

HET JOURNAAL

— van Luitenant ter zee —

WILLEM VEERMAN

De belevenissen van **1808-1821**
een jonge officier
in een woelige tijd



H.B. VAN REES

Het journaal van Luitenant ter zee Willem Veerman 1808-1821

Maar wie gaf ons het recht om ook daar onze fiere vlag
ontzagverwekkend over de inboorlingen te ontrollen?
Waarom moeten die volkeren met kalmte de overheersching van vreemdelingen,
geheel en al verschillend van aanzien en zeden, gedogen?

Q.M.R. Ver Huell, 1837

Dedicated to Hilary

Het journaal van Luitenant ter zee Willem Veerman 1808-1821

*De belevenissen van een jonge officier
in een woelige tijd*

H.B. VAN REES

M.M.V. A.C. KRIJGSMAN



Hilversum

Verloren

2023

Deze uitgave werd mede mogelijk gemaakt door financiële steun van De Stichting Boon,
het Professor Van Winter Fonds, en de Gravin van Bylandt Stichting.

Afbeeldingen op het omslag: Het beschadigde Koloniale Korvet De Havik in duel met HMS Thistle,
Regionaal Archief Rivierenland. Op de achtergrond de route gevolgd door Zr.Ms. Admiraal Evertsen naar
Indie in 1816, gegevens van het Journaal Veerman.

ISBN 9789464550535
© 2023 H.B. van Rees
Uitgeverij Verloren
Torenlaan 25, 1211 JA Hilversum
www.verloren.nl

Opmaak & omslagontwerp: Rombus/Patricia Harsevoort, Hilversum

No part of this book may be reproduced in any form without written permission from the publisher.

INHOUD

Voorwoord	9
Inleiding	11
Ontmoeting met Willem Leonardus Veerman	13
Veermans graf	15
Het tijdperk van Willem Leonardus Veerman en overzicht der geopolitieke situatie tussen 1789 en 1815	16
1 Eerste episode: begin van het Journaal	20
1.1 Patrouilleren in de Straat Soenda	21
Verkassen naar Merak	25
Slaags in het Westergat	27
1.2 Augustus 1809	29
2 Tweede episode: Aan boord van ‘des Konings Korvet <i>De Havik</i>’	31
2.1 Voorbereidingen op de thuisreis	32
2.2 Het vertrek	38
2.3 Op de oceaan	42
2.4 Het duel met HMS <i>Thistle</i>	47
3 Derde episode: Krijgsgevangenschap	54
4 Vierde episode: de Franse periode na 1811	57
5 Vijfde episode: Plaatsing op Zr.Ms. <i>Admiraal Evertsen</i>, vertrek naar De Oost	61
5.1 Opwerken in het Nieuwe Diep	61
5.2 Ter rede van Texel en gereed making voor de reis naar De Oost	70
5.3 Vertrek naar Kaap De Goede Hoop	77
November 1815	80
5.4 Bevoorraden op de Kaapverdische eilanden	85
5.5 Door naar Zuid-Afrika	88
5.6 Aankomst en verblijf in Kaap De Goede Hoop	93
5.7 De reis naar Batavia	99
5.8 Op de rede van Batavia	111
Aan boord Zr.Ms. <i>Admiraal Evertsen</i> , 1816	112

6	Zesde episode: Operaties in de Archipel	121
6.1	Tocht naar Makassar langs Java en Solo	121
6.2	De gouvernementsoverdracht te Makassar	128
6.3	Terug naar Java, groot onderhoud op de rede van Soerabaja	140
6.4	De reis naar de Molukken, Ambon en Banda	153
6.5	De terugreis naar Ambon, en het begin van de opstand op Saparoea	168
7	Zevende episode: De Kruidnagel reddingsactie	173
7.1	Aan boord van de <i>Swallow</i>	173
7.2	Aan boord van de <i>Willerbij</i>	184
7.3	Uittreksel van het journaal van Linierschip Zr.Ms. <i>Admiraal Evertsen</i> van 24 mei tot 3 oktober 1817	187
8	Achtste episode: terug aan boord van de <i>Evertsen</i>	191
8.1	De Strafexpeditie naar het eiland Saparoea	191
8.2	Gevechten op het eiland Saparoea	198
8.3	De gevangenneming van Latoemahina	204
8.4	De laatste acties	205
8.5	Het einde van de revolutie	207
8.6	Terechthstelling van de opstandelingen en bezoek aan Ternate en Tidore	211
	Tocht van Saparoea terug naar Amboina	211
	Terugkomst op Ambon en de Loehoe expeditie	212
	De executie der rebellen en voorbereidingen voor vertrek naar Ternate en Tidore	216
	Reis naar Ternate en Tidore	220
	Het bezoek	225
	De terugreis naar Soerabaja	228
8.7	Tweede periode van groot onderhoud ter rede van Soerabaja - voorbereidingen voor terugreis naar Nederland	235
9	Negende episode: De thuisreis	247
9.1	Naar Batavia en het verblijf op de rede	247
9.2	Het begin van de thuisreis	253
9.3	Lekkage! Aan de pompen!	255
9.4	Hulp van de Amerikaanse brik <i>Pickering</i> Vervolg van het journaal aan boord van de <i>Pickering</i>	262
9.5	Verblijf op Diego Garcia	263
9.6	Reis naar Mauritius	269
10	Tiende episode: reis met de <i>Cadmus of London</i> naar Nederland	274
10.1	Aankomst op het eiland Sint-Helena	276
	Laatste episode: epiloog	285

Bijlagen	289
Bijlage 1 Rang en standen aan boord Z.M. Evertsen	289
Bijlage 2 Wachtindeling	291
Bijlage 3 Nautische termen	292
Bijlage 4 Navigatie instrumenten en methoden	295
Bijlage 5 Uittreksel ridderregister van de Militaire Willems-Orde	298
Lijst van afbeeldingen	300
Lijst van tabellen	305
Bronnen	306
Dankwoord	308

VOORWOORD

De marine-uitdrukking ‘Eens jaargenoot, altijd jaargenoot’ is deels gekopieerd of gestolen van anderen, maar klopt in grote lijnen perfect. Bart en ik waren het vanaf 1968, toen wij met 80 anderen de grote vrijwillige stap zetten om adelborst bij de zeemacht te worden. Bart voelde al snel geen ambitie meer voor een lang verblijf in ‘Het Gesticht’ en bij de varende marine, en vertrok na een jaar definitief naar Amerika. Ik bleef, 36 jaar lang, verknocht aan zee en lucht. Zijn vertrek betekende wel dat we elkaar langdurig uit het oog verloren. Onze wegen kwamen op nautische wijze weer bij elkaar. Nadat ik een deel van de Friese zeilvaart in de 18^e eeuw had beschreven en Bart het Journaal van Willem Veerman in Amsterdam had achterhaald, vroeg hij me te helpen. Ik zei ‘ja graag’, en we gingen samen aan de slag. Bart als onderzoeker, tekstvertaler en schrijver van Het Journaal vanuit de taal van het 19^e-eeuwse maritiem Oost-Indisch naar *genuine Bostonian Dutch*, en ik daarna om te pogen er weer Nederlands 2.0 van te maken. Al gauw kreeg de geschiedenis van Veerman me te pakken. Wat een inspanning, wat een moeite, wat een aanpassingsvermogen en discipline werd gevraagd van deze marineman en andere zeevaarders van de 19^e eeuw. En deze keer van binnenuit beschreven, door een varensman, niet door een walhistoricus. Fascinerend. Het verrassende gebeurde op de reis van het lineschip Zr.Ms. *Admiraal Evertsen*, toen ik gaandeweg ontdekte dat mijn voorvader Lolle Lolles Nauta in 1815 in Den Helder er aan boord stapte voor een contract van 6 jaren als tropen-huzaar, geplaatst bij ‘het 7^e regiment van de Indische huzaren’. Toen was de cirkel voor mij rond. Lolle en Willem zaten op hetzelfde schip op deze uitreis!

Ik deed graag mee, en wat een plezier heeft deze zoektocht in het verleden me geschonken. Enerzijds als 20^e-eeuwse marine collega van Willem Veerman, anderzijds als graver in onbekende familieverhalen en de vernieuwde, intensieve contacten met Bart.

U kunt in dit boek een boeiende geschiedenis openslaan, het geeft een heel bijzondere blik op De Nederlanden, die haar belangen in verre werelddelen alleen kon uitoefenen en handhaven als er mensen bereid waren er hun energie en technisch-maritieme talenten in te steken. Heel veel mannen en vrouwen betaalden er een hoge persoonlijke prijs voor. Veel de allerhoogste.

Treed binnen in de wereld van Willem Veerman, Ridder in de Militaire Willems-Orde der vierde klasse. Hij was bovenal een, ondernemende en scherp waarnemende marineman, in een tijd zonder hulp van o.a. airconditioning, koelkasten, effectieve ontsmettingsmiddelen, korte en lange-afstandscommunicatie, GPS-navigatie, of voldoende werkzame medicijnen en vaccinaties.

Piebe de Boer,
Aerdenhout, zomer 2022

INLEIDING

Het gebeurt niet elke dag dat men tijdens een ochtendwandeling in een vreemde stad in het Midden-Oosten een eeuwenoud Nederlands kerkhofje ontdekt waar diverse Nederlanders begraven liggen waaronder twee marineofficieren. Een ervan is Willem Leonardus Veerman, luitenant ter zee der eerste klasse en ridder in de Militaire Willems-Orde (MWO) die begraven was in 1824.¹ Dit trok natuurlijk direct de aandacht van een ex-marineman. Wie was deze man, en hoe kwam hij hier terecht? Vooral het feit dat hij ridder MWO was, was heel indrukwekkend. Het was eerst mijn bedoeling om uit te vinden wie Veerman was, en waarvoor hij Nederlands hoogste militaire onderscheiding kreeg toegekend, en dit resulteerde in een fascinerend verhaal dat uiteindelijk een boek werd. Veermans korte bijzondere leven was vol belevenissen die de moeite waard zijn om te lezen omdat het ook een stukje geschiedenis biedt waar relatief weinig bekend van is.

Dankzij dit journaal kwamen er vele geschiedkundige feiten naar boven die een goede indruk geven van de wereldsituatie in die tijd waarin de Marine moest opereren. Het toont de moeilijke taken aan van een kleine zeemacht die op grote afstand van het moederland moest opereren. Het journaal bevat een schat van waardevolle gegevens, waaronder navigatiedetails, weerfenomenen, waarnemingen (soms met tekeningen), gezondheidscondities, voedselvoorzieningen, bewapening en nog veel meer. Ook worden belangrijke gebeurtenissen uit die tijd vermeld, zoals de slag bij Waterloo, de gezagsoverdrachten in Batavia en Makassar, en de opstand in de Molukken. Geschiedkundige waarde is natuurlijk relatief, en hangt af van ‘the eye of the beholder’. Een scheepsbouw historicus ziet graag details over de structuur en tuigage van een oud schip, een Paleo-climatoloog is geïnteresseerd in de weersomstandigheden uit die tijd, en een medische deskundige ziet natuurlijk graag informatie over de gezondheid, ziektes en voeding. Veermans journaal geeft daar allemaal een goed inzicht in. Ook de verwaarlozing van de vloot die begon tijdens de Bataafse Republiek komt heel duidelijk naar voren in zijn beschrijving van de conditie van de marineschepen.

Veerman zelf was geen prozaïsch schrijver zoals bijvoorbeeld zijn oude commandant Q.M.R. Ver Huell dat wel was. Zijn schrijven is zeer beknopt en soms moeilijk te begrijpen en zijn handschrift is vaak moeilijk te ontcijferen. Hij houdt zich echter bij feiten en weeft er geen mooie verhalen omheen. Af en toe uit hij zijn eigen opinie over iets. Waar het verhaal van Q.M.R. Ver Huell letterlijk de avonturen van Zr.Ms. Evertsen in geuren en kleuren weergeeft in zijn boek *Herinneringen van een Reis naar Oost-Indiën*, waarbij hij mooie schetsen maakte, geeft

¹ Het andere graf was dat van luitenant ter zee Alexander James Livingston, ook ridder van de Militaire Willems-Orde (RMWO). Hij kreeg deze onderscheiding voor zijn optreden tijdens de tweede Palembang expeditie in 1821.

Veerman de meer ‘technische’ feiten aan, die vaak direct uit het originele scheepsjournaal zijn gekopieerd. Het Journaal bevat vele scheepstermen waar in bijlage 3 uitleg voor wordt verschaft. In dit boek wordt aangenomen dat Veermans notities accuraat zijn. Het originele scheepsjournaal van de Evertsen is nergens meer te vinden in archieven of musea dus men kan aannemen dat het verloren is gegaan bij het zinken in de Indische oceaan. Veermans journaal is waarschijnlijk een van de weinige bestaande documenten die de details van de Evertsen en haar optreden in Indië weergeeft. De ondergang van de Evertsen wordt in detail beschreven, evenals de redding van de bemanning. Ook zijn tijd aan boord van de *Havik* is uniek omdat er ook geen officieel scheepsjournaal van dat schip meer bestaat. Dankzij zijn plichtsgetrouwe bijhouden van de dagelijkse scheepsposities (het noenbestek) is het mogelijk om zijn reizen te reconstrueren op moderne kaarten wat een goed beeld verschaft van de enorme afstanden die werden afgelegd op schepen die volledig afhankelijk waren van wind en stroming. Vaak verbastert hij namen van plaatsen en mensen en zijn spelling blijkt vaak fonetisch te zijn. Dit geldt vooral voor buitenlandse namen, wat het af en toe moeilijk maakt om ze te identificeren. Ook gebruikt hij veel oudhollandse benamingen voor plaatsen die niet meer op tegenwoordige kaarten te vinden zijn. Zijn spelling is vanzelfsprekend oud-Nederlands, zo heeft hij het b.v. over ‘Dingsdag’ en ‘Saturdag’, en af en toe gebruikt hij een archaïsche zinsstructuur die vertaling naar modern Nederlands vereist om te kunnen worden begrepen. In zijn journaal worden vele namen van opvarenden, zieken of gesneuvelden genoemd, en deze zijn allen opgenomen en getabuleerd in dit boek, zodat hun nazaten een idee kunnen krijgen van hun belevenissen in die tijd. Piebe de Boer noemde Veermans journaal na het lezen ‘een mengsel van een dagboek en een scheepsjournaal’, en dat is een goede benaming voor dit document dat in het Scheepvaartmuseum in Amsterdam wordt bewaard.

In conclusie, het journaal geeft een goed inzicht over het leven aan boord van marineschepen uit de begintijd van de Koninklijke Marine, en de enorme problemen waar zulke schepen mee te kampen hadden. Ik hoop dat iedere lezer ervan kan genieten en iets van zijn gading kan vinden.

H. Barteld van Rees
Needham, Massachusetts, december 2022

ONTMOETING MET WILLEM LEONARDUS VEERMAN

In de drukke stad Izmir, het voormalige Smyrna, in Turkije staat een klein Nederlands kerkje, verborgen tussen vele lelijke moderne gebouwen, een paar straten achter het reusachtige Hilton hotel en dicht bij de lokale universiteit. Het staat in een smalle straat door wat bomen omringd. Alleen een smeedijzeren hek met een naambordje geeft de plaats aan. Het kerkje is omringd door vele graven van voornamelijk Nederlanders, maar ook die van andere nationaliteiten zoals een paar Amerikanen, Duitsers, Zwitsers, en Zweden, kortom mensen die protestant waren en die hier gestorven waren in de 19^e eeuw. In die tijd heette de stad Smyrna en was het een belangrijke handelshaven van het Ottomaanse rijk dat daar vele contacten onderhield met de westerse landen. Dit gedeelte van Turkije werd toen hoofdzakelijk bevolkt door etnische Grieken en een Turkse minderheid. Vele landen hadden er handelsmissies opgezet voor het doen van allerlei zaken.

Nederland had in die tijd goede relaties met de Ottomanen in Turkije, hoewel ze wel vaak overhoop lag met de Algerijnse ('Barbarische') zeerovers die ook bij het Ottomaanse rijk behoorden. Daarvoor werd er langdurig een Nederlands eskader in de Middellandse zee geplaatst dat patrouilleerde ter bescherming van de koopvaardij. Na de Eerste Wereldoorlog klapte het Turkse rijk in elkaar en daarna kwam er een nieuwe Turkse leider, Kemal Atatürk, aan de macht die Turkse republiek uitriep in 1920. Hij kreeg het voor elkaar om alle bezettingsmogendheden uit het land te gooien zoals Griekenland, Rusland, Engeland en Frankrijk. Tijdens die strijd werden ook alle etnische Grieken, die daar al tweeduizend jaar woonden het land uitgezet, wat het karakter van de stad volledig veranderde. Smyrna werd herdoopt tot Izmir. In 1922 brak er een brand uit die bijna de hele stad Izmir verwoestte, inclusief de Nederlandse handelsmissie, hun pakhuizen en woningen. Een paar gebouwen, waaronder het kerkje, kwamen ongeschonden door de ramp heen. Het staat op grond die nog steeds aan de Nederlandse staat toebehoort. Het wordt tegenwoordig verhuurd voor één euro per maand aan de nog bestaande Grieks-orthodoxe gemeenschap, die er vaak kerkdiensten houden.¹ Bij puur toeval kwam ik bij dit kerkje terecht tijdens een wandeling door de stad op een zondagochtend en zag dat de poort met het bordje met het opschrift 'Nederlandse Protestantse Kerk' openstond, en leden van de Griekse gemeente naar binnen liepen. Ik ging ook naar binnen om te kijken, mijn nieuwsgierigheid niet kunnende bedwingen, en kreeg daar een bijzondere ontmoeting met het verleden.

1 Stichting Dodenakkers Funerair Erfgoed.



Afb. 1 Het kerkje in Izmir (foto BVR).

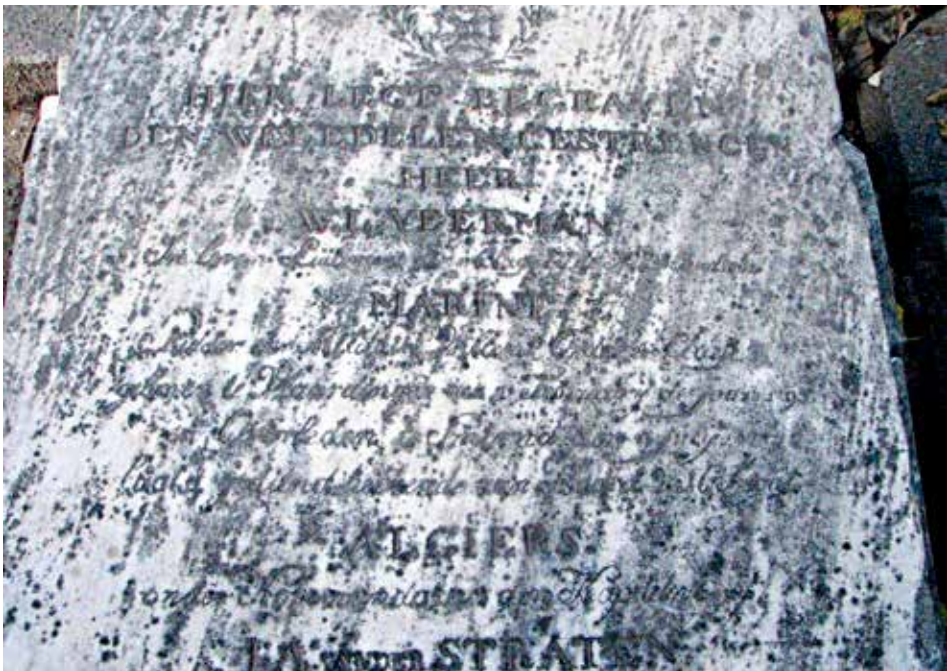


Afb. 2 Bord bij de ingang van het kerkhof (foto BVR).

Veermans graf

Het kerkje was omringd door grafstenen. De meeste graven waren van Nederlandse families, handelslieden en diplomaten, die in Smyrna woonden. De Familie Van Lennep had er verscheidene graven over meerdere generaties, maar er lagen ook twee marinemensen waaronder:

HIER LEGT BEGRAVEN
DEN WELEDELGESTRENGE
HEER
W.L. VEERMAN
In leven Luitenant 1^e classe bij de Nederlandsche
MARINE
Ridder der Militaire Willems Orde der 4^e classe
geboren te Vlaardingen den 3 Februarij den jaar 1793
Overleden te Smyrna op 9 July 1824
Laatst gediend hebbende aan boord van het fregat
ALGIERS
onder Kommando van den Kapitein
J.A. VAN DER STRATEN



Afb. 3 De grafsteen van Willem L. Veerman (foto BVR).

Het originele journaal is in oud-Nederlands geschreven en bevat een schat van waardevolle geschiedkundige gegevens. Het project bestaat niet alleen uit het omzetten in moderne begrijpelijke taal, maar ook uit het analyseren van de vele geschiedkundige feiten en problemen die aan het licht kwamen. Uitleg wordt verschaft over de moeilijke geopolitieke situatie waarin Nederland zich bevond en de zware taak van de krijgsmacht om de Nederlandse belangen in de Indische Archipel te herstellen na de Napoleontische tijd. De navigatie op sterren op de lange reizen, afhankelijk van weer en wind, wordt belicht. Weersomstandigheden worden beschreven met gegevens die van belang zijn voor klimatologen, zoals windrichting, sterkte en temperatuur gerelateerd aan positie. Voedselvoorziening, ziektes en sterftecijfers worden naar voren gebracht. Ook de bloedige opstand op de Molukken wordt bekeken vanuit Veermans oogpunt, en het belang dat de Nederlandse staat hechtte aan de handel in specerijen na de VOC-tijd wordt aangehaald. De slechte conditie en constructie van de schepen, die leidde tot het zinken van enkele schepen met kostbare wetenschappelijke ladingen die bestemd waren voor onderzoek in Nederland, wordt besproken. Het geheel wordt chronologisch gepresen-

teerd. Veermans marinelooptocht begon op zijn 9^e jaar en kwam ten einde op zijn 31^e door ziekte aan boord van een marineschip in de Middellandse Zee. Al met al een zeer veelzijdige publicatie.

