twee schepen waargenomen, de ZM Wilhelmina en de Dispatch. De Wilhelmina had zich los weten te maken nadat zij vast was gelopen bij het naar buiten varen de dag tevoren, en had nu wat vaart kunnen maken want de wind was iets verbeterd.

Op de noon werd de positie bepaald op 3°57' ZB. Er werd geen lengte meting gedaan want die kon afgeleid worden door peilingen op verschillende bekende punten op het vaste land. Vanwege de zwakke zuidwestelijke wind moest er alleen veel gelaveerd worden en werd er niet veel vooruitgang gemaakt. Omstreeks 4 glazen op de PV waren ze niet verder gekomen dan 1.25 mijl (5nm) van Noesa Nieva en Alang.

De Wilhelmina was ondertussen dichtbij gekomen en had meer vaart gekregen, maar had weinig stuur evenals de Evertsen. Om een aanvaring te voorkomen moest er snel gemanoevrerd worden op beide schepen die nog net genoeg wendbaarheid hadden om elkaar te ontlopen. Daarna zeilde de drie schepen op een parallelle koers naar Ambon, waar zij op de 21^{ste} op de rede aankwamen.

De Prins Frederick lag daar nog, en tegen de avond kwam er ook een Nederlands koopvaardijship binnen genaamd "Baron van der Kapellen". Deze bracht 150 nieuwe troepen uit Java.

8.5.2 Terugkomst op Ambon en de Loehoe expeditie

Op de 22^{ste} werden de vier gevangenen - opperhoofden der rebellen -, Thomas Matulezia, Anthonie Rhébok, Philip Lathoe Mahina en de Patti van Sorij Sirij, Said Perintah, geboeid naar het fort Victoria overgebracht. De twee Flankeurs, Lagemor en Van Ham, die krijgsgevangenen waren geweest bij de rebellen, werden naar de wal gebracht tegelijkertijd met de Saporoeaan Salomon met zijn twee zonen. Deze laatsten werden vrijgezet, waarschijnlijk vanwege de goede verpleging van het zoontje van Van Den Bergh dat de moordpartij overleefd had.

De Chinees met zijn zes slaven werd ook ontscheept.

Er werden ook nog enige lieden naar het ziekenhuis getransporteerd. Dit waren, de matrozen Hillegers, A. Berg, A. Beuning, A. van Beuzekom, J. Kramer en Pietersen van de Evertsen, en van de Maria R., G. v/d Hamer, Fernardus, De Wit, Oesen en J. Van Der Meer, als wel als vier infanteristen. Geen van deze lieden werd eerder vermeld als gewond, dus zij zullen wel ziektes hebben opgelopen aan wal of aan boord.

Ondertussen was de SBN eerder aangekomen via de Paso Baguala en had daarna logies genomen te Bato Gadjaja even buiten de stad Ambon.

Op de 25^{ste} november werden de twee vrouwen van Anthonie Rhébok vrijgelaten aan wal. Aan boord werden weer vele problemen ondervonden met het touwwerk en de rondhouten, voornamelijk verrotting. Daarvoor moesten de bramraas en bramstengen worden neergelaten voor reparaties. Diezelfde dag kwam de matroos J. Hanegraaf als laatste terug aan boord vanuit Haroeko.

Wat de logistiek betrof werden er 15 varkens van de wal ontvangen, waarvan er een al dood was, en waarschijnlijk niet meer consumeerbaar.

Er heerste kennelijk een ziekte onder die dieren want een paar dagen later gingen er meerdere dood.

De 26^{ste} november was een regenachtige dag, doch ondanks dat moesten er reparaties aan de gaffel worden verricht. De Wilhelmina had ook enige technische problemen en kreeg hulp van de timmerlieden van de Evertsen om daar aan boord reparaties uit te voeren. Op de Evertsen zelf werd het touwwerk "gelapzalfd" *) wat een paar dagen in beslag nam. Op de 27^{ste} kwam De Zwaluw aan, nu onder commando van de Ltz Duval.

*) Lapzalven bestond uit het insmeren van het touwwerk met bruine teer om verrotting tegen te gaan. Een reuze smerig werk.

Op de 29^{ste} november werd er een expeditie uitgerust om op Loehoe (tegenwoordig "Luhu" gespeld) op de kust van Ceram (zie kaart fig. 8.5.2) aldaar de rust te herstellen onder leiding van de Ltz2 Jacot en Kool met 42 man. Deze citadel was als laatste nog in handen van de opstandelingen. Daarvoor werden twee sloepen, de grote en de labberlot gereed gemaakt. De grote sloep, de Hollandse, werd uitgerust met een draai bas en twee donderbussen, en de labberlot met één.

De details van de uitrusting die deze landingsdivisie mee kreeg werd zorgvuldig genoteerd en bijgehouden. Dit is te zien in tabel 8.5.2.1. Beide sloepen werden bovendien uitgerust met roei en zeiltuig en victualiën voor 8 dagen voor 44 man. Elke man kreeg een geweer uitgereikt met een patroontasje.



Figuur 8.5.2.1 kaart van Ceram en Ambon. De oversteek van Hila naar Luhu is aangegeven met de rode peil.

30 november, De expeditie vertrok op de EW ten 11.00 uur, de Ltz Kool met 16 man in de Labberlot en de Ltz Jacot met 26 man in de Hollandse sloep om Eerst naar Hila te gaan, op de noordkust van het eiland Ambon (zie figuur 6.10.12) en aldaar nadere orders te ontvangen, en vandaar onder bevel van de Kapt. Van Driel met troepen naar Loehoe (Luhu) over te steken. Behalve de twee

sloepen gingen ook de Dispatch met de 1^e Luitenant Van de Velde aan boord en de Maria R. naar Loehoe, aan boord hebbende Kapt. Van Driel en zijn troepen.

Op de Evertszen werden er steeds meer mankementen ontdekt, de bezaansmast bleek vermolmd op ongeveer 20 voeten boven het dek, en was bovendien gekraakt op die plaats, dus deze was duidelijk aan vervanging toe. Men vergeet niet dat dit schip gebouwd was van 1806 tot 1808 en het hout dus al meer dan 10 jaar oud was en bovendien continu aan de elementen was blootgesteld. Vooral de laatste twee jaren in de tropen eisten hun tol. De matroos De Wit werd ziek naar het hospitaal gestuurd.

Maandag 1 December, 1817, Thermometer 83°F

De wind NO, noorden, nnw, variabel door het Zuiden tot ZO, labber en Ongest. Br/zls Koelte, wolken buijge lugt met regen, 's avonds weerligt in het NO. Klaarde touw, lapzalfden het tuig. De gekwetste major Meijer van boord naar Bato Gadjja gebracht op het buijten van den Gouverneur. Leende tot gebruik een sloep van de Prins Frederick.

Den matroos A. Berg uijt het hospitaal, Den Opperchirurgijn major D. Ooijkaas van boord na de wal, ZM's fregat Wilhelmina, Kapt. Dibbetz, naar Banda gezeild, bij de pomp 28duim, bragte de voor- en groot-bramstengen op.

De Evertszen had ondertussen opdracht gekregen van de SBN om zich zeilklaar te maken voor een reis naar Ternate, en bij deze voorbereidingen werden er weer heel wat meer problemen ontdekt met de tuigage. De Bezaansmast moest eigenlijk helemaal vervangen worden. Helaas waren daar niet de juiste bomen voor op Ambon en dus moest men door schalen aan te brengen om de mast en die goed te omwoelen de nodige reparaties maken die natuurlijk niet al te sterk waren. Het tuig van de kruismast werd er af gehaald en geheel vernieuwd. Die dag werden er 5 varkens geslacht voor de equipage.

Er vond een disciplinair voorval plaats aan de wal, n.l. een Marinier werd door de Politie in arrest aan boord gebracht vanwege gepleegde "baldadigheid". Hij had waarschijnlijk te veel gedronken en de bloemetjes buitengezet. Veel vertier was er natuurlijk niet te verhapstukken aan de wal.

De matroos F.de Wit overleed na vier dagen in het Hospitaal op donderdag, 4 december, 1817.

De expeditie van de 29^{ste} onder bevel van Ltz Kool en Jacot, kwam terug aan boord. Zij hadden op de 2^e december onder dekkend vuur van de Maria R. en de Dispatch tezamen met de troepen en Ternatanen, allen onder bevel van de Kapt. Van Driel, een landing uitgebracht op Ceram en het fort te Loehoe weer heroverd.

De Ltz Jacot was alleen door een voetangel gewond geraakt, verder worden er geen gewonden of gesneuvelden vermeld. De Korporaal Van E... en de marinier Bouman die tijdelijk op de Maria R. geplaatst waren kwamen weer terug aan boord.

Veerman vermeld in detail de hele inventaris van alle spullen die waren uitgereikt voor de expeditie en ook welke weer terugkwamen aan boord. Dit geeft men een idee van hoeveel er werd geschoten.

Eén geweer en drie bajonetten waren verloren geraakt.

Tabel 8.5.2.1 Wapen en munitie uitreiking voor de Luhu expeditie

Uitrusting	Uitgerijkt	Terug ontvangen	Afgeschoten/verloren
Schaloepdreg	1		
Vuurstenen	84	56	28
Geweren	42	41	1
Bajonetten	42	39	3
Kardoezen	104	3	101
Pakjes patronen	133	75	58
Gevulden Hoorns*	3		3
Kardoeskokers	9	6	3
Kogels voor draaibassen	60	35	25
Druiven	80	52	28
Lonten	3		3
Jagers buxen	3	2	1
Sabel	2	2	0

*) Kruithoorns

5 december, 1817. Er moest heel wat gedaan worden aan de tuigage en de rondhouten waar allerlei stukken verrot waren en vervangen most worden. Doch vervanging materiaal was schaars en men most zich behelpen met reserveonderdelen die aan boord waren. Zo werd bijvoorbeeld de kruismars afgenomen om de oude kruissteng (verlengstuk van de bezaan- of achtermast) er af te halen. Deze werd vervangen door de korte grootbramsteng (verlengstuk van de grote mast) die niet in gebruik was, en de grootbovenbramsteng (2^e verlengstuk van de grote mast) verving de grietjessteng (verlengstuk van de bezaansmast). De kruisra werd voor een begijn ra ingezet.

Vanwege de vele regens kon er niet worden gelapzalfd die dag. Verder werden er 20 matrozen voor assistentie uitgezonden naar de koloniale brik de Haai, onder bevel van Ltz Knossius, om dat schip weer overeind te trekken nadat het omgeslagen was bij het krenge*) op een zandbank. Er werden 52 halve leggers water gehaald, maar er werd geen Sinterklaas gevierd, en geen extra oorlam uitgereikt.

*) Krengen was een procedure waarbij een schip werd omgetrokken vanaf de wal met touwen die aan de masttoppen waren vastgemaakt om een kant van het onderwaterschip te kunnen blootleggen om te repareren, meestal door breeuwen en kalfaten.

Op 6 december, werden de vlaggen in de toppen gehesen en in de middag salueerde de Prins F. en het fort Victoria elk met 33 schoten ter gelegenheid van de verjaring van Z.K.H, de kroonprins der Nederlanden (dat was Willem II). De bemanning kreeg hiervoor een extra rantsoen Arak. Er werden die dag 39 halve leggers water geladen.

De Iris arriveerde op de 7^e, en kort daarna kwam er een koopvaardij brik en elf Cora Cora's uit Ternate. Het werd dus tamelijk druk in de stad. De volgende dag kwam de Maria R. binnenlopen uit Ceram. Zij had aldaar verscheidenen kust negorijen van Kai Bobo tot Loehoe en Cheit in brand geschoten. De inwoners waren daarop de binnenlanden ingevlucht.

Ter vervanging van een verrot kruiszeil werd een grootbramzeil aangeslagen. Dit geeft enigszins een inzicht van de staat van zaken aan boord, dus er moest veel geïmproviseerd worden om het schip zeilklaar te maken en gaande te houden.

9 december, 1817, het was warm weer, 87°F (31°C). Elf gevangen rebellen kwamen aan boord van het eiland Manipa afkomstig, zie kaart 8.5.2.1. Deze lieden werden in de ijzers geklonken. Het wordt echter niet vermeld met welk schip zij werden overgebracht. Voor de watervoorziening werden er 39 halve leggers water gehaald. "Doch allen Kas" (??)

De Konstabelsmaat Hillegers kwam terug uit het hospitaal op de 11^e. Hij was dus kennelijk weer genezen.

Het Korvet Venus arriveerde op de 12^e, en diezelfde dag vertrok de Iris weer naar zee. Bij het binnenvaren voer de Venus over een meerkabel van de Evertsen die prompt brak. Een parelijn (waarschijnlijk bedoelde hij "paardelijn") werd snel naar de wal gebracht om het schip weer vaster te leggen.

De matroos J. Kramer, die 22 november het hospitaal in ging overleed aldaar na een ziekte van 22 dagen.

Er werd nog eens 6000# rijst en andere victualiën bijgeladen, 1680 # spek, 225# gedroogde vis en 4 leggers Arak. Volgens het journaal was het schip gevisualiseerd tot 1 April van rijst, maar er ontbraken nog verschillende andere voedingsartikelen. Het totaal aan rijst ontvangen was nu 56,000 pond voor een tijdsperiode van 16 weken, 112 dagen. Men verwachtte dus 500 pond rijst per dag te consumeren. Als men rekent dat er ongeveer 300 man in de schafting waren komt dat neer op ongeveer 1.6 pond per man per dag. Dat klinkt inderdaad ruimschoots. Rijst werd waarschijnlijk twee keer per dag geserveerd, bij het noenmaal en het avondmaal.

Om de een of andere rede werden er wapens naar de wal gezonden, n.l. 54 snaphanen (geweren) met bajonetten, 46 patroon tassen, 10 bajonet koppels en 30 Druif kardoezen van 1 pond.

De jongeman Kamies, die eerder aan boord was gekomen bij Saparoea om bescherming te zoeken tegen zijn eigenaar, vertrok naar de wal als vrij man.

Om de hitte van de zon enigszins tegen te gaan werd er een dektent over de kuil gespannen, zoals eerder gedaan werd in Soerabaja.

14 december, zondag, een brik en 12 cora cora's kwamen binnen, ontvingen 264# vers vlees, haalden 38 vaten water, van de Venus werd een vat met 270# spek ontvangen. De matrozen A. Berg en F. Nederhand werden naar het hospitaal gestuurd. Voor matroos Berg was dit de tweede keer dat hij het ziekenhuis in ging.

8.5.3 De executie der rebellen en voorbereidingen voor vertrek naar Ternate en Tidore

Op de 16e december, bij dageraad, debarkeerde de Ltz 't Hooft met 30 gewapende manschappen welke zich met detachementen van de Prins F. en de Maria R. aan wal verenigden, onder commando van Ltz1 Steenboom. Deze troepen verzamelde zich op het plein in de stad, en formeerde een kring bij de executie van de 4 opperste rebellen die werden opgehangen. Dit waren Thomas Matulezie (Matulesia*), Anthonie Rhébok, Philip Latoemahina en Patti Tetual, “zonder kooi, tot aandenken hunner nazaten” wordt er vermeld.

Het idee was om er de schrik in te jagen bij de bevolking. Daarna gingen alle troepen weer aan boord. Veerman was er niet bij want hij schrijft verder niets over dit evenement. In de namiddag kwam De Zwaluw en een schoener de rede binnen lopen.

*) Zijn lijk werd in een ijzeren kooi gestopt en aan een boom opgehangen als waarschuwing aan de bevolking om niet weer tegen het gezag op te staan.

Per bevel van de SBN werden de volgende lieden aan de “Fiscaal” afgeleverd aan wal op de 17^e december. Dit waren de Radja van Titowaij, Nicolaas Mehanoesie (in Ver Huells boek wordt hij gespeld als “Hehanoesa”), Jacobus Pattiwael, de Radja van Tiouw, en Jacob Sahetape (ook Sajetappi gespeld) de schoolmeester. Zij werden daarna berecht*). Van de Zwaluw kwamen er 16 gevangenen rebellen aan boord in arrest. (Volgens het journaal van HPN 't Hooft kwam Christina M.***) ook weer aan boord die dag, hoewel Veerman maakt hier geen melding van). Het schip de Baron v/d Kapellen vertrok terug naar Java.

*) Deze lieden werden veroordeeld tot ballingschap op Java, om daar op de koffieplantages te werken, en kwamen weer terug aan boord nadat hun vonnis was uitgesproken om met het schip naar Java te reizen)

**) Christina Martha was de bossen in gevluht nadat zij bij een schoolmeester in huis was genomen na haar vrijlating, en zwierf rond op haar geboorte eiland Noesa Laut. Vanwege haar verwildering zag de lokale bevolking haar als een “Sawah”, boze geest, en wilden haar weg hebben en leverde haar weer uit aan de Nederlanders. Ze leefde die tijd, ongeveer een maand, alleen op vruchten in de bossen. Dit volgens het boek van Ver Huell. Zij was waarschijnlijk zwaar vermagerd en ondervoed toen zij weer aan boord van de Evertsen kwam, en werd in de ziekenboeg opgenomen volgens HPN 't Hooft. Ver Huell had duidelijk medelijden met dit meisje, ze werd geschat op 16 jaar oud, want hij schreef later een roman over haar genaamd “Oosters romantisch historisch tafereel”.

Op de nacht van de 17^e rapporteerde Ver Huell in zijn boek een zware bliksemingslag in de mast, die bij nadere inspectie weinig schade had aangericht aan de koperen kloot (bal) op de masttop en de afleid kabel. Veerman vermeldt dit echter niet. Wel wordt er vermeld dat er 2 rollen koperdraad voor de bliksemafleiders van de wal werd ontvangen voor reparaties. Op de daaropvolgende dagen werd er meer water geladen voor de komende reis naar Tidore en Ternate. De Maria R. en de brik De Haai gingen naar zee op de 18^e, er wordt alleen niet vermeld wat hun bestemming was. Behalve de zieken die in het hospitaal waren, heerste er ook nog ziektes aan boord, waaraan de opperzeilmaker C. Hendriks overleed op de 19^e. Hij werd aan wal begraven.

Omdat vers vlees niet lang te behouden was in de tropen werd er om de andere dag een levering gedaan van ongeveer 250 tot 260 pond vlees of spek. Als men rekent dat er ongeveer 300 monden gevoed moesten worden komt dit neer op iets minder dan een half pond vlees per man. Daarbij kreeg men ook nog rijst en groenten, waaruit de conclusie kan worden getrokken dat de bemanning goed en voldoende te eten kreeg werd wanneer het schip in de haven lag.

Op de 22e december, werden er 10 levende (Veerman noemt ze “levendige”) varkens voor transport naar Ternate aan boord gebracht. Deze kunnen niet bestemd zijn geweest voor de bevolking aldaar, want die was merendeels Mohammedaans, maar wel voor de

Nederlandse bezetting van het fort. De koloniale Kltz Jacobson kwam aan boord die dag om weer als loods te dienen.

Er waren kennelijk ook weer problemen met de fornuizen in de kombuis, want deze werden geïnspecteerd door een commissie technici die aan boord kwam. Deze uit baksteen gebouwde ovens kregen vaak scheuren door de werking van het schip, wat natuurlijk brandgevaar met zich meebracht. Het resultaat was dat er reparaties verricht moesten worden door metselaars van de wal die later aan boord kwamen om het zaakje te repareren.

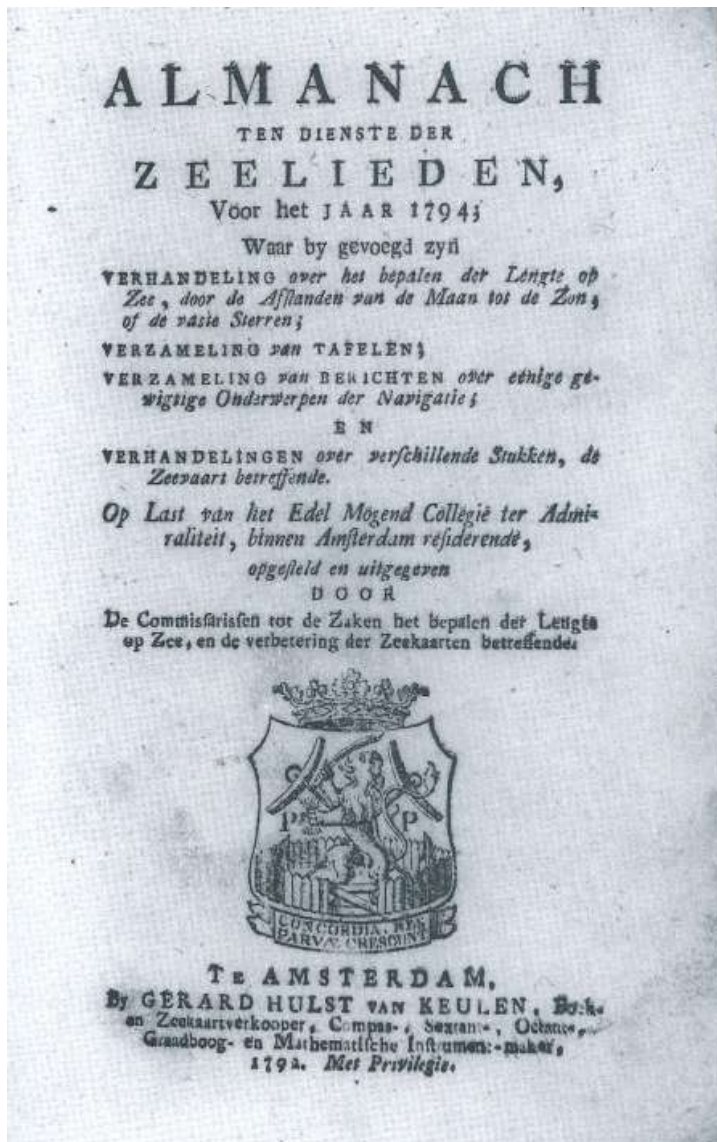
Als beloning voor hun getrouwe diensten kregen de radja's van Lata Hamet en Pelen elk een Nederlandse wimpel uitgereikt door SBN om op hun Orembaais te voeren.

Op 23 december, kwamen er nog eens 6 arrestanten aan boord, ook werd er weer 253# vers spek ontvangen van de wal.

De laatste week van het jaar werd voornamelijk besteed aan het gereed maken voor de reis. De barkas van de Prins Frederik, met roei en zeil tuig, werd aan boord gehesen en in de kuil geplaatst. Verder werd er voedingswaar voor Ternate geladen, zoals 45000# rijst, 8000# zout en 10 leggers Arak (ongeveer 5630 liter). Ook kwamen er meer gevangenen aan boord, maar kennelijk zat de nor vol en daarom werden er totaal 7 terug gestuurd, vijf naar de Prins F. waarschijnlijk bannelingen die naar Java moesten, en twee anderen die op Ambon konden blijven naar het fort.

Op de 25^{ste} wordt er vermeld dat men een exemplaar van de nieuwe "Nautical Almanac"*) voor het jaar 1818 aan boord kreeg. Dit was heel belangrijk, want zonder dit boek waarin alle zonnen, maan en sterren standen stonden voor het komende jaar was het niet mogelijk accuraat te navigeren. "Het gebruik van een sextant zonder "Nautical Almanac" of een "Almanach ten dienste voor zeelieden" is zinloos" aldus Ltz J. Mohrmann, een specialist op dit gebied. Dit is de eerste keer dat het gebruik van dit boek vermeld wordt in het journaal. Wel vermeld Veerman vaak dat er een Zonnen-Maan afstand (hoek) werd gemeten als ze beiden zichtbaar waren om de Lengte te bepalen, maar nooit beschreef hij de tabellen die daarvoor nodig waren. Dit exemplaar moet door een van de koopvaarders zijn aangebracht, waarschijnlijk de Zwaluw, die een paar dagen daarvoor binnengekomen was. Ooit bestond er een Nederlandse Almanak, eerst uitgegeven door G. Hulst van Keulen te Amsterdam in 1788, maar die wordt niet genoemd, maar was waarschijnlijk wel aan boord. De Engelse Almanak was de meest gebruikte toen ter tijd. Omdat de Engelse berekeningen voor de tabellen op Greenwich waren afgestemd moesten de Nederlanders hun verkregen Lengte bij gebruik van die sterren tafels de posities omrekenen voor de Meridiaan van Tenerife die gebruikt werd op Nederlandse kaarten. Het is duidelijk dat zoiets tot misverstanden kon leiden, en uiteindelijk gingen de Nederlandse kaarten over op de Meridiaan van Greenwich in 1826. De Fransen, Portugezen en Spanjaarden hielden er ook hun eigen Almanakken op na.

*) De eerste "Nautical Almanac and Astronomical Ephemeris" werd uitgegeven in 1767 door de Greenwich sterrenwacht en werd daarna elk jaar opnieuw uitgegeven met de astronomische gegevens voor het komende jaar. Het werd spoedig commercieel verkrijgbaar vanwege grote vraag van de koopvaardij. De lengtebepaling probleem bleef lang een groot probleem bij de scheepvaart en deze Almanak verschaftte daar oplossing voor.



Figuur 8.5.3.1. Voorblad van een Nederlandse "Almanach".

Of er iets aan feestdagen werd gedaan is niet duidelijk, er wordt niets vermeld over een extra oorlam die dag. Ter aanvulling van troepen op Ternate werden er één Luitenant, één Sergeant, twee korporaals en 27 flankeurs van de 4^e Compagnie, 2^e bataljon geëmbarkeerd. Om ruimte voor deze lieden te maken werden er 14 mariniers naar de Prins F. gezonden. Verdere voorraden voor Ternate bestonden uit 10 kisten kopergeld, 1 kist ijzeren spijkers, en een hoeveelheid lijmwater. De onderste batterij werd vast geschort voor de reis, en het lenswater werd teruggebracht tot 16dm. Op 27 december, 's morgens om 05.30 uur, brak het landtouw vanwege sterke wind gedurende een zware donderbui en wind. Er werd snel een parelijn (paardelijn) uitgebracht op het hoofd en de Hollandse sloep werd uitgezet om deze lijn aan wal vast te zetten. In de namiddag omstreeks 13.00 uur brak ook het daags touw (ankertouw) en daarna ook de paardelijn. Het schip begon nu te verdrijven, wat een groot probleem was met de vele rotsen in de buurt.

Het tuianker werd meteen gedropt, maar alleen greep het niet, want de diepte was meer dan 60 vadem en de bodem liep heel stijl naar beneden van af de kust. Om een ongeluk te voorkomen werd het bezaan [zeil] gehesen wat het schip meer stuurbaar te maken en kwam bij de wal in de buurt van de Kaaiman 's hoek. Bij Bato Bato gekomen greep het tuianker grond en daarna kon het schip verzekerd worden. Toen er meer bodem werd gemeten, 33 vdm, werd ook het plechtanker gedropt.

De Dispatch die eerder uit was gevaren kwam weer terug op de rede vanwege opgelopen averij.

Voor Ternate werd er nog een kist Zilver en 4 kisten kopergeld geladen benevens diverse goederen van de Heer Van Hoorn de resident aldaar. Ook zond de landswarf 13 leggers en 16 halve leggers "geschoofd" met 186 ijzeren hoepels. Dit waren kennelijk lege vaten bestemd voor Ternate.

Het hospitaal had enig succes want van de elf man die ernaartoe gestuurd waren kwamen er acht terug aan boord, hopelijk genezen. Twee waren er overleden en één bleef ziek achter en overleed later. De overlevingskans was dus ongeveer 72%. A. Berg, Beunen, Van Beuzekom en Pietersen kwamen weer hersteld aan boord terug. Hoewel Berg al twee keer in het ziekenhuis had gelegen de laatste maanden was hij nu misschien genezen.

De matroos Nederhand overleed een paar dagen later aan wal.

Die dag werd er wel een extra oorlam uitgereikt.

Op 28 december, 1817, kregen ze een nieuw gemoeten ("gemuti" *) kabel van 120 vadem lang. Het ding woog 3652 pond! Tijdens het loden werd een loodlijn van 28 vadem verloren met het dieplood. Die kon men dus wel afschrijven. Later die dag ging er weer een peillood verloren toen het touw brak. Het touwwerk verrotte natuurlijk snel in het vochtige heette weer waaraan het was blootgesteld. Het verlies van twee lood stukken was heel bezwaarlijk omdat deze een belangrijke bijdrage vormde aan de navigatie. Er waren geen diepte meters in die tijd en in onbekende of verdachte waters was het loden essentieel om veilig te navigeren. Zoals eerder beschreven werd dit heel vaak gedaan en werden de waarnemingen op de kaart gebracht.

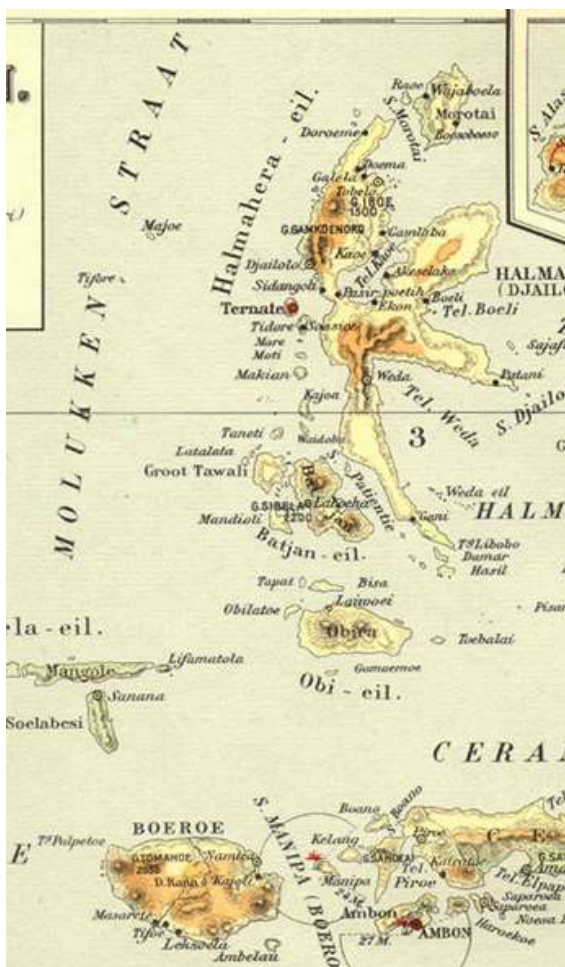
*) "Gemoeten" of "Gemuti" touw werd gemaakt in Indië, en was in het algemeen minder sterk dan Hennep en Manilla trossen

8.5.4 reis naar Ternate en Tidore

Het vertrek vond plaats op 29 december, de wind was een labber koelte die blies uit het Noorden tot NNO. Om 4 uur 's ochtends werd er overal gehouden. De marszeilen en kruiszeilen werden bijgezet en het anker werd omstreeks 05.15 uur gelicht, en de kop in het WNW gericht.

Vanwege de vloed en de zwakke wind viel het schip over bakboord af, waardoor de sloepen moesten worden gestreken om het schip te boegseren. Ook de Prins F., die dit zag aankomen, lanceerde een paar sloepen om hiermede te assisteren. Spoedig kwamen zij in het midden van de baai en konden geen grond meer loden met 110 vdm. De wind kwam

opzetten tot een gereefde marszeils koelte dus tamelijk sterk, maar na een bui verzwakte weer. Tegen de platvoet was de wind gunstiger en liep het getij uit en eindelijk werd er vooruitgang gemaakt. Tegen 8 glazen was de Galgenhoek gepasseerd, en tegen middernacht werd de hoek van Laha op Hitoe gepasseerd. De volgende dag was de wind weer ongunstig en werd het schip teruggeduwd naar Laha, en kwamen weer gevaarlijk dicht bij de wal, tot twee scheepslengtes, zodat het anker meteen werd uitgegooid om het schip vast te houden. Tegen de PV waren wind en getij voordelig genoeg om weg te komen. Het anker werd weer omstreeks 05.00 uur gelicht. Tezelfdertijd kwam ZM-fregat Wilhelmina de baai binnenlopen. Het weer was miserabel met veel regen en variërende winden, en het lukte eindelijk bij de Eerste Wacht de baai uit te varen.



De route naar Ternate is aangegeven op kaart 8.5.4.1.

Figuur 8.5.4.1 Route naar Ternate en Tidore

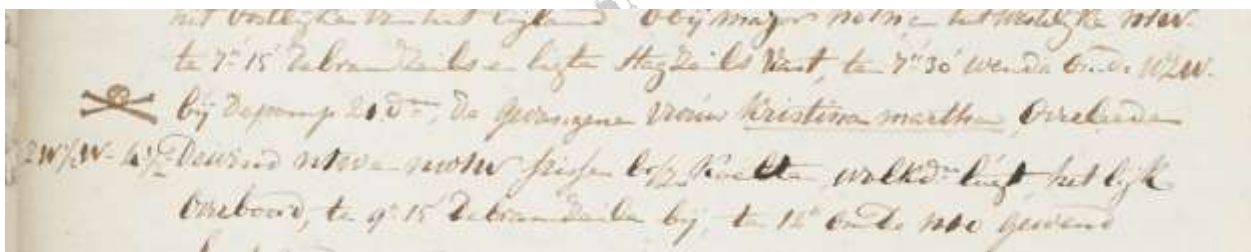
31 december, 1817, de laatste dag van dat jaar. Veel regen met donder en bliksem, maar lichte wind. Tegen dageraad werd Manipa, zie kaart, waargenomen. Die dag werden er 5 varkens geslacht!

Op de noen, werd de hoogte bepaald op $3^{\circ}48'$ ZB, wat lengte betrof werd er op de landpunten gepeild, zoals Noesa Nieva (meest westelijke punt van Leytimor) dat lag OtN, het noordelijkste van Amblauw (Ambelau op de kaart) ten westen en de middelste der 3 gebroeders NO en de oosthoek van Manipa NtW. Deze positie is iets ten zuiden van het eiland Ambon.

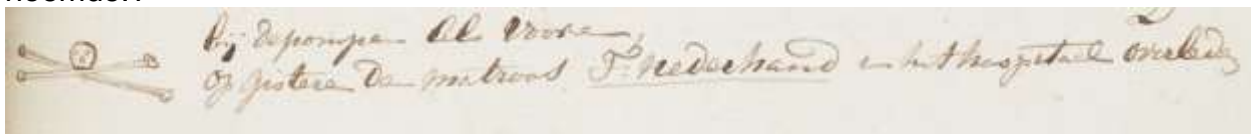
Het nieuwe jaar 1818 begon met tegenwind. De wind kwam uit het noordwesten (moesson) waardoor er niet veel vooruitgang werd gemaakt. De gemeten breedte was ZB $2^{\circ}34'$, dus iets meer noordelijk dan de vorige dag. De gegiste breedte was $2^{\circ}39'$. Dus het verschil was 0.05' wat ongeveer 5 mijl. Dit is ruim in het gezichtsbereik dus wel acceptabel.

2 januari. Voeren wij Poelo Kelang voorbij, dus waren bijna de straat Manipa uit. De wind was NW, dus nog steeds niet gunstig, steeds tegenwind.

Die dag overleed Christina Martha om 8.00 uur 's avonds. Zij was waarschijnlijk zwaar ondervoed en wou niet meer eten vanwege de droevenis van het verlies van haar vader. Dit was het tragische einde van een jong meisje dat vurig vocht voor de vrijheid en onafhankelijkheid van haar mensen. Het is daarom geen wonder dat zij later door het onafhankelijke Indonesië als heldin werd uitgeroepen.



Het was gebruikelijk bij de Marine in die tijd om, wanneer er iemand overleed aan boord, een doodshoofd met gekruiste boten in de marge van het scheepsjournaal te plaatsen. Door het hele journaal heen zijn deze allemaal wit, behalve deze. Kan het zijn dat ze op die manier onderscheid maakten tussen Europeanen en Aziaten, of wat ze toen "Indianen" noemde.?



3 Januari, 1818. De wind blies uit WN westelijke richting met een br/zls koelte, Dit was weer geen gunstige windrichting omdat de Evertsen juist die in die richting moest, dus dit was tegenwind, er moest een veel gelaveerd worden om noordelijker te komen. Tot overmaat van ramp scheurde de fok zodat er haastig reparaties moesten worden uitgevoerd.

Op de noen was de breedte $2^{\circ}17'$ ZB gegist en de gemeten breedte $2^{\circ}28'$ ZB, de temperatuur was 81.5F (29C). Dus de fout was nu 11 nm, dus tamelijk veel. Het was maar goed dat er zoveel land zichtbaar was dat accurate positie peilingen mogelijk maakte., maar men moest natuurlijk wel weten welk land het was. De Generale koers over het etmaal werd vastgesteld op NWtW $1/8$ W, de afgelegde afstand 7 dmijl, 28 nm over het etmaal. Het ging dus maar heel langzaam.

4 jan. Wind veranderlijk meestal NW doch soms ZW, br/zls tot mrs/zls koelte, buiig met donder en weerlicht. Bij zonsondergang werd het oostelijkste van Kelang ZZO gepeild en het westelijkste van Poelo Gomona (Goenoemoe) NtO 1/3 O (zie kaart, ten zuiden van Obi)

5 jan. Wind bleef noordwestelijk. Positie 2°33' ZB gegist, 2°36' bevonden, fout was maar 3', d.w.z. 3 nmijl. Ze waren dus iets zuidelijker terecht gekomen maar schoten niet veel op. Bij de pomp was het lenswater niveau voor: 12dm en achter: 22dm. Het schip moet daarom achterover geheld hebben.

6 jan. Wind bleef NW lijk, op de noen peiling, Gegist bestek: 1 °56' en bevonden 2°10' ZB, dus 14 nm verschil, maar in ieder geval waren ze weer wat noordelijker gekomen. Generale koers NW 7/8 N – afstand 8 dmijlen (32 nm)/ Peilden het eiland Gomoina (Goenoemoe) NO op 4 dmijl afstand. De lekkages echter namen toe, bij de pomp was het peil voor 13 en achter 28 duim.

7 jan. Wind eindelijk wat beter NNO, mrs/zls tot br/zls koelte, peilden het eiland "Liefmatouela" (Lifamatola op de kaart) in noordwestelijke richting op een afstand van ongeveer 24nm, en de zuidhoek van "Xoela bessie" (Soelabesie op de kaart) ZWtW. De noenpeiling was Gegist: 1°36', bevonden 2°0', dit was een groot verschil van 24 nm. Er waren dus wat problemen met de gissingen. Waarschijnlijk was het heel moeilijk de snelheid te schatten met de variabele winden en stromingen. Afgelegde afstand was slechts 38nm in het etmaal.

8 jan.

De gegiste noenpeiling was 1°20' ZB en bevonden 1°54', een verschil van 34 nm! De etmaal afstand was maar 27 nm, dus er was maar weinig vooruitgang, slechts 6nm noordelijker! Ondanks de zwakke wind scheurde er vaak zeilen.

De volgende weken waren een ware marteling, veel tegenwind, regen en bewolking, maar eindelijk op de 28^{ste} januari werd de evenaar gepasseerd en waren ze weer op het noordelijke halfrond en kwamen dichterbij Ternate en Tidore. De piek van Makean werd gepeild op OtN tijdens de VM.



Figuur 8.5.4.2. Oude VOC kaart van de eilanden Makean en Pottenbackers, Tidore en Ternate en de gevolgde route van de Evertsen om het eiland heen om de rede op te varen.

Toen de wind kwam op zetten de volgende dagen scheurde er weer zeilen, deze keer het groot bramzeil. Er werd een schip waargenomen in de verte dat een Engelse koopvaarder bleek te zijn. Eindelijk, tegen de avond van de 29^{ste} werd de piek van Ternate zichtbaar ondanks de regen en daarna de eilanden Tidore, Pottenbakker, Mortier en Heria.

Zie kaart figuur 8.5.4.2. De uitkijk zag ook verschillende Noord kaperse walvissen*) in zee.



*) Deze observering is heel bijzonder want deze walvissen zijn tegenwoordig bijna uitgemoord. Het feit dat ze geïdentificeerd werden als Noordkaperse walvissen betekend dat geobserveerde walvissen zeer groot geweest moeten zijn. Op de Stille Oceaan worden deze dieren aangeduid als "Grote Oceaan Noordkaper" en volgens tegenwoordige gegevens kwamen zij niet verder zuidelijk dan Taiwan. Dat deze dieren zo ver zuidelijk werden gezien is heel opmerkelijk want Ternate licht ongeveer 3000 km ten zuiden van Taiwan. De oceaan was aan het begin van de 19^e eeuw natuurlijk een stuk schoner dan nu en was vol met vis en krill waarop deze dieren zich rijklijk konden voeden.

Figuur 8.5.4.3. Voorbeeld van een Noordkaperse walvis. Deze dieren worden ongeveer 17 tot 18 meter lang en wegen tot 90 ton (Bron Wikipedia.nl)

Op de 30e januari was de hoogte 1°1' Noorderbreedte. De eilandjes Tifore en Majauw werden gepeild, (zie kaart 8.5.4.1 linksboven) alleen was er weer veel regen wat het zicht moeilijk maakte. De noordhoek van Ternate werd gepeild om 2.30 uur in de middag.

31 januari, 1818.

Op de dagwacht wakkerde de wind aan tot een gereefde Mrs/zls koelte (28-33 knopen of 51-61 km/uur, windkracht 7), dus stormig, komende uit het W en WtN, met veel regen, om 5.30 uur waaide het Kruiszeil uit de lijken en vloog aan "Fladders" van de ra. Tijdens de reef werkzaamheden in de masten viel de matroos H. Berlee uit de Grootmars ra in zee om 6.30 uur en verdronk. Het was natuurlijk een zeer ruwe zee en boven in de raas waar de matrozen moesten werken zwiepte de masten behoorlijk en het was daarom reuze moeilijk voor die kerels om zich vast te houden. De gemiddelde golfhoogte bij deze windsterkte is 4-5.5 meter (Bowditch). Deze man had dus geen enkele kans op redding. Het Groot marszeil scheurde ook en moest worden afgeslagen. Toen het weer wat kalmer werd kreeg de bemanning een extra oorlam voor alle inspanningen. Het schip lekte echter weer behoorlijk, bij de pomp voor was het peil 25dm (63.5 cm) en achter 33dm (84cm)! Er braken en scheurde weer allerlei dingen, dus de laatste loodjes van deze reis wogen het zwaarste. Aldus veerman:

VM De wind WtZ tot NNW variabel met buijen, sloegen een ander Groot mrs/zl aan, stake het 2^e rif uit het voormarszeil welke beneffens het groot mrs/zl bij zetten, ten 10" halsde om de ZZW maakte zeil naar gelegenheid, het Kruis stengen stag gebroken en weder aangesplitst, namen de gebroken Kruisraa af, zetten de jeins op de kraanbalks, repareerde het grot bramzeil, therm 76°

Bek: Geg. NB = 1°29' Gen: Koers in 't etmaal NO ½ N – 9 ¾ mijlen.

Geen middaghoogte, peilde de hoek van Laloda O ¼ N 3-3 ¼ mijl.

AM De hoek van Bobauw gepeild

PV bijig met zonsondergang peilde de oosthoek van Herie ZZO, de oosthoek van Ternate ZZO ¼ O. Heri een ½ mijl van ons (3km).

EW buiig De wind NWTW frisse br/zls koelte, bewolkte en buijigen lug, ten 2 glazen, Herie ten westen, loefde om de Oost, en weder tot ZtW lagen het groot m/zl tegen, hielde over en weer om de West of Oost. Ten 7 glazen (03.30 in de morgen) hielden overal, braste vol, stuurden ZW tot ZZW naar de Rhee van Ternate, ten 12 “geide de marszeilen, staken voor de stad op, dan dreven door het getij naar bezuiden, lieten het daags anker vallen op 30 vdm zandgrond, Staken $\frac{3}{4}$ touw, maakten de zeilen vast. Gaven de Equipage een extra borrel, bij de pomp 26 en 34 dm.



Figuur 8.5.4.4. Storm op weg naar Ternate. Tekening door QMR Ver Huell

De afgelegde afstand, inclusief omwegen, was ongeveer 600km waarover 31 dagen waren gedaan. Dit komt neer op een gemiddelde afstand van 19.35 km per dag en een gemiddelde snelheid van 0.8 km per uur. Dit was dus een bijzonder langzame reis vanwege de tegenwind en het daarbij komende constant moeten laveren. Ternate en Tidore liggen op $0^{\circ} 47'$ en $0^{\circ} 41'$ NB respectievelijk. De gevolgde route ging dus noorderlijk om het

eiland heen en liep tussen Hirie en het eiland Ternate door om de rede binnen te varen.

Zie kaart. 8.5.4.2
Speciaal voor de gevangenen die in het beneden schip waren opgesloten moet dit een ware kwelling geweest zijn, vooral wanneer zij in de boeien zaten.

Figuur 8.5. 4.5. Overzicht van Ternate en de eilandengroep zoals het er in 1818 uit zag.





Figuur 8.5.4.6. Tegenwoordig gezicht op Ternate vanaf een ander eiland gezien.

8.5.5 Het bezoek

Zondag den 1^e Februari 1818.

HW De wind NNW en N br/zls en met buije m/zls koelte, overdrijvende buijigen lugt, ten 1 gl. Het folk na Kooij.

De stroom om de Noord gekenterd, hielden met het voorstengen zeil het anker klaar.

DW De wind noorden ongest: Koelte buijige lucht, met zonsopgang heese de vlag, geus en wimpel, en salueerde de stad met 13 schoten, het welke het fort Orange bedankten ons gelijkstellig. Namen de bram raas af, zetten de Schaloepen uit en hongen de trap op zijden, pompten van 27 en 39 op 12 en 23 dm.

Den Kapt: Luit. Ver Huell na de wal vertrokken, als ook Den Koloniale Kapt: Luit Jacobson, onze loots.

2^e februari, 1818.

De volgende ochtend werden de vlaggen, Nederlandsche, Russische en prinsenvlaggen gehesen ter viering van de overwinningen behaald op de Nagel eilanden. De officieren gingen aan wal om de Sultan te “complimenteren” en te bedanken voor de bewezen hulp en trouw. Ook de Nederlandse resident was de heer Hulf van Hoorn voor wie een lading goederen was meegenomen uit Ambon werd bezocht.

Spoedig werden de meegebrachte goederen ontladen en kwamen er verse victualiën aan boord van de wal, waaronder “aardappels”. Dit is de eerste keer dat aardappels genoemd worden in het journaal bij de lijst van voedsel voorraden die altijd zeer gedetailleerd is.

Deze groente die uit Zuid-Amerika afkomstig is groeide dus nu ook in Azië. Het was toen nog geen algemeen geaccepteerd voedsel in Nederland.

De Maria Rijgersbergen arriveerde op de 3^e februari, en vuurde de gebruikelijke saluutschoten af.

Om water te halen werden er 34 halve leggers naar de wal gestuurd. De putten voor drinkwater waren tamelijk dicht bij het strand, bezuiden de stad, alleen “men moet de vaten stropen en na boord boegseren” – [vaten afsluiten en met sloepen voorttrekken](#) -- aldus Veerman. Omdat de putten spoedig leeg waren konden er maar 40 halve leggers per etmaal vol geladen worden. Vers vlees en spek, en vooral pluimvee, als mede de eerdergenoemde aardappels, allerlei groentes en vruchten waren hier in overvloed en zeer goedkoop te verkrijgen. Men vraagt zich af hoe dat mogelijk is op zo'n klein eiland.

“Blaasde het geschut af.” [Het afblazen van het geschut vond zijn noodzaak in het gegeven dat een kanon nooit langer dan 16 weken geladen mocht zijn. De oorzaak lag hierin dat op zee het gevaar dreigde dat de kardoes \(kruitlading\) vochtig werd en de kanonskogel zou kunnen vastroesten.](#)

De Maria R. zond 20 vaten voor een totaal van 3480# zout vlees, 3 vaten met 1500# spek en een halve legger Amerikaans azijn naar de Evertsen.

Hoewel er vers vlees en groente werd ontvangen is het niet duidelijk waarom de Evertsen dit nodig had, of waarom de Maria R. dit kwijt wou. [Kan gebruikt zijn voor ongedierte bestrijding maar ook voor het reinigen van materialen?](#)

Ook kregen ze de volgende dag nog eens 1800 pond gedroogde vis, 1000 # koffie, 479 # suiker en 500 # tamarinden. Ondertussen ontladde de Evertsen tonnen rijst voor de wal (het fort).

De volgende dagen werden voornamelijk besteed aan reparaties van de zeilen en het schoonmaken van het ruim. De timmerlieden maakten een nieuwe bezaan boom (giek), waarvoor zij een geschikte boom hadden gevonden in de bossen.

Op de 8^{ste} februari, kwam er een Engelse walvisvaarder op de rede die beladen was met traan. Dit confirmeert het eerdere verslag van de walvissen buitengaats van Ternate.

De matroos Van Beuzekom overleed die dag aan “leverziekte”, waarschijnlijk Hepatitis.

Deze man had al bijna een maand in het hospitaal te Ambon gelegen en was dus niet geheel genezen toen hij weer aan boord kwam vlak voor het vertrek. Hij werd de volgende dag aan wal begraven.

Bij de reparatiewerkzaamheden aan de tuigage werd ontdekt dat de grote ra op verscheiden plaatsen vermolmd was. Bij het schoonmaken van het voorruim bleek dat vele water leggers onbruikbaar waren geworden.

De commandant en enige officieren, waar Veerman niet bij was, werden door de Sultan uitgenodigd om de vulkaan van Ternate te beklimmen. Dit waren de Cdt. Ver Huell, Ltz 1 Anemaat, Ltz 2 Boelen en 't Hooft. De Adelborsten Musquetier, Veltman (Feldman) en Oorthuis, de Victualij Meester Rodenberg en 2^e Chirurgiein Evertsen. 's Avonds om 09.30” kon men uit de halve hoogte twee vuurpijlen om hoog zien gaan, alwaar het gezelschap zich bevond. Zij overnachten aldaar in een hutje. De Sultan had hun een gevolg van 200 man meegegeven. De volgende dag, de 11^e februari 1818, hadden de klimmers de top van de vulkaan bereikt en staken een vlag op die werd gezien vanaf de Evertsen.

De sultan zelf, hij ging niet mee op de klimtocht, wilde het schip bezichtigen, hetgeen plaats vond op de 12^e, zonder dat de commandant aan boord was. De commandant van de Maria R. was waarschijnlijk de gastheer, want om 06.00 uur kwam er een gewapend detachement van de Maria R aan boord, welke zich met de gewapende compagnie van de Evertsen

gezamenlijk op het halfdek opstelden. Om 08.00 uur kwam ZM De Sultan van Ternate aan boord met enig gevolg om het schip te zien. Hij werd gesalueerd met 13 schoten. ZM gaf zijn verwondering te kennen over de grootte en sterkte van ons schip, en verzocht om een schot van een der 36 ponders te zien en horen. Er werd voldaan aan zijn verzoek en het schot werd met scherp gedaan. Hij was zeer verwondert de kogel te kunnen volgen en hoe ver die droeg. Het zal wel een reuze dreun geweest zijn die weergalmdde tussen de bergen. De sultan vertrok weder om 10.00" en werd nog eens gesalueerd met 13 schoten.

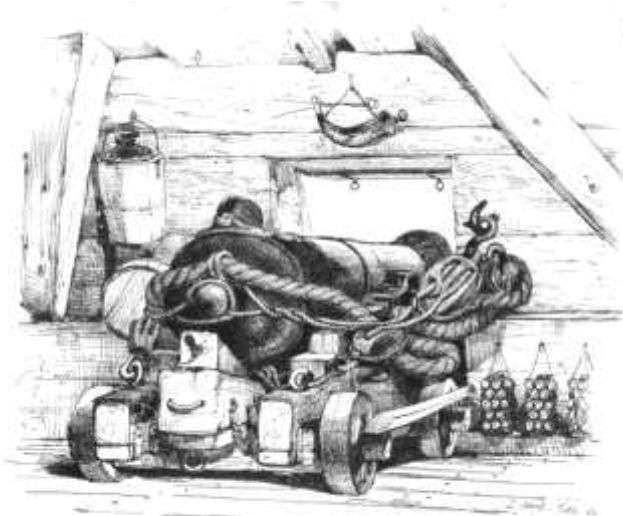


Fig. 8.5. Schets van een 36 pponder, dit waren de zware jongens onder het geschut, die vanwege hun gewicht op de lagere dekken waren geplaatst. Met dank aan de heer Mohrmann. NB. Rechts onder zijn druifkardoezen te zien.

Figuur 8.5. Aankomst van de sultan van Ternate met zijn gezelschap. De Evertsen schiet de saluutschoten af. Schets gemaakt door QMR Ver Huell ofschoon hij er niet bij was. Met dank aan het Museum in Arnhem voor het verschaffen dezer tekening.

De bergbeklimmers kwamen terug in de middag. Veerman vermeld met "stijve Benen", wat niet te verbazen is als men nooit meer dan het dek op en neer loopt. (Volgens de beschrijven van Ver Huell waren twee officieren bijna de krater in getuimeld, maar ze konden net op tijd worden gered).

De sultan van Ternate regeerde ook over de stad

Manado aan de noordkust van Celebes alwaar de z.g. "gemoeten" touwen werden gefabriceerd. Hij deed daar goede zaken mee want de Evertsen ontving 20 gemoeten "parelijns" lang elk 120 tot 125 vadem lang (216 tot 225 meter), van 5 ½, 6 ½, dm dikte (omtrek) voor Java (Soerabaja) bestemd. De volgende dag kwam er nog een lading van 21 kabels aan boord allemaal bestemd voor Java.

De zoektocht aan de wal om een goede boom te vinden ter vervanging van de bezaan mast liep helaas op niets uit, dus de enigste mogelijkheid was om een reparatie te verrichten. Dit werd gedaan door de oude bezaan boom om de mast heen te woelen met zoals beschreven "Riemen en Barkoens".(een soort spalken)

Tijdens het verblijf in Ternate werd passagieren toegestaan voor de equipage.



Het was de beurt van de Koning van Tidore om een bezoek aan boord te brengen op de 14e februari, 1818. Hij werd met dezelfde honneurs ontvangen en ook voor hem werd er een schot met de 36 ponder afgevuurd.

Ondertussen gingen de voorbereidingen voor de tocht terug naar Java koortsachtig voort. De nieuw gemaakte bezaansboom kwam aan boord en werd geïnstalleerd. Er werd nog steeds meer water gehaald. Nieuw leer voor de pompen werd verkregen van de wal en een nieuw rondhout ter vervanging van de vermolmde mars ra kwam aan boord. De dag voor het vertrek werd er ontdekt dat er “weder een blad koper van de sloopshuid af was”. Er was geen tijd om dit te repareren, maar dit is natuurlijk een indicatie dat de huid planken aan het verrotten waren en de spijkers niet meer vasthielden. Het werd steeds duidelijker dat het schip aan haar levens einde kwam, maar er waren geen andere opties dan terug te gaan naar Soerabaja en te hopen dat het weer meewerkte.

Er werd vermeld dat het schip tot de maand mei van water was voorzien en tot april van voedingswaar. Er waren in totaal 446 halve leggers water geladen in Ternate equivalent aan ongeveer 125,000 liter (125 ton aan gewicht). Van midden februari, de 15^e tot 1 mei is 10 weken of 70 dagen. Dit betekent dat er per dag ongeveer 1785 liter geconsumeerd werd door 280 man en dat er per persoon 6.4 liter beschikbaar was. De gemiddelde water consumptie per persoon is 3.7 liter*) per dag en als men daar een liter water voor koken bijtelt heeft men ongeveer 4.7 liter per persoon nodig. Dus dit leek ruimschoots als het water de hele tijd goed bleef, maar in de houten vaten werd het water vaak boesiek en niet meer drinkbaar. Er was dus een veiligheidsmarge van ongeveer 40% ingerekend. De victualiemeesters zullen hier wel een formule voor hebben gehad om dit haarfijn uit te kienen. De diepgang voor het vertrek was 20 vt. voor en 21 $\frac{3}{4}$ vt. Achter. De bakspieren werd binnengehaald, de zeilen werden aangeslagen en de batterij werd vast geschoord voor een vertrek vroeg in de ochtend.

*) volgens de U.S Academy of Science, Engineering and Medicine.

Hoofdstuk 8.5

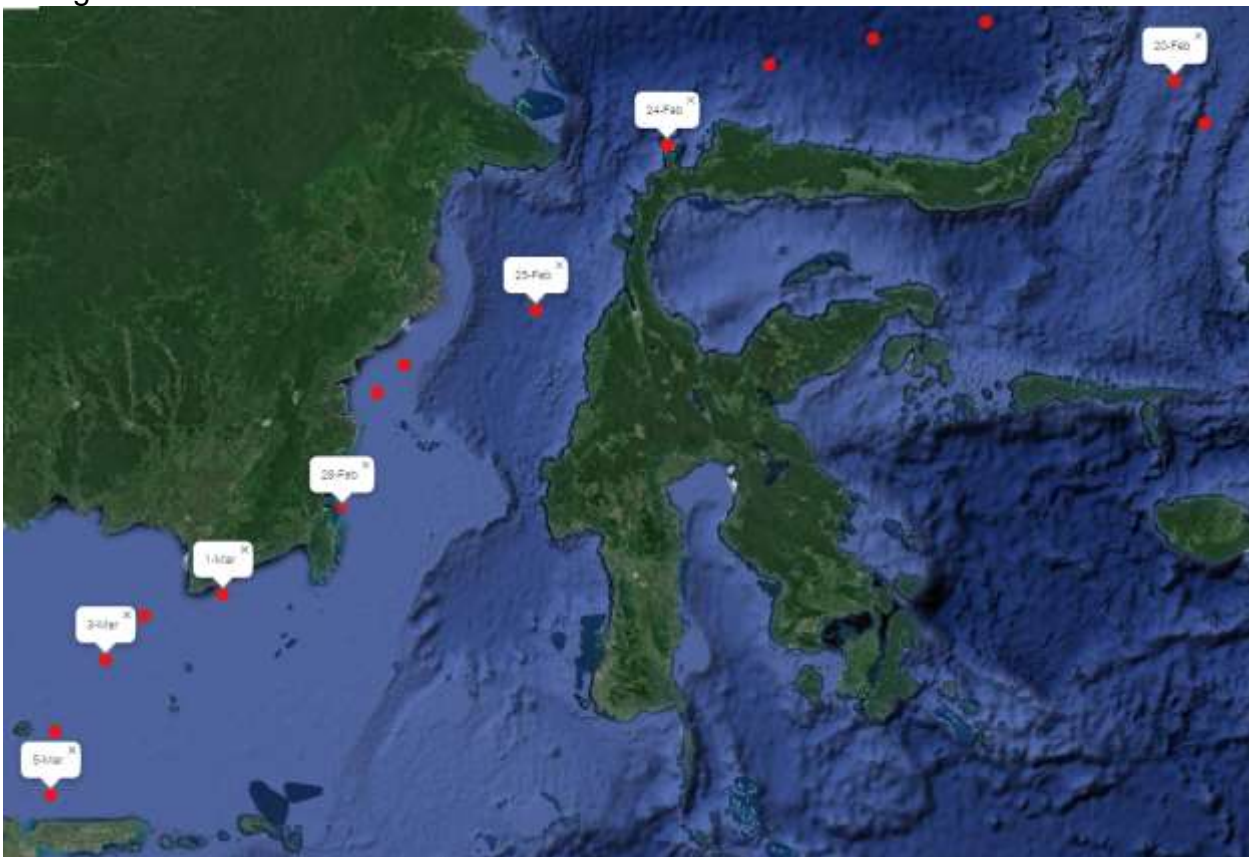
8.5.6 De Terugreis naar Soerabaja 17 februari 1818,

Thermometer 86° De wind ZO tot NNO omlopend tot ZW en Zuiden, labber en onegalen koelte klarenbewolkte lugt . Met dag ligten op sein van de Maria ons tuij anker, en wonden op een half het daags. Waren zeilree voor Java, hebbende 274 koppen aan boord (mannen), zetten de boogstagen aan en schorde de bovenste batterij, namen de Statietrap over, bij de pomp Vr. 9 en Ar. 19dm. Hadden geduurende ons verblijf veel gastvrijheid en vriendschap bij de ambtenaren en burgers ten Ternate genoten.

Het vertrek vond pas plaats op de volgende dag in de vroege namiddag. De wind was zwak en blies uit het ZZO, maar het was mooi weer. In de VM kwam een Luitenant van de Maria R. aan boord om namens Ktz Groot en onze loods, de heer Jacobsen het zeilplan te bespreken. Ktz groot was de oudste officier en hoogste in rang dus hij had het commando over de twee schepen die gezamenlijk naar Soerabaja zouden varen. Omstreeks 11.50 werd het anker gelicht tezelfdertijd als de Maria R. en spoedig waren beide schepen onder zeil.

De wind was Zuidwestelijk, de Marszeilen, bramzeilen en fok werden bijgezet, en het anker werd gekat en gekipt. Volgde de Maria, en zeilden naar zee. Omsteeks 4.00 's middags werd het eiland Hiri ZW gepeild op 1 tot 1 ¼ mijl en de hoek van Halmaheira NO 1-1.5 mijl. De equipage kreeg een extra ration arak uitgerijkt.

Op de noen van de 19^e februari was de bevonden positie NB 1° 20' peilde Hiri ZO ¾ Z en het bergje Soehoe op Gilolo ZO ½ O, bepaalde lengte daarmee op 143° 11' oost van Tenerife. Temp 87.5°F (31°C). De Maria R zeilde vooruit, de generale koers was NNW. De afstand afgelegd sinds het vertrek was 57 nm. Bij zonsondergang werd Hiri gepeild ten ZO tZ op een geschatte afstand van 8 ½ dm (34nm) en het eiland Majauw(Majoe) op 6 dm (24nm) zuidwestelijk. De volgende dag, de 20^{ste} draaide de wind tot NO, een zwakke labberkoelte. Omstreeks 4 glazen op de DW (06.00 uur) was Hiri nog steeds zichtbaar in het ZO en Majouw op 16 nm WZW. Ze voeren dus ten noorden van Majouw langs op een Noordwestelijke koers. De afgelegde afstand in het etmaal was 9 ¼ dm (38nm). Die avond werd het eiland Tagolanda (Tagulandang tegenwoordig) gezien in het westen. De gevolgde route ging tussen de eilanden Siao en Tagulanda door. De kaart in figuur 8.5.6.1 toont de gevolgde route gebaseerd op de dagelijkse besteknemingen. Op de 21^{ste} februari werd bij de noen de eilanden Morano (Naam niet op moderne of oude kaarten te vinden) en Siao (Siau) gepeild in het NO gepeild. De koers in het af gelegde etmaal was WNW ½ W en de afstand 140.2 nm. Vanuit de masten werd een schemering het vaste land van Celebes waargenomen.

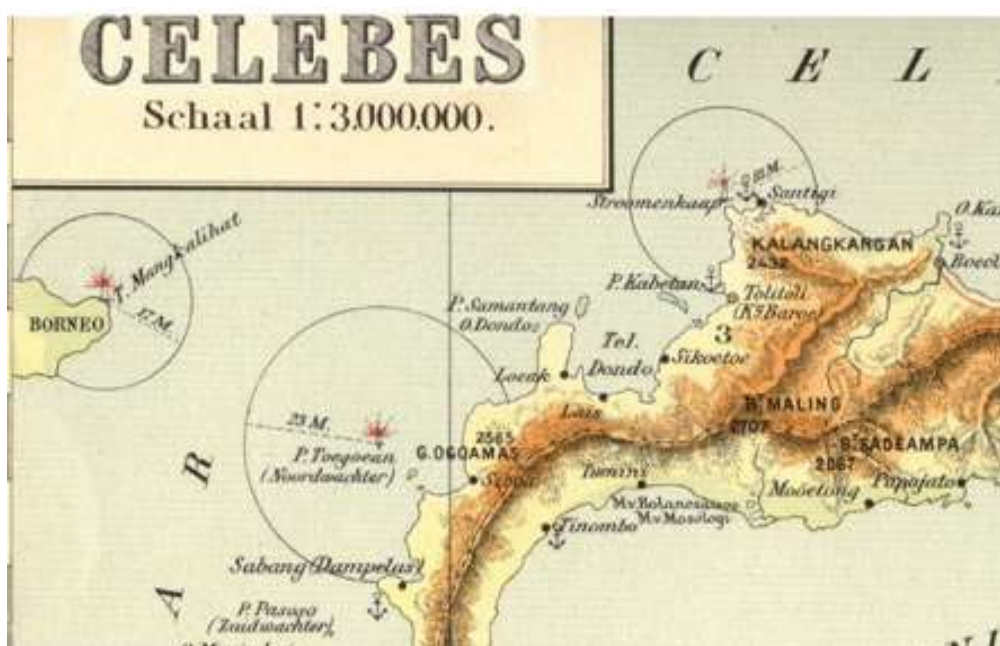


Figuur 8.5.6.1 De posities vermeld in het journaal van de terugtocht naar Soerabaja van het vertrek uit Ternate op de 18^e februari tot de aankomst bij Madura op de 5^e maart

In de namiddag braken de stuurrepen, dit waren de kabels die vanuit het roerwiel naar het roer gingen om het schip te besturen. Een ernstige zaak dus, zodat er meteen een nieuwe moest worden ingeschoren. De volgende dagen waren rustig wat het weer en de conditie van het schip betrof. Af en toe een regenbui maar niets bijzonders. De koers werd nu meer

zuidwestelijker gelegd na dat ze tussen de eilanden waren door gevaren en ver om de noordkust van Celebes heen waren. De stad Manado waar het touwwerk vandaan kwam werd niet aangedaan, want de route was veel te noorderlijk daarvoor. De afgelegde afstand voor deze twee dagen, de 22^{ste} en 23^{ste} was ongeveer 156 nm. Op de noen van de 23^{ste} werd de kaap “Tendolij” (hij speldt het ook Tandolij) waargenomen, wat volgens Veerman de noordwesthoek van Celebes was. Deze benaming is niet op oude of nieuwe kaarten te vinden zoals te zien is op de kaart in Figuur 8.6.2. waar “Stroomenkaap “ wordt genoemd. Dus het is niet duidelijk wat voor kaarten de Evertsen aan boord had van die contrijen. Er wordt wel vermeld dat hier een sterke zuidelijke stroming staat, die zoals beschreven als een sterke “kabeling” gezien werd en die zich als branding voor deed. Dit moet dus de Stroomenkaap zijn geweest vandaar de benaming. Doch de vermelde positie was op een afstand van ongeveer 48nm van de noordkust van Celebes die dag, dus het is niet duidelijk wat er gezien werd, omdat dit tegen de limiet van het gezichtsveld zit op zee. Alleen hele hoge bergen kunnen op die afstand gezien worden. De volgende dag, de 24^{ste} februari, werd op de DW deze kaap “Tandolij” in O 1/2 ZO gepeild en men meende Kaap Dondo op Borneo Z ½ W naar gissing op 32 nm afstand te zien. Hier klopt iets niet, want er is geen kaap Dondo op Borneo, maar zoals men op de kaart ziet wel één op Celebes. Misschien was dit gewoon een schrijf fout. De positie bepaald die dag, 1°5' ZB en 136°51' b/o Tenerife (120.25° OL) plaatst de Evertsen vlak bij kaap Tolitoli.

Het dichtsbijzijnde punt op Borneo was ongeveer 150 Km afstand dus dat kunnen ze niet hebben gezien vanwege de bolling van de aarde. Hoewel Veerman beweert dat op de PV op 4 glazen (6.00 uur 's avonds) Kaap “Gijzen”*) werd gepeild in het NWtW. Ze moeten dan goede vooruitgang hebben gemaakt in die zes uur. De Kaap Gijzen die wordt vermeld was waarschijnlijk “Aart Gijzens hoek” die aan gegeven staat op een oude VOC kaart gemaakt door Valentijn in 1724 en dit lijkt overeen te komen met kaap Mangkalihat op de kaart in figuur 8.5.6., hoewel de VOC kaart deze kaap aangeeft als liggende op de Evenaar en op een lengte van 158°10' Oost. Dit klopt niet met de tegenwoordige positie die het aangeeft op 0.929°NB en 118.94°OL, dat equivalent is aan 135.30° oost van Tenerife. Een groot verschil wat de lengte betreft. Waarop de coördinaten van Valentijns kaart zijn gebaseerd is dus enigszins duister.



Figuur 8.5.6.2 Detail van de ingang van de Makassar straat. De blauwe diamant geeft de positie aan op de 24^{ste} februari 1818. Dit komt overeen met de vermelde peilingen van Dondo en de Stroomenkaap.

*) In het “Aardrijkskundig woorden boek der Nederlanden” door A.J. van der Aa wordt dit punt “Kaap Gijssens” aangegeven als liggende op 1°40' NB en 136°1' OL of 119° 25' ten oosten van Greenwich.

Dus een klein verschil in lengte met de tegenwoordige positie van 118.94°, doch een groot verschil met de breedte. Dit toont aan hoe moeilijk het vroeger was om accurate metingen te nemen en voor cartographen om dit in kaart te brengen.

25 februari, 1818. Goed weer, de wind nnw br/zls koelte. Tegen 10.00 werd er land in 't westen waargenomen. De Evertsen wende op voorbeeld van de Commandant, Veerman heeft het nu over KTZ Groot, om de NO, en minderde zeil. Er werd grond gelood op 40 vadem. De Evertsen seinde Arl. 316 om de Commandant te spreken, welke met een schot werd beantwoord, waarop de Maria zeil verminderde. De labberlot werd gestreken en de "Overste" Ver Huell en de heer Jacobsen, de loods, gingen naar de Maria. Dit moet een bespreking over de navigatie geweest zijn vanwege de aanwezigheid van de heer Jacobsen.

De bevonden positie was ZB 0°-52'. Ze waren dus de evenaar weer gepasseerd. Het gegiste bestek was echter 0-18' ZB, er bestond dus een verschil van 34' of te wel 34 nm! Dit kan verklaard worden door de sterke zuidelijke stroming. De snelheid metingen met het log gaven natuurlijk de snelheid in het water aan, maar niet de snelheid van de stroming die daar bij opgeteld moet worden om de totale snelheid te krijgen. De gegiste Lengte was 135°18' (b/o Tenerife), en de afgelegde afstand 37 ¼ dmijl (149 nm of 6.2 knopen gemiddelde snelheid). Dit was te danken aan de gunstige wind en stroming. De twee schepen lagen toen in het midden van de Straat Makassar zoals te zien is op de kaart. De heren VerHuell en Jacobson kwamen terug van de Maria na een paar uur. Er wordt verder geen rede gegeven waarom deze vergadering nodig was, maar het ging meest waarschijnlijk over de te nemen zeil route. De beide schepen gingen weer onder zeil, doch tijdens de platvoet werd er op een sein van de Maria ten anker gegaan op 35 vdm grond. De Maria ankerde ongeveer op een ½ nm afstand van de Evertsen. Het weer was buig met weerlicht. Om 9.00 's avonds seinde de Commandant (Groot) Arl 16 -2^e tabel "nagtseinen", welke herhaald werd om 10.00. Helaas wordt er niet beschreven waar het om ging. De volgende dag, Donderdag de 26^{ste} was het weer nog slecht, met donder en weerlicht. De wind blies NtO tot NNO, br/zls koelte met regen overdag. Toch kon men de Noordhoek van Coetij* (ook wel Koetie of Koetij gespeld) NtO en de zuidhoek WtZ (op de west kust van Borneo) zien. Om 07.00 's ochtends werd het anker gelicht en gingen de beide schepen onder zeil nadat het sein van vertrek was gegeven door de Maria R. De noen positie was gegist, want er was geen zon, op 1°31' ZB en Lengte 133° 45'. De koers was ZZW ¾ W. Temp 76.5 graden, ongeveer 22 graden C. Het is merkwaardig dat er vermeld wordt dat de afgelegde afstand slechts 3 ¼ dmijl (13 nm) was. Daarentegen is het afstand verschil tussen de posities van de 25^{ste} en de 26^{ste}, 101nm. De gissing was dus enorm fout want men kan zich niet voorstellen dat de schepen in de vijf uur tijd van 's ochtends 07.00 uur tot 12.00 uur 's middags 101 mijl afgelegd hadden. Op de AM gaf de commandant (van de Maria) een sein om weer ten anker te gaan. Zij lagen nu ongeveer 8nm buiten de kust van Borneo.

*) Coetij is een rivierdelta van de rivier met diezelfde naam

De ankers werden weer gelicht op de Honden Wacht van de 27^{ste} om 03.00 uur. De wind blies gunstig uit het noorden en een Zuidwestelijke koers werd aangehouden. De kust van Borneo werd gevolgd, maar het was evenwel goed oppassen voor ondieptes. De diepte op de middag was 11 vadem. De rede om vlak bij de Borneosche kust te blijven was waarschijnlijk om de zandbanken bij de Kleine Pater Noster eilanden (Balabalagan eilanden tegenwoordig) te ontlopen. Deze eilandjes liggen in het midden van de Straat en zijn reuze verradelijk. De positie om 12.00 uur was gegist omdat er weer geen zon te zien was vanwege de bewolking, ZB 1°51' Lengte 135° 26' (b/o Tenerife). Er wordt vermeld dat de zandbank van "Tanjong Iris" op Borneo gepeild werd op Z ¼ W. Deze naam is ook nergens

te vinden op oude of nieuwe kaarten, wat het mysterie over welke kaarten er werden gebruikt groter maakt. Om 12.40 uur hees de Evertsen arl. 378 en de Cdt. antwoorde met arl. 386, waarna de koers werd verlegd op ZZO ½ O en ZZO. Om 3 uur 's middags hees de Cdt. Arl. 387, en minderde zeil. Ze waren nu dicht onder de kust op een afstand van een mijl of vier (nm) van de zandbanken, waar ze kennelijk van op de hoogte waren, en die op hun kaarten moeten hebben gestaan, want er werd nu elk uur gelood. De gemeten dieptes varieerde van 15 tot 20 vadem.

28 februari, 1818. Gierden (**van links naar rechts scheren om uit de windvang van de voorligger te blijven**) gestadig om achter de Maria te blijven, zagen land in het WZW. Bij de DW viel de wind tot een NNW labberkoelte met bewolkte lucht. Het looden ging door. Op de Evertsen werd gezien dat de Maria zeil meerderde, waarop de marszeilen, kruiszeilen, de fok en bramzeilen werden bijgezet. Bij zonsopgang werd de NO hoek van Groot Poelo Laut in het NWtW ½ W gepeild op 1 ½ mijl (6nm) en de Dwaler op ZZW. (ook niet op oude kaarten te vinden, maar hoogst waarschijnlijk het kleinere eiland naast Poelo Laut, genaamd Seboekoe op de kaart in fig.8.5.6.3). De eilanden de "Drie Gelijken" ZtO ½ O. (deze zijn ook nergens te vinden bij de vermelde positie, 3°19" ZB) .

De Konstabel Hillegers overleed aan leverziekte (geelzucht) die dag.

Vanwege wind verandering werd er geankerd aan de zuidelijk kant van Poelo Laoet. Toen de wind weer opkwam tijdens de PW werd de ankers gelicht en gingen beide schepen weer verder. Tegen de avond werd het eiland Moerasses (zie kaart, Moresses) waargenomen in het ZW.



Figuur 8.5.6.3 Kaart van zuidoost kust van Borneo

De koers werd westerlijk verlegd toen de schepen Groot Poelo Laut voorbij waren en tegen de avond van de 1^e maart werd de zuidhoek van Borneo, Tandjong Selatan gepeild op 12 nm afstand. Daarna werd de koers verlegd naar ZWtW om de Java Zee over te steken. Op de 4 maart werd het eiland Lubok, tegenwoordig Bawean, gepeild in het westen. Veerman

noemt het eiland "Baviaan". De lengte positie werd gecorrigeerd op zicht van dit eiland en werd bepaald op 129°38'. Vanwege de velen bewolkte dagen waren de meeste positie gegist gedurende de laatste week. De afstand tot de hoek van Pangkah op Java aan de ingang van de Straat Madoera werd geschat op 68 nm(126km). Veerman voegt een N.B.

toe: "bevonden dat het Eiland Lubok in de Piloten kaarten 2' te Noorderlijk lag".

Twee minuten van de meridiaan komt overeen met 2 nm of 3.7 km afstand. De “Piloten” kaarten waren waarschijnlijk de “East India Pilot’s” kaarten. Deze conclusie moet getrokken zijn door het nemen van gedetailleerde sextant metingen in combinatie met geijkte chronometers aan boord. Bij zonsopgang op de 5^e maart werd de wal van Madura waargenomen in het ZZO. Die ochtend moest er een keer snel zeil vermindert worden vanwege een windhoos die opstak in het ZZW, waarop de Maria R. een kanonschot op af loste. Er wordt niet verteld of dit enig effect had op de hoos. Te 4 uur 's middags werd de westelijkste Doodskist op Maduro gepeild, en bij zonsondergang werd op Oedjong Pankah op Java aangestevend, alwaar werd geankerd omstreeks 6.16 uur in de avond.

6 maart, 1818. De wind NO labberkoelte, bewolkte lugt, hielden klaar anker. Verzonden rapporten, naar de wal en kregen uit Sidaijo twee loodsen, de heren L.Woesthof en P.Dirks. De heer Jacobson vertrok naar de wal, zijn taak vervuld hebbende.

Omstreeks 12.00 uur seinde de Maria arl.4. waarop de zeilen werden los gegooid en de schoten aangehaald, en het anker gelicht. Gevolgens de aanwijzingen van de loodsen werd er gemanoeuvreed met brassen en leizielen, en langzaam voer de Evertsen langs het fort Lodewijk over de ondiepten op weg naar Soerabaja. Bij de PV was fort Lodewijk gepasseerd en om 6.00 uur werd er geankerd op 15 vdm kleigrond bij Grissee. De Maria zeilde door naar Soerabaja.

7 maart,

Saterdag den 7^{de}, De wind west -nnw-wzw tot zzw – buijege lugt met onweer en regen, met de dag opklarend wolken lugt. De zeilen los, de Marszeils bij, te 5”30’ de Cabelaring gesprongen en te gelijkertijd brak de naaijing der Groot mars draaij reep blokken waardoor de Marsraa op het ezelschoofd strook en door midden brak, met het neerslaan der nokken brak een spier voor de grooten en een van de Marsraa in Drie deelen, het Marszeil scheurde, namen het zeil in. De mars en de gebroken raa, en spieren op dek. Schoren een nieuwe kabellaring rond, namen de boeijreep door de kluis en ligten aldus het anker, vielen over stuurboord, zetten de dienstige zeilen bij te 7”45’. Zeilden op met de vloed te 8”40’ ankerde op 10vdm klijgrond ter rhee de Sourabaja. Vertuigde voor een groot half touw van het daags, en een klein half van het tuijtouw wnw en ono voor vloed en ebben. De mond van de rivier van Sourabaja zoto $\frac{3}{4}$ o en de ZW hoek van Madura NW- de Heiligen boom op Girie wtn. Maakte zeilen vast. ZM’s schip de Adml. De Ruyter, ZM fregat Maria Rijgersbergen en eenige koloniale schoeners en koopvaarders lagen op de rhee, het nederlandsche schip Kanton, Schipper Schendehutte, van Japan gearriveerd met koper. Gaven een extra oorlam (aan de equipage), bij de pomp 26dm verrigte het nodige, lagen voor noorde buijen met open kluizen.

De reis zat er weer op, maar niet zonder kleeer scheuren. De conditie van het schip was er niet beter op geworden, en het was helemaal de vraag of het wel grondig gerepareerd kon worden.

