

Maarten Schaap, een Katwijker ter koopvaardij (1782-1870)

Commissie voor Zeegeschiedenis

Voorzitter: J.R. Bruijn. *Secretaris:* L.M. Akveld. *Leden:* J.F. van Dulm, P.W. Klein, A. van der Moer, C.G. Roelofsen, G. Teitler.

Verhandelingen der Koninklijke Nederlandse Akademie van
Wetenschappen, Afd. Letterkunde, Nieuwe Reeks, deel 135

Werken uitgegeven door de Commissie voor Zeegeschiedenis
XVII

Maarten Schaap, een Katwijker ter koopvaardij (1782–1870)

Een biografie en een dagboek

J.R. Bruijn en E.S. van Eyck van Heslinga

met medewerking van
E.M. Jacobs

ISBN 0 444 85685 4

Inhoudsopgave

Inleiding	7
<i>Deel 1: Een biografische schets</i>	
Hoofdstuk I Zeeman in de Franse tijd	11
Hoofdstuk II Kapitein in de Europese vaart (1814-1826)	23
Hoofdstuk III Kapitein in de vaart op Java (1826-1841)	31
Hoofdstuk IV Zeeman in ruste (1841-1870)	45
<i>Deel 2: Het Dagboek</i>	
Dagboek van mijn reizen bevattende aantekeningen van mijn lotgevallen, ontmoetingen enz. sedert het jaar 1795 tot 1841	59
Bijlage 1: De geboortedagen van mij, mijn vrouw en kinderen	175
Bijlage 2: Passagiers uitgebracht van Rotterdam naar Java en Batavia en van Java en Batavia naar Rotterdam in dertien reizen	176
Bijlage 3: Verjaarsgedicht voor Schaap, 1837	181
Glossarium	182
Lijst van ongedrukte bronnen	187
Lijst van gedrukte bronnen en literatuur	188
Lijst van illustraties	194
Register van persoonsnamen	195
Register van scheepsnamen	203
Register van aardrijkskundige namen	205



Afb. 1. Maarten Schaap, anonieme tekening Genootschap Oud-Katwijk.

Inleiding

Het genootschap Oud-Katwijk bezit al weer enige tijd het manuscript *Dagboek mijner reizen* van Maarten Schaap. Daarin heeft deze Katwijkse koopvaardij-schipper 'aantekeningen mijner lotgevallen, ontmoetingen enz.' over de periode 1795-1841 opgenomen. Het handschrift telt 99 bladzijden en het is met enige inspanning goed te lezen. Toen het nog bij twee kleindochters berustte, heeft vermoedelijk een aangetrouwd familielid, P. Rosier, in de jaren twintig de aandacht van dorpsgenoot D. Ouwehand hierop gevestigd. Beide Katwijkers werkten bij de Stoomvaartmaatschappij 'Nederland', Rosier als betaalmeester, Ouwehand als gezagvoerder. Ouwehand was ook achterkleinzoon van Schaap en heeft in 1931-'32, toen hij met varen was gestopt, een getypt afschrift van het *Dagboek* vervaardigd.¹ Op deze wijze is het *Dagboek* in wat ruimer kring bekend geworden. Zo nam in 1940 J. Oderwald, een collega van Ouwehand, een aantal passages in zijn boek *Nederlandsche snelzeilers* op; hij had ze in modern Nederlands overgezet. Een kopie van het afschrift kwam in het Gemeente Archief te Rotterdam terecht en nog recentelijk in 1983 putte B. Oosterwijk daaruit voor zijn *Koning der Koopvaart. Anthony van Hoboken (1756-1850)*.²

Het *Dagboek mijner reizen* werd echter nimmer in zijn geheel bestudeerd. Evenmin werd een integrale uitgave overwogen. Een grote hinderpaal waren steeds de primitiviteit en de onregelmatigheid van Schaaps spelling, de gebrekkige woordvoeging en zinsbouw en ook het gebruik van enig plaatselijk dialect. Deze problemen verdwijnen wanneer Schaaps aantekeningen in modern Nederlands worden "hertaald". Dan ontstaat een vaak boeiend en innemend levensverhaal van een eenvoudige Katwijker, niet van gevoel voor humor gespeend, het verhaal van een zeeman die behoort tot de meest gewaardeerde kapiteins in de vloot van de grote Rotterdamse reder en koopman Anthony van Hoboken. Schaaps zeemansleven raakt vele kanten van de Nederlandse zeevaart en handel, zowel in de Bataafse en Franse tijd als gedurende het Koninkrijk.³

Schaap was maar weinig thuis in Katwijk. In oorlog en vrede, steeds liet zijn reder hem zoveel mogelijk varen. Tot in 1841, toen Schaap op 59-jarige leeftijd besloot zijn zeemansloopbaan te beëindigen. Niet minder dan 46 jaar

1 Zie de Memoires van Pieter Rosier (1852-1932), p. 55, een handschrift in bezit van het Genootschap Oud-Katwijk en verder het slot van het afschrift van het *Dagboek mijner reizen*.

2 Zie verder onder andere Smit, Poort in diverse krantekeningen, Van Brakel, *Katwijkse Knipsels*, 47-50 en Bruijn, 'Zeevarenden', 163-165.

3 Dat is ook het geval in de herinneringen van Dirk Kooger (uitgegeven door Liefhebber en Ambriola) en van K.J. Kuipers (eigen uitgave in 1844). Jacob Boelens aantekeningen over zijn loopbaan als marineofficier werden in 1942-43 door Oderwald uitgegeven.

had hij toen gevaren. Verder aan de wal in Katwijk levend, zou hij de hoge leeftijd van bijna 88 jaar bereiken. Vermoedelijk is hij in die levensfase begonnen met het schrijven van het *Dagboek mijner reizen*, gebruik makend van eerder opgestelde aantekeningen en allerlei bescheiden en ook steunend op zijn geheugen. Aan het *Dagboek* voegde hij nog enkele zaken toe: enige gegevens over zijn gezin, een lijst van passagiers op zijn schepen vervoerd en een opsomming van alle plaatsen die hij als zeeman ooit had bezocht. Tenslotte maakte hij een begin met aantekeningen over voorvallen sedert 1844; hij kwam tot 1850. De gezinsgegevens en passagierslijst zijn als bijlagen opgenomen, evenals een verjaardagsvers dat los in het *Dagboek* berust; de plaatsnamen niet, want het gaat niet om nieuwe informatie en de voorvallen evenmin, want zij houden geen verband met de zeemansloopbaan. Toetsing van de inhoud van het *Dagboek* op betrouwbaarheid en nauwkeurigheid leverde steeds een positief resultaat op. Een uitzondering dient gemaakt te worden voor enkele dateringen in de jaren vóór 1813. Het relaas vertoont alleen een hiaat bij het slot van 1822 en in het begin van 1823.

Dat alles werd duidelijk toen de beide auteurs het *Dagboek* in het academiejaar 1979-80 tot onderwerp van een doctoraalwerkcollege Zeegeschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Leiden maakten. Tijdens dit college werd na breder overleg tot "hertalen" besloten en kon die hertaling voor een groot deel tot stand worden gebracht. Aardrijkskundige namen, soms nauwelijks te herkennen, kregen de moderne, officiële spelling, behalve Batavia. De tekst werd van een sobere annotatie voorzien en nader geïnterpreteerd. Verdere afwerking van het manuscript voor een publikatie en het schrijven van de vier hoofdstukken nu voorafgaande aan het *Dagboek* vergden daarna tijd die aanvankelijk niet beschikbaar was. De vier inleidende hoofdstukken pogen een biografische schets van Schaap te geven, waarbij de hoofdpersoon geplaatst is temidden van de scheepvaart waarbij hij was betrokken. Ook komt zijn verdere leven aan de wal in Katwijk aan de orde. Behalve zijn *Dagboek* waren vrijwel geen persoonlijke bescheiden beschikbaar. Er is bewust in deze hoofdstukken afgezien van een thematische aanpak, omdat ons inziens het *Dagboek* onvoldoende aanknopingspunten bood.

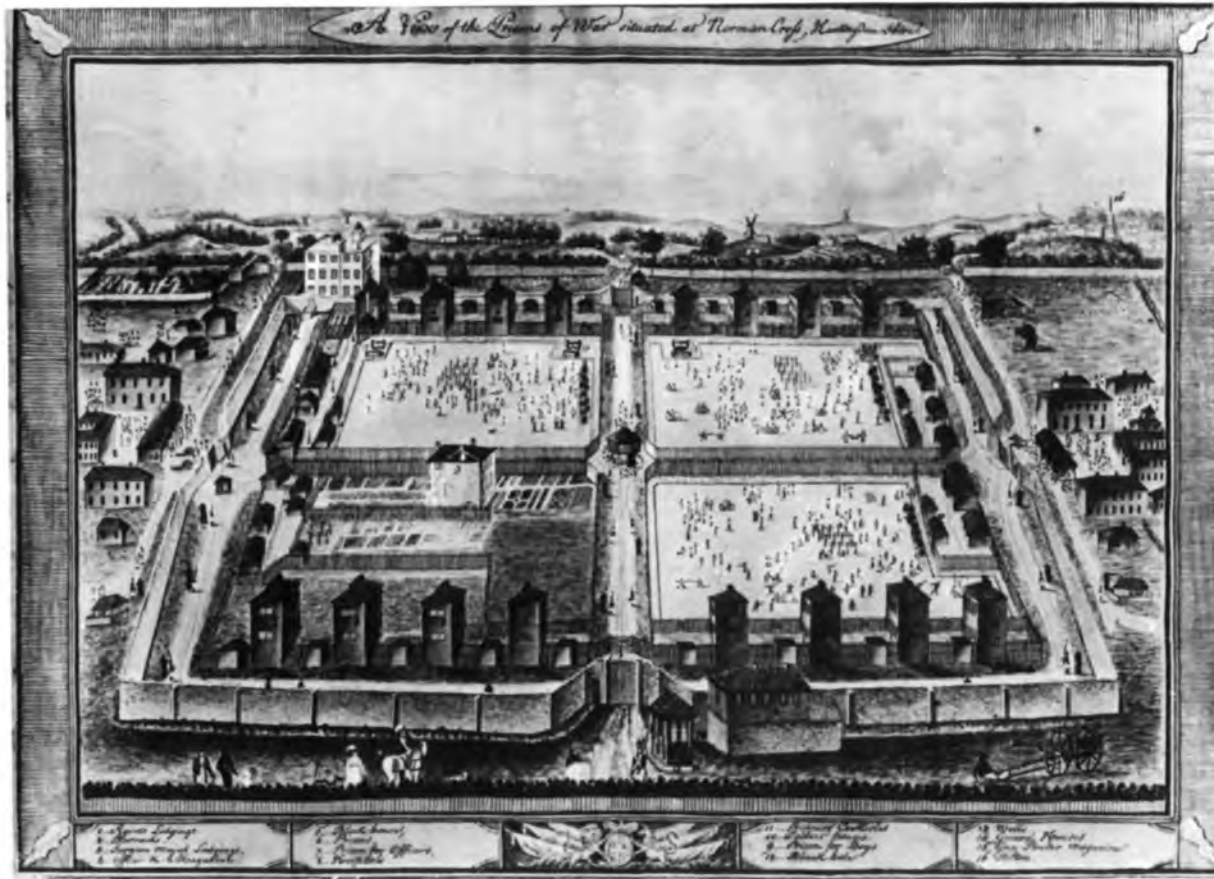
Zeer gewaardeerde hulp verleende eertijds kandidaats-assistente E.M. Jacobs. Samenstelling en vervaardiging van de kaarten en van het glossarium van meermalen voorkomende scheepvaartkundige termen zijn geheel haar werk. Dat het genootschap Oud-Katwijk in de persoon van de heer J.P. van Brakel ons het handschrift langdurig voor bestudering afstond, is van veel nut geweest. Bovendien behoeften wij nooit te schromen een beroep te doen op de grote kennis van de heer Van Brakel van Katwijks verleden. De heer P.C. Gijsbers onderzocht als kandidaats-assistent in een vroeg stadium de haalbaarheid van een bewerking van het handschrift. De deelnemers aan het college - de dames A. Boer en T.G. Kootte en de heren P. Barendregt, H. de Boer, P.T.L.M. Boomsma, H. Buisman, A.B. den Haan en J.M.W. Hopstaken - zijn wij veel dank verschuldigd voor hun inventiviteit en enthousiasme.

Het boek dragen wij op aan studente Ada Boer die op 5 augustus 1982 na een slopende ziekte is overleden.

J.R. Bruijn/E.S. van Eyck van Heslinga
Leiden/NIAS Wassenaar
voorjaar 1986

Deel I

Een biografische schets



Afb. 2. Het krijgsgevangenkamp te Norman Cross, aquarel van T. Lincolne Barker 1810, Peterborough City Museum, Peterborough.

I Zeeman in de Franse tijd

In Katwijk, het dorp van Maarten Schaap, zochten de mannelijke inwoners meestal emploi op zee. Een haven was er niet. Men kon alleen met platbodemschepen varen, die op het strand werden getrokken. Het waren vooral bomschuiten, gebouwd op plaatselijke scheepswerven. Deze bomschuiten waren geschikt voor de drijf- en sleepnetvisserij en brachten verse haring, platvis, kabeljauw, schelvis en garnalen aan het strand. Het hele jaar door konden ze voor enig soort visserij worden gebruikt. Toch werden ze daarnaast ook wel in de koopvaardij ingezet, zoals in de vaart op Engeland. Katwijker reders die breder armslag zochten en op kielschepen overstapten, moesten deze elders laten havenen, bijvoorbeeld langs de Maas. Daar trokken ook de Katwijker zeelui heen, die de visserij vaarwel zeiden. Dat was al in de achttiende eeuw gebruikelijk. Enkele tientallen klommen toen op tot schipper in de Europese vaart of tot bevelhebber van retourschepen der Verenigde Oostindische Compagnie.¹ Maarten Schaap zou in zijn zee-mansleven geen voor een Katwijker onbetreden paden volgen.

Maarten was het twaalfde kind uit het in 1760 gesloten huwelijk van Amerik Cornelisz. Schaap (1739-1791) en Lijsbeth Cornelisdr. Plokker (1740-1795). Als officiële doopdatum staat 24 maart 1782 vermeld, zelf spreekt hij in zijn *Dagboek* over 29 en 26 maart en geeft hij tweemaal een foutieve leeftijd op.² Twaalf jaar oud ging hij in 1794 ter visvangst op een bomschuit van reder Jacob Spaanderman. Zijn oudste broer Cornelis (1769-1801) was schipper. In oktober 1795 was zijn reder op vrachtvaart overgestapt. De nieuwe Bataafse Republiek was sedert het begin van dit jaar met Engeland in oorlog en voor Spaanderman leek deze overstap naar koopvaardij profijtelijk, niet onder de eigen Bataafse maar onder een neutrale vlag. Cornelis bleef schipper en Maarten, door het overlijden van moeder Schaap op 15 september 1795 wees geworden, kon bij hem aan boord blijven.

Zeven reizen werden ongestoord tussen Rotterdam en havens aan de Engelse Noordzeekust gemaakt. Op de achtste echter, in april 1798, ging het mis. Achter de neutrale Pruisische scheepspapieren ging Katwijks eigendom verborgen en dat kwam tenslotte uit. Nota bene een andere schipper van Spaanderman, Jacob Hus, door een Engelse kaper in Yarmouth opgebracht, verried hoe zijn reder werkte. De bom van Cornelis Schaap, in de nabijheid gelegen, werd prompt daarop aangehouden en in beslag genomen. De vier opvarenden, drie broers (Cornelis, Maarten en een niet bij name genoemde) en een neef werden gevangen gezet. De neef stierf weldra, de broers kwamen terecht in Norman Cross, een pas geopend kamp voor gevangen genomen vijandelijke soldaten en zeelieden.

1 Van Brakel, 'Katwijkse koopvaardijshippers'.

2 Mededeling van J.P. van Brakel van 9.10.1979. Zie voor de leeftijden en data *Dagboek* [1], [5], [75], [106] en bijlage 1.

Engeland placht krijgsgevangenen op te sluiten in onttakelde oorlogsschepen, opgelegd nabij marinebases of in plaatselijke gevangenissen. De stroom gevangenen bleef aanhouden en daarom werd in 1797 een speciaal kamp geopend voor maximaal zevenduizend man. Dit was Norman Cross, op een heuvel in het binnenland nabij Peterborough. In 1809 werd nog zo'n kamp in Dartmoor geopend en tenslotte drie jaar later een derde in Perth. In Norman Cross bestond een zekere mate van vrijheid voor eigen activiteiten, contact en handelsverkeer met de plaatselijke bevolking waren toegestaan. De beschrijving die Schaap van het kamp zelf en van het dagelijks leven daar geeft, stemt tot in details met andere beschrijvingen overeen.³ De drie Katwijkers troffen er de bemanning aan van het vlaggeschip van admiraal J.W. de Winter en van andere oorlogsschepen, die in de slag bij Kamperduin (11 oktober 1797) door de Engelsen krijgsgevangen waren gemaakt en kregen later ook de opvarenden van aangehouden walvisvaarders als medegevangenen. Allen liepen gekleed in gele hemden, broeken en jassen, gemerkt met de zwarte letters TO aan voor- en achterkant. Het Transport Office was voor de krijgsgevangenen verantwoordelijk. Winterkoude in de hooggelegen barakken, getimmerd van ruw gezaagde, dunne vuren planken, heeft Schaap niet mee gemaakt.⁴ Al eind september 1798 werden de drie broers samen met anderen, eveneens betrappt op het illegaal varen onder Pruisische vlag, vrijgelaten.

De ervaring van een gevangenschap weerhield de Schapen er niet van onmiddellijk wéér onder Pruisische vlag te varen. In december 1798 waren Cornelis en Maarten opnieuw op zee en op weg naar Londen. Ditmaal wel voor een andere reder: Anthony van Hoboken te Rotterdam, die beter dan menigeen wist hoe hij zijn schepen in oorlogstijd kon laten doorvaren. Reeds in het eerste oorlogsjaar 1795 had Van Hoboken contacten met handelslieden in neutrale havens gelegd en had hij de vanouds gebruikelijke technieken toegepast om zijn schepen en ladingen neutraal te maken. Dat was immers de enige methode om in oorlogstijd handel en scheepvaart gaande te houden. Zeker wanneer de vijand ter zee oppermachtig was. Ook vijftien jaar eerder in de Vierde Engelse oorlog (1781-84) was dit op grote schaal gedaan.⁵ Engeland liet neutrale scheepvaart in de meeste gevallen ongestoord. Tenzij zoals in het geval van Cornelis Schaap in 1798 kon worden aangetoond dat de neutrale papieren vals waren. Voor een goed begrip van Maarten Schaaps reizen in de Franse tijd is het noodzakelijk op deze materie wat nader in te gaan.

Het was voor een ruime kring van ingewijden, zowel op het continent als in Engeland, geen geheim hoe men als koopman, reder of zeeman in een oorlogvoerend land de noodzakelijke papieren kon krijgen. Tijdens een groot deel van de Franse Revolutie- en Napoleontische oorlogen waren in Noord-Duitsland altijd wel enige staten of steden neutraal. Het waren vooral gebieden die onder Pruisen vielen, bijvoorbeeld Oost-Friesland met plaatsen als Emden, Leer, Grietziel en Norden, maar ook zelfstandige steden en territoria als Hamburg, Altona, Varel, Knipphausen, Oldenburg en Papenburg. Tot 1806 was zelfs een ruime keuze mogelijk. Ook van Deense faciliteiten kon gebruik worden gemaakt. In de Noordduitse gebieden bestonden

3 Freeston, hoofdstuk 1 en 2; zie ook Johnson. Na voltooiing van het manuscript ontdekten wij onlangs in het Public Record Office te Londen de papieren betrekking hebbend op de opbrenging en tot goede prijsverklaring van de bomschuit "Catharina" onder schipper Cornelis Schaap (High Court of Admiralty 32, box 557, part 2 no. 224).

4 Freeston, 10-11.

5 Zie hiervoor Van Eyck van Heslinga, en Dekker, 'De neutralisatie'.

zogenoemde neutralisatiekantoren, wel meer dan honderd, waarvan alleen al vijftig in Emden. Zij waren 'formed for the sole purpose of covering, by fraudulent documents, the vessels and merchandize belonging to the subjects of the belligerent powers', zoals een Engels geschrift uit 1806 het noemt. In condities boden de kantoren soms tegen elkaar op; agenten zochten nieuwe klanten zelf op. Ook de lokale overheden stelden hun eigen, meestal fiscale condities voor registratie. Pruisische kantoren waren lang favoriet. Voor degenen die bij neutralisaties waren betrokken, was het een lucratieve zaak.

Wat het schip betreft ging het allereerst om de schijnverkoop ervan aan een onderdaan in een neutraal gebied. De zogenoemde transportacte werd door een notaris in Nederland opgesteld. Niets in deze acte duidde op schijn. Maar naast dit openbare stuk met bijbehorende kwitanties werd ook een geheim document vervaardigd. Dit was het zogenoemde renversaal waarin werd verklaard dat de verkoop alleen om een neutralisatie ging en dat de koper nooit de koopsom had betaald. Ook werd in dit stuk geregeld wie de directie over het schip zou voeren en op welke wijze het schip te gelegener tijd aan de echte eigenaar zou terugkeren. Na vertoon van de transportacte werd door de overheid van het gebied, waarin een neutralisatiekantoor was gelegen, een zeebrief afgegeven. Een zeebrief of zeepas diende als een acte van vrijgeleide, waarin een overheid verklaarde, dat de reder van het met name genoemde schip volgens een beëdigde verklaring haar onderdaan was en dat de lading geen verboden goederen bevatte. Buitenlandse autoriteiten werden hierin opgeroepen om, mits hun eigen regels werden nagekomen, schip en lading ongemoeid te laten.

Desgewenst zorgde het neutralisatiekantoor er ook voor, dat het schip - voorzien van een nieuwe of vertaalde naam - met zijn lading in schijn uit een neutrale haven was uitgevaren of daar was ingeklaard. Het kantoor regelde dat het douanebureau de benodigde stukken opstelde. Ook een blanco monsterrol kon zo worden verkregen. Dergelijke bescheiden waren soms van belang om tegenover Engelse autoriteiten te kunnen aantonen dat de verzender van de lading of de ontvanger ervan onderdaan van een neutraal gebied was. Aan het einde van de achttiende eeuw dekte volgens Engelse opvatting de vlag (nationaliteit) van het schip niet de lading. De lading behoorde eigendom te zijn van een neutraal onderdaan, woonachtig in neutraal gebied. Tegen betaling van bepaalde tarieven kon al dit soort documenten door reders en kooplieden uit oorlogvoerende landen worden verkregen. Meineden waren niet eens nodig, stelt B. Kolff die aan deze materie in 1944 een studie wijdde. Alleen bij het oprichten van een neutralisatiekantoor was het afleggen van een of andere eed vereist. Daarna werden op grond hiervan alle gewenste beëdigde bescheiden door de lokale beambten aan het kantoor afgegeven. Het kantoor kon de opdrachtgevers in het oorlogvoerende land ook een gesimuleerde briefwisseling leveren over de transacties rondom de lading. Gedekt door al dit soort documenten ging het scheepvaart- en handelsverkeer vanuit Nederlandse havens gewoon door. Deze praktijken, ook door andere belligerenten toegepast, werden in Engeland in 1806 openlijk aan het licht gebracht in een boekje van ene John Brown, waarin ook teksten van documenten en namen van betrokkenen werden afgedrukt.⁶

6 Kolff, *passim*. Een afschrift van het boekje van John Brown, *The mysteries of neutralization or the British navy vindicated from the charges of injustice and oppression towards neutral flags* werd ons uit de bescheiden van Mr. B. Kolff in 1983 door Dr. D.H.A. Kolff geschonken. Overigens is de tekst van Browns boekje ook opgenomen in anon. (J. Stephen), *War in disguise or the fraude of the neutral flags* (Londen 1806³), dat door F. Piggott in 1917 heruitgegeven is (vriendelijke mededeling van Drs. C.G. Roelofsen te Bilthoven).

Oorlogvoerenden hadden er belang bij dat het handelsverkeer, althans enigszins, ongestoord voortging. Elke partij stelde vast welke goederen zij voor im- en export en verscheping vrij gaf. Die regels van beide partijen waren vaak aan elkaar tegengesteld. Voor een produkt, waarvan het ene land de uitvoer verbood, stelde het andere juist de grenzen open. De Bataafse Republiek verbood bijvoorbeeld de uitvoer van kaas naar Engeland. Toch ging deze handel voort, zowel door verscheping via een neutrale haven als rechtstreeks met een neutraal schip. Bij invoer in de Republiek was dit onder meer het geval met lood en suiker. Direct handelsverkeer met wederzijds geoorloofde goederen kon natuurlijk alleen maar onder neutrale vlag geschieden. De ter zee zwakkere Fransen en hun bondgenoten waagden het daarenboven liever niet onder eigen vlag lading naar bondgenoten of neutrale landen te verschepen. Voor echte of in schijn neutrale schepen was dit veel veiliger. Daarbij was men altijd afhankelijk van de interpretatie die Engeland aan de begrippen neutraal en contrabande gaf. Die interpretatie werd bijvoorbeeld bepaald door de militaire betekenis van de haven van bestemming. Vervoer van kaas met neutrale schepen naar de oorlogshaven Brest werd bijvoorbeeld niet toegestaan, wel naar Bordeaux.⁷ De interpretatie zelf was toevertrouwd aan de rechters van prijsgerechtshoven in Engelse havens. Ze beoordeelden of neutrale koopvaarders, door Engelse kapers en oorlogsschepen opgebracht, tot goede prijs konden worden verklaard.

Honderden Nederlandse schepen zijn in de jaren na 1795 in schijn van eigenaar veranderd. Zij kwamen uit de grote havensteden Amsterdam en Rotterdam, maar tevens uit plaatsen als Dordrecht, Vlaardingen en Vlissingen. Ook in de kustvissersdorpen Scheveningen, Katwijk en Noordwijk brachten reders tientallen bomschuiten onder neutrale vlag. John Brown vermoedde dat in de zomer van 1805 honderd tot honderdvijftig Nederlandse vissers met valse papieren in de Noordzee visten. De eerste patroon van Maarten Schaap, Spaanderman, bedreef aldus zijn vrachtvaart op Engeland. Een andere Katwijker, de jonge Reyn Varkevisser (1773-1847) begon samen met zijn compagnon Willem Dorrepaal uit Katwijk aan den Rijn omstreeks 1800 handelsactiviteiten, die weldra goederen als suiker, verfhout en olifantstanden aan boord van hun bomschuiten brachten.⁸ Altijd bestond er kans op ontdekking door Engelse of eigen autoriteiten. Een stranding bracht soms 'smokkel' aan het licht, verraad valse papieren. De Schepen ondervonden dit laatste dus van hun plaatsgenoot Hus, later nota bene schoonvader van een dochter van Maarten!

Van Hoboken was een andere koopman en reder die volop van neutrale documenten gebruik maakte. De oorlogstoestand vormde voor hem geen belemmering om zijn bestaande handel in boter en kaas en zijn schepenbezit fors uit te breiden. Direct al in 1795 en daarna bij herhaling kocht hij schepen: bomschuiten, koffen, hoekers en een enkel ander groter type schip. Meestal deed hij dit op veilingen, waar tot goede prijs verklaarde schepen een nieuwe eigenaar moesten vinden. Zijn neutralisatiekantoor was doorgaans dat van Philip Julius Abegg in Emden. In 1800 had hij al een vloot van zeker tien schepen bijeen. Hij liet ze op allerlei trajecten in Europa varen tot de Oost-

7 Kolff, 100.

8 Poort, 'Een befaamd smokkelaar'.

zee en de Middellandse Zee toe, de kleinere vaartuigen het meest met zuivelproducten op Engeland. Niet altijd liepen deze ondernemingen goed; in 1797 werd zelfs driemaal een schip van hem opgebracht, de financiële stroppen vielen mee, doordat hij zijn schepen zo veel mogelijk verzekerde.⁹

Cornelis en Maarten Schaap waren door een toeval met Van Hoboken in contact gekomen. Vrijgelaten vanuit Norman Cross zochten zij in Londen passage naar huis. Via dorpsgenoten kwam Cornelis bij een zakenrelatie van Van Hoboken terecht, die een schipper zocht om een voor Van Hoboken zelf aangekochte bomschuit over te varen. In Rotterdam aangekomen mocht Cornelis dit schip, de "Neptunus" genoemd, blijven varen, met zijn broer Maarten als jongen. De beide broers maakten weer onder Pruisische vlag diverse reizen tussen Rotterdam en Londen, een enkele keer via Calais of via het neutrale Emden. In het voorjaar van 1801 werd de toen afgevaren "Neptunus", op het strand liggend, geveild. Cornelis zou een nieuw schip krijgen, dat in Sneek werd gebouwd. Tijdens het toezicht op de afbouw van dit boterkofje - voor rekening van Sneker geïnteresseerden en Van Hoboken - overleed Cornelis, nog pas 32 jaar oud. De negentienjarige Maarten moest nu op eigen benen staan, want Cornelis was voor hem 'als een vader' geweest. Van Hoboken liet Maarten, evenmin als de weduwe met haar kinderen in de steek. Zij kreeg een kleine uitkering, Maarten een plaats op één van diens schepen. Niet steeds was er emplot, maar dan ging Schaap in Katwijk mee ter visvangst. In november 1803 oordeelde Van Hoboken hem oud en ervaren genoeg om zelf schipper te worden en bood hem de bom de "Hoffnung" aan. Dit schip voer onder de rood-geel-blauwe vlag van Papenburg.

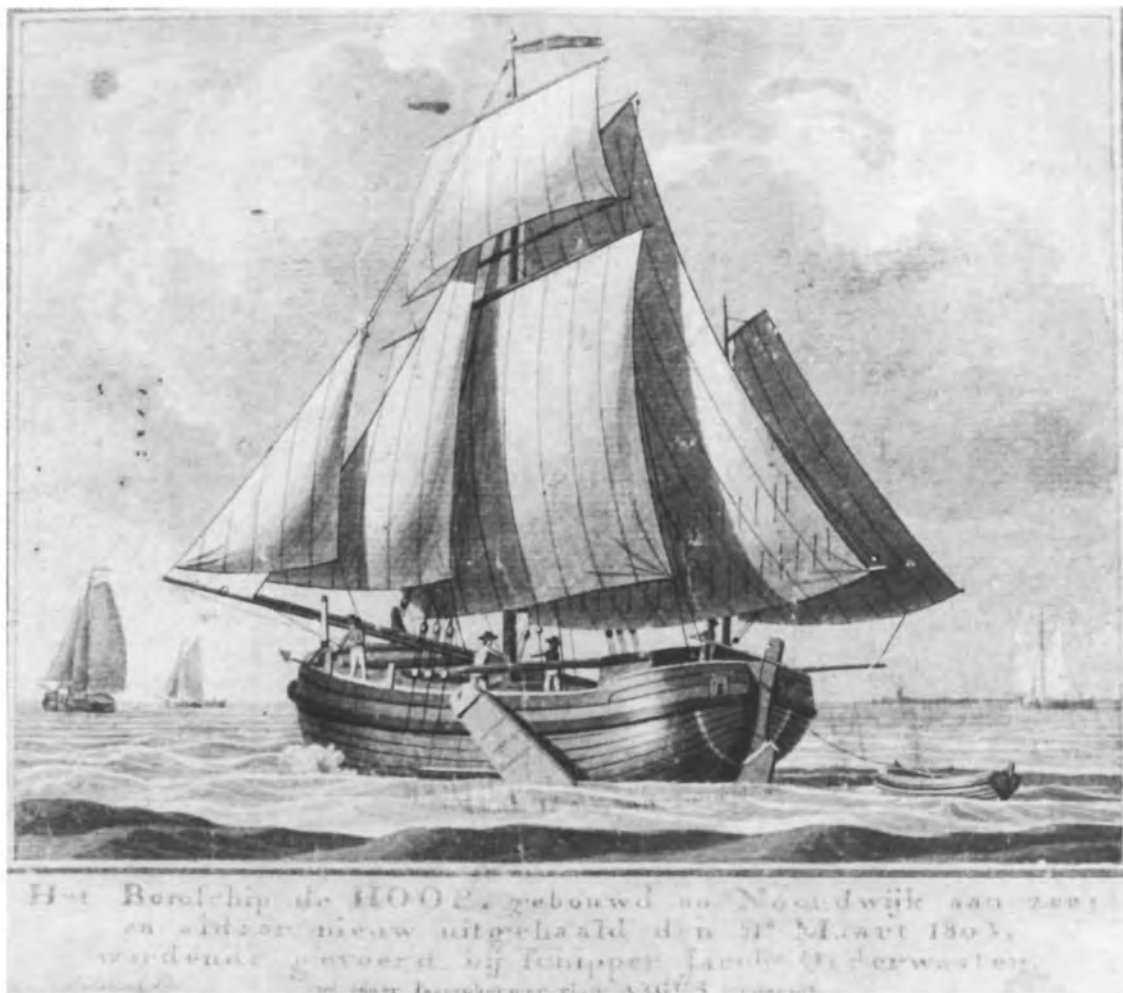
Schaap schrijft in zijn *Dagboek* vrijwel niet over zijn persoonlijke papieren, de vreemde vlaggen vermeldt hij als vanzelfsprekende zaken. Het ligt dan ook voor de hand dat hij net als andere schippers vervalste identiteitspapieren bezat. Eenmaal, in 1807, schrijft hij over 'een verbloemde uitklaringsplaats'. Een Nederlandse bemanning zou immers twijfel aan de nationaliteit van het schip hebben gewekt, aangezien wetgeving en verdragen eisen stelden ten aanzien van de nationaliteit van schipper en bemanning. Daarom was het zeker voor schippers, maar ook voor gewone zeelieden gewoonte om burgerbrieven of naturalisatiepapieren van één van de neutrale gebieden te kopen. Ook hier zorgden de neutralisatiekantoren voor. De condities wisselden weer per gebied. Emden was bijvoorbeeld duurder dan Papenburg. Vaak werd de eis gesteld, dat bij een burgerbrief een bewijs van het huren van een woning, kamer of schuur ter plaatse behoorde. Dergelijke documenten en zelfs monsterrollen, niet ingevuld wat de opvarenden betreft, waren eveneens tegen betaling beschikbaar.¹⁰

Anders dan Schaap vertelt de Texelse zeeman Dirk Kooger (1780-1847) wel uitvoerig over zijn naams- en identiteitsverwisselingen.¹¹ In 1800 was Kooger 'Schutzburger' van Hamburg onder de naam van Diederich Jansen. Vier jaar later wist hij van een geestelijke een doopbewijs te krijgen dat hij in Emden was geboren. In zijn fraai uitgegeven herinneringen schrijft hij: 'Het kwam dan ook juijst in de doop protocol voor onder de gemeente waar ik dan onder behoorden, dat Agnes Barends en Harmen Jansen in het jaar 1780 een zoon hadden laten dopen en hem den naam van Diederich hadden gegeven, dus den natuurlijk zoon van Agnes Barends en Harmen Jansen, alzo een geboren Emden en dus ook een echte geboren Pruijs. Dus was er

9 Oosterwijk, 35-47.

10 Kolff, 96-97; Van Eyck van Heslinga, 108. Voor de Engelse praktijk zie Chitty.

11 Liefhebber en Amriola (eds.), 40, 74, 84-85, 109, 148.



Afb. 3. De Noordwijker bom 'Hoop', als 'Argus' varend onder Papenburger vlag, tekening van Arend Dek 1803, Museum Mr. Simon van Gijn, Dordrecht.

geen zwaarigheid om Pruijsche papieren af te geven en dat wel aan Diederich Jansen, echte zoon van Agnes Barends en Harmen Jansen, dus lezers hebt gij alweer Diederich Jansen op het toneel. In Amsterdam verstond men goed de kunst om Pruijsche papieren te fabriceren.¹² Andere keren reisde hij zelf per trekschuit, paard of lopend ('met onse apostels paarden') naar Emden, Hamburg, Varel of Kniphausen om papieren op te halen. Nadat hij onder de naam van Diederich Jansen ook nog onder de Kniphauuser vlag had gediend, ging Kooger in 1808 in Oldenburger papieren Ide Hobbess heten. Weer later gebruikte hij tegenover Franse functionarissen zijn echte naam en tegenover Engelsen die van Jansen. Bij aanhouding en opbrenging van een neutraal schip probeerden de Engelsen op zee en later voor de prijsgerichtshoven de bemanningsleden uit te horen. Daartoe werden nauwkeurig voorgeschreven vragen gebruikt, die in druk verschenen als de Standing Interrogatories. Een Nederlandse vertaling ervan en de vereiste antwoorden waren evenwel voor de zeeman beschikbaar!¹³

Zowel uit de herinneringen van Kooger en Schaap als uit die van K. J. Kuipers¹⁴ (tussen circa 1790 en 1818 zeeman), komt ondubbelzinnig naar voren hoe normaal en vanzelfsprekend het was om onder andere vlag en met vervalste papieren naar zee te gaan. Maar ook hoe zo veel mogelijk handel en scheepvaart vanuit de Bataafse Republiek en het Koninkrijk Holland gewoon werden voortgezet naar alle delen van de wereld, juist naar de vijand Engeland. In- en uitvoerverboden vergemakkelijkten dit verkeer overigens niet. Door de vele coalities tegen Frankrijk en de territoriale expansie van dit land veranderde voortdurend de neutraliteit van landen en steden, maar verminderde ook het aantal 'neutralen'. Hierdoor kregen Amerikaanse koopvaarders - tot het uitbreken in 1812 van hun oorlog met Engeland - als buitenstaanders een steeds groter rol in het handels- en scheepvaartverkeer. Het is hier niet de plaats om uitvoerig op dit thema in te gaan. Volstaan moge worden met de constatering dat de bedrijvigheid in de Nederlandse havens weliswaar niet het niveau van vóór 1795 bereikte, maar zeker tot en met 1804 getrouw weerspiegelde dat scheepvaart en handel volop van de beschikbare mogelijkheden gebruik maakten.¹⁵

Het vredesjaar 1802-03 werd gekenmerkt door een grote uitbarsting van scheepvaartactiviteiten onder eigen Nederlandse vlag, 'de gewoone en altoos in gebruik geweest zijnde Bataafsche of zogenaamde Hollandsche vlag, bestaande in drie evenwijdige horizontale banden van gelijke breedte', in rood, wit en blauw.¹⁶ Schaap vermeldt ook deze vlag nadrukkelijk. De voor velen onverwachte hernieuwing van de oorlog zorgde echter voor forse verliezen. Voordat Engeland in juni 1803 de vijandelijkheden tegen de Bataafse Republiek hervatte, waren reeds 87 schepen door Engelsen aangehouden.¹⁷ Het werken met neutrale paperassen en vlaggen werd hervat. Op deze manier en dank zij een zorgvuldig exploiteren van de mogelijkheden die de restricties op het economisch verkeer tussen de belligerenten boden, slaagden diverse kooplieden en reders erin hun werkzaamheden voort te zetten.

12 Ibidem, 148.

13 Kolff, 102-103.

14 De uitgave vond plaats in 1844; een heruitgave in 1980.

15 Schama, 434-435.

16 Treu, 488.

17 Papers presented to the House of Commons, relating to the produce of Dutch property belonging to the Crown, 6th May, 1808, no. 206; exemplaar geraadpleegd in het Rijksmuseum "Nederlands Scheepvaart Museum" te Amsterdam, inventarisno. A 5365-4.

Engelse produkten bleven ondanks alle verboden via havens als Emden en Hamburg of rechtstreeks vermomd als 'Amerikaanse lading' Nederland bereiken. De uitvoer van zuivel naar Engeland werd zeer tot ongenoegen van de Franse bondgenoot getolereerd. In 1804 zou de totale export naar dat land zelfs weer het niveau van 1802 bereiken.¹⁸

Het wapen van economische oorlogvoering werd voortdurend aangescherpt, maar met de toepassing van allerlei bepalingen werd door de Nederlandse overheid de hand gelicht. In november 1805 besloot Frankrijk tot het stationeren van Franse douaniers in Nederlandse havens. Dit bracht een element van groter onzekerheid in het scheepvaartbedrijf, waarvan ook Schaap in 1806 gewag maakt. Het Continentaal Stelsel van 1806 en de verdere maatregelen van Franse én Engelse zijde konden toch niet verhinderen dat zeehandel mogelijk bleef. Volgens Schama was 1809 sedert de vrede van Amiens zelfs het jaar met de meeste handelsactiviteiten. Zowel Engelse als Nederlandse en Franse autoriteiten gaven geregeld vergunningen - soms honderden tegelijk - af voor het officieel in- en uitvoeren van goederen naar de tegenstander.¹⁹ De echte klap zou pas vallen met de inlijving van Nederland bij Frankrijk in juli 1810.

De patroon van Maarten Schaap, Mijnheer Van Hoboken, ook als Zijn Edele in het *Dagboek* aangeduid, was er de man niet naar om zakelijke kansen onbenut te laten. Zijn schepen bleven zee kiezen en vooral kaas en botter bleken telkens profijtelijke lading naar Engeland en Schotland. Maar ook koloniale goederen liet hij vervoeren. Zelf ging hij in de zomer van 1804 naar Emden om aldaar neutralisatiekwesities te regelen. Schaaps eerste zelfstandige reis in december 1803 bracht hem naar Leith in Schotland; de lading bestond uit vlas en lijnzaad. Hij had veel tegenslag en keerde pas na zes maanden via Emden in Rotterdam terug; hij had het vertrouwen van zijn patroon niet verspeeld. Hij maakte met de "Hoffnung" nog meer reizen naar Engeland, Emden en ook naar Noord-Frankrijk.

Steeds was Van Hoboken bedacht op uitbreiding van zijn scheepspark met tweedehands schepen. In 1807 zag Van Hoboken zijn kans schoon een heel goede slag te slaan. Pruisen was in oorlog met Frankrijk geraakt, dus niet langer neutraal. Een groot aantal Pruisische koopvaarders, waaronder vele voormalige Nederlandse, was in Bordeaux in beslag genomen. Ondanks veel problemen met documenten voor schepen en bemanning gelukte het kapitein H.E. Henrichs, als Van Hobokens zaakwaarnemer in Bordeaux uiteindelijk negen schepen te kopen (twee ervan waren oorspronkelijk Nederlands!), Door handig gebruik te maken van Franse en Engelse vergunningen - zonder welke varen erg riskant was - konden deze schepen in Rotterdam aankomen. Toen was het inmiddels 1809. Ook daarna kocht Van Hoboken nog enkele schepen, maar verkocht weer andere. Meestal ging het om koffen, brikken en brigantijnen.²⁰

Schaap was één van de schippers die naar Bordeaux werd gezonden. Via Parijs, waar hij Napoleon in levende lijve zag, arriveerde hij in januari 1808 aan de Gironde. Het was de bedoeling dat hij zou varen op een schip onder de blauw-wit-blaue valg van de heerlijkheid Kniphausen aan de Jade, maar in februari 1808 werd dit gebiedje met een kustlijn van 10 kilometer bij het Koninkrijk Holland ingelijfd. Daarmee verviel de neutraliteit van Kniphauser papieren, die in 1807 ongeveer f 350 voor een kof

18 Schama, 451; Homan, 45-47.

19 Schama, 463, 480, 561-577; Homan, 96-104.

20 Hoyneck, 53-60; Poort, 'De geschiedenis', 132; Oosterwijk 62-65 en 75-79.

hadden gekost.²¹ Ook Papenburg werd ingelijfd, maar toch vond Van Hoboken het nuttig deze vlag evenals die van Knipphausen te blijven gebruiken.²² Daarnaast slaagde hij er net als zijn collega-reders in ook officiële vergunningen voor handel in de wacht te slepen. Schaap kreeg in maart 1809 het commando over een zes jaar oude voormalig Nederlandse kof van zeventig last, de "Jonge Maria", vernoemd naar een enkele maanden eerder geboren dochter van de patroon. Via Dublin en Liverpool arriveerde Schaap in september 1809 te Rotterdam. De *Dagboek*-aantekeningen stemmen nauwkeurig overeen met gegevens uit andere bron.²³ Op voorspraak van Maarten had zijn tien jaar oudere broer Arij het bevel over de bomschuit "Hoffnung" gekregen.

Voorlopig zou Schaap niet veel meer met zijn nieuwe schip kunnen varen. De inlijving van Nederland bij Frankrijk in 1810 betekende een striktere toepassing van de maatregelen voortvloeiend uit het Continentaal Stelsel. Voor Franse schepen en dat waren nu ook die van Van Hoboken - de "Jonge Maria" werd de "Jeune Marie" - was de zee door de Engelse suprematie te onveilig. De zeehandel kwam in de loop van 1810 en 1811 vrijwel stil te liggen. Op den duur bleek het onvermijdelijk toch enig handelsverkeer tussen het Franse rijk en Engeland toe te staan. Dat gebeurde via een nieuw en ingewikkeld vergunningenstelsel. Licenties konden pas na heel veel administratieve rompslomp worden verkregen. De afgifte ervan vond in Parijs plaats en de handtekening van keizer Napoleon erop was noodzakelijk. Elke licentie gold maar voor één reis en had een beperkte geldigheidsduur. De houder van zo'n licentie liet daarop zijn schip onder een neutrale vlag brengen en mocht vervolgens bepaalde, nauw omschreven produkten naar Engeland uitvoeren en uit dat land, nu eens wel dan weer niet gespecificeerde, goederen invoeren. Aan Engelse zijde werd de invoer van zekere produkten toegestaan en een verplichting tot export van andere opgelegd.

Dit systeem begon pas in 1812 te werken. Toldien hadden ook Van Hoboken schepen vaak stil moeten liggen. In het begin van het jaar werden op het kantoor aan de Wijnhaven te Rotterdam drie licenties ontvangen, voor de "Jonge Anthony", de "Vrouwe Maria" en de "Java"; dit laatste was een fregat en één van de grootste schepen, nu de "Courrier" genoemd. Schaap die zich in zijn *Dagboek* over deze materie een jaar vergist, meende dat zijn schip bij deze eerste drie vergunningen behoorde. Dat was echter pas bij een tweede serie van drie, eind april uit Parijs afgekomen.²⁴

Zo kon Maarten Schaap in mei 1812 eindelijk weer in zee, vanuit Rotterdam, samen met Amsterdam de enige Nederlandse plaats vanwaar dit soort scheepvaart mocht plaatsvinden. De "Jeune Marie" kon kaas, boter en klaverzaad meenemen en als retourvracht waren graan, meel, rijst, goud en zilver gepermitteerd. Het werd een lading klaverzaad voor Londen, die werd omgezet in een hoeveelheid gouden munten ter waarde van f 26.000. Tot de Engelse condities waarop deze zeehandel werd gedreven, behoorde de verplichte uitvoer van koloniale produkten, waarvan nu juist de invoer in het Franse rijk was verboden. Schaap loste dit probleem net zo op als Dirk Kooger: over boord zodra Engelse inspectie niet meer te vrezen viel. Kooger vertelt: 'toen ik bij de uijterste ton van het van Texel was ... zet-

21 Hoyneek, 57'. Voor de vlag van Knipphausen, zie Van Dulm en A.N. de Vos van Steenwijk.

22 Schama, 574.

23 Zie noot 20.

24 In Hoyneek, 61-80 wordt uitvoerig op het stelsel van vergunningen ingegaan; ook de reis van Schaap wordt vermeld.

ten ik alle veertig balen nagelen ('bedorve' door de Engelsen in 1809 uit Zeeuwse pakhuizen meegeroofde) aan de zeekant op het dek langs het schip. En nu was het maar: zet in het mes en gooi maar overboord, zodat ik in een kwartier van mijn heele lading ontslagen was. Ik bezaaide alzo het geheele gat van Texel met Oostindische specerijen, o wat een hardigheid. Er waaren reeds balies met oude vodden op den ballast klaar gezet om het schip uijt te roken. Zodra wij de boel overboord hadden, was het vuur in de balies, de luijken en de kajuijtspoorten dicht en maar uijtroken en eer de Franschen bij Kijkduijn aan boord kwamen, was de lugt van de Oostindische nagelen uijt het schip en nu maar wederom Fransch.²⁵

De "Jeune Marie" met haar bemanning van vijf koppen arriveerde 29 juni in Hellevoetsluis en voer verder door naar Rotterdam. Schaap mocht blij zijn met deze reis, want uiteindelijk zou niet voor veel schepen van Van Hoboken een vergunning worden bemachtigd. De schepen die wel voeren hadden soms een interessantere lading dan Schaap. Op koffie en suiker kon de 'patroon' een goede winst maken, samen met de al eerder genoemde Varkevisser en diens compagnon Dorrepaal.

Schaap bleef net als in 1810 aan boord van zijn schip wonen, dat in de Wijnhaven lag vlak bij het kantoor van Van Hoboken. Van daaruit maakte hij de ontreddering in de samenleving mee die de verplichte dienstneming bij leger en vloot van de Franse keizer teweegbracht. In totaal zouden 28.000 mannen onder de wapenen moeten komen. Dit leidde tot verzet en relletjes, ook in vissersdorpen langs de Hollandse kust. Met name Scheveningen en Katwijk waren het toneel van opstootjes, die Schaap zich goed herinnerde.²⁶ Hij dreigde immers zelf ook voor marinedienst te worden opgeroepen. Sedert mei 1812 moesten mannen tussen de 24 en 50 jaar loten. Degenen met de laagste nummers dienden zich eerst te melden. Schaap trok een laag nummer. Toch werd hij uiteindelijk niet naar de vloot gestuurd. Als schipper in de grote kustvaart kwam hij voor vrijstelling in aanmerking.

Wonend op zijn kofschip hoorde hij de verhalen over de Russische veldtocht van Napoleon en zag hij in november 1813 de Fransen naar het zuiden wegtrekken. Ook zag hij onder zijn neus hoe op Sinterklaasdag zes Russische ruiters inkwartiering eisten in een pand van Van Hoboken aan de Wijnhaven en zich met geweld stalling verschaffen voor hun paarden in het pakhuis op de begane grond. Toch noteerde hij in zijn *Dagboek*: 'Welk een dankbare vreugde ontwaarde men onder alle standen van Nederlanders. De handel was vrij, de scheepvaart open. De verworpen Hollandse vlag wapperde nu weder van schepen en torens.' Zijn schip werd snel opgeknapt en vaarklaar gemaakt. Dat gebeurde wellicht reeds op de scheepstimmerwerf 'Rotterdams Welvaren' aan Schielands Hoogen Zeedijk, die Van Hoboken kort tevoren op 13 oktober op een openbare veilig had gekocht.²⁷ Eind december vertrok Schaap, alweer naar Londen en met boter en kaas. Ook broer Arij en twee andere schippers zeilden daarheen.²⁸ Maar toch zou uiteindelijk voor Maarten het oude patroon van varen op Engeland niet terugkeren. Van Hoboken zou hem naar verder afgelegen bestemmingen sturen.

25 Liefhebber en Ambriola, 157.

26 Homan, 139-152; Schama, 623-625. Voor Scheveningen zie Vermaas en Hoogenraad, hoofdstuk 4.

27 Oosterwijk, 89. In 1814 werd nog voor f 1278 aan de "Jonge Maria" vertimmerd (Hoyneck, 112).

28 Hoyneck, 81-82.



Afb. 4. Portret van Anthony van Hoboken (1756–1850). Schilderij op doek door Jacob Spoel (1820–1868), Rotterdam, Museum Boymans-Van Beuningen. Inv.nr 1822.

II Kapitein in de Europese vaart (1814–1826)

Het *Dagboek* biedt een betrouwbaar en soms niet van relativierende humor ontbloot relaas van de maritieme activiteiten van de schrijver en van maatschappelijke verschijnselen die op hem indruk hebben gemaakt. Tot 1813 vergist hij zich alleen enkele malen in het precieze jaar. Helaas alleen sporadisch deelt Schaap iets mee over zijn huiselijke omstandigheden. In 1810 bijvoorbeeld blijkt hij opeens gehuwd en vader te zijn. Gegevens van deze aard heeft hij achterin het *Dagboek* op een rijtje gezet [104] en zijn in bijlage 1 opgenomen.

Op 6 juli 1805 huwde hij in Katwijk met zijn plaatsgenote Trijntje Arijsdochter van Duyvenbode. Zij was vier jaar jonger. Het huwelijk vond plaats juist tijdens enige maanden van slapte in de scheepvaart. Het echtpaar ging in Katwijk wonen. Kinderen kwamen spoedig. Twee dagen voor Kerstmis 1805 werd dochter Lijdia geboren, in maart 1807 volgde dochter Maartje en in juli 1810 zoon Amerik. Inmiddels was toen Lijdia al overleden (maart 1808). Aan boord van de "Jeune Marie" werden nog twee kinderen geboren: in juli 1811 zoon Arij en na precies twee jaar een dochter, opnieuw Lijdia genoemd.

Niets is bekend over Schaaps financiële situatie. Daarover zwijgt het *Dagboek* en ook uit de literatuur over zijn werkgever Van Hoboken zijn vrijwel geen gegevens te halen. Schaap behoorde sinds 1803 tot de vaste schippers van Van Hoboken en werd evenals zijn collega's in diens testament van 1807 bedacht: als bomschipper met een som van vijfhonderd gulden. De patroon stierf overigens pas in 1850 en toen werd aan twintig kapiteïns driehonderd gulden elk uitgekeerd.¹ Hoe hoog Schaaps maandgage was, is niet bekend. Vermoedelijk genoot hij tijdens verblijf aan de wal de halve gage. Ongetwijfeld deelde hij nu en dan in de opbrengst van zogenoemde negotiegoederen. Dit waren goederen die Van Hoboken buiten de rederijboeken om aan gezagvoerders in consignatie meegaf en die door hen in een buitenlandse haven voor de hoogst mogelijke prijs moesten worden verkocht. Hiervoor gaf hij hun een flinke commissie.² Ook had Schaap lading voor eigen rekening aan boord.³ In Nederland zorgde Van Hoboken voor vracht, overzee gebeurde dat door firma's of correspondenten met wie hij zakelijke afspraken had gemaakt. Ontbraken deze, dan zocht een schipper zelf een vracht op, waarbij de bemiddeling van een makelaar kon worden ingeroepen. Schaap zag zich al op zijn eerste zelfstandige reis in Leith voor deze situatie geplaatst. In Londen regelde de firma De Bie en Hofman altijd de lading.

1 Gemeentearchief Rotterdam, Successie Memorie 1850/1-A; Oosterwijk, 73.

2 Hoyneck, 42 en 48.

3 Thee en chocolade 'voor eigen negotie', zie [24] en Algemeen Rijksarchief, Consulaat Tanger 44, Schaap aan Nijssen 19.10.1816.

Naar oud gebruik zocht een schipper zelf zijn bemanning bijeen. Veel zee-lieden had Schaap voorlopig op zijn bom en zijn kofschip niet nodig, hooguit drie of vier. Vermoedelijk vond hij de meeste gegadigden wel onder zijn ver-wanten en andere Katwijkers. Bij zijn volgende, grotere schip kan hierop na-der worden teruggekomen. De arbeidsvoorwaarden waren in de monsterrol vastgelegd, in de meeste havenplaatsen min of meer gelijklopend en op de rol afgedrukt. De waterschout was voor het invullen van de namen, rangen en daarmee verbonden gages de verantwoordelijke man. Interessant is de tekst van een Emdense rol, vaak gebruikt door 'geneutraliseerde' schepen.⁴ De be-manning had recht op een reisgeld, waarvan de hoogte werd bepaald door de afstand tussen de herkomstplaats van de zeeman en Emden. Contrabande mocht niet worden meegenomen. Op gratis voeding had de zeeman altijd recht. Het gebruikelijke basisrantsoen per week bestond uit 2 pond vlees, $\frac{1}{2}$ pond spek, 1 pond stokvis, 1 pond boter en $3\frac{1}{2}$ pond brood. De afrekening van de verdiende gage vond na terugkeer in de thuishaven plaats. Van Hoboken maakte er een gewoonte van de vrouw van een kapitein zo snel mogelijk van de thuiskomst te verwittigen; deze kon dan eventueel families van haar be-kende bemanningsleden op de hoogte stellen.

Schaap begon in 1814 aan een tweede fase in zijn zeemansbestaan. Vast in dienst bij Van Hoboken kreeg hij opdrachten voor steeds verdere reizen, die hem ten slotte tot routinier in de vaart op Java zouden maken. Voorlopig ging hij tot 1826 in Zuideuropese wateren opereren. Zeemans- en navigatiekennis had hij zich grotendeels in de praktijk eigen gemaakt. Broer Cornelis en de Noordwijker Volkert Plug waren zijn zeevaders. Met behulp van het dieplood werd tijdens de vaart de diepte van het water vastgesteld en dankzij ervaring kon aan de hand van de opgehaalde grondsoort vrij nauwkeurig worden gegist waar men zich bevond. Op deze manier, stelde de zeeofficier Cornelius de Jong in 1783 enigszins jaloers vast, durven 'onze visschers en andere zee-lieden, die van der jeugd af aan de Noordzee, waarin men allerwegen grond vindt, bevaren hebben, met zoo veel gerustheid, dikwijls zonder kaarten en zonder de werktuigen tot het nemen van breedte en lengte, waarvan zij als zaken boven hun sphaer zijnde niets kennen, de reizen naar Engeland en andere nabij gelegene kusten' ondernemen.⁵

Maarten had op school in Katwijk wel iets van rekenen en stuurmanskunst geleerd - dat was niet ongewoon⁶ - en eenmaal, in 1801, vermeldt hij dat hij zichzelf hierin oefende. Echt zeevaartonderwijs op een instituut of school bestond toen alleen in Amsterdam en Rotterdam en bij particuliere leermeesters. Schaap slaagde er hoe dan ook in te leren omgaan met de werktuigen die De Jong noemde. Voor reizen naar Zuid-Europa kon niet worden volstaan met kennis van de grondsoorten van de Noordzee! Het observeren van hemel-lichamen en het opmaken van een middagbestek spraken dan vanzelf. Een octant, kijker, horloge, passer, zeekaarten, kompas, loglijnen en logglazen behoorden in 1816 tot de instrumenten aan boord van zijn kof.⁷

4 Geciteerd uit John Brown, zie noot 6 van voorgaande hoofdstuk. Voor de situ-atie tijdens het koninkrijk zie Van Houten, *De Koophandel*, 289-303.

5 De Jong, 18.

6 Vermaas II, 249. In Scheveningen werd in 1878 de eerste (gemeentelijke) zee-vaartschool geopend. Zie verder Davids, 'Het zeevaartonderwijs' en Van de Voort.

7 Zie [20] en [21] en Algemeen Rijksarchief, Consulaat Tanger 44, Schaap aan Nijssen 19.10.1816. Kapitein Jacob Bouten (1815-1862) leerde als tweede stuur-man veel van de navigatie dank zij een goede eerste stuurman (De Groot, ed. afl. 1, 14).

Tot de verdere vaardigheden waarover Schaap beschikte, behoorde enige kennis van het Engels [11], die hij in Norman Cross en Londen zal hebben opgedaan.

Het sprak waarschijnlijk vanzelf dat Schaap voor zijn oude patroon bleef varen. Van Hoboken is erom bekend geworden dat hij decennia lang dezelfde schippers in dienst had, vaak ook weer hun zonen. Van Hoboken sloeg, zodra het kon, in 1814 de vleugels breed uit. Hij zond goederen en enkele jaren achtereen een schip naar West-Indië en Zuid-Amerika. Oude, vooroorlogse contacten met Azië nam hij weer op. Het was één van zijn schepen dat in oktober 1814 als eerste Nederlandse koopvaarder naar Java vertrok. Meer zouden in de komende jaren volgen. Toch berustte de eerste tijd nog steeds het zwaartepunt van zijn handel en rederij bij de scheepvaart in Europa. Boter en kaas waren de vaste kern van het exportpakket, soms met jenever aangevuld. Behalve op Engeland en Frankrijk werd ook weer zij het in beperkte mate op de Oostzee gevaren, waar tarwe en rogge vandaan kwamen. Contact met Lissabon werd eveneens hervat, waar men zout, fruit en huiden als retourvracht laadde. Nieuw was de vaart op de Middellandse Zee naar de Levant. Tijdens het Amiénsjaar had Van Hoboken reeds zijn voelhorens naar Smyrna uitgestoken, net als toen naar Java met het schip "Johanna" [7].

Het is bij deze ondernemingen goed in het oog te houden dat kleinschaligheid overheerste. Van Hoboken zette steeds koffen, galjoten, brigantijnen en brikken in en deze scheepstypen behoorden tot de kleinere. Hun grootte lag meestal tussen de zeventig en driehonderd ton. Die kleinschaligheid wordt treffend geïllustreerd door een reis die Schaap in 1817 met zijn kofschip volbracht. Vanuit Rotterdam voer hij naar Gibraltar en Barcelona en via Londen kwam hij in Amsterdam, waar de lading gelost werd. Daarna was het normaal om binnendoor via de Overtoom of Spaarndam, de Haarlemmer Meer en Braassemer Meer naar Rotterdam te zeilen. In de Oude Wetering leidde dat nog tot een incident dat Schaap humoristisch beschrijft [27]. Na deze tocht via binnenwateren vertrok hij weer naar Cadix en Gibraltar!

In 1814 had Van Hoboken hem voor het eerst voorbij de Golf van Biscaje gestuurd, met peulvruchten naar Lissabon. Dat zou zich herhalen. Na reises naar Bordeaux, Plymouth, Liverpool en Portsmouth zeilde Schaap in 1816 voor een derde keer naar Lissabon. Die reis heugde hem zijn hele verdere leven. Als één van de laatste Nederlanders werd hij het slachtoffer van de activiteiten van Noordafrikaanse kapers. En hij niet alleen met zijn bemanning, ook broer Arij met zijn schip. De "Jonge Maria" met zes koppen en de "Koophandel" met vijf, beide dus schepen van Van Hoboken, hadden in Lissabon een lading kaas en boter gelost en vertrokken 24 september naar Amsterdam, Maarten met wol, suiker, gember, koffie, fruit en galnoten aan boord, Arij met zout.⁸ Daags nadat ze in zee waren geraakt werden ze door twee Marokkaanse kaperschepen aangehouden.

Met zo'n aanhouding hadden de beide broers tot kort voordien steeds rekening gehouden, maar door Algerijnen niet door Marokkanen. De Nederlandse koopvaardij was er sedert de zeventiende eeuw op ingesteld, dat ter hoogte van de Spaanse en Portugese kust en in de Middellandse Zee altijd gevaar kon dreigen van de zijde van kapers uit een of meer van de Noordafrikaanse staten Tripolis, Tunis, Algiers en Marokko. Staat van oorlog met een Europese zeevarende mogendheid en het opbrengen van vijandelijke

8 Algemeen Rijksarchief, Consulaat Lissabon 51, 14.8, 1.9 en 24.9; in het *Dagboek* wordt 20 september genoemd.

koopvaarders waren profijtelijk en vaak ook essentieel voor de economie van deze staten. Schepen en ladingen werden verkocht, de bemanningen tot slaaf gemaakt en deze waren slechts tegen betaling van losgeld vrij te krijgen.⁹ Zowel Engeland als Nederland had in deze jaren problemen met Algiers. In juni 1814 waren bijvoorbeeld twee koopvaarders bij Cadiz aangehouden en naar Algiers opgebracht, waar hun bemanningen in slavernij waren geraakt.¹⁰ Van Hoboken had zijn schippers daarom nadrukkelijk voor kapers gewaarschuwd. Maar juist tijdens hun verblijf in Lissabon hoorden de beide broers dat een geallieerde vloot Algiers fikss had gebombardeed en dat vrede was gesloten. De zee leek weer veilig. Met Marokko bestond immers vrede.

Bij het hervatten van de vrije zeevaart in 1813 was in Nederland door autoriteiten noch reders veel aandacht meer geschonken aan het oude gebruik dat koopvaarders op weg naar Zuid-Europa van zogenoemde Turkse paspoorten moesten zijn voorzien. Verdragen met de Noordafrikaanse staten hielden de verplichting in dat Europese koopvaarders zich in vredetijd konden legitimeren wanneer ze door een Noordafrikaans schip werden aangehouden. Die legitimatie geschiedde door middel van een Turkse of signaalpas, waarvan vorm en inhoud bij verdrag werden overeengekomen. Aan een golvend afgesneden bovenkant prijkte een vignet met een Turkse galei of een Westeuropees schip. Ter controle van de echtheid konden Noordafrikanen de bovenstukken - hun door Nederlandse consuls ter beschikking gesteld - hier tegenaan houden. Op 7 december 1813 was wel de oude regeling hierover weer afgekondigd, maar kennelijk niet nageleefd. Het was voor de Schapen daarom een verrassing dat de Marokkaanse kapers naar de passen vroegen. Het niet aan boord hebben van een Turkse pas rechtigde de Marokkaan de beide schepen op te brengen. Het voorval drong ook in de Nederlandse pers door en zorgde ervoor dat op 30 oktober 1816 regels voor de uitgifte door de Directeur-Generaal van de Konvoyaen en Licenten werden gesteld.¹¹

Dit baatte de opvarenden van de "Jonge Maria" en de "Koophandel" op dat moment niet meer; zij werden respectievelijk in Larache en Rabat opgebracht. Maarten kwam daar op 3 oktober aan. Spoedig werd hij met zijn manschappen, Arij en een deel van diens equipage in een 'gauwdievengat' opgesloten. Ook een Deense schipper kwam hierin terecht. Niet eerder dan 2 januari 1817 kon hij met de "Jonge Maria" weer zee kiezen, broer Arij pas een maand later. De Nederlandse consul in Tanger was bemiddelend opgetreden om hun vrijlating te bewerkstelligen. De correspondentie tussen de beide schippers en de consul gewisseld - bewaard in het Algemeen Rijksarchief - bevestigt volledig het kleurrijke verhaal in het *Dagboek*, met uitzondering van een paar kleine verschillen in data. De schade viel uiteindelijk mee. De lading bleek in tact, alleen het fruit was grotendeels bedorven. De reder leed verlies aan gages en scheepstijd over drie maanden, begroot op 604 Spaanse daalders, dus ongeveer 1500 gulden. Schaap schoot er zelf een kist met thee en chocolade, wat kleren en contant geld bij in, ter waarde van 237 daalders.¹² Zijn horloge en kijker kreeg hij later via zijn

9 Twee verhalen over achttiende-eeuwse slavernij in Marokko in Hardenberg, 73-147 en Boon.

10 Hardenberg, 151-191, het relaas van schipper G. Metzou.

11 Nanninga (ed.), 904-907; Van Houten, *De Koophandel*, 276-278.

12 De lijst van geleden schade in Algemeen Rijksarchief, consulaat Tanger 44.

broer terug. In 1818 zou de keizer van Marokko officieel voorgoed afzien van acties tegen de Europese scheepvaart.¹³

Na een barre tocht met een schip in slechte staat van onderhoud en uitrusting keerde Schaap in februari 1817 in Nederland terug. Hem wachtte een warm welkom van de kant van zijn patroon en zijn familie. Het gezin was inmiddels in november met een dochter Gijsje uitgebreid. Steeds noteerde de diepgelovige Schaap bij de vermelding van een behouden thuiskomst zijn dankbaarheid jegens God hiervoor. Dit keer tekende hij ook het volgende aan: 'Bij zulke en dergelijke thuiskomst smaakt de zeeman een genoegen dat de landman niet kent'.

Lang mocht Schaap niet thuis zijn. Voor Van Hoboken moest een schip varen en de Middellandse Zee was het gebied waarop hij in deze jaren veruit de meeste van zijn omstreeks tien kleinere koopvaarders inzette.¹⁴ Ook de "Jonge Maria" zou de zuilen van Hercules passeren. Binnen een maand koos de kof met Maarten Schaap weer zee: via Gibraltar werd naar Barcelona koers gezet. In totaal zou Schaap in de periode 1817-1826 niet minder dan twaalf reizen naar de Middellandse Zee maken, tot Alexandrië toe. Daarvoor kreeg hij in juni 1819 een groter schip, de galjoot "Jonge Hendrika", 240 ton en gevaren met negen man. Zijn stuurman en plaatsgenoot K. van Duyvenbode nam de kof over. Van Schaaps bemanningen op de "Jonge Hendrika" is ditmaal meer te vertellen. Het schip vertrok tweemaal uit Amsterdam en in het archief van de waterschout bevinden zich nog de twee monsterrollen, namelijk van 21 november 1820 en 26 mei 1823. Beide keren kwamen alle bemanningsleden - acht per reis - uit Katwijk; één hunner staat op beide rollen vermeld: matroos Jacob de Vreugd, een zwager van Maarten. Eén maand gage kregen zij als voorschot bij de aanmonstering, de rest na terugkeer. Stuurman C. van Duyvenbode verdiende f 34 per maand, zijn opvolger W. Pronk in 1823 evenveel. De gage van de matrozen beliep f 20. Kajuitwachter Arij Schaap (à f 6) in 1823 en kok Cornelis A. Schaap in 1820 (à f 24) behoorden ongetwijfeld tot de grote familie Schaap.¹⁵

Handel met Cadiz en de landen rondom de Middellandse Zee was in de voorgaande eeuwen altijd vanzelfsprekend en belangrijk geweest. Na de Napoleontische oorlogen werd deze spoedig weer opgevat. Van Hoboken was op dit terrein een nieuwkomer, maar met zijn betrekkelijk grote vloot droeg hij ertoe bij dat Rotterdam naast Amsterdam meer dan vroeger hierin participeerde. Enige cijfers kunnen een en ander illustreren (zie p. 24).

Voor Van Hoboken en andere zeehandelaars had dit gebied aan betekenis gewonnen, doordat sedert 1814 het transport van zout uit Lissabon en andere Portugese havens minder lonend was geworden. Portugees en ook Frans zout was te duur geworden; om politieke redenen waren in 1814 hoge invoerheffingen op Engels klipzout ingetrokken, zodat Engelse schippers

13 Coindreau, 52.

14 Poort, 'De geschiedenis', 133-135.

15 Gemeentearchief Amsterdam, Particuliere Archieven 38 (archieff Waterschout) 115 en 120. In 1820 bestond de bemanning uit Cornelis van Duyvenbode stuurman à f 34, Cornelis A. Schaap kok à f 24, de matrozen Cornelis van der Plas, Jacob Varkevisser, Reyn C. Klok, Jacob de Vreugd (Amerik) en Willem Pronk à f 20 en Cornelis Jacob de Vreugd, kajuitwachter à f 8, allen uit Katwijk. Voor 1823 werden aangemonsterd Willem Pronk als stuurman à f 34, Arij van Duyvenbode als kok à f 16, de matrozen Jacob de Vreugd, Leendert Nijgh, Willem Spaanderman en Amerik de Vreugd à f 20, Cornelis de Vreugd als jongen à f 12 en Arij Schaap als kajuitwachter à f 6, allen uit Katwijk.

Aantallen uitgaande en inkomende schepen, varend op Zuid-Spanje en de Middellandse Zee*

	1815	1816	1817	1818	1819	1820	1821	1822	1823	1824	1825
Amsterdam	114	164	129	114	133	120	187	137	65	67	62
Rotterdam	56	81	52		45	49	65		28	37	50
Dordrecht					3	7	1		2		1
Middeiburg		10	6	3	1						

* aantal keren dat Nederlandse en buitenlandse schepen bij aankomst én vertrek het lastgeld ten behoeve van de Directie van de Levantse Handel hebben betaald (Nanninga, ed., 1334-41, 1378-82, 1390, 1395-96).

Maarten Schaap bijvoorbeeld is in 1817 bij Rotterdam tweemaal vermeld als gaande naar Gibraltar, hetgeen klopt met het *Dagboek*. Enkele aanvullende cijfers in Drieling, 52-53.

hiermee de Nederlandse markt overstroomden.¹⁶ Van Hoboken zocht nu in ruil voor Nederlandse zuivelprodukten in havens als Smyrna en Alexandrië, maar ook in Marseille, Alicante en Malaga een retourvracht, bestaande uit rozijnen, krenten, vijgen, tapijten, opium, katoen, lijnzaad, wijnen en soms toch weer zout. In de Levant gebeurde dit vaak voor driekwart op rekening van de afladers en een kwart voor eigen risico.¹⁷

Nederlandse deelneming aan het economisch verkeer in het Middellandse Zeegebied bleek weldra niet lonend. Ook Van Hoboken ervoer zulks, ondanks het feit dat hij zijn schippers naar alle mogelijke havens had uitgestuurd. Maar naar Edammer kaas bestond geen grote en constante vraag, over een totaal andere uitgaande lading kon hij niet beschikken. Sinds Russisch graan via de Zwarte Zee naar de Middellandse Zee ging was tarwe of rogge als mogelijke vracht vervallen. Toch slaagde Van Hoboken erin incidenteel een lading te vinden bestemd voor een haven op weg naar de Middellandse Zee, zoals eikenhout uit Dordrecht voor de Franse en Spaanse marine in Brest en El Ferrol. De vaart op El Ferrol in 1825 en 1826 was overigens een kortstondig verschijnsel. Maar diverse malen kregen zijn schippers opdracht om in Spaanse of andere havens contant geld op te nemen - Spaanse daalders - om daarmee een thuisvracht te kopen.¹⁸ Kennelijk was dit voordeliger of handiger dan met wisselbrieven te werken.

Bij dat zoeken naar vracht werd ook Schaap volop ingeschakeld. Aanvankelijk was zijn schip nog wel eens vol met kaas beladen. Hiervoor werd dan in het ruim een stelling gebouwd, zodat op elke plank twee of drie kazen boven elkaar konden liggen en samendrukken werd voorkomen; kleinere hoeveelheden werden in kisten verpakt.¹⁹ Later was kaas als handelswaar

16 Knoppers, 259; De Vries, 10-18.

17 Hoyneck, 82-83 en 121-124; Oosterwijk, 106-111 en 119.

18 Zie ook Nanninga (ed.), 1114 en 1154. Over El Ferrol, zie Van Mechelen, 114-115. Verder Zappey, 123-124.

19 Van Houten, *De Scheepvaart*, 554.

niet meer vanzelfsprekend. Blijkens de herkomsten en bestemmingen van andere schepen betrokken bij de Middellandse Zeevaart voer Schaap niet altijd op de gebruikelijke havens. Zijn patroon liet hem nog wel eens op relatief onbekende havens varen, zoals in 1818 toen Schaap plotseling naar Triëst werd gezonden [28]. Hij lag toen juist in Edam kaas te laden. Van Hoboken wist die kaas te verkopen, zodat Schaap vrijwel alleen met ballast vertrok. Hoe onbekend de vaart op Triëst was blijkt uit het briefje van 4 september dat Schaap in Edam van zijn patroon ontving: 'Wat denkt Gij van een reisje naar Triëst? Hebt Gij daartoe de noodige kaarten? Hier bestaan geen nieuwe Hollandsche kaarten van dat vaarwater, alleen de oude, die U bekend zijn. Maar er zijn Engelsche van 1817, bijvoorbeeld *Mediterranean Pilots* met beschrijving, alsmede *The new Mediterranean Harbour Pilot*, kost f 30.²⁰ Van Triëst zeilde hij naar Zante, één van de Ionische eilanden, om krenten te laden. Naar eigen zeggen was Schaap daar het eerste schip onder Nederlandse vlag sinds 22 jaar, een bewering die andere bronnen niet weerleggen. Ook de reis naar een tweede Ionisch eiland, Kefallinia (1826), was ongewoon en kennelijk niet winstgevend. Van herhaling was ten minste geen sprake.

Wijn halen in Bandol, een haven nabij Marseille, was evenmin gebruikelijk. Toch ging hij er drie keer met de "Jonge Hendrik" heen: in 1819, 1821 en 1822. De verste bestemming was Alexandrië, een plaats die Schaap twee maal bezocht: in 1824 en 1825. Handel met Europa werd in dit gebied sinds kort gestimuleerd, maar het bleek toch voor Nederlandse schepen niet gemakkelijk een volle lading lijnzaad en katoen - bestemd voor de Nederlandse nijverheid - te verwerven. Onder de vele honderden schepen die Alexandrië jaarlijks in 1823-1826 aandeden, waren maar enkele Nederlandse. Schaap klaagde terecht over de aanwezigheid van meer dan honderd Engelse [37] maar vergat daarbij de nog talrijkere onder Oostenrijkse vlag.²¹ Het feit dat daar een Italiaan als consul optrad die geen Nederlands of een andere taal sprak en eerder Deense schepen dan Nederlandse een bevrachting bezorgde, zal ook niet hebben bijgedragen tot gunstige berichten over de handelsmogelijkheden in Egypte.²²

Schaap maakte wel veel mee op al deze reizen, die hem geregeld meer dan een half jaar van huis hielden. Hij had oog voor allerlei natuurverschijnselen en hij toont in zijn *Dagboek* belangstelling voor bezienswaardigheden in gebieden die hij bezocht. Vrij verkeer met de wal was direct na aankomst in de meeste Middellandse Zeehavens niet toegestaan. Medische autoriteiten moesten eerst de gezondheidstoestand aan boord inspecteren, alvorens zij practica of wel verlof hiertoe verleenden. Zeker wanneer een schip uit een gebied kwam waar een besmettelijke ziekte heerste, kreeg het een ligplaats in een afgescheiden gedeelte toegewezen. Een verblijf in quarantaine duurde voor Schaap hooguit vijftien dagen. Lossen en laden van goederen gingen vaak gewoon door. Met kennelijk plezier verhaalt Schaap hoe te Marseille in 1818 twee douaniers en hun twee roeiers gedwongen waren de volle quarantainetijd aan boord van zijn schip te blijven. Tijdens zijn bezoek aan het practicahuis waren deze heren plotseling aan boord gekomen en stuurman C. van Duyvenbode had hun niet duidelijk kunnen maken dat het schip nog niet vrij was gegeven [28]. Voor de pest werd het meest gevreesd.

20 Hoyneck, 177.

21 Nanninga (ed.), 1117, 1121, 1143, 1616-1624, 1626-1631.

22 Nanninga (ed.), 1154.

Deze infectieziekte, veroorzaakt door de pestbacterie (in 1887 ontdekt) en dodelijk voor meer dan de helft van de lijdens, heerste in het begin van de negentiende eeuw hardnekkig in Egypte.²³ Schaap schrijft er met veel ontzag over. Na terugkeer uit Alexandrië moest hij in Nederland dan ook met zijn bemanning in quarantaine.

Enkele malen kwam Maarten met zijn schip door weersomstandigheden in ernstig gevaar te verkeren. Schipbreuk was tot twee keer toe nabij: Kerstmis 1821 toen stranding op de kust bij Bandol dreigde en op 21 december 1824, als gevolg van een onjuiste plaatsbepaling op de Engelse zuidkust. Interessant is de beschrijving van een blikseminslag op 20 september 1820, waarbij onder meer vijf van de zes kompassen werden vernield. Een aardbeving in diep water in de Adriatische Zee ervoer Schaap als het varen over een steenbank: 'hoit, hoet' [30].

Zeeman zijn betekende weinig thuis zijn. Dat gold ook voor Schaap. Enkele weken na terugkeer werd meestal al weer aan de voorbereiding van een nieuwe reis begonnen. Invriezen door strenge vorst bood gelegenheid vrouw en kinderen eens wat langer achtereen te zien. Dat gebeurde in de eerste maanden van 1820. Het gezin kwam toen in de Leuvehaven aan boord wonen; het kon tegelijk enige tijd een ernstig zieke vader verzorgen. Een andere gelegenheid was een grote onderhoudsbeurt voor het schip op de werf "Rotterdams Welvaren" in het voorjaar van 1821.

Het gezin Schaap werd in deze jaren voltooid. Naast de twee zonen Amerik en Arij en drie dochters Maartje, Lijdia en Gijsje werden nog twee dochters geboren, beiden te Katwijk aan Zee: Niesje op 19 maart 1820 en Trijntje, genoemd naar haar moeder, op 23 april 1823. Zoon Arij ging in augustus 1822, net elf jaar oud, met zijn vader mee. Schaap wilde hem 'voor het varen ... opleiden' [34]. Inmiddels was in 1820 een einde gekomen aan de zeemansloopbaan van zijn broer Arij. Nog steeds varend met de kof "Koophandel", waarmee hij ook naar de Middellandse Zee was geweest, verspeelde hij dit schip bij een stranding op de kust van Terschelling. Slechts de lading afkomstig uit St. Petersburg kon worden geborgen. De eerste maal dat Arij als zeeman wordt vermeld is in 1801 als schipper van een lichter, waarmee 671 kisten uit Emden naar Amsterdam werden vervoerd.²⁴

Maartens zeemansbestaan kreeg in 1826 een nieuwe wending. Van Hoboken wilde hem inzetten op de vaart naar Java.

23 Biraben I, 437-438; Nanninga (ed.), 968 en 971.

24 Poort, 'De geschiedenis', 142; Algemeen Rijksarchief, Raad van Aziatische Bezittingen 1800-1806, 158, stukken bij vergadering van 29 juli 1801.

III Kapitein in de vaart op Java (1826–1841)

Schaap had zijn patroon goed voldaan: de reizen waren steeds voorspoedig verlopen en van grote schade aan schip of lading was slechts sporadisch sprake geweest. Hij kreeg in de zomer van 1826 een nagelnieuw schip toegewezen, de brik "Willem". Een zoon van zijn zeevader, de Noordwijker Volkert Plug, nam de "Jonge Hendrika" over.

Voor Schaap en de zijnen betekende deze beslissing van de patroon een grote verandering in hun leven. De reis naar Java en terug kostte veel meer tijd dan die naar de Middellandse Zee. Schaap zou langer van huis zijn en nog minder dan tot nu toe deel kunnen nemen aan het gezinsleven. Dat gold ook voor zoon Arij, die voorlopig bij zijn vader zou blijven varen. Kapitein zijn van een Oostindiëvaarder was het bekleden van de hoogst bereikbare positie in de koopvaardij¹ en had gunstige consequenties voor het inkomen. Dat was al direct in 1826 te merken. Tijdens een wat langer verblijf in de haven van Rotterdam placht Schaap zijn gezin aan boord te huisvesten. In 1826 was dit niet mogelijk omdat de "Willem" nog niet gereed was. Schaap kon zich evenwel permitteren voor vrouw en zeven kinderen tijdelijk een huis aan de Goudseweg, even buiten het centrum, te huren. In later jaren zou hij in voorkomende gevallen hetzelfde doen.

Maar ook in het dagelijkse werk veranderde veel. Allereerst kreeg Schaap het bevel over een veel grotere bemanning. Vol trots vermeldt hij in zijn *Dagboek* nauwkeurig hoeveel zeelieden en in welke rang hij in 1827 aan boord van de "Willem" heeft, in totaal zeventien, onder wie drie stuurlieden, zodat hij zich minder intensief met de navigatie zelf behoefde te bemoeien. Verder was zijn verantwoordelijkheid veel groter geworden. De waarde van de lading lag vele malen hoger dan bij een reis met de galjoot naar Marseille of Alexandrië. Van Hoboken placht schip en lading goed te verzekeren, doorgaans in Londen, maar een ongeluk ermee zou hij Schaap niet in dank afnemen. Het vervoer van hutpassagiers en militairen zou geregeld voorkomen en stelde andere eisen dan een verscheping kazen of krenten. Ten slotte zou Schaaps vrijheid van keuze bij het aanlopen van havens en bij het zoeken van lading – zo groot in voorgaande jaren – geheel verdwijnen. Op Java had Van Hoboken zijn eigen vaste zakenrelaties die verantwoordelijk waren voor de acquisitie van een retourvracht en vaststelden waar deze moest worden ingeladen. Sedert 1822 was dit de firma Ten Brink en Reijnst in Batavia, die uitsluitend voor Van Hoboken werkte. Deze firma had agentschappen in Semarang en Surabaja. In 1836 nam de firma Reijnst en Vinju deze taak over.² Schaap moest zich bij aankomst op

1 Zeer algemene karakteristieken van het leven aan boord, bemanning, navigatie en het vervoer van passagiers op negentiende-eeuwse Nederlandse zeilschepen treft men onder andere in Oderwald, *Het Nederlandsche zeilschip*.

2 Oosterwijk, 125-126.

Java altijd tot deze firmanten of hun agenten wenden. Opvallend is overigens wel, dat Van Hoboken met Schaap iemand tot kapitein aanstelde, die nog nimmer het lange traject had bevaren. Een halve eeuw eerder zou zo iets ongebruikelijk zijn geweest. De bewindhebbers van de VOC benoemden op enkele uitzonderingen na iemand pas tot kapitein, als hij in de rang van stuurman in hun dienst had gevaren.

De vaart op Java mocht dan voor Schaap nieuw zijn, voor Van Hoboken bevatte zij nog nauwelijks geheimen. Al vóór 1795 had hij handelscontacten met de Oost en in 1814 had hij deze als eerste Nederlandse zeehandelaar weer opgenomen en sedertdien geleidelijk uitgebreid door meer schepen uit te reden en te bevrachten. In 1818 was zijn naam op een overheidslijst geplaatst van ondernemingen, die 'zich op den handel en scheepvaart op Oost-Indië toeleggen'.³ Hierdoor kwam hij geregeld in aanmerking voor de verscheping van overheidsgoederen en het transport van militairen. Ofschoon de financiële uitkomsten niet altijd positief waren, verlegde Van Hoboken in de jaren twintig steeds meer het accent in zijn onderneming naar Oost-Indië. Zijn deelneming aan de Middellandse Zee en andere Europese vaart stopte hij niet - de "Jonge Hendrik" voer nog tot 1832 op de Levant - maar werd van veel minder betekenis.⁴ Van Hoboken was duidelijk van boter- en kaashandelaar geworden tot een handelaar in koloniale waren. Als reder beheerde hij nu de grootste schepen.

Toch had de eerste reis van Schaap naar Java ook voor hem nog iets bijzonders. Het was pas voor de tweede keer dat een nieuw schip uitzeilde, dat geheel op zijn kosten door zijn eigen scheepswerf was gebouwd. Tot nu toe had Van Hoboken altijd nieuwe of tweedehands schepen gekocht, in binnen- en buitenland. Vroeg al had hij de voorkeur gegeven aan een meerderheidsbelang in elk schip.⁵ Gebruikelijk was dit niet, want de eigendom van een schip was doorgaans gesplitst in diverse parten in handen van meerdere eigenaars, van wie de houder van één, niet te klein part de boekhouding van dit schip voerde. Zo werd risico in de scheepvaart, maar ook in andere ondernemingen gespreid. Van Hoboken wilde volledige zeggenschap en bezat diverse schepen in volle eigendom. Bouw van eigen schepen had dan ook allang voor de hand gelegen, aangezien hij immers zelf een scheepswerf bezat. De werf "Rotterdams Welvaren" had hij tot nu toe alleen voor grote en kleine reparaties van eigen schepen en van derden gebruikt, zoals van de heren Varkevisser en Dorrepaal. In 1821 nam hij een nabijgeleden houtkoperij met loodsen en houttuinen over.⁶ Nieuwbouw in eigen beheer echter oordeelde Van Hoboken toen niet lonend en niet nodig, want hij wist nog steeds de hand op goede schepen te leggen. Dat veranderde toen het steeds moeilijker werd om Nederlandse zeebrieven - het bezit ervan was voor de vaart op Java een vereiste - te krijgen voor in het buitenland gekochte schepen. Maar de prikkel om zelf te gaan bouwen werd nog groter toen in oktober 1823 een premie werd uitgelooft voor elk schip dat op een Nederlandse werf werd gebouwd en groter was dan driehonderd ton. De premie beliep een bedrag van tien à vijftien procent van de bouwkosten. Enkele Amsterdamse reders plaatsten direct al enkele orders bij werven. Van Hoboken wachtte even. De Nederlandsche Handel-Maatschappij (NHM) maakte in 1824 de zaak aantrekkelijker. Dit nieuwe grote handels-

3 Hoyneck, 90; Zappey, 112.

4 Poort, 'De geschiedenis', 135; Oosterwijk, 200.

5 Hoyneck, 112.

6 Oosterwijk, 129.

lichaam ging bij voorkeur in Nederland gebouwde koopvaarders charteren tegen vrachtprijzen die hoger lagen dan die op de vrije markt. Nieuwgebouwde Oostindiëvaarders boven driehonderd ton kregen een bevrachting van twee uit- en thuisreizen gegarandeerd.

Van Hoboken liet nu met spoed zijn werf voor nieuwbouw geschikt maken. In december 1824 besloot hij tot de bouw van een fregat en een brik. Fregatten waren de grootste in gebruik zijnde koopvaarders, driemasters met razeilen aan elke mast en alleen een langscheepse bezaan aan de achterste. Op 4 mei 1825 werd de kiel van "Neerlands Koning" gelegd, een schip dat enige jaren het vlaggeschip van de firma zou zijn. Het was een officiële gebeurtenis met vele genodigden. Ook de stapelloop op 22 februari 1826 vond onder grote belangstelling plaats. Het was voor het eerst sinds een kwart eeuw dat in Rotterdam een groot schip werd gebouwd. Ook elders in den lande hadden de stimuleringsmaatregelen een goede uitwerking. Eind 1826 waren al meer dan 25 nieuwe Oostindiëvaarders te water gelaten in zowel Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Dordrecht als Middelburg.⁷

Tot dit aantal kon nog een tweede produkt van de werf "Rotterdams Welvaren" worden gerekend en wel Schaaps nieuwe schip de "Willem". Tijdens de bouw van "Neerlands Koning" was op 1 augustus 1825 de kiel voor een brik gelegd. Brikken waren in de achttiende eeuw in de vaart gekomen en golden als kleinere, goed bezeeilde schepen. Het waren vierkant getuigde tweemasters. De "Willem" werd degelijk gebouwd. Nadat het schip op zijn derde uitreis naar Java in 1829 bij het ronden van de Kaap de Goede Hoop zwaar weer had doorstaan noteerde zijn kapitein: 'Gelukkig dat de "Willem" een trouwe sterke zeeboot was. Nooit maakte het schip enig water!' [44]. Pas in 1830 werd het onderwaterschip van een koperen beplating voorzien [45]. Het schip mat 370 ton en was vermoedelijk - over de Stevens gerekend - 96 Amsterdamse voet lang, dat wil zeggen ongeveer 27 meter. Schaap had, wonend aan de Goudseweg, de laatste fase van de afbouw kunnen volgen. Op 16 oktober 1826 liep de "Willem" van stapel en deze kon op 11 november naar de Boompjes worden gehaald. Zeeschilder Izaak Schouman maakte in opdracht van de patroon een tekening van dit gebeuren, zoals hij in deze jaren wel vaker deed.⁸ Aan de Boompjes had Van Hoboken in 1822 onder meer een pakhuis gekocht en sedertdien werden daar zijn schepen meestal geladen en gelost. Schaap spreekt consequent over in de Boompjes.

De "Willem" was dus het tweede paradepaard in de vloot van Van Hoboken en zou spoedig door andere produkten van scheepsbouwer B. de Hoog worden gevolgd. Het schip was wel in aanmerking gekomen voor de bouwpremie, maar het ging niet voor de NHM varen. Het voldeed niet aan de eisen hiervoor: te klein voor de gesubsidieerde vaart op Azië en niet gekoperd. "Neerlands Koning" kreeg wel een volledige NHM-bevrachting. Van Hoboken verzuimde nooit gebruik te maken van mogelijkheden voor steun, van hogerhand gecreëerd. In augustus 1829 bijvoorbeeld keerden vier Van Hoboken-schepen met een NHM-lading van Java aan de Boompjes terug.⁹ In principe echter was hij tegenstander van beschermende maatregelen en voorstander van volledige vrijheid voor het eigen initiatief van een ondernemer. Voor zijn reders- en koopmansactiviteiten zag hij immers voldoende kansen, ook op Java.

7 Broeze, *De Stad Schiedam*, 3-9; Hoyneek, 100-109.

8 Hoyneek, 115-118 en 183.

9 Oosterwijk, 165-166.

Op dit eiland was de economische situatie voor Europeanen al jaren niet florissant. De waarde van in- en uitvoer liep in de jaren twintig gestaag terug. Koffie, het belangrijkste uitvoerprodukt, groeide weliswaar in volume, maar de marktprijs was gehalveerd. De hoeveelheden fijne specerijen schommelden sterk, evenzo die van rijst en tin. De betekenis van suiker voor de uitvoer werd steeds minder. Engelse en Amerikaanse concurrenten namen ondanks differentiële tarieven toch een sterkere positie in dan Nederlandse ondernemers. Pas omstreeks 1825 beschikten Nederlandse ondernemers over een ruimer pakket goederen uit het vaderland. Met name Gentse katoenen stoffen zorgden ervoor dat er naast de traditionele lakens en wollen stoffen, jenever, wijn en levensmiddelen meer variatie in de heenvracht kwam en nieuwe groeimogelijkheden ontstonden. Het rendement in de vrachtaart hing zodoende niet meer alleen van de retourlading af.¹⁰

Tegen deze achtergrond zette Van Hoboken de kleine brik "Willem" in. De meeste andere van zijn nieuwe schepen hadden op hun eerste twee reizen een gegarandeerde bevrachting. Nu kon Van Hoboken ook best enige risico's nemen. Tijdgenoten hadden hem van kuiper tot miljonair zien opklimmen. De zeeofficier Cornelius de Jong schreef over hem in 1822 als 'een onzer kundigste en gelukkigste kooplieden, die ik als een nietsbeduidende burgerman gekend heb en thans op drie millioenen schats wordt berekend.'¹¹

Vijf reizen op een rij zou Maarten Schaap tot 1832 met de "Willem" maken tussen Rotterdam en Java. Telkenmale had hij een volle lading. Het is niet bekend welke goederen hij in Rotterdam aan boord kreeg, maar naast de hierboven genoemde mogelijkheden behoorden ook niet nader omschreven gouvernementsgoederen tot de gebruikelijke lading. Voor passagiers werden ook persoonlijke bezittingen als huisraad ingescheept. Dank zij de bemoeienissen van de firmanten Ten Brink en Reijnd en hun agenten kon in Batavia en verder in Tjirebon, Semarang en Surabaja koffie worden ingenomen, één maal ook nootmuskaat en foelie en zilveren munten [43]. Behalve de eerste keer genoot Schaap kennelijk van de nieuwe wereld waarin hij terecht kwam. Direct na aankomst op die eerste reis in 1827 kreeg hij namelijk zware koorts en herstelde hij pas kort voor vertrek. Andere keren had hij oog voor zijn omgeving en maakte hij met een agent geregeld uitstapjes. Hij bleef in de Oost niet aan boord wonen, maar logeerde bij de firmanten of hun agenten en op den duur in Batavia bij de familie Peter, waarvan de heer des huizes pakhuismeester van de NHM-Factorij was en een zwager van neef Arij (1797-1876), een zoon van zijn broer Arij en eveneens kapitein bij Van Hoboken.

Niet gebonden door een NHM-contract konden goederen voor andere havens dan op Java worden meegenomen en werd ook wel elders lading gezocht. Dat gebeurde bijvoorbeeld in 1828. In dat jaar liet Schaap Kaapstad niet aan bakboord liggen, maar zeilde hij de Tafelbaai binnen, zoals in de tijd van de VOC vrijwel alle uit- en thuiszeilende schepen hadden gedaan. De Kaapkolonie was in 1814 Engels bezit gebleven en Nederlandse schepen hadden er behalve voor een eventuele victualiëring of reparatie niet veel meer te zoeken. Kolonisten uit de vroegere periode mochten slechts op beperkte schaal zakelijke contacten met het oude moederland onderhouden. Tot de weinige Nederlandse schepen die de Kaap nog aandeden, waren er

10 Stevens, 172-178 en 186-189.

11 Leiden, Universiteits Bibliotheek, Handschriften BPL 3014, p. 280, De Jong aan dochter in Kaapstad op 23.8.1822.

enkele van Van Hoboken.¹² Schaaps eerste werd ook zijn laatste bezoek. Onbekend met recente Engelse maatregelen om een zware economische crisis aan de Kaap te overwinnen, die een beperking van de rechten van buitenlanders inhielden¹³, poogde Schaap tevergeefs toestemming te krijgen zijn lading te lossen. Het lange wachten op de uiteindelijk negatieve beslissing bood hem en zoon Arij ampel gelegenheid aan de wal rond te kijken. Tot het letterlijke hoogtepunt daarbij behoorde de beklimming van de Tafelberg. De zeemansbenen doorstonden deze tocht goed, anders dan zijn gastgezin had verwacht. De leeftocht voor de picknick was overigens wel door twee jonge Hottentotten naar boven gedragen.

In 1832 gebeurde het voor de vierde keer dat Schaap in het kantoor van Van Hoboken gekomen, te horen kreeg dat hij met een groter schip zou gaan varen. Niet weer met een nieuw schip, zo iets viel hem niet meer te beurt. Het was het fregat de "Jonge Adriana" (430 ton), in 1818 in Kopenhagen gebouwd en in 1822 aan de vloot van Van Hoboken toegevoegd. Het was een snel schip. Met niet minder dan 26 of 27 bemanningsleden ging Schaap nu varen. Wederom was het Arij Plug, die zijn oude schip overnam. Slechts twee reizen maakte Schaap met de "Jonge Adriana". De eerste zou hem lang heugen en hem stof geven tot vele verhalen thuis aan familie en bekenden, de tweede voerde hem naar een nog onbekend deel van Java.

De eerste verwickelingen rondom de Belgische Opstand van 1830/1 waren in feite aan Schaap voorbij gegaan. Pas bij thuiskomst in maart 1831 hoorde hij ervan. Daarna volgde hij, waar mogelijk, de verdere berichten. Frankrijk en Engeland bemoeiden zich met het conflict en nog voordat beide landen in november 1832 het aanhouden van Nederlandse schepen gelastten en een embargo op Nederlandse schepen in hun havens afkondigden, werd de scheepvaart reeds belemmerd. Schepen door de NHM bevracht, werden al in 1831 in Indië vastgehouden. Schaaps "Willem" en "Jonge Adriana" vervoerden lading voor rekening van de eigen firma en de oude heer Van Hoboken was evenmin als vroeger benauwd om in tijden van oorlog en spanning risico's te nemen. Zijn drie zonen Anthony Jr, Jacobus en Willem die hij sedert 1 januari 1832 in de firma had opgenomen, hielden hem althans daarin niet tegen. Schaap en de andere kapiteins moesten zo lang als doenlijk doorvaren. In volle zee ver ten westen van de Canarische eilanden op de thuisreis, kreeg Schaap op 27 december 1832 het bericht van de Engels-Franse maatregelen. Na enig beraad met zijn officieren besloot hij naar New York te zeilen en daar verdere ontwikkelingen in het geschild rondom België af te wachten.

Een maand later kwam de "Jonge Adriana" in de North River voor anker; na enkele dagen werd het schip naar de East River verhaald. Pas 11 juli 1833 kon de reis naar Rotterdam worden voortgezet, nadat in mei embargo en blokkade waren opgeheven. Het waren maanden van wachten. Een deel van de bemanning hield dit niet vol en deserteerde. Dat deerde Schaap weinig, want ook met twintig koppen was het schip voldoende bemand en de reeds verdiende gages behoeften niet te worden uitbetaald [56]. Zelf gaf Schaap zijn ogen de kost in de Nieuwe Wereld. De stad overweldigde hem: de strakke aanleg van straten, de huizen 'zeer hoog van vier en vijf verdiepingen', de enorme handels- en scheepvaartactiviteit en allerlei

12 Zie hiervoor: *ibidem* 3013 en 3014, brieven van 4.12.1816, 25.1.1817, 23.8.1822 en 30.3.1824.

13 Theal, *History*, o.a. 175 en 235; Knorr, 316.

technische nieuwigheden die hij soms gedetailleerd heeft aangezekend.

De grootste indruk maakte het gebruik van de stoommachine op een zo ruime schaal. Al eerder had hij in Nederland kennis gemaakt met raderboten. Hij was bijvoorbeeld in 1826 met de stoomboot uit Dordrecht naar Rotterdam gevaren; sinds kort bestond toen een geregelde veerdienst van Rotterdam op Zeeland en Antwerpen.¹⁴ Ook had hij stoomboten als sleepers op de Maas zien fungeren. Maar hier in New York zag hij stoomvoortstuw- ing in het groot toegepast: bij veerdiensten over de North en East River, bij de sleepvaart en vooral bij het passagiersvervoer het binnenland in en naar nabijgelegen steden langs de kust. Uitvoerig beschrijft hij hoe hij op één van die stoomboten een reis naar Albany had gemaakt. Twee- tot drie- honderd passagiers konden mee, voldoende slaapaccommodatie was aanwe- zig. Een ervaring waarop in 1833 nog maar weinig Nederlanders konden bogen, deed hij in Albany op, toen hij in de trein stapte en met een snel- heid van 21 Engelse mijl per uur naar het begin van het Erie Kanaal reed. Na al deze ervaringen was het voor hem wellicht bijna vanzelfsprekend dat hij zich bij zijn volgende reis op 19 oktober 1833 van Rotterdam af een eindje liet slepen!

Toen Schaap in februari 1834 voor de tweede maal met de "Jonge Adria- ana" in Indië arriveerde en als gebruikelijk eerst Batavia had aangedaan, werd hij door de agenten via Semarang en Surabaja doorgezonden naar Pasuruan, een plaats verder oostwaarts op Java. Hij laadde er suiker en in zijn *Dagboek* merkt hij reeds bij zijn eerste bezoek op dat er een kan- toor van de NHM was gevestigd. Daar kreeg hij tijdens de volgende reizen volop mee te maken. Er was namelijk in de rol van de NHM sedert de in- voering in 1830 van het zogenoemde Cultuurstelsel het een en ander ge- wijzigd.

Ten einde het bezit van koloniën in de Oost winstgevend te maken was in 1830 begonnen met het afsluiten van contracten met dessa's, waarbij tegen kwietschelding van betaling van belasting inlandse produkten aan de koloniale overheid werden geleverd. Deze produkten waren bestemd voor transport naar en verkoop in Nederland. Nadere bewerking van zo'n produkt, bijvoorbeeld suiker, geschiedde op contractbasis door een vrije ondernemer, dus de eigenaar van een suikermolen. Naast de gouvernement- cultuur bleven ook particuliere ondernemingen bestaan. De voornaamste gouvernement- produkten werden suiker, koffie, tabak, indigo en thee. Het nieuwe stelsel droeg er zo toe bij dat de waarde van uit Java verscheepte goederen van f 2,4 miljoen in 1832/3 steeg tot f 40 à f 50 miljoen in 1840/1. De vrije beschikking over koffie van al bestaande koffietuinen werd in 1833 afgeschaft. Invloed van buitenlandse kopers en verscheepers werd vrijwel volledig teruggedrongen doordat de NHM de gouvernement- produkten kocht en naar Nederland liet vervoeren. De Nederlandse handel en sloop- vaart werden beschermd. Sedert 1835 echter kocht de NHM de produkten niet langer, maar trad zij alleen nog als commissionair op; voor de ver- scheping bleef zij zorg dragen.¹⁵

De firmanten Van Hoboken waren niet zonder meer gelukkig met deze veranderingen. Door de kwaliteit van hun schepen en de verhoudingsge- wijs lage vrachtprijzen, waarmee zij op de vrije markt genoeg namen, hadden zij een belangrijk deel van de particuliere verscheppingen in handen.

14 De Boer, 42-52.

15 Mansvelt, I, 210-213 en II, 1-14; zie verder ook Fasseur,

De invoering van het Cultuurstelsel en de bijbehorende maatregelen betekenden een aantasting van hun positie als handelaar en reder. De firma, omschreven als 'dit zoo ijverige en ondernemende huis', vreesde al in 1835 'dat er ten laatste geene produkten meer zouden blijven voor de niet aan de Maatschappij bevrachte schepen.'¹⁶ Dank zij persoonlijke relaties van Van Hoboken met de minister van Koloniën en de Gouverneur-Generaal slaagde de firma er herhaaldelijk in toch belangrijke verschepingen buiten de NHM om te verwerven. Een financieel voorschot aan het Indische gouvernement hielp ook soms. Overigens was Van Hoboken één van de grote aandeelhouders in de NHM en sedert 1831 commissaris.¹⁷

De veranderingen op Java hielden ook in dat het Indische gouvernement zijn produkten op vaste plaatsen aan de NHM afleverde. Voorlopig waren dat alleen Batavia, Semarang, Surabaya en Pasuruan. Door uitbreiding van de cultures was dit aantal spoedig te klein; in 1836 en 1837 kwamen er tien plaatsen bij, waaronder Anjer en Banten in West-Java. De firma Van Hoboken volgde deze ontwikkelingen op de voet. Haar vloot en handel bleven zich gestaag uitbreiden. Op 8 juli 1837 lagen vijf van haar schepen tegelijk op de rede van Batavia. In 1841 zou de vloot op Indië niet minder dan 22 schepen omvatten.¹⁸

Ook Schaap kreeg van 1834 af nadrukkelijk met de NHM te maken. Uit de garantie van een retourlading vloeide voort dat agenten van de maatschappij bepaalden waar de vracht moest worden ingenomen en hoe lang de ligduur in de havens moest zijn. De agenten van de firma Ten Brink-Reijnt en Reijnt-Vinju hadden hier geen zeggenschap meer in. Schaap schikte zich hier natuurlijk in, op één uitzondering na. Toen hij in juni 1837 in Surabaya zijn schip kon laten repareren, maar de NHM hem opdracht gaf in Pasuruan suiker te laden, vroeg en verkreeg hij toestemming om die suiker met prauwen naar Surabaya te laten komen. Het risico en de kosten aan dit transport verbonden, nam hij voor eigen rekening. Zijn voorstel was verstandig, want het seizoen was gunstig. Het vervoer van 4001 pikol suiker (1 pikol = 61,76 kg) kostte slechts f 225, een bedrag veel lager dan anders besteed aan de reis naar Pasuruan en een onderbroken reparatie [75 en 76].

Dat Schaap zo volop met de macht en invloed van de NHM werd geconfronteerd was het gevolg van het feit dat hij op 21 augustus 1834 weer in de 'sprekkamer' van de patronen was uitgenodigd en met een echt 'NHM-schip' was gaan varen. Na een poosje over de Oost te hebben gesproken, was hem door Anthony sr. de vraag voorgelegd of hij het bevel over de "Neerlands Koning" wilde. Schaap mocht ook op de "Jonge Adriana" blijven. 'Ik zegde geen keus te hebben, maar dat ik het volkomen aan Z. Ed. overliet.' Zo had Maarten het commando gekregen over een weer groter schip, 689 ton en bemand met 35 koppen. De "Jonge Adriana" voer verder onder Schaaps eerste stuurman C.F. Hempel, tot het schip te Batavia in 1842 werd afgekeurd.¹⁹ De "Neerlands Koning" was weliswaar niet meer het grootste fregat in de vloot van de firma, maar gold als eerste in Rotterdam in eigen beheer gebouwde schip nog als prestigieus. Het vlaggeschip van de firma was inmiddels de 1200 ton metende "Rhoon en Pendrecht",

16 Westendorp Boerma (ed.), II, 208.

17 Mansvelt, I, 363-365, 406-408 en II, 130; Oosterwijk, 135-136 en 194-196.

18 Poort, 'De geschiedenis', 139.

19 Ibidem, 142.

in 1833 gebouwd en vernoemd naar de heerlijkheden die Van Hoboken in 1830 had gekocht; neef Arij Schaap was daarop kapitein.

De "Neerlands Koning" voer sedert 1826 onder bevrachting van de NHM. Bij aankomst in de Oost moest Schaap zich dan ook eerst wenden tot de zogenoemde Factorij van deze maatschappij in Batavia. Dit kantoor gaf verdere instructies. Aangezien de vrachtprijzen, die reeds in Nederland in de charterpartijen waren afgesproken, zeker een kwart hoger lagen dan die op de vrije markt, onderwierp een reder zich maar al te graag aan vergaande bemoeienis met zijn schip. Op een lonende uitgaande vracht vanuit Nederland - die hij zelf mocht zoeken - behoefde hij niet te rekenen.²⁰ De NHM garandeerde sinds 1831 alleen nog een retourlading. In de meeste gevallen moest een reder bij een uitreis al zeer tevreden zijn, wanneer wat eigen vracht van de NHM of van het Indische gouvernement kon worden vervoerd. De maatschappij had zelfs het recht om tegen een vaste, lage prijs en sinds 1839 zonder enige betaling steenkolen of metselstenen voor Java mee te geven.²¹ Ook de "Neerlands Koning" ontkwam daar tot tweemaal toe niet aan. In 1834 werden, als ballast gerekend, 120.000 metselstenen ingescheept; 25.000 werden in Batavia gelost, de rest in Pasuruan. Bij de lossing noemde Schaap ze klinkerstenen, doorgaans bij de aanleg van wegen gebruikt. In 1840 gingen 127.000 klinkerstenen mee voor Batavia, te zamen met manufacturen uit Twente.

In 1835 wist de firma Van Hoboken op een heel bijzondere lading voor Java beslag te leggen, buiten de NHM om. Door lage vrachtprijzen te vragen kon de firma twee schepen volladen met twee kleine stoomboten; uit elkaar gehaald konden ze aan boord gestouwd worden [68]. Eén ging aan boord van de "Neerlands Koning", de tweede van de "Vrouw Maria". De lage vrachtprijs werd enigszins gecompenseerd door de f 450 voor het vervoer van elk van de acht machinisten bij iedere boot.²²

Personenvervoer op de uitreis naar de Oost was wegens het geregeld gebrek aan voldoende vracht voor reders uiterst interessant. Dit was ook het geval op de thuisreis, want zelfs als een schip door de NHM was bevracht waren eventuele passagegelden toch geheel voor de reders. In het bijzonder de firma Van Hoboken legde zich op dit vervoer toe. Zij voorzag verschillende fregatten tijdelijk of permanent van extra aantallen hutten en nam anders dan collega-rederijen zelf de zorg voor een goede voeding der passagiers voor haar rekening. Dat liet ze niet aan haar kapiteins over. Zij bouwde inderdaad in het personenvervoer een grote reputatie op. Zodoende kreeg de nu 52-jarige Schaap aan boord van de "Neerlands Koning" met een melkgevende koe en een dokter te maken. De aanwezigheid van klein rundvee en hoenders voor vers vlees en eieren gold als vanzelfsprekend maar een of meer koeien voor melk of zelfs karnemelk tijdens de reis werden bij de werving van passagiers met nadruk vermeld. Tot de overheidsvoorschriften inzake voeding en medische verzorging op schepen met passagiers en militairen behoorde sinds 1820 ook de aanwezigheid van een gediplomeerd arts.²³

20 De lijst van artikelen, geschikt voor uitvoer naar Nederlands-Indië was na de afscheiding van België weer zeer eenzijdig; een opgave hiervan in Van Houten, *De koophandel*, 234-235.

21 Broeze, *De stad Schiedam*, 96-112 en 247-252.

22 Zie ook Oosterwijk, 198-199.

23 Broeze, *De stad Schiedam*, 108; Oosterwijk, 238-254; Mansvelt, II, 133; Rogier, 'Met een Oostinjevaarder', 92 en 104. Voor de reputatie van de firma in 1845, zie Baud (ed.), II, 4.

De firma Van Hoboken had ook altijd belangstelling voor het transport van militairen voor het Oost-Indische leger. In diverse jaren waren duizenden manschappen, onderofficieren en officieren via het wervingsdepot te Harderwijk naar de Oost scheep gegaan, in 1827 zelfs 6080 man. In de periode 1834-1840 schommelde het jaarlijkse contingent tussen 406 en 1750. Net als bij het vervoer van bestuursambtenaren en hun familieleden was ook hier de NHM belast met de toewijzing van de militairen aan de schepen van de geïnteresseerde reders. Anders dan zijn neef Arij kwam Maarten slechts twee keer met dit militaire vervoer in aanraking: in 1837 van 29 man en in 1838 van slechts één. Arij transporteerde al sinds 1825 soldaten en hun meerderen, in 1838 zelfs 213 tegelijk, de laatste keer was in 1853.²⁴

Gewone passagiers, particulieren en ambtenaren had Maarten Schaap ook op zijn eerdere reizen reeds incidenteel naar Java gebracht, maar op de "Neerlands Koning" werd dit bijna vaste regel. Verscheidenen hunner noemt hij bij name in het *Dagboek* en in een bijvoegsel erbij somt hij hen allen nauwkeurig op (zie bijlage 2). Heel uiteenlopende personen vonden een plaats op Schaaps schepen: residenten, apothekers, predikanten, ambtenaren, militairen, advocaten, dikwijls vergezeld van hun echtgenoten en bediendes. In totaal vervoerde Schaap 163 burgers en militairen naar de Oost en 72 terug naar het vaderland. Eenmaal drukte hun aanwezigheid nadrukkelijk een stempel op de reis. In december 1836 scheepten zich niet minder dan 51 niet-zeevarenden in: 23 kadetten, 28 heren, dames, kinderen en bedienden. Voor zo'n groot aantal passagiers moesten extra hutten worden gemaakt en het bracht de kapitein ertoe een speciale dagindeling voor eten en drinken in te voeren [73]. Naar vast gebruik werd het Neptunusfeest bij het passeren van de evenaar gevierd. Ook Schaaps verjaardag op 29 maart ging niet ongemerkt voorbij. De kapitein hield er zelfs een officieel verjaarsgedicht aan over (zie bijlage 3).

Voor zeereizigers was het begin van het traject naar Indië in de jaren dertig aangenamer dan voorheen. Door het Voornsche Kanaal was de weg naar zee een stuk korter geworden en stoomsleepboten versnelden de reis. Maar het waren natuurlijk in de eerste plaats de reders en scheepsbevelhebbers die over deze veranderingen verheugd waren. Rotterdam was in de loop van de achttiende eeuw vanuit zee steeds moeilijker bereikbaar geworden en natuurlijk ook in omgekeerde richting. Grotere schepen konden via Maassluis en Den Briel vrijwel niet naar buiten, zij het dat in de eerste decennia van de negentiende eeuw de route langs Maassluis tijdelijk wat verbeterde. Veruit de meeste schepen volgden een S-vormige route die langs Vlaardingen en de Oude Maas naar de Dortse Kil voerde, vanwaar door het Haringvliet naar het Goereesche gat werd gevaren. Deze route was lang, op verschillende punten gevaarlijk door ondieptes en afhankelijk van winden uit meerdere richtingen (zie kaart). Drie à vier dagen gold als een korte reisduur. Het Voornsche Kanaal, op 8 november 1830 geopend, bekortte de afstand tot een derde, jagen door paarden was mogelijk. De twee schutsluizen, die het kanaal van het buitenwater afsloten, waren voor grote Oost-Indiëvaarders nog ruim genoeg. Op 2 maart 1831 voer Schaap voor de eerste keer door het kanaal op weg naar Rotterdam. Daarna zou hij er telkens gebruik van maken. De reisduur van Rotterdam naar Helvoetsluis aan het Haringvliet was nu vaak niet langer dan een dag!²⁵

24 Bossenbroek, 53, 124, 193 en in schippersregister s.v. A. en M. Schaap.

25 Wiskerke, 20-36; Van Mechelen, 25-28.

Daarbij was ook van belang dat de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij zich sedert de opening van het Voornsche Kanaal toelegde op het slepen van schepen door een stoomsleepboot op het traject tussen Rotterdam en Nieuwesluis/Hellevoetsluis. Passagiers, reders en familieleden van opvarenden profiteerden ervan om zich zo laat mogelijk in te schepen of om het schip uit te zwaaien.

Ook in een ander opzicht betekende stoomtrekkracht een uitkomst voor de in- en uitgaande schepen. De smalle zandplaat het Pampus in het Haringvliet vóór Hellevoetsluis werd steeds hinderlijker, terwijl in de zeemonding zelf de banken Slijkgat en Hinder groter en ondieper werden. Alleen met behulp van zeilen manoeuvreren was moeilijk en gevaarlijk geworden. Vooral sedert 1834 baarde deze situatie de Rotterdamse reders zorgen. Het effect van het Voornsche Kanaal dreigde te niet te gaan. Met name de firma Van Hoboken spande zich zeer in de overheid te bewegen een sleepdienst van en naar zee in te stellen. Zover kwam het niet, maar zij slaagde er wel in de marine tot hulpverlening over te halen. Indien beschikbaar en tegen betaling sleepte een marinestoomschip koopvaarders over en langs de genoemde hindernissen. Zo kon Schaap ook tweemaal vastmaken aan de "Curaçao" [64 en 74]. Deze hulp 'wanneer zulks beleefdelijk mogt worden verlangd' gold als tijdelijk, totdat een andere voorziening zou zijn getroffen. Deze kwam in 1842, toen de scheepsbouwer en reder Fop Smit voor eigen rekening een sleepboot in Hellevoetsluis stationeerde.²⁶

Voor Schaap zelf was deze laatste verandering niet meer van betekenis. Na dertien reizen, waarvan zes met de "Neerlands Koning", heen en weer naar Java stopte hij in 1841 met varen. Vader en zoon Anthony van Hoboken hadden nog wel getracht hem te overreden een nieuwe reis te ondernemen en hem het commando over een op stapel staand schip beloofd, maar hij had hun aanbod afgeslagen. Hij besloot voortaan aan de wal te blijven. De laatste dagen van zijn kapiteinschap waren feestelijk. Eind maart 1841 bezocht de nieuwe koning Willem II met zijn gezin de stad Rotterdam. Op de Maas lag een gepavoisseerde vloot van elf koopvaardij-schepen. De "Neerlands Koning" was één van de acht bodems van de firma Van Hoboken naast drie van andere rederijen. Op 17 april ten slotte droeg Schaap het commando aan zijn opvolger over en ging hij voor de laatste maal van boord.

Dertien reizen in ruim vijftien jaar tijds naar Java²⁷ - met inbegrip van een langdurig verblijf in New York - illustreren de grote veranderingen die de scheepvaart op Azië in de eerste helft van de negentiende eeuw ten opzichte van vroeger tijden had ondergaan. In tien à elf maanden waren Schaap en andere kapiteins nu meestal terug uit de Oost. Diverse malen vermeldt Maarten dat zijn bemanning na een dergelijke tijdspanne kon worden afgedankt. In de dagen van de VOC duurde dat allemaal veel langer. Heen- en terugreis kostten toen gemiddeld elk afzonderlijk al acht maanden tijd. Een zeeman die dertien maal als kapitein heen en weer voer, had nooit bestaan. De versnelling in het scheepvaartverkeer was inderdaad opvallend; het was voor Schaap vanzelfsprekend dat het traject tussen Hellevoetsluis en Batavia binnen vier maanden kon worden overbrugd.

26 Bolland, 134-152 en 203-208; Wiskerke, 45-52.

27 Cornelis Abrahamsz. maakte tussen 1839 en 1870 als kapitein 26 reizen heen en terug naar Indië (Amsterdam, Rijksmuseum "Nederlands Scheepvaart Museum", inventarisno. H 1491 en H 78.320).

De "Rhoon en Pendrecht" deed er in 1837 slechts 84 dagen over [76].

Een verklaring hiervoor moet allereerst in slankere, snellere en beter hanteerbare schepen worden gezocht. Vernieuwingen in de scheepsbouw hadden niet stil gestaan en waren ook aan Nederlandse bouwers niet voorbijgegaan. Beplating van de scheepsromp onder de waterlijn met zink, koper of messing beschermde het hout tegen de paalworm en tegen aangroeiing, wat de vaarsnelheid ten goede kwam.²⁸ Verder bood een drastische vermindering van het aantal bemanningsleden de mogelijkheid om voldoende victualie en drinkwater voor de hele reis tegelijk mee te nemen. Onderbreking van de reis voor het aanvullen van voorraden was niet meer nodig. Het scheepswerk kon efficiënter worden gedaan en met grote sterfte tijdens de tocht en direct na aankomst in de Oost behoefde geen rekening te worden gehouden. Alleen nog op schepen die militairen voor het Oost-Indische leger vervoerden, waren soms grote aantallen mensen bijeen.

Het feit dat Kaapstad niet langer werd aangelopen, was heel belangrijk voor een snelle reis. Er behoefde niet meer tussentijds te worden bevoorrad. De Compagnie had al haar schepen altijd verplicht de Kaap aan te doen en deze verplichting had steeds tot een langdurig oponthoud in de Tafelbaai geleid. Zeker op de uitgaande reis had men daarvoor tijdelijk een koers met gunstige wind moeten opgeven.²⁹ Weinig zeelieden zullen deze verandering hebben betreurd. De breuk met het verleden bleek op dit punt zo groot, dat het in de jaren twintig al moeilijk was geworden om mogelijkheden voor een directe verscheping tussen Nederland en de Kaap te vinden! Overigens keerde men terug tot een vroeg zeventiende-eeuwse gewoonte: op de terugreis liepen de schepen het eiland St. Helena weer aan. Hier werden verse leeftocht ingeslagen en berichten over de situatie in Europa en over andere schepen ingewonnen. Schaap wierp in totaal negen maal het anker op de rede van Jamestown uit, voor de eerste keer in februari 1832. Toen hij in november van datzelfde jaar nogmaals op het eilandje kwam, bezocht hij het graf van Napoleon. In 1835 en 1836 zou hij met enige passagiers wederom een 'toertje' daarheen doen.

Kennis van de navigatie op de Oost bezat Schaap niet, voordat hij in 1826 aan zijn eerste reis begon. Wie zijn stuurlieden waren is niet meer te achterhalen omdat de monsterrollen van de Rotterdamse waterschout en de administratie van de firma Van Hoboken verloren zijn gegaan. Aanvankelijk zal hij ongetwijfeld veel op zijn stuurlieden hebben moeten steunen. Maar spoedig kende ook hij de specifieke aspecten van het systeem van passaatwinden, het rondenvan kaap Agulhas en de navigatie in Straat Sunda en tussen de eilandjes vóór de kust van Batavia door. Allerlei hydrografisch werk was ook in Aziatische wateren gedaan; kaarten en zeil-aanwijzingen van bijvoorbeeld J. Horsburgh waren beschikbaar. De Engelse tekst vormde voor Schaap geen beletsel.

Hij is overigens in zijn *Dagboek* uiterst karig met mededelingen over de navigatie. Trouw vermeldt hij slechts de afgevaaren plaats, de laatste vast bekende positie die uitgangspunt vormde voor het gegist bestek, dat wil zeggen voor de plaats die een schip op een bepaald moment naar gissing had bereikt. Dat hij niet ingaat op de hiervoor benodigde kennis van

28 Zie onder andere Oderwald, *Het Nederlandsche zeilschip*, hoofdstuk II en Broeze, *De stad Schiedam*, 150-153.

29 Bruijn e.a., *Dutch-Asiatic Shipping* I, 98.

koers- en verheidsbepaling is niet vreemd. Die sprak voor de zeeman vanzelf. Dat kan tot op zekere hoogte eveneens van de astronomische vaststelling van de breedte en de daarvoor benodigde instrumenten worden gezegd. Slechts eenmaal lijkt Schaap aan te geven dat ook de lengtebepaling voor hem geen probleem opleverde. Die berekening kon geschieden met behulp van een sextant of van een tijdmetr. De wijze waarop Schaap in 1832 bij zijn bezoek aan St. Helena schrijft over de chronometer [50] suggereert sterk dat hij over zo'n apparaat de beschikking had.³⁰

Schaap moet een goed navigator zijn geweest. Met zes schepen heeft hij zonder schade van betekenis gedurende 38 jaar gevaren³¹. Onweer, wind, storm, orkaan, windhoos en dikke mist brachten zijn schepen soms in groot gevaar, maar telkens slaagde hij erin de reis voort te zetten. Niet zonder trots vermeldde hij in een aparte lijst bij het *Dagboek* in welke steden en plaatsen hij allemaal wel was geweest en daarbij tevens hoeveel malen. Het is een bonte lijst van 9x Amsterdam, 1x New York, 1x Tanger, 7x Marseille, 2x Alexandrië, 13x Batavia, 6x Surabaja, 1x Norman Cross en niet minder dan 33x Londen.

30 Davids, *Zeewezen en wetenschap*, 244-247 en 257-263.

31 De kwaliteit van de schepen, kapiteins en stuurlieden van de firma Van Hoboken moet hoog zijn geweest, getuige het feit dat in de periode 1828-1854 geen enkele scheepsramp plaatsvond (Poort, 'De geschiedenis', 142).



Afb. 5. Bomschuiten op het Katwijker strand. Sepia aquarel van G.J. Hoffmann (1833–1873), gesigneerd en gedateerd '1856'. Rotterdam, Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Inv.nr P 2194.

IV Zeeman in ruste (1841–1870)

Schaap was juist 59 jaar geworden, toen hij van de zee afscheid nam. Dertien jaar oud was hij gaan varen, sedert zijn zestiende in dienst van de firma Van Hoboken. Hij kon het zich financieel permitteren om niet meer te werken, hij had zijn zaken 'op het droge'. Toch zijn het vermoedelijk vooral emotionele redenen geweest die hem ertoe hebben gebracht met varen te stoppen. Doorgaans had hij heel gelukkig gevaren, maar tijdens zijn twaalfde terugreis van Java was hij opeens met diverse ongelukken en sterfgevallen onder zijn mede-opvarenden en een bijna-vergaan van zijn schip geconfronteerd. Een zware slag was het bericht van het overlijden van zijn zoon Arij, dat hem tijdens een stop bij St. Helena had bereikt. Jarenlang had Arij bij hem gevaren, het laatst als tweede stuurman, totdat hij in 1831 in diezelfde rang op een ander schip van de firma was geplaatst. In 1838 was Arij kapitein van de hem bekende brik "Willem" geworden. Maarten verraadt in zijn *Dagboek* duidelijk dat hij trots op zijn zoon was. Tijdens een reis van Elmina naar Batavia was Arij in 1839 aan een ernstige ziekte bezweten.¹ Dit verlies met daarbij behorende droeve familieomstandigheden had Schaap zeer aangegrepen [85, 86 en 89]. Op zijn volgende reis had hij in Batavia afscheid genomen van alle vrienden en relaties aldaar. Het hoofd van de Factorij had hem ter plekke een volle lading bezorgd, zodat hij niet nog een kustreisje naar Surabaja of verder had behoeven te maken.

Veel had het gezin Schaap niet van de echtgenoot en vader gezien. De spanne tijds tussen thuiskomst en nieuw vertrek was meestal maar kort geweest, soms amper twee weken. Alleen wanneer het schip een flinke onderhoudsbeurt nodig had gehad of wanneer Schaap op een ander schip was overgestapt, had het walverlof langer geduurd. De winter van 1837/38 was de eerste geweest die Schaap sedert 1802 thuis had doorgebracht. Toen, in 1802, had hij in de Leuvehaven voor het laatst geschaatst [6]. Vrouw en kinderen had hij in later jaren vaak wel wat langer kunnen zien doordat hij hen tijdens de uitrusting voor een nieuwe reis in Rotterdam ergens kon onderbrengen. Menigmaal had hij hen toen ook tot Hellevoetsluis of zelfs tot in zee aan boord meegenomen, wat ook andere kapiteins plachten te doen.² Verder had het contact uit brieven bestaan. Ook de patroon had 'de huisvrouw van kapitein Maarten Schaap te Katwijk aan Zee' geregeld laten weten welk nieuws hij over haar man uit het buitenland had ontvangen, zoals hij haar ook een deel van de gage had doen toekomen. Zij was door Schaap gemachtigd geweest alles tijdens zijn afwezigheid

1 Poort, 'Katwijkse kapiteins'.

2 Rogier, 'Met een Oostinjevaarder', 98-99.

af te handelen.³ Dergelijke notariële machtigingen waren trouwens in kringen van zeevarenden gebruikelijk.

Het gezin was in 1841 niet groot meer. Van de zeven kinderen waren alleen de jongste twee dochters Niesje en Trijntje nog thuis. De vijf anderen waren getrouwd. De weduwe van Arij woonde in Rotterdam met een dochtertje. Schaap en zijn vrouw hadden nog meer kleinkinderen [78 en 89], onder anderen enkele zonen van Amerik, die niet naar zee was gegaan maar blokmaker was geworden. De familie Schaap woonde al sinds 1818 in de Voorstraat, schuin tegenover het Gasthuis. Het huis was eigendom. De Voorstraat was één van de voornaamste straten van Katwijk aan Zee en vele koopvaardijkapiteins woonden er. Een huishouden met een gezinshoofd dat geregeld lange tijd achtereen afwezig was, viel niet op. Naast de visserij vonden velen emplooi in de koopvaardij en menigeen bracht het tot kapitein. In diverse Katwijkse families voeren in de eerste helft van de negentiende eeuw twee of meer leden tegelijk als gezagvoerder: de Schapen Maarten, neef Arij en zoon Arij waren in dit opzicht niet bijzonder. Ook in families als Van Duyn, Haasnoot, Hoek, Ouwehand en Parlevliet kwam dit voor.⁴ De samenstelling van de bemanning van de "Jonge Hendrika" in 1820 en 1823 liet al zien dat vele Katwijkers onderop als kajuitwachter of matroos begonnen en dat kapiteins bij de werving aan plaatsgenoten voorkeur gaven.

Schaap was in goede doen toen hij verder thuis bleef. Als kapitein had hij flink kunnen verdienen. Hij gold in Katwijk als iemand met een 'onafhankelijke sociale positie'. Over zijn verdiensten als kapitein bij Van Hoboken zijn geen exacte gegevens bekend. Wel kan worden gesteld dat voor een kapitein op Oost-Indië, die geregeld passagiers vervoerde en onder een NHM-bevrachting voer, een jaarinkomen van vierduizend gulden geen uitzondering was. Basis van deze verdiensten vormde een maandgagage van honderd gulden, betaald vanaf de dag van aanmonstering der bemanning tot na de lossing in de thuishaven. Ook tijdens de afbouw van een nieuw schip werd dit bedrag door de reder betaald. In afwachting van een nieuwe reis kreeg een kapitein een halve gage doorbetaald; de rest van de bemanning werd na elke reis afgedankt. Belangrijker dan de gage waren de vracht- en passagiersgelden. Van oudsher kwam een kapitein in aanmerking voor een premie, als hij schip en lading op hun bestemming had gebracht. In Schaaps dagen betekende dit in de regel dat een kapitein ongeveer 2½% van de bruto vrachtpenningen toeviel plus soms een extra beloning. Ten slotte had een kapitein recht op een deel van de passagegelden, maar anders dan bij andere rederijen liet de firma Van Hoboken de voeding en drank voor de passagiers niet aan haar gezagvoerders over. Daarmee misten dezen nog een bron van inkomsten. Eigen handel was aan iedere zeevarende van hoog tot laag verboden.⁵ Stelt men hiertegenover de enige verdienste van een matroos - een maandgagage van twintig gulden - dan is het duidelijk dat een functie als kapitein op Oost-Indië lucratief en begerenswaardig was.

3 Gemeentearchief Rotterdam, Notariële archieven 259, p. 416, acte van 27.3.1829; Hoynek, 184.

4 Van Brakel, 'Katwijkse koopvaardijkapiteins'; idem, *Katwijkse knipsels*, 43. Volgens een lijst uit 1839 bewoonde Schaap het huis wijk V nr. 495, kadastraal bekend als sectie A nr. 322 (mededeling van J.P. van Brakel van 9.2.1980).

5 Broeze, *De stad Schiedam*, 131-135 en 272-275.



Afb. 6. Voorstraat tussen Louwestraat en Dwarsstraat omstreeks 1895. Kort vóór deze plaats woonde Schaap, Genootschap Oud-Katwijk.

Toen Schaap nog kapitein in de Europese vaart was en een maandgage van zeventig à tachtig gulden ontving, had hij zich reeds, zoals opgemerkt, de aankoop van een huis in de voorname Voorstraat kunnen permitteren. Huis en erf werden later op een waarde van f 1400 getaxeerd. Vermoedelijk belegde hij in 1828 en 1829 niet minder dan zeventuizend gulden in Russische obligaties à 5%. In parten van koopvaardijsschepen stak hij anders dan sommige collega's geen geld.⁶ Wel begon hij in 1833 met enige investeringen in de lokale Katwijkse visserij. Het was de aanvang van een langdurige financiële en ook organisatorische betrokkenheid bij de voornaamste economische activiteit in zijn woonplaats.

In Katwijk werden evenals in Scheveningen en Noordwijk met de platbodemde bommen twee soorten visvangst bedreven: steurharing- en kustvisserij. Van half augustus tot eind december werd haring gevangen, die na een licht zouten aan de wal tot bokking werd gerookt. Bij de kustvisserij ging het om plat- (schol, tong) en rondvis (schelvis en kabeljauw), waarvoor de vangsttijd liep van half november tot in de zomer. De vangstmethoden waren sterk verschillend. De gehele bedrijfstak werd van oudsher door allerlei overheidsmaatregelen gecontroleerd en een stelsel van premies poogde bepaalde soorten visserij te stimuleren. In vergelijking met de jaren twintig ging de Katwijkse visserij sinds 1831 gestaag achteruit. In 1833 namen slechts 28 bommen aan de kustvisserij deel (10 ervan ook aan de steurharingvangst), vier jaar eerder in 1829 waren deze aantallen nog respectievelijk 33 en 16 geweest. De besommingen waren ook op een lager niveau gekomen.⁷

Desondanks stak Schaap na terugkeer van zijn verblijf te New York ruim elfhonderd gulden in de aankoop en uitrusting van een tweedehands bom. Hij deed dit via een plaatsgenoot, de reder en vishandelaar Fierman Eduard Meerburg (1799-1854). Deze zoon van een Leidse wolfabrikant, maar opgegroeid in Katwijk, was in 1823 een rederij begonnen, nadat hij voordien had gevaren en in Rotterdam lessen in de navigatiekunst had gevolgd. In 1817-19 had Meerburg een reis naar de Oost gemaakt.⁸ Eén van zijn schippers - in de kustvisserij stuurlui genoemd - was Schaaps oudere broer Jacob. In 1833 kochten Schaap en Meerburg samen de bom de "Vereniging". Beiden namen een gelijk belang erin. De bom was bestemd voor broer Jacob en een week na de aankoop op een veiling te Noordwijk voer deze al op 22 september 1833 ter haringvangst uit. Sinds 1814 genoot elke bom voor deze visserij uitgereed jaarlijks een premie van tweehonderd gulden. Hieraan dankten Schaap en Meerburg een winst van f 113,05 elk. In augustus 1834 weer thuis hoorde Maarten van deze winst over het voorbije seizoen dat van Pinksteren tot Pinksteren had gelopen. Hij vond het weinig. In vergelijking met zijn 5% rentende Russische obligaties mocht hij eigenlijk niet klagen. Hij trok zijn geld dan ook niet uit de visserij terug. Broer Jacob bleef tot en met 1841 op de "Vereniging" varen⁹ en Maarten nam intussen zelfs deel in de uitreding van nog vier bomschuiten, telkens weer te zamen met Meerburg.

6 Bijvoorbeeld Henrichs (Hoyneck, 164) en Schinkel en M. en T. Jacometti (Broeze, *De stad Schiedam*, 31 en 134).

7 Zie voor de Katwijkse visserij de doctoraalscriptie van Hopstaken en een artikel van Kramer; voor het leven aan boord zie Beets.

8 Hovy en Streefkerk, 239-242; Poort, 'Fierman Eduard'.

9 Poort, 'Katwijkse kapiteins'.

Er veranderde namelijk het een en ander voor de visserij in Katwijk. Het afzetgebied in Nederland voor de vangst was in de praktijk meestal tot het Rijnland beperkt, soms werd ook Gouda bereikt. Stedelijke belastingen op de verkoop van vis waren hinderlijk, vooral die in Leiden. In 1835 werden die afgeschaft. Een jaar eerder was een andere druk op de Katwijkse visverkoop verdwenen. De heer Van Wassenaer Catwijk bezat als heerlijk recht 3 à 5% van de bruto opbrengst van gevangen vis. Na een lange juridische procedure wisten Meerburg en andere reders gedaan te krijgen dat dit recht werd afgeschaft. Van belang was verder dat de omvangrijke afzet van bokking en gedroogde schol in België zich na 1832 weer langzaam herstelde. Ten slotte ging van een verhoging van de steurharingpremie een stimulans uit: het bedrag kwam van twee op driehonderd gulden. Dit alles droeg ertoe bij dat de interesse voor de visserij opeens sterk toenam. Hogere prijzen voor de vis zelf in de jaren 1837-1842 versterkten dit proces.¹⁰

Ongetwijfeld waren het goede verdiensten op de "Neerlands Koning" die maakten dat Schaap in 1838 weer geld voor aandelen in bomschuiten beschikbaar had. De "Vereniging" had voor hem over 1833-37 in totaal f 543,71 winst opgeleverd; alleen in 1834 was een klein verlies van f 46,50 geleden. Dat was echter wel, zoals blijkt uit het rederijboek van deze bom, praktisch geheel aan de steurharingpremie te danken! In 1838 kochten Meerburg en Schaap de bommen "Zegen en Vlijt" en de "Hoop", het jaar daarop de "Eduard Sebastiaan", die echter spoedig weer van de hand werd gedaan. In 1840 werd voor hen een geheel nieuwe bom gebouwd, de "Verwisseling". In totaal besteedde Schaap hier f 4198,08 aan.

Dit alles speelde zich af in een periode waarin Schaap zelf nog in actieve dienst was. Naast koopvaardijshipper was hij reder in de visserij geworden met in korte tijd zelfs belangen in vier schepen. Aanvankelijk was het een verstandige investering want na een zeer klein verlies in 1838 (f 24,68) maakte hij in 1839 een winst van niet minder dan f 1273,81, in 1840 echter nog maar f 509,29. Eenmaal zelf aan de wal moest hij constateren dat drie bommen over 1841 niet meer dan f 177,83 hadden opgebracht. In totaal had hij dus f 1936,25 door deze redersactiviteiten verdiend. Hoe onaantrekkelijk deze activiteiten zonder premie zouden zijn geweest, blijkt uit het bedrag aan uitgekeerde premies: f 1937,59! In feite had alleen het jaar 1839 een lonende exploitatie laten zien.¹¹ Schaap heeft dit onderkend en beëindigde in 1842 de zakelijke samenwerking met Meerburg. Hij probeerde het daarna nog twee seizoenen met een eigen scheepje, de "Jonge Arij", maar stopte toen definitief als zelfstandig reder.¹²

Zulks betekende niet dat hij iedere bemoeienis met de visserij verloor. In 1843 werd hij namelijk commissaris van de Katwijksche Maatschappij tot uitoefening van Kust- en Steurharing-visscherij. Vijf jaar bestond die maatschappij toen al. Zij dateerde dus uit dezelfde tijd als Schaaps plotseling grote financiële interesse voor de visserij. Op grond van de betere vooruitzichten voor de plaatselijke visserij hadden in januari 1838 twee touwslagers en een reder/scheepsbouwer uit Valkenburg en Katwijk het

10 Hopstaken, 'De "Katwijksche Maatschappij"'.
11 's-Gravenhage, Rijksarchief in Zuid-Holland, archief Meerburg, 190-191 en 193-194.

12 's-Gravenhage, Rijksarchief in Zuid-Holland, Notariële Archieven na 1842, Katwijk no. 3, 22.8.1845.

initiatief genomen om een grote rederij als een naamloze vennootschap op te zetten ten einde de 'zoo zeer gezonkene nijverheid van het oudtijds zoo aanzienlijke visschersdorp Katwijk aan Zee op te beuren'. Een kapitaal van niet minder dan f 120.000 was in korte tijd door vele notabelen, middenstanders en particulieren bijeengebracht; koning Willem I en het Fonds voor de Nationale Nijverheid hadden f 15.000 voor hun rekening genomen. Een gemiddeld rendement van 6 à 7% per jaar werd verwacht. Een derde van het kapitaal kwam van Leidenaars, slechts een achtste deel uit Katwijk zelf. Onder de achttien Katwijkse deelnemers waren slechts twee koopvaardijshippers (J. Parlevliet en Schaap) en verder drie reders, onder wie Meerburg. De beide compagnons hadden elk twee aandelen van vijfhonderd gulden genomen. Schaap had behalve een zakelijke ook een persoonlijk interesse: de reder/scheepsbouwer onder de initiatiefnemers was zijn schoonzoon Dirk Taat.

Al in 1838 waren de eerste bommen in zee gebracht en in 1842 was de vloot van de Katwijksche Maatschappij tot achttien uitgebreid. Dit betekende voor Katwijk dat de bedrijvigheid met een derde toenam, niet alleen in de visserij zelf, maar ook in nevenbedrijven als scheepsbouw, touwslagerij, smederij en nettenboeterij. De hooggespannen verwachtingen kwamen evenwel nooit uit. Van begin af aan werd verlies geleden, zelfs na verrekening van de overheidspremies. In 1840 uitten aandeelhouders hun ontevredenheid. De toestand verbeterde niet. Zelf goed op de hoogte geraakt van de mogelijkheden in de visserij zal Schaap met weinig optimisme in 1843 zijn commissariaat hebben aanvaard.

Het was in de statuten vastgelegd dat de vijf commissarissen bij voorkeur in Katwijk of de directe omgeving woonachtig moesten zijn. Het bezit van twee aandelen was een voorwaarde en als zekerheidsstelling behoorden deze stukken 'in de ijzeren kist der societeit' te worden bewaard. De eerste vijf commissarissen waren in 1838 benoemd; onder hen was Meerburg. In 1842 ontstond de eerste vacature, toen de burgemeester aftrad. Eerst werd tevergeefs een beroep op een graaf Van Limburg Stirum gedaan commissaris te worden, daarna werd Schaap in de vergadering van aandeelhouders gekozen. Het was de taak van de commissarissen toezicht te houden op de directeur, die met de leiding en de administratie van de Maatschappij was belast. De commissarissen behoorden dit werk belangeloos te doen, zij genoten anders dan de directeur geen enkele vergoeding. Speciaal moesten zij erop letten dat de bouw der bommen ordelijk geschiedde en dat bij de aankoop van rederijbenodigheden - bij voorkeur in Katwijk - niet te hoge prijzen werden betaald. Voor de aanstelling van stuurlieden was hun instemming nodig. Directeur was Dirk Taat, zelf dus reder en scheepsbouwer en sinds 1837 met Gijsje Schaap gehuwd.

Commissaris Schaap had een regelmatige bezigheid, want de Maatschappij reedde tot 1853 achttien bommen uit, zowel in de kust- als in de steurharingvisserij. Het ging de Maatschappij, die tot 1858 zou bestaan, eigenlijk maar zelden goed. Hiervoor konden allerlei 'van menschen onafhankelijke omstandigheden' worden aangevoerd. Maar op zijn minst slordig beheer van Taat en impliciet van de commissarissen was ook een oorzaak. Slechts in 1845 en 1853-55 werd een kleine winst gemaakt, in alle overige jaren werd verlies geleden. In 1848 kwamen de aandeelhouders in opstand en eisten opheffing van de Maatschappij, maar daar verzetten de statuten zich tegen.¹³

13 De geschiedenis van de Katwijksche Maatschappij is beschreven door Hopstaken in zijn artikel en uitvoeriger in zijn doctoraalscriptie.

Sommige commissarissen werden scherp gekritiseerd, niet Schaap. De enige keer dat hij duidelijk naar buiten trad, was in 1844 toen hij zich met succes inzette voor een betere betaling van de vissers. Toch kan hij moeilijk een geheel objectieve kijk op het handelen van zijn schoonzoon hebben gehad. In juni 1857 ging Taat als reder en scheepsbouwer failliet. Schaap zelf schoot er een lening van vierduizend gulden bijna geheel bij in. De Maatschappij echter nog meer: f 7500. Het kwam goed uit dat op dat moment de statutaire termijn van twintig jaar bijna verstreken was. In juli 1858 werd de Maatschappij opgeheven. Schaap ontving van zijn twee aandelen van vijfhonderd gulden elk f 221,50 terug. Dividend had hij nooit gezien. Het viel nog mee, want tijdens het faillissement van zijn schoonzoon waren zijn aandelen op slechts 25% getaxeerd!¹⁴ De Maatschappij had overigens wel met haar vloot flink de bedrijvigheid vergroot, de verliezen waren gezien de herkomst der aandeelhouders, hoofdzakelijk buiten Katwijk terecht gekomen.

Samenwerking met een reder als Meerburg, het huwelijk van zijn dochter met een man als Dirk Taat, het zijn alle tastbare aanwijzingen dat Schaap tot de vooraanstaande ingezetenen van Katwijk behoorde, toen hij nog voer. Zijn commissariaat bij de Maatschappij is een ander voorbeeld, daterend uit de eerste jaren aan de wal. Al eerder werd aangehaald dat hij in 1841 werd gekenschetst als een man van een 'onafhankelijke positie'. Dat gebeurde in een voordracht die ambachtsheer Otto, baron van Wasse-naer Catwijk voor de vervulling van een vacature opmaakte. De ambachtsheer waardeerde Schaap verder 'om de in hem algemeen erkende bekwaamheid en vastheid van karakter'. De burgemeester zond de voordracht door naar de Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland en zo werd Schaap twee maanden na zijn afscheid van de zee raadslid van de gemeente der beide Katwijken en het Zand.¹⁵ Het is mogelijk dat dit aanleiding was om een portret te laten tekenen. In de raad trof hij onder anderen Meerburg weer aan. Hij bleef lid tot september 1851 toen hij bij verkiezingen onder de nieuwe gemeentewet onvoldoende stemmen verkreeg.¹⁶ Wellicht telde hierbij voor de bijna zeventigjarige de leeftijd.

In zijn snel groeiende dorp - 3800 inwoners in 1811, in 1852 meer dan 5000¹⁷ - was Schaap niet alleen actief in de visserij en in het bestuur, maar ook in het kerkelijk leven. Vier jaar lang was hij ouderling van de Hervormde Gemeente (1843-46). Zijn vrouw en hij hadden twee vaste zitplaatsen in de kerk. Het wel en wee in zijn dorp ging hem zeer ter harte. In 1849 schroomde hij niet om met onder anderen Meerburg en schoonzoon Taat een commissie te vormen tot hulp aan choleralijders. Collectes werden georganiseerd en ook via advertenties in landelijke dagbladen werd om geld gevraagd. Veel financiële hulp leverde dit alles niet op (ongeveer vierhonderd gulden), maar de commissie slaagde er toch in sommige cholera-patiënten een behandeling te bezorgen en behulpzaam te zijn bij het verschaffen van dekens en doodskisten; ook kon aan enkele behoeftige gezinnen wat financiële steun worden geboden. Van juni tot en met augustus heerste de cholera, vooral onder de 'mindere stand'. Volgens Schaap

14 's-Gravenhage, Rijksarchief in Zuid-Holland, Notariële Archieven na 1842, Katwijk no. 15, boedelscheiding van 6.11.1857.

15 Gemeentearchief Katwijk, 223 en 414.

16 Ibidem, 4305.

17 Ibidem, 1294 (staten en teliijsten berekend door Hopstaken in zijn doctoraal-scriptie).

werden er alleen al in Katwijk meer dan zeshonderd personen door aangestast, van wie de helft stierf.¹⁸

Alles wijst erop dat Schaap zich omstreeks 1850 uit het actieve dorpsleven terugtrok. Het feit dat hij niet gekozen werd als lid van de gemeenteraad droeg er misschien toe bij. Wel was hij nog commissaris van de Katwijksche Maatschappij en bleef hij door borgstellingen voor reders betrokken bij het verdere wel en wee van de visserij.¹⁹ Ook thuis was het stiller geworden. Zijn jongste twee dochters waren inmiddels getrouwd. In 1847 had hij nog een huis gekocht, in een zijstraat van de Voorstraat (tegenwoordig Dwarsstraat 6).²⁰ Dochter Niesje met haar man Pieter Ouwehand, een koopvaardijshipper, trok hier in. In 1850 zal Schaap getroffen zijn door het bericht van het overlijden van zijn oude patroon Anthony van Hoboken. Op 21 januari werd de 93-jarige Koning der Koopvaart in een grafkelder te Hillegersberg begraven. Bij de begraafplaats werd het stoffelijk overschot opgewacht onder meer door alle gezagvoerders die voor de firma al van jongsafaan in dienst waren.²¹ Of ook Schaap als kapitein in ruste hier toe behoorde is niet bekend. De financiële banden met de firma Van Hoboken waren overigens voor Schaap toen nog niet beëindigd, want in 1857 had de firma een verder niet toegelichte vordering op de oud-kapitein van f 725,75½.²²

Bij het ouder worden ontkwam ook Schaap niet aan verliezen in de kring van zijn naasten. Afgezien van de weduwe van Arij (inmiddels hertrouwd) met haar dochter en van Trijntje woonden verder alle kinderen in Katwijk. In 1853 overleed veertig jaar oud dochter Lijdia, gehuwd met Jacob Hakker, gezagvoerder ter koopvaardij. Schaap had overigens niet minder dan drie kapiteins als schoonzoon, want behalve Hakker en Ouwehand was ook Jacob Hus, de man van Trijntje, in 1851 tot die rang opgeklimmen. Hus voer voor een Rotterdamse reder en woonde in de Maastad. In 1854 kreeg hij het commando over een stoomboot, die een geregelde dienst op Le Havre ging onderhouden. Tijdens één van die reizen verdronk nabij Goeree zijn vijfjarig zoontje. Na elf dagen spoelde het lijkje op 5 oktober 1854 even benoorden Katwijk aan. Met veel aandoening schreef Schaap later dit verhaal in zijn *Dagboek* op [104 en 105]. Oudste dochter Maartje was getrouwd met Thomas Verloop, een meester timmerman.

In 1857 verloor Schaap zijn trouwe echtgenote Trijntje. Op 30 juni stierf zij, zeventig jaar oud; zij werd op de begraafplaats van de Hervormde kerk begraven. Het waren toen droeve weken voor Schaap, want 17 juni was zijn schoonzoon Taat door de Leidse arronsiddementsrechtbank failliet verklaard. Niet alleen de Katwijksche Maatschappij verloor daarbij veel geld, maar ook Schaap zelf, zoals al eerder verteld. Dit alles kwam heel duidelijk in de familiekring naar voren toen door notaris A.E. Roest van Limburg op 6 november naar aanleiding van de dood van Trijntje een boedelscheiding moest worden opgemaakt. Dank zij een akkoord met de schuldeisers van Taat kon in de boedelscheiding van Schaaps lening aan het

18 Ibidem, 4307-4314; *Dagboek* [109].

19 's-Gravenhage, Rijksarchief in Zuid-Holland, Notariële Archieven na 1842, Katwijk no. 13, 25.9.1855, no. 15, 20.8.1857, no. 16, 14.8.1858, no. 17, 1.9.1859, no. 20, 1.11.1862 en no. 45, 24.9.1863 (mededeling van J.P. van Brakel van 1986).

20 Ibidem, no. 5, 29.9.1847 (huis genummerd wijk V, no. 558).

21 Oosterwijk, 265-267.

22 Zie noot 14.

echtpaar Taat nog vierhonderd gulden, zijnde 10% worden opgetekend. De waarde van de nalatenschap werd na aftrek van enige vorderingen vastgesteld op een bedrag van f 17.325. Op grond van testamenten uit 1805 en 1836 viel Schaap vijfachtste deel hiervan toe, de rest aan de kinderen of kleinkinderen.²³

Sinds zijn terugtreeden uit de zeevaart had Schaap duidelijk op zijn kapitaal ingeteerd. Zijn enige bron van inkomsten was, na het beëindigen van zijn redersactiviteiten, rente van obligaties en van een hypotheek op een huis die hij in 1851 van een straatgenoot had aanvaard (f 630 à 4½%). De aandelen Katwijksche Maatschappij leverden niets op. Door de déconfiture van Taat verspeelde hij f 3600. Russische obligaties à f 1.000, acht in getal, leverden het meest op: 5%. Acht certificaten Nationale Schuld à f 1.000 - het is onbekend wanneer Schaap ze kocht - droegen niet meer dan 2½ en 3% rente. De totale baten uit deze beleggingen beliepen per jaar nog geen zevenhonderd gulden, een bedrag dat al lager was dan zijn schuld aan de firma Van Hoboken.

Schaap verhuisde na het overlijden van zijn vrouw. Hij ging wonen in het kleinere huis in de Dwarsstraat; dochter Niesje met haar gezin betrok de ouderlijke woning. Bij de boedelscheiding waren hem het meubilair, de kleren en alle zilveren en gouden voorwerpen toebedeeld. Zo behield hij zijn Friese klok, folio bijbel met koperbeslag en zilveren 'pijpenvroeter'. Wie van de dochters het 20 karaats gouden hoofdjzer van moeder Trijntje ging dragen, is niet bekend. Schaap moest leven van de rente van zijn acht Russische obligaties en van zijn tegoed bij Gijsje en Dirk Taat en van een nieuwe schuld door Niesje aangegaan om in het huis aan de Voorstraat te kunnen wonen (respectievelijk f 400 en f 484). Eenzaam was hij niet. In het huis, dat uit twee woningen bestond, waren ook zijn weduwnaar geworden schoonzoon Hakker met twee kinderen en kleindochter Niesje Verloop, vroegtijdig weduwe geworden. In de betrekkelijke rust die hem na het overlijden van Trijntje, de verhuizing en de opheffing van de Katwijksche Maatschappij ten deel viel, heeft Schaap verdere aantekeningen in zijn *Dagboek* gemaakt. Tenzij hij toen pas aan het opschrijven van zijn ervaringen in de zeevaart is begonnen. Zulks is echter niet met zekerheid vast te stellen. In ieder geval kwamen hem zijn schrijfcassette en zijn zilveren bril hierbij van pas.²⁴

Het staat vast, dat hij na 1857 een overzicht maakte van de geboortedagen van zijn gezinsleden (zie bijlage 1), het relaas opschreef over de dood van zijn kleinzoon Hus en begon aan een opsomming van voorvallen die indruk op hem hadden gemaakt [106-110]. Hij ving aan in 1844 en stopte in 1850. Strengere winters, natuurrampen als overstromingen en de aardappelziekte had hij onthouden. Op tweede Paasdag 1845 bijvoorbeeld had men op vele plaatsen de paaseieren op het ijs gegeten. Van de koopvaardij en visserij noteerde hij enkele scheepsongelukken, met name strandingen op de kust bij Katwijk. Ook de revolutionaire woelingen van 1847 en 1848 in Europa hadden zijn aandacht getrokken. In Nederland, herinnerde hij zich, was alles rustig en bedaard gebleven, afgezien van enige baldadigheden in Amsterdam. De herziening van de grondwet was met vreugde ontvangen.

Schaap leefde nog lang met zijn herinneringen voort. Zijn kapitaal echter

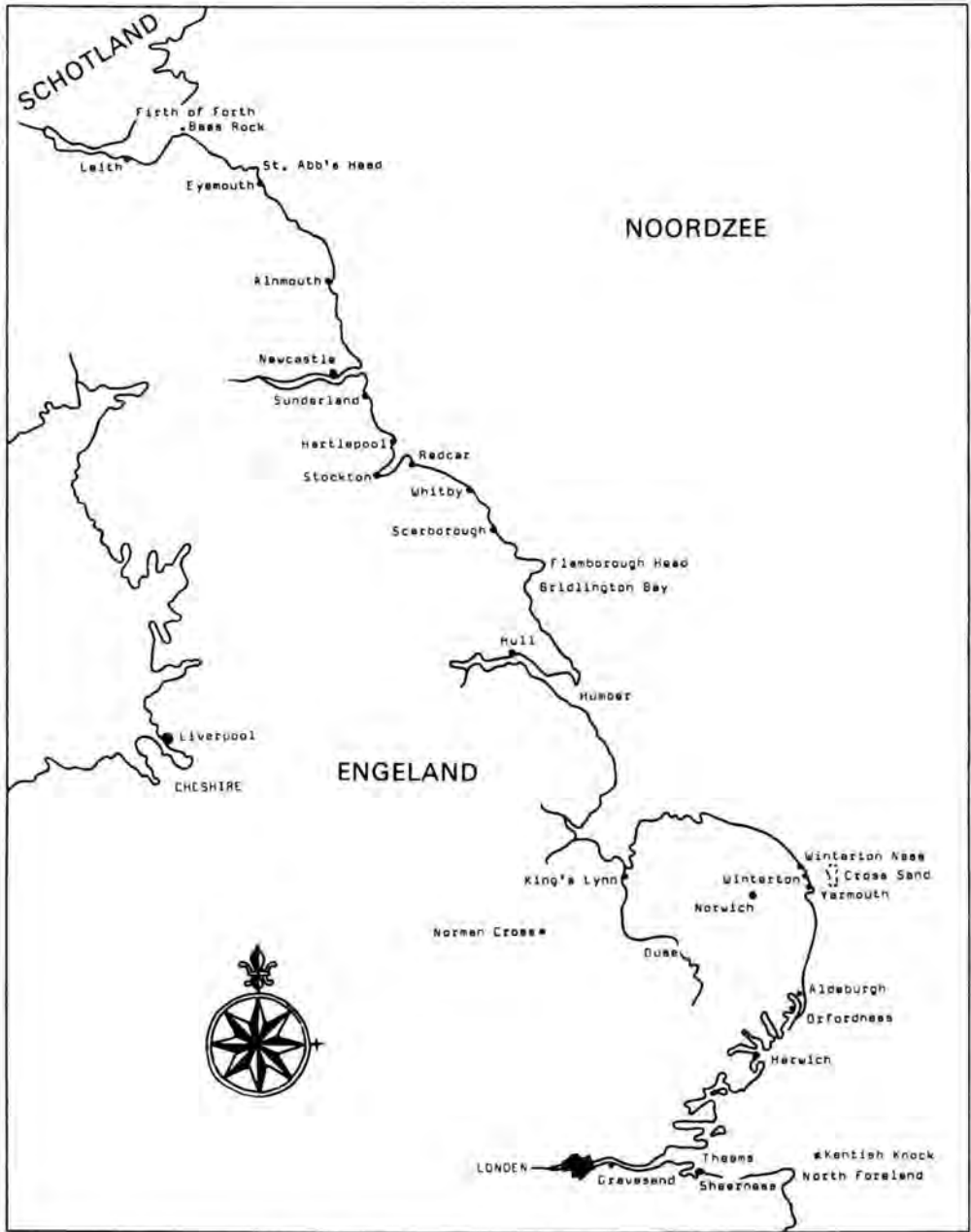
23 Zie noot 14.

24 De genoemde voorwerpen staan vermeld in de boedelscheiding van 1857.

werd voortdurend kleiner. Van pensioen en/of uitkeringen was geen sprake. Toen hij op 25 februari 1870 achtentachtig jaar oud overleed, bezat hij behalve zijn huisje en inboedel (getaxeerd samen op f 1400) nog slechts obligaties die bij verzilvering f 2800 opbrachten²⁵, welk bedrag een flink stuk minder was dan zijn jaarinkomen als kapitein met passagiersvervoer. Maar dat was dan ook al dertig jaar en langer geleden. In zijn inboedel vonden zijn kinderen het *Dagboek*. Dochter Trijntje bewaarde het, misschien wel vooral om het verhaal over de dood van haar zoontje. Daarna bleef het onder de hoede van haar twee ongehuwde dochters 'de charmante dames Hus', Schaaps 'kleindochters te Oegstgeest, Kempenerstraat 66'.²⁶ Daar trof Pieter Rosier het *Dagboek* als 'het interessantste zeemansleven dat ik ooit gelezen heb' en zorgde hij ervoor dat het de wijdere bekendheid kreeg die in de Inleiding is beschreven.

25 Rijksarchief in Zuid-Holland, Notariële Archieven na 1842, Katwijk no. 52, 19. 4. 1870.

26 Genootschap "Oud-Katwijk", Memoires van P. Rosier, p. 55.



Kaart 1. Oostkust van Groot-Brittannië.

Deel 2

Het Dagboek

Dagboek van mijn reizen bevattende aantekeningen van mijn lotgevallen, ontmoetingen enz. sedert het jaar 1795 tot 1841

1795

In dit jaar op 29 maart bereikte ik mijn twaalfde jaar en maakte in de maand oktober een begin met de koopvaardij-vaart aan boord van een bom*, gevoerd door mijn broeder Cornelis Schaap voor rekening van de heer Jacob Spaanderman te Katwijk aan zee. Het vorige jaar evenwel had ik reeds bij mijn broeder ter visvangst gevaren, maar omdat hij toen onder Pruisische vlag ter koopvaardij varen moest, kon ik niet vóór oktober van dit jaar geplaatst worden.

Mijn eerste reis was van Rotterdam naar Hull in Engeland met een lading vlas. Van Hull zeilden wij in ballast naar Sunderland en namen daar een lading steenkolen in, waarmee wij naar Rotterdam zeilden, alwaar wij in het laatst van dit jaar arriveerden.

1796

In het begin van maart van dit jaar deden wij een reis naar Stockton. Vandaar zeilden wij met een lading lood naar Emden in Oost-Friesland en vervolgens met dezelfde lading naar Rotterdam, omdat de Engelsen ons niet wilden toestaan lood naar Nederland over te brengen, daar wij met deze natie in oorlog waren. Onze tweede reis in dit jaar was naar Londen en terug, de derde naar Newcastle en terug naar Rotterdam.

1797

De eerste reis in dit jaar was wederom naar Newcastle en vandaar eerst naar Katwijk aan Zee om te repareren en verder van Katwijk naar Rotterdam. De tweede reis was naar Londen en terug naar Rotterdam. De derde reis laadden wij voor Newcastle en een gedeelte voor Stockton; deze reis was van veel tegenspoed en slecht weer vergezeld. Wij zeilden in compagnie met schipper Cornelis Klok van Rotterdam; zijn destinatie was [2] Alnmouth in Schotland. Wij kwamen voor de Humber of 'Hullsche gat' met contrariewind* en zeilden er binnen als bijlegger*. Na aldaar enige tijd gelegen te hebben werd de wind gunstig; bij 'Robbelansbaai'¹ en Flamborough Head werd de wind wederom contrarie, zodat wij genoodzaakt waren hier wederom in te zeilen. Vandaar zeilden wij verder tot bij Scarborough en de wind was wederom contrarie; ook daar wederom binnen als bijlegger. Vandaar kregen wij gunstige wind en zeilden weder gezamenlijk tot voor Newcastle, alwaar onze compagnon zijn reis verder voortzette. Te Newcastle losten wij het voor deze plaats bestemde gedeelte van de lading,

1 "Robbelansbaai": waarschijnlijk bedoelt Schaap Bridlington Bay.

zeilden verder naar Stockton en losten aldaar het resterende.

Wij vertrokken vervolgens in ballast naar Rotterdam. In zee zijnde werd de wind wederom contrarie zodat wij in Hartlepool, een haven tussen Stockton en Sunderland, binnenliepen. Vandaar zeilden wij met gunstige wind tot bij Flamborough Head, alwaar wij onze vorige compagnon weder aantroffen, mede op zijn terugreis in ballast. In de Humber gearriveerd zijnde, kregen we zeer ruw weer waardoor wij beiden schade kregen. Wij vervolgden evenwel onze reis tot bij het 'Galgezant'² tussen Yarmouth en Winterton Ness, alwaar een goede rede is; zeilden aldaar achter wegens contrarie-wind als ook om onze schade te herstellen. Vandaar zeilden wij gezamenlijk naar Rotterdam doch hadden, op de Hollandse kust voor de Maas komende een zware mist, zodat we geen verkenning* konden doen. Wij sukkelden deze dag tot tegen de avond rond toen de mist optrok. Wij zagen land zeer dicht bij ons en dit werd door onze confrater³ en door degenen bij ons aan boord herkend als Walcheren. Wij zeilden langs de kust en kwamen bij een dorp, alwaar verscheidene vaartuigen aan het strand stonden. Mijn broeder, die nog niet had toegestemd dat het Walcheren was, riep aan zijn confrater toe dat het Scheveningen was. Hier stond iedereen over verbaasd. Wij kwamen ten anker en onze confrater zeilde door naar Katwijk. Maar de wind stak hevig op, zodat mijn broeder besloot om het anker te lichten en ook naar Katwijk te zeilen, waar wij dan ook 's avonds aankwamen. Dit heb ik hier aangehaald om te laten zien hoe een zeeman geheel verdwaald kan zijn, hoe bekend hij anders ook is aan de kust. Want dit mag van Cornelis Klok en ook van mijn broeder wel gezegd worden: zij waren zeer bekwame zeelieden. Toen onze schade weder hersteld was, zeilden wij met de eerste gunstige wind naar Rotterdam. [3]

1798

In het voorjaar voeren wij van Rotterdam naar Newcastle en vandaar met een kleine partij grindklift⁴ naar Rotterdam. Wij kwamen bij Winterton en omdat de wind contrarie was, zeilden wij achter voornoemd "Galgezant" uit vrees voor de Franse kapers om daar gunstige wind af te wachten en dan naar de Maas over te steken. Tegen de middag van de tweede dag, dat wij daar geankerd lagen, op 28 april, kregen wij een gewapende Engelse sloep* aan boord van Yarmouth. De manschappen sprongen over en zonder iets te spreken lichtten zij ons anker en onder zeil brachten zij de bom voor de haven. Daar zijnde, werd mijn broeder die schipper was van boord gehaald en aan land gebracht. De manschappen van de sloep zeilden met de bom de haven in en deze werd dadelijk met een paard naar de stad gejaagd*. In de stad zijnde, kregen wij een wachter aan boord. De manschappen gingen met de sloep weg. Circa een uur daarna kwam een kar voor de bom en nu was het bevel: "Pak je plunjes en op de kar". Toen dat gedaan was, werd ik op de kar gezet en er waren voorts nog een broer en een neef die volgden, want wij voeren maar met z'n vieren op de bom. En zo ging dat naar de "prezon"⁵. In de namiddag om 5 uur waren wij in de "prezon". Dit alles gebeurde zonder enig verhoor; het was voor ons onbe-

2 "Galgezant": waarschijnlijk bedoelt Schaap Cross Sand.

3 confrater: collega.

4 grindklift: grindachtig leem.

5 "prezon": prison (Eng.), gevangenis.

"prezenniers": prisoners (Eng.), gevangenen.

grijpelijk. Ik dacht aan boord in beste veiligheid te eten en dan nu om 5 uur in de "prezon" te zijn, dat was onverklaarbaar. Van een Engelse plaats te komen onder de Pruisische vlag en nochtans bevonden wij ons in de "prezon". Wij vonden daar honderdzestig "prezenniers", meest allen vissers van Maassluis, Vlaardingen, Scheveningen, Katwijk, Noordwijk aan Zee en ook van de Groenlandvloot⁶ van Amsterdam. Op de 30ste dito werd mijn broeder, de schipper van de bom, ook bij ons in de "prezon" gebracht. Nu werden wij door mijn broeder gewaar hoe wij zo zonder verhoor waren opgebracht en in de "prezon" gezet. Het kwam door verraad.

Schipper Jacob Hus van Katwijk aan Zee, ook voor dezelfde patroon Jacob Spaanderman varende, was met een nieuwe bom op de eerste reis ook met ons van Newcastle in ballast gekomen en hij kwam twee dagen vóór ons voor Yarmouth. Hij werd ingehaald door een kaper van Yarmouth en opgebracht te Yarmouth. Toen hij daar ondervraagd werd door de bekende Watson van het tribunaal⁷, bekende hij geen Pruis te zijn, maar van Katwijk en dat daar de bom thuishoorde bij de heer Spaanderman en dat er nog een bom van dezelfde reder achter het "Galgeant" ten anker lag. Dat alles werd op het tribunaal door voornoemde Watson aan mijn broeder voorgelegd. Dus werd daarop dan onze bom gecondemneerd als Hollands eigendom. Voor de genoemde Hus met zijn broeder was vrijheid voor hun personen het zekere loon voor hun verraad. Zij gingen naar huis.

Mijn broeder schreef aan de Pruisische consul, de heer Vrijdag, te Londen over onze toestand en aan de heer Cankrien te Hull, die onze correspondent was. Van de consul te Londen kreeg mijn broeder een brief, dat Z. Ed.* alles zou aanwenden voor onze vrijheid. Mijn broeder kreeg ook bericht dat hij geld op Z. Ed. kon trekken⁸ en hetzelfde meldde de heer Cankrien van Hull, dat hij ook voor hem zou werken dat hij op hem voor zijn behoeften geld kon trekken.

Toen wij tot in het begin van juni te Yarmouth in de "prezon" waren geweest, moesten wij daarvandaan naar Norman Cross met honderdzestig "prezenniers". Wij werden onder bewaking van enige ruiters en militairen getransporteerd met twee transportwagens voor plunjes. Onze reis ging over [4] Norwich. Omdat mij neef, die ziek was, niet mee kon, moesten wij hem te Yarmouth in het hospitaal achterlaten, waar hij kort daarna stierf in de ouderdom van 27 jaar. Wij kwamen de eerste dag tot Norwich, een afstand van 23 Engelse mijlen en op de vierde dag te King's Lynn, waar wij over een rivier werden gezet.⁹ Met de zevende dag van Yarmouth

6 De Groenlandvloot was een vloot van walvisvaarders, die elk jaar ten westen en oosten van Groenland op walvisvangst ging. In 1798 voeren 31 schepen uit; 29 werden aangehouden en opgebracht door de Engelsen, 13 op de uitreis en 16 op hun thuisreis. Een deel van de 29 commandeurs (kapiteins) en van de ongeveer 1200 bemanningsleden werd naar het gevangenkamp Norman Cross overgebracht (Dekker, 'De Nederlandse arctische walvisvaart', 58-65).

7 tribunaal: hier het gerechtshof van het High Court of Admiralty te Yarmouth, dat onderzocht of een schip terecht was buitgemaakt. Terecht genomen schepen werden gecondemneerd, dit is verbeurd en tot goede prijs verklaard.

8 geld trekken: een wissel trekken of geld opnemen op naam van Vrijdag te Londen of Cankrien te Hull, die dit uiteindelijk verrekenen met Spaanderman te Katwijk.

9 De rivier de Ouse. De totale afstand van Yarmouth naar Norman Cross is over de weg ongeveer 160 kilometer; Norwich ligt inderdaad op ongeveer 23 mijl van Yarmouth.

kwamen wij te Norman Cross in de "prezon". Op onze reis door het land werden wij niet onvriendelijk behandeld, maar zelfs met enige toegankelijkheid van de inwoners.

De "prezon" te Norman Cross ligt op een hoge heuvel en bestaat uit zestien planken barakken: twaalf voor de "prezenniers" en vier dienden tot hospitaal en woningen van de oppassers. Het was alles zeer schoon en tot gezondheid wel ingericht. De zestien barakken waren kruisgewijs in vieren verdeeld, waar een kruisweg van palissaden doorheen ging. In het midden der kruisweg stond een fortje met zestien draaibassen* om de vier pleinen te kunnen bestrijken. Hier waren reeds vierduizend prezenniers, het grootste gedeelte Fransen. Ook was er de equipage van admiraal De Winter, die met de slag voor Kijkduin door de Engelsen genomen was, wegens ontrouw gepleegd door schout-bij-nacht Story, die met dertien schepen op de vlucht ging en in Goeree en Vlissingen binnenkwam.¹⁰ Ook waren er manschappen en commandeurs van de Groenlandse walvisvaarders.

De vivres of het rantsoen aan de "prezenniers" uitgedeeld bestond uit een pond brood, een half pond zeer slecht vlees, dat 's middags met wat witte erwten tot een soep gekookt werd. Dit was niet toereikend voor een gezond persoon, maar het was een klein middagmaal. Dit geringe rantsoen was ontstaan door het opbrengen van Hollandse schepen onder de Pruisische vlag varende, waarvoor het Hollandse gouvernement de toelagen aan de "prezenniers" introk en betaalde daarentegen aan de equipage van De Winter om de drie maanden een maandgeld. Wij die ook ontbloot waren van geldmiddelen kregen door de consul Vrijdag te Londen en door de heer Cankrien te Hull zoveel geld als mijn broeder nodig had. Enige van de vissers en Groenlandvaarders kregen ondersteuning van hun familie uit het vaderland. Die welke geen ondersteuning hadden, wasten voor anderen. Ook waren er die winkel deden: zij kochten en verkochten. Zo bestond het een door het ander. Het was compleet een handeldrijvende stad. 's Morgens kwamen boeren en boerinnen aan de "prezon" met hun groenten, aardappelen, turf, melk, boter, eieren, brood en bier. Ik was met menig andere jongen in mijn element met spelen en anderszins. 's Morgens kwamen wij op het plein, dat een vierkant was van tweehonderd treden lang en ook zo breed, want onder alle omstandigheden ontstaan er gewoonten. 's Zondags werd er kerk gehouden in het Broodhuis buiten de "prezon" door een ziekentrooster¹¹ van de oorlogsvloot van admiraal De Winter.

In het laatst van september kregen wij en allen die onder de Pruisische vlag hadden gevaren onze vrijheid om uit het land te kunnen gaan. Het was 's namiddags dat wij buiten de "prezon" nu op onze vrije voeten waren. Dat uit te drukken - om vrij te wezen na een opsluiting, hoewel niet lang, maar toch vijf maanden - dat kan niet anders ondervonden worden

10 Schaaap bedoelt het zeegevecht tussen de Nederlandse vloot onder bevel van vice-admiraal Jan Willem de Winter en een Engelse vloot op 11 oktober 1797, dat bekend staat als de zeeslag bij Kamperduin. De Engelsen wonnen de slag, nadat verscheidene Nederlandse schepen zich gehavend uit de linie lieten drijven en onder leiding van schout-bij-nacht Samuel Story koers zetten naar Texel en drie schepen naar Goeree. De Engelsen namen negen Nederlandse linesschepen en één fregat en maakten bovendien 3775 Nederlanders, onder wie De Winter, krijgsgevangenen. Een deel van de gevangenen werd in Norman Cross vastgezet (De Jonge V, 312-422 en Bosscher, 381-382).

11 ziekentrooster: onderofficier zonder theologische scholing, met de geestelijke verzorging van de bemanning belast.

dan te voelen hoe gelukkig men dan is. [5] Diezelfde achtermiddag ging ik met mijn beide broeders op de postwagen naar Londen. Na twee dagen kwamen wij te Londen, zijnde de 1ste oktober. Daar ontmoetten wij velen van onze burgers van Katwijk en ook van Noordwijk, die ons allen hartelijk verwelkomden. Schipper Leendert Smit van Noordwijk en Cornelis Pronk van Katwijk waren de eerste personen die wij aantroffen. Zij waren ook beiden klaar tot vertrek naar Rotterdam en voeren ook onder de Pruisische vlag. Ik ging bij Smit aan boord om met hem over te varen, door wie ik als een vader werd behandeld. Ik bereikte toen de ouderdom van veertien jaren.

Mijn broeder C. Schaap ging met Smit en schipper Pronk naar het kantoor van de heren De Bie & Hofman, waar mijn broeder zeer minzaam werd ontvangen. Mijnheer De Bie stelde mijn broeder voor om op een bom van de heer A. van Hoboken te gaan als schipper om die aan Z. Ed. te Rotterdam over te brengen. Dit werd door mijn broeder zeer gaarne aangenomen. Op de vijfde dag dat ik bij schipper Smit aan boord was genomen, kwamen wij te Maassluis behouden binnen. Vandaar ging ik naar Katwijk aan Zee, waar ik mijn familie allen gezond aantrof.

Mijn broeder kwam ook enige dagen na ons met de aangenomen bom behouden te Rotterdam aan. Hij vervoegde zich bij de heer A. van Hoboken, die aan mijn broeder voorstelde om de bom voor hem te blijven varen. Dat voorstel nam mijn broeder aan met goedkeuren van zijn vorige patroon, de heer Spaanderman. Spaanderman was wel genegen mijn broeder weder aan een schip te helpen, maar was niet dadelijk in de gelegenheid. Dit zo overleggende zou mijn broeder liever de bom van de heer A. van Hoboken aanvaarden. Dadelijk werd de bom gerepareerd en wij namen een lading boter in naar Londen. Tegen het laatst van december vertrokken wij van Rotterdam. Want ik was weder aan boord op de bom om als jongen te varen. Te Maassluis komende werden wij overvallen door de vorst, zodat wij de bom in de haven moesten bergen voor het ijs.

1799

In het begin van maart werd de rivier bevaarbaar van ijs. Wij vertrokken en deden deze en nog vier volgende reizen naar Londen, met de laatste over Calais in Frankrijk naar Rotterdam.

1800

Des voorjaars namen wij een lading boter te Rotterdam in en voeren ermee binnendoor naar Emden in Oost-Friesland. Vandaar gingen wij met dezelfde lading naar Londen en in ballast naar Rotterdam.

Nu kwam er een algemene stilstand in de vaart wegens een landing van de Engelsen in Noord-Holland.¹² In deze tussentijd geneerden wij ons¹³ met vissen te Katwijk aan Zee met een boot* In het najaar kwam de vaart weder open en deden wij nog een reis naar Londen en naar Rotterdam terug.

12 Schaap vergist zich één jaar en bedoelt de landing van Engelse en Russische troepen in Noord-Holland, enige kilometers ten zuiden van Den Helder, in augustus en september 1799 (Alberts, 275-324).

13 generen: zich onderhouden.

In het voorjaar deden wij alweder een reis naar Londen. Vandaar zeilden wij naar Katwijk aan Zee om aldaar de bom te verkopen, omdat deze te slecht was om koopmansgoederen over te varen. Nadat het schip verkocht was, vertrok mijn broeder naar Sneek in Friesland, alwaar voor hem een nieuw boterkoffje* op stapel stond, groot dertig last. Ik bleef te Katwijk aan Zee en ging te vissen varen met een boot en intussen oefende ik mij in het rekenen en de stuurmanskunst, waarvan ik een weinig op school had [6] geleerd. In oktober ging ik ook naar Sneek. Het koffje lag reeds te water en wij zouden klaarmaken om ermee naar Rotterdam te vertrekken. Nadat ik twaalf dagen te Sneek was geweest, werd mijn broeder ziek en wel aan de kinderpokken. Op de negende dag van zijn ziekte overleed mijn waarde broeder, die mij altoos sedert de dood van mijn vader altoos als een vader was geweest, in de jeugdige ouderdom van 32 jaar, nalatende een weduwe met vier jonge kinderen. Dit betreuurende voor de weduwwrouw maakte de Weledele Heer A. van Hoboken, de patroon, haar bekend met de edelmoedige vertroosting dat Zijne Edele voor haar en haar kinderen zou zorgen en haar steeds¹⁴ zes gulden zou doen toekomen. Dat heeft Z.Ed. volgehouden tot de kinderen groot waren.

Mijn broer begraven zijnde, was ik klaar om te kunnen varen. Ik kreeg een Friese binnenschipper met twee man bij mij om het scheepje naar Rotterdam te brengen. In het laatst van november voeren wij van Sneek. Te Sloten komende raakten wij vast in het ijs, doch na drie dagen dooide het ijs weer en wij vervolgden onze reis naar Rotterdam, waar wij half december aankwamen. De heer Van Hoboken zond de Friese schipper naar huis en stelde mij aan als waker op het scheepje. Wij zouden deze winter niet varen.

Daar er een gedeelte van het scheepje in Sneek behoorde¹⁵ en ik aldaar bij mijn broeder was geweest en hem in zijn ziekte had opgepast, wensten nu na zijn overlijden die deelhebbers van de heer Van Hoboken, dat Z.Ed. mij als schipper op het koffje zou plaatsens. Hierover onderhield mij de heer A. van Hoboken bij de gelegenheid, toen Z.Ed. bij mij aan boord was en hij vroeg mij, wat ik daarvan dacht. Waarop ik Z.Ed. antwoordde, dat ik veel te jong was, zijnde negentien jaar en negen maanden. Z.Ed. zegde mij van hetzelfde gevoelen te zijn, en dat ik maar voor hem moest blijven varen; dat Z.Ed. mij, als ik tot de jaren was gekomen, schipper maken zou, dat schipper Volkert Plug het scheepje zou voeren en ik aan boord moest blijven.

In dit jaar werd er een vrede getroffen: de Vrede van Amiens.¹⁶ Doch deze was van korte duur. Nu werden wij bevracht naar Londen onder de

14 Lezing onzeker; ook mogelijk is "'s weeks". Hierbij zij opgemerkt dat het Comité voor Algemeen Welzijn te Oostzaandam eind 1795 de grens van de nooddrift stelde op een inkomen van f 6 per week voor hen, die geen vaste broodwinning hadden of een inkomen van f 6 per week voor een gezin van vier personen met een vaste broodwinning. De f 6 per week was ook het loon van een vakbekwaam arbeider (Hart, *Geschrift en getal*, 59).

15 Over het systeem van de partenrederij: zie p. 28.

16 Vrede van Amiens: gesloten op 27 maart 1802 tussen Engeland enerzijds en Frankrijk, Spanje en de Bataafse Republiek anderzijds. Engeland en Frankrijk hervatten echter in mei, Engeland en de Bataafse Republiek in juni - en niet zoals Schaap meent in augustus - 1803 de oorlog (Volmuller).

Nederlandse vlag met ons nieuwe scheepje, waarop Volkert Plug schipper was en ik stuurman. Wij gingen in ballast van Londen naar "Satem"¹⁷ om 68 man "prezenniers", daar nog zijnde van de Hollandse vloot van admiraal De Winter, over te brengen naar Rotterdam. Daar zijnde losten zij zichzelf met grote vreugde.

Na nog een volgende reis naar Londen en terug naar Rotterdam deden wij een derde reis naar Le Havre in Frankrijk. In oktober zeilden wij naar zee, maar kregen contrariewind met een storm uit het WZW. Wij zeilden terug naar Maassluis en hoorden daar, dat twee vissersbommen van Katwijk aan Zee waren verongelukt. Met gunstig weer vervolgden wij onze reis en zeilden van Le Havre weder naar Rotterdam, waar wij in december aankwamen.

Weder werden wij bevracht naar Le Havre met een lading paardebonen¹⁸ voor de vierde reis. In dit jaar, in de namiddag van 23 december, namen wij de halve lading in; zijnde variabel weer, doch de wind mooi oost. 's Avonds was er nog geen vorst, maar op de morgen van de 24ste lag de Leuvehaven geheel vast in het ijs, zo sterk, dat ik zelf er dadelijk schaatsen op reed. Ook was de gehele Maas overdekt van ijs, ja, zo sterk dat een kof beladen voor de haven op stroom vast in het ijs zat. Mijn schipper ging naar huis te Noordwijk en ik bleef met een jongen aan boord.

1803

In het voorjaar nadat het ijs was uitgedooid namen wij onze lading in en vervolgden [7] onze reis naar Le Havre, vanwaar wij in ballast terug in Rotterdam kwamen.

Nu moesten wij op een kleine kruistocht. Mijnheer A. van Hoboken had namelijk in het jaar 1801 een schip uitgerust van Emden in Oost-Friesland naar Batavia onder de Pruisische vlag onder bevel van ene Maack. De scheepsnaam was "Java".¹⁹ Mijnheer Van Hoboken had met kapitein Maack een zodanige geheimhouding gesloten dat niemand ooit anders mocht weten of dat schip was waarlijk Pruisisch eigendom. Het voornoemde schip kwam op zijn thuisreis aan de Kaap de Goede Hoop waar kapitein Maack ziek werd en ook overleed. Daar wij nu een vrede hadden en Mijnheer Van Hoboken in onzekerheid verkeerde of Maack met zijn geheim in het graf was gegaan, oordeelde Z.Ed. het van het uiterste belang dat voornoemd schip in Rotterdam binnenkwam, terwijl wij nu in vrede waren. Zo zeilden wij dan op de kruistocht. Na in het Kanaal acht dagen vanaf de Singels gekruist* te hebben, zeilden wij naar Rye om na te gaan of er enig bericht was. Schipper V. Plug ontving een brief dat het schip "Java" behouden voor Hellevoetsluis was gearriveerd en zo liep ook deze tocht af zodat wij met een paar dagen te Rotterdam kwamen.

17 "Satem": deze plaats kon niet gelokaliseerd worden, wellicht wordt Chatham bedoeld.

18 paardebonen: peulvruchten, een veevoeder, destijds ook door arme mensen gegeten.

19 Niet het schip "Java", dat in Rotterdam gereed gemaakt werd voor het transport van matrozen naar Batavia, maar de "Johanna" was op thuisreis uit Indië. Beide schepen waren bijna volledig eigendom van Van Hoboken. Kapitein Maack, die volgens het rapport van de stuurlieden, aan boord "bij continuatie bezopen" was geweest, overleed op 11 februari 1802 aan de Kaap de Goede Hoop. Op 15 juni 1802 - en niet zoals Schaap meent in 1803 - liep de "Johanna" bij Hellevoetsluis veilig binnen (Hoyneck, 50-53).

Er was niets te varen zodat ik werd afgedankt en ik ging naar Katwijk aan Zee tot er een reis mocht voorvallen. In die tijd ging ik met een boot varen ter visvangst.

In augustus was er sprake van weder oorlog met Engeland. Schipper Cornelis Ouwehand voer in die tijd met brieven van Katwijk op Harwich en zou nu weder zo'n reis doen, maar twee van zijn manschappen, bevreesd voor oorlog, scheden bij Ouwehand eruit en ik en nog een persoon presenteerden onze diensten en werden door Ouwehand aangenomen. Met zes dagen liep deze reis af en nu werd het wezenlijk oorlog. Ons gouvernement kocht enige bommen bij ons in Katwijk die te Rotterdam geleverd moesten worden en ik kwam op één om die daarheen te brengen. Daar er thans veel ZW wind met ruw weer was, gingen wij met de gekochte bom bij Texel binnen en zo binnendoor naar Rotterdam. Ook deze reis was weder met negen dagen afgelopen en ik kwam weder te Katwijk aan Zee en ging met een boot ter visvangst varen.

De 6de november ontving ik een brief van de Weledele Heer A. van Hoboken om bij Z.Ed. aan het kantoor te komen. De volgende dag kwam ik reeds vroegtijdig te Rotterdam. Daar zijnde ging ik eerst naar mijn schipper V. Plug en zegde hem dat ik een brief van Mijnheer A. van Hoboken had ontvangen. Ik vroeg Plug of hij de bedoeling daarvan wist en hij zegde: "Ja, Mijnheer zal U vragen of U deze bom wilt voeren." De bom lag bij hem langsij. Ik vroeg aan Plug wat ik moest doen, "U moet dat aannemen", en daarop kwam ik aan het kantoor en diende mij aan. Zo sprak de Heer Van Hoboken: "Schaap, wilt U schipper worden?" "Ik weet het niet Mijnheer", was mijn antwoord, waarop Z.Ed. zegde: "Kan U dan de bom niet over zee brengen." "Ja, Mijnheer, dat zal mijn schipper U best kunnen zeggen." Toen zegde Mijnheer: "U bent dan schipper op de bom de 'Hoffnung' en zal met de Papenburger vlag varen, ik feliciteer U. Maakt Uw schip nu maar klaar en zorgt voor volk: U zal direct laden naar Leith in Schotland." Ik was toen oud 21 jaar en 7 maanden.

In december hadden wij de volle lading in, bestaande uit vlas en lijnzaad en zeilden kort daarna in zee, de wind NO, stijve koelte*. Wij zeilden op de Engelse kust bij Aldeburgh aan en zeilden nu de haven van Orfordness in als bijlegger door contrariëwind. [8] Na twee dagen liep de wind zuidelijk om en wij vervolgden onze reis met diezelfde wind tot bij Flamborough Head. De 23ste van december kromp de wind naar ZZO met regen en aanwakkerende wind tot storm. 's Avonds om 9 uur brak onze mast acht voet* boven dek overboord. Het was een stikdonkere nacht en wij hadden veel moeite het tuig* kwijt te raken. Toen wij dat kwijt waren, kwamen wij ten anker op 44 vaam*, vanaf Scarborough zes mijlen* van het land. 12 Uur 's nachts schoot de wind naar WZW: goed weer en afschonende lucht. Met het aanbreken van de dag overzagen wij onze boel en vonden niets aan dek van ons rondhout*: het was alles met het tuig overboord. Wij hadden de boegspriet* nog en zetten die overeind op het dek aan de stomp van de mast, brachten daar zoveel zeil aan als wij plaats konden en lichtten het anker. Daar lagen wij als een wrak en konden zeer weinig vooruit komen. Het vaartuig werkte zwaar. Wij zagen land noch schip. Akelig was het vooruitzicht.

Des anderen daags, in de namiddag, zagen wij een brik* naar ons toekomen, zijnde een Engelse "koolhaalder".²⁰ Ik vroeg hem of hij ons assistentie

20 Koolhaalder: schip voor het vervoer van kolen, doorgaans van Newcastle naar Londen.

wilde geven. Hij vroeg mij waar wij vandaan kwamen en waar wij naar toe gingen en ook in welke haven ik wilde zijn. Ik antwoordde op het een en ander en zegde hem dat de eerste haven voor mij de beste zou zijn. Nu vroeg hij wat ik wilde geven en wij kwamen voor 180 £ sterling overeen. Daarop nam hij ons op sleeptouw met het voornemen naar Newcastle te gaan. Des nachts liep de wind contrarie om en des daags kwamen wij bij het land van Redcar, windstil. 's Avonds de wind NW zeilde hij met ons naar Whitby, waar wij 's morgen voor de haven ten anker kwamen. We kregen de havenloods aan boord die ons met hoogwater binnenbracht. Tot dusver waren wij door de Heer bewaard.

Maar nu stond ik daar als jongeling in zaken van averij* geheel onkundig. Gelukkig vond ik daar brave mensen en een correspondent die niets dan recht en billijkheid betrachtten. Met veertien dagen waren wij weder geheel klaar en vertrokken met gunstige wind naar onze destinatie.

1804

Op de vierde dag kwamen wij voor de Firth of Forth van Leith met een krimpemde wind met regen van ZZO met ruw weer. Het werd avond en een stikdonkere nacht. Ik lensde* met Gods hulp de Firth in, in de hoop op opklaring; men kon niet anders. Te 10 uur 's avonds schoot de wind naar NW met verschrikkelijk veel wind. De lucht schoonde en wij zagen het eiland Bass ten zuiden van ons op twee en een halve mijl. Bass Rock is een klein, rond, hoog eiland. Na de eerste forsheid van de wind bedaarde het wat en konden wij weder zeil zetten.

De tweede dag kwamen wij in de haven van Eyemouth binnen als bijlegger om onze boel te herstellen. De haven van Eyemouth is een kleine rivier die met laagwater meestal droog valt. Het ligt circa drie mijl ZO van St. Abb's Head. Met de tweede dag zeilden wij uit Eyemouth met gunstige wind en kwamen in de namiddag binnen het eiland Bass. Wij kregen daar een visserman als loods. De wind ging weder naar ZZO met regen en harde wind en het werd heel donker. De wind bleef staan. 's Nachts 12 uren kwamen wij op de rede van Leith ten anker. God zij geloofd! 's Morgens kregen wij de loods van de haven aan boord en hij bracht ons naar binnen.

De 18de januari, nadat de averij was opgemaakt, begonnen [9] wij te lossen. Gelost zijnde, legde ik met goedkeuring van mijn correspondent de heren Harrison & Sons, de bom aan²¹ op Emden met behulp van een makelaar, een man van een slecht karakter, die ik toen nog niet kende. Hij maakte dat ik tien weken stillag voor wij onze lading hadden. Wij vertrokken van Leith met een gunstige wind tot Newcastle, waar wij contrariwind kregen. Wij legden het schip bij de wind. De zee was hoog waardoor ons zwaard* brak, een verlies waar een bom niet buiten kan. Wij kwamen zover als Scarborough en zeilden naar binnen en ik liet daar een zwaard maken. Wij namen onze reis weder op.

In het begin van april arriveerden wij te Emden en vertrokken vandaar in ballast naar Rotterdam. Op de rivier de Eems zijnde, voor de Wadden, kwam er een wind, waardoor wij niet in zee konden komen. Wij zeilden op de Wadden waar wij ons overheen werkten tot aan het Friese Gat waar wij gunstige wind kregen en bij Schiermonnikoog naar zee zeilden. En zo volbrachten wij onze reis toen wij in mei te Rotterdam kwamen. Ziedaar het

21 een schip aanleggen op: ter bevrachting aanbieden.

begin en einde van mijn eerste reis als schipper. Toch was mijn patroon, de heer A. van Hoboken, zeer wel tevreden en blij dat ik van die reis behouden thuis was.

Nu deden wij nog vier reizen naar Londen op Rotterdam. Met de laatste reis viel de winter in en wij lagen te Londen de winter bevroren.

1805

Met het eerste opdooien vertrokken wij naar Rotterdam. Een volgende reis weder naar Londen, een tweede reis naar Londen en terug naar Rotterdam. Nu was het heel slap. Wij lagen tot augustus te Rotterdam en werden weder beladen naar Londen. Van Londen in ballast naar Dover, waar wij een lading suiker kregen naar Emden. Met dezelfde lading van Emden naar Rotterdam; de 17de december kwamen wij daar aan de stad.

1806

In dit jaar was mijn eerste reis van Rotterdam naar Caen in Frankrijk met ballast. Vandaar met klaverzaad naar Londen. Van Londen met een lading naar Rotterdam, vandaar binnendoor naar Amsterdam. Vandaar naar Londen. Van Londen weder te Rotterdam. Van Rotterdam zeilden wij voor Delfshaven en namen daar een lading boter in voor Londen. Het ging nu al zeer wonderlijk met douanes en commiezen. Dan konden wij op de ene dan weder op de andere plaats niet laden en dat in hetzelfde rijk!

Van Londen zeilden wij weder naar Caen in Frankrijk en namen een lading klaverzaad in voor Londen en van Londen naar Katwijk aan Zee, maar wij moesten te Harwich aanzeilen voor een order wanneer wij zouden mogen zeilen. Na veertien dagen vertrokken wij naar Katwijk, vandaar zeilden wij naar Rotterdam, dan binnendoor naar Harlingen in Friesland, vandaar met een lading Friese komijnekaas naar Hull. Van Hull in ballast naar Harlingen. Daar werden wij bevracht naar Londen met boter, in opdracht van een jood Levi in compagnie met een Friese boer. Wij vertrokken en kwamen ter rede van Vlieland. Half november zijnde, was het iedere dag zeer ruw weer en wij verzeilden naar Terschelling en haalden het schip daar in het haventje. Het weer bleef aanhoudend ruw.

1807

In januari kregen wij order van onze afladers²² om volstrekt niet naar Londen te zeilen. Wij hadden thans een koning over ons land, een broeder van keizer Napoleon, Lodewijk. Hoewel hij anders niet streng was, waren er nochtans veranderingen van consuls, zoals het [10] ook was in Denemarken te Tönning.²³ Daar was een andere consul en die moest nu de papieren van alle schepen nazien. Maar wij voeren de ganse oorlog altoos met het uitvaren en binnenkomen op een verbloemde uitklaringsplaats. Daar was tevoren nimmer naar gekeken, maar dat was nu het geval niet. Wij moesten nu in waarheid naar Tönning. Wij gingen in persoon gezamenlijk naar Harlingen - want wij lagen met circa tien vaartuigen allen op die manier - om onze

22 aflader: bevrachter.

23 Tönning: havenstad in Sleeswijk-Holstein, die sedert 1806 door de Engelsen bewust niet geblokkeerd werd, waardoor handel met het continent, met name met Hamburg, maar ook met Nederland mogelijk bleef (Clauder, 159 en Schama, 569).

afladers te spreken. Mijn medeschippers kwamen overeen om te lossen, maar dat kon bij mij niet. Mijnheer Levi de jood had een grote hoeveelheid boter in mijn bom ingeladen zonder aangifte en ook zonder mijn weten, want dat geschiedt door de kooplieden bij de douanekantoren. Als de zaak met de commiezen rond was, dan wilde ik ook lossen. Maar mijn jood vroeg: "Wilt U mij dan ongelukkig maken?" De order van mijn patroon was lossen. Neen, dat wilde ik niet.

Ik ging in persoon naar Rotterdam om Z.Ed. orders te vragen. Ik vertrok van Amsterdam met het beurtschip.²³ Te Amsterdam hoorde ik van het ongelukkige opspringen van een gedeelte van Leiden door een kruitschip dat in het Rapenburg lag.²⁴ Te Rotterdam komende, stelde ik de zaak aan mijn patroon voor betreffende de jood. Z.Ed. liet mij begaan. Het was meestal goed zoals ik het deed, maar Z.Ed. zegde mij volstrekt niet ineens naar Londen te gaan. Welk een geruststelling voor de jood Levi, toen ik bij hem te Harlingen kwam. Ik maakte een nieuw akkoord wegens de vracht voor de reis naar Tönning. Zo vertrok ik naar mijn vaarttuig. Wij maakten ons klaar tot vertrek en met het eerste gunstige weer vertrokken wij en kwamen niet verder dan het eiland Juist aan de Oostfrieze kust, waar we een contrariëwind, een stijve wind kregen. Onze boegspriet brak en wij kregen schade aan zeilen en tuig. Wij moesten een haven zoeken en ik wist geen geschiktere dan Terschelling.

Daar gekomen, schreef ik aan mijn patroon en ook aan de heer Levi. Op mijn bericht kwam Z.Ed. bij mij te Terschelling. "Nu kapitein, wat word ik nog ongelukkig!" Maar zijn komst ging over iets anders. "Kom kapitein, wij zullen in het logement gaan." Hij nam een vrije kamer. "Nu zal ik U wat goed nieuws zeggen. U kunt direct naar Londen varen, dat zal wel naar Uw zin zijn!" "Wel jood", zegde ik, "mankeert het U aan zinnen? Hebt U bewijzen voor mij of een order van mijn patroon?" "Neen, dat hebt ik niet", was zijn antwoord. "Nu, dan zal ik zien hier mijn schade te herstellen en zo niet, dan zeil ik op naar Harlingen." De jood weder: "Kapitein, ik verzeker U, U kunt naar Londen varen. Ik verzeker U! Laten wij zien of wij een akkoord kunnen maken." "Als U mij permitteert, dat ik naar mijn patroon schrijf en die stemt toe, ben ik gereed." "Dat kan niet", was zijn antwoord. "Dan is er niets aan te doen." De jood bleef aanhouden en ik peinsde bij mijzelf "De bom is oud", dacht ik, er was niet veel mee verbeurd! "Wel Levi, wat zou Uw akkoord zijn, zo ik het bewilligde?" "Ik zal U de vracht betalen van hier naar Tönning; en van hier naar Londen blijft volgens akkoord." Het aanbod was aanlokkelijk. Geen orders van mijn patroon stonden in de weg en om die te krijgen, waren zo'n acht à tien dagen nodig. Ik bedacht nog eens [11] en zegde: "Ja Mijnheer, ik zal het aannemen. Allereerst geeft U mij een wissel voor de verdiende vracht naar Tönning voor de heer A. van Hoboken. Daarnaast vraag ik voor mijn risico f 200 hier in contanten." De wissel, die kon ik dadelijk krijgen, maar de f 200 werd een zaak, die ik niet verder kon brengen dan

23' beurtschip: schip dat een geregelde dienst onderhoudt tussen twee of meer plaatsen.

24 In Leiden ontplofte op 12 januari 1807 in het Rapenburg, afgemeerd aan het Steenschuur, een schip, dat geladen was met 37.000 pond kruit bestemd voor 's lands magazijn in Delft. De ramp kostte 151 mensen het leven, honderden raakten gewond en 246 huizen werden geheel vernield. Pas na 1850 werd de "Ruïne" langzaam weer volgebouwd en het huidige Van der Werffpark aangelegd (Blok IV, 5-11).

op f 100. Nu was het erdoor. Ik schreef en verzond meteen de wissel aan mijn patroon en zegde dat ik dadelijk zou zeilen. De wind was zeer goed, zodat ik alle spoed maakte. Wij kwamen heel spoedig te Londen en troffen hoge prijs voor de boter, zodat alles voor de jood heel gunstig uitviel.

Ik sprak de scheepsmakelaar* de heer De Bie over mijn gedane onderneming. Z.Ed. zegde: "Geen nood, ik zal U met een lading naar Katwijk sturen en daar zal alles wel aflopen." Nu maakte ik van Londen een goede reis naar Katwijk. Vandaar zeilde ik naar Amsterdam en kreeg vandaar een lading boter naar Londen. Vandaar zeilden wij naar Maassluis en ik ging in persoon naar Rotterdam en verzocht de patroon om te Maassluis de bom te timmeren, hetgeen Z.Ed. toestond. Klaar zijnde met timmeren zeilden wij naar Rotterdam.

Weder was er een verhindering in de vaart, zodat het een algemeen stilleggen was. In het laatst van november was er nog geen vaart en ik verzocht aan mijn patroon de bom op te leggen om met mijn vrouw en twee kinderen naar huis te Katwijk te gaan. Dat permitteerde mij de patroon. Na tot 23 december thuis te zijn geweest, ontving ik een brief van de heer A. van Hoboken om naar Rotterdam te komen wegens een reis die ik moest doen voor Z.Ed., namelijk naar Bordeaux. Z.Ed. had daar zeven schepen, opgebrachte Pruisen, gekocht. Bij Z.Ed. aan het kantoor komende, stelde Z.Ed. mij voor over land naar Bordeaux te reizen om daar met een schip vandaan te komen onder Kniphauser vlag met zout om in Holland binnen te brengen niet als kapitein maar als loods. Daarvan was de reden, dat de Engelsen al onze havens hadden geblokkeerd en nu zou ik met dat schip, waarmee ik moest komen, toch in een van onze havens zien binnen te komen. Ik vertrok de 26ste van Rotterdam met die instructies over Breda - Antwerpen - Brussel naar Parijs, waar ik de 3de januari aankwam.

1808

Met veel moeite vond in mijn hotel waarvan ik een adres had, zijnde "Du Zwe"²⁵, want ik verstond niets van de Franse taal. De hospes uit dat hotel sprak Engels waarmee ik mijzelf kon behelpen. Ik was drie dagen te Parijs wegens het verwisselen van mijn pas waartoe mijn hospes mij behulpzaam was. Ik trof in mijn hotel twee jonge Franse heren aan, die de goedheid hadden mij overdag het merkwaardige te laten zien, zoals het museum, Het Hof de Tuilerieën, en de tuin langs de Seine en zo al voort. Daar was het ook voor het eerst dat ik keizer Napoleon zag. Des avonds bezocht ik met mijn hospes de Place Royal.

De 6de januari vertrok ik van Parijs en kwam de 12de dito te Bordeaux aan. Daar zijnde richtte ik mij tot de heer Ferrière, zijnde makelaar en ook onze correspondent. Daar zijnde ontmoette ik enige kapiteins van de schepen van de heer A. van Hoboken. Ook kapitein H.E. Henrichs, die door mijn patroon was aangesteld voor de aankoop van zeven schepen en die ook de correspondentie onderhield met de patroon. Daar hoorde [12] ik dat mijn reis vruchteloos was. De Kniphauser vlag, die thans nog de enige was geweest, was nu ook gestopt en nu bestond er geen vlag meer.

Ik ging aan boord van het schip de "Hoffnung" van kapitein Benjamin Bonn, waarvoor ik gekomen was. Ik schreef aan mijn patroon, omdat ik te Bordeaux nu van geen belang was, dat ik wenste dat Z.Ed. mij weer

25 In Parijs is ons geen hotel of straat met een dergelijke of enigszins gelijkende naam bekend (Baedeker).

deed overkomen. Een antwoord hierop was dat ik net zo goed te Bordeaux was als te Rotterdam, omdat daar ook niets te doen was. "Ik heb" zegde Z.Ed. "kapitein H.E. Henrichs geschreven, dat als er een schip te koop komt om het voor U te kopen en Uw broeder Arij zal ik Uw bom geven volgens Uw verzoek." Nu bleef mij niets over dan op goede uitkomst hopen. Het enige was een briefwisseling met mijn vrouw en intussen ook met de patroon. In dit jaar te Bordeaux zijnde viel er heel wat voor. Napoleon trok met een armee Spanje in. Dat alles over de Gironde door Bordeaux, militairen van alle natiën. Er lag een vloot Deense koopvaardijvaarders, daar werd al het scheepsvolk afgenomen en getransporteerd naar de oorlogsschepen, ook op die voor Vlissingen lagen, hetgeen door de koning van Denemarken aan keizer Napoleon was afgestaan. Ook vielen er verscheidene doden.²⁶

In het laatst van december kwam er een schip te koop, volkomen naar mijn genoegen, zijnde een Hollandse kof onder Pruisische vlag, die gereclameerd was en nu uit de hand verkocht werd, zijnde groot zeventig lasten, oud zes jaar.

1809

En gelukkig, met de koop kwam er een opening in de vaart onder de Papenburger vlag. De Engelse kooplieden zonden licenties over van hun gouvernement om enige goederen uit Frankrijk over te voeren en de Fransen vergunden onder Papenburger vlag goederen te zenden naar enige vrije havens in het noorden.

Na de aankoop van mijn schip schreef kapitein H.E. Henrichs aan de heer A. van Hoboken en verzocht om scheepspapieren en om volk over te zenden. Vervolgens liet ik het schip nazien met kalfaten* en wat verder nodig was. In het laatst van maart kreeg ik mijn scheepspapieren alsof het schip Papenburger eigendom was, met de naam voor mijn kof zijnde de "Jonge Maria". Ook kreeg ik volk, maar dit was niet veel. Eén stuurman en twee jonge knapen als matrozen en ik als kapitein, dat was vier in totaal. In Bordeaux was namelijk volstrekt geen volk te bekomen en uit Holland kostte dit teveel aan reisgeld.

Nu werd de "Maria" dadelijk bevracht naar Dublin in Ierland met een volle lading wijn. In april vertrokken wij van Bordeaux en arriveerden in juni te Dublin. Vandaar voeren wij naar Liverpool en namen daar een lading "rockzout"²⁷ in naar Rotterdam. Vanuit Liverpool kregen wij sterke koelte met tegenwind. Wij zeilden sterk²⁸, waardoor het schip veel water maakte. Wij kwamen zover als het eiland Wight, met variabele wind en koelte, nu weder de wind contrarie zijnde. Met veel wind zeilden wij de westelijke Needles binnen en zetten het schip voor Cowes op het slik om de lekkage

26 Hierna volgt in het manuscript: "zegt met de Geline"; de betekenis hiervan kon niet worden vastgesteld. In februari 1808 begon Napoleon een offensief tegen zijn officiële bondgenoot Spanje. Hij stuurde maarschalk Murat met 118.000 man troepen naar Madrid om in Spanje het Continentaal stelsel tegen Groot-Brittannië sluitend te maken, omdat dit de Spaanse regering zelf niet lukte. Eind augustus 1807 had Napoleon het Continentaal stelsel ook opgelegd aan Denemarken (Chandler, 594-605).

27 "rockzout": steenzout is keukenzout, dat in de natuur in vaste toestand wordt gevonden. Ten zuiden van Liverpool, in het Engelse graafschap Cheshire werden sinds 1670 grote hoeveelheden steenzout gewonnen (Calvert, 97-100).

28 sterk zeilen: bij de wind zeilen.

zien te vinden, want wij maakten zoveel water dat men gedurig bij de pomp moest zijn. Wij vonden een rotte plank en stopten die zo goed mogelijk. Wij vervolgden onze reis. Wij zeilden bij Portsmouth uit, binnen de Owers door, uit vrees voor de Franse kapers die er zeer veel kruisten. Wij bleven zo kort bij de Engelse kust tot aan North Foreland, vanwaar wij overstaken naar Goeree en vervolgens naar de Maas, waar wij de volgende [13] dag binnenkwamen voor Den Briel. Wij hadden een zware reis gehad: met vier koppen, een schip dat zwaar lek was en in het Kanaal was het oppassen voor de Franse kapers die veel schepen wegnamen. Ook waren twee van onze patroon door hen genomen, doch weer hernomen door de Engelsen.

Wij arriveerden half september, na een afwezigheid van 21 maanden, te Rotterdam en ik kwam gezond en wel, de Heer zij dank, bij de mijnen. Gelost zijnde, haalden wij het schip aan de timmerwerf, waar wij een grote reparatie deden. Hiermee klaar zijnde, werden wij bevracht naar Londen, vanwaar wij in ballast naar Rotterdam zeilden.

1810

In januari kwamen wij met veel ijs de Maas binnen en gelukkig met dezelfde vloed in de haven van Maassluis. Met februari te Rotterdam. Daar zijnde werden wij weder bevracht naar Londen. Vandaar weder in ballast naar Rotterdam. Nu was het gedaan: de vaart was gestopt, onze koning Louis werd uit Holland genomen door zijn broeder keizer Napoleon, ons rijk werd bij Frankrijk ingelijfd en de Hollanders waren geen natie meer. Nu kwamen ellendige en jammerlijke tijden: geen handel en geen bedrijf, maar hiervoor armoede in plaats. Ik ging met mijn vrouw en kinderen aan boord leven. In het najaar maakte keizer Napoleon met de keizerin Louise een reis door Nederland en kwam ook in Rotterdam.²⁹

1811

In het voorjaar gaf keizer Napoleon in Frankrijk en Nederland aan enige kooplieden licenties om een reis op Engeland te mogen doen. Ook de Engelsen gaven licenties om op hun land te varen. Mijnheer Van Hoboken, onze patroon, kreeg drie zulke stukken. Eén kreeg het schip "Java", één de kof de "Jonge Antony", en één de "Jonge Maria", waarop ik schipper was. Mijn stuk van Napoleon hield in een lading uit te voeren en specie³⁰ daarvoor retour te nemen. Wij namen een lading klaverzaad in en zeilden naar Londen, met de Pruisische vlag zodra wij onder de Engelse kust waren. Te Londen gelost zijnde, namen wij ballast in. Maar de Engelsen wilden geen schip naar Nederland of Frankrijk laten vertrekken, tenzij het voor iedere scheepston dat het schip zelf groot was, voor 5 £ sterling aan koloniale goederen uitvoerde. De Fransen permitteerden ons niet met zodanig schip goederen in te voeren, maar wel specie. Om nu aan beide te voldoen namen wij voor 100 £ nagelen in, zo groot als het schip was en om aan de order van de Fransen te voldoen, moesten die goederen overboord geworpen worden. Zo voldeed men aan beide. Klaar zijnde te Londen, ver-

29 De Franse keizer Napoleon Bonaparte en zijn vrouw Marie-Louise bezochten Rotterdam op 25, 26 en 27 oktober 1811 en niet, zoals Schaap meent, in 1810 (Lichtenauer, *Bezoek van Napoleon*).

30 specie: gemunt geld.

trokken wij vandaar. Als passagiers hadden wij aan boord de gravin van Athlone³¹, haar dochter, zoon en kamenier.

Het was in mei, dat ik voor Goeree kwam. Op enige afstand van de kust, toen ik niet meer bevreemd was voor Engelse kruisers, liet ik de nagelen overboord gooien en zo kwamen wij dan in ballast voor Hellevoetsluis, waar het schip geweldig onderzocht werd door de Franse douaneschepen. Mijn passagiers gingen te Hellevoet aan land. Wij voeren met dubbele wakers naar Rotterdam, waar ik als eerste van onze drie schepen aankwam. Daar zijnde moest ik een zwaar verhoor ondergaan bij de commissaris-generaal, de heer De Marivault. Toen dat afgelopen was, werden het scheepsvolk en wachters ontslagen. Ik bracht het schip in de Wijnhaven, takelde het af en dankte de manschappen af en logeerde met mijn vrouw en kinderen aan boord. Wij kregen in het najaar een zware winter, zodat veel armoede en gebrek werden geleden. Er was in het ganse jaar niets te verdienen. [14]

1812

Nu kwam het voorjaar en daarmee ook het jammeren. Napoleon trok met een armee, naar men zei, van zesmaal honderdduizend man op naar Rusland. Toen kwam de conscriptie. Jonge lieden moesten loten en, na zo maar wat gedresseer, op naar het leger. Jonge heren van de voornaamste huizen moesten als gardes van Napoleon dienen en dit was niet af te kopen, tot geen som.³² Zo stond het gesteld en er viel onnoemelijk leed voor waarvan de geschiedenis melding maakt. Daarop volgde een oproep voor alle varende personen van 24 tot 49 jaar oud, die allen moesten loten om op de oorlogsschepen te worden geplaatst. Toen hoorde men een gejammer van vrouwen, kinderen, vaders, dat allerverschikkelijkst was. Daarbij kwam een wezenlijke armoede, want alle handwerk en handel hielden op.

Het was in april dat het kanton waaronder Katwijk hoorde, moest loten. Te Katwijk viel er een weigering: men wilde niet loten. De prefect uit 's-Gravenhage moest komen en bracht tweehonderd soldaten met gendarmes mee om de gemoederen te stillen. En zo ging men aan het loten. Ik trok nummer 51 van 340 nummers, dus mijn lot viel er in. Maar daar waren uitzonderingen. Wie bewijzen had als kapitein gevaren te hebben was vrij, wie eigenaar was van een vaartuig boven de zes ton was vrij, lichamelijk gebrekkigen waren vrij. Verder zouden bij het getal dat moest uittrekken, eerst de ongehuwde personen zijn. Was dat niet genoeg, dan weduwnaren zonder kinderen. Was dat nog niet genoeg, dan weduwnaren met kinderen, vervolgens gehuwden. De eerste oproep ging met ongehuwden en weduwnaren, de tweede oproep was al aan gehuwden met kinderen.

De eerste oproep geschiedde al dadelijk na de loting. Dat sloeg op de ongetrouwen en weduwnaren zonder kinderen en in augustus was de

31 Anna Elisabeth Christina van Tuyll van Serooskerken (1745-1849), gehuwd geweest met Frederik Christiaan Reindert van Reede-Ginckel, 5th Earl of Athlone enz. (1743-1808). Zij arriveerde op 2 juli in Den Haag.

32 Conscriptie is de verplichte inschrijving en loting voor militaire dienst, die Napoleon op 3 februari 1811 voor het leger en in mei 1812 voor de marine in Nederland invoerde. De ingelote dienstplichtigen konden echter hun plicht afkopen en een vervanger sturen. Deze mogelijkheid bestond niet voor de 'vrijwilligers' uit hogere milieus die door de prefecten werden aangewezen om te dienen in de Garde d'Honneur, de elite cavalerie die Napoleon op 5 april 1813 oprichtte. Wat de Garde betreft vergist Schaaap zich dus een jaar (Lichtenauer, *Garde d'Honneur*).

tweede. Nu ging het om weduwnaren met kinderen en getrouwden. Mijn nummer viel er natuurlijk in. Wij moesten opkomen te 's-Gravenhage. Daar zijnde werd ieder op zijn nummer voor de prefect geroepen. Ik kwam op mijn nummer voor. De prefect vroeg of ik iets had in te brengen. Ik gaf hem mijn certificaat van kapitein der tweede categorie op de grote kustvaart³³, dat ik door de commissaris van marine te Rotterdam had ontvangen. De vent zag mij met boosheid aan en gooide mijn vrijstelling voor mij en zei dat het goed was. Het was een verheugend woord.

Anderen werden na vertoning en visitatie goedgekeurd. Die werden naar een "punplein"³⁴ gebracht. Degene die door vrijstelling of lichaamsgebreken afgekeurd werd, was verheugd. Het was thans een zegen met een lichaamsgebrek te zijn behept. Buiten, op de straat komende voor het bureau, zag men verschrikkelijke tonelen. Moeders met kinderen aan de borst en aan de hand, met hangende haren en een jammergeschrei dat het een versteend hart verbrijzelen moest. En waartoe was het? Ter bevrijding van het vaderland? Neen, het was voor de grootheid van één man en het leidde tot nog diepere ondergang van het vaderland.

Toen het jammeren ten top steeg, verhoorde God de gebeden en jammertranen van zovele verdrukten. De hoogmoedige wordt gestuit. Napoleon was zeer spoedig tot in het hart van Rusland ingedrongen, tot voor Moskou, met zijn uitgestrekte armee. Daar dacht Bonaparte winterkwartier te hebben in het strenge noorden. Maar Hij, [15] de God der verdrukten, had het anders gedacht. Een zeer vroege strenge winter viel vroeger en strenger in dan bij vorige jaren, die de armee veel deed lijden. En nu gebruikte God er ook een tot bevrijding. De gouverneur van Moskou offerde de aloude, grootste stad van Rusland op aan de allerverschrikkelijkste vlammen, die langer dan zes dagen aanhielden. En wat niet door de vlammen verteerd had kunnen worden, werd door kruut vermorzeld. Daar was Bonaparte met zijn schrikwekkende armee ten prooi gelaten op het open veld in een strenge Russische vorst en sneeuw, zodat mensen en beesten op het jammerlijkst door gebrek en strengheid van vorst met duizenden langs de weg omkwamen. Toen vielen de Russen, gehard tegen het klimaat, op de weerloze Fransen aan en verbrijzelden wat over was. Van de duizenden der Grote Armee zijn weinigen uit Rusland teruggekomen.

Bonaparte verliet Rusland en ook zijn armee en kwam naar Parijs, tot oprichting van een nieuwe armee wat hem ook gelukte, met opoffering van goed en bloed van de burgerij.

1813

Dit is het jaar der bevrijdingen. Bonaparte kreeg wel weer een grote armee, maar zijn bondgenoten werden hem afvallig. Pruisen trok met keizer Alexander te velde; vorstendommen vielen hem af en Oostenrijk voegde zich bij de geallieerden. Wij in Nederland bleven nog in vreselijke kommer. Het was conscriptie, de een na de ander. Men hoorde niet dan van veldslagen en duizenden slachtoffers vielen er.

In november schonk ons de ontfermende God ook aan Nederland bevrij-

33 Volgens de 'Maritime inscriptie in het Fransche Keizerrijk' waren 1. kapiteins op de grote vaart, 2. schippers in de grote en 3. kleine kustvaart van marine-dienst vrijgesteld. Schaap behoorde tot de tweede categorie vrijgestelden (Herman, 159 bijlage G).

34 "punplein": betekenis onzeker, maar vermoedelijk oorlogsschip.

ding van het lang knellende Franse juk. Ook in diezelfde maand kwam de Souvereine vorst van Oranje uit Engeland, door een Engelse vloot te Scheveningen aan land gebracht, en hij nam het bestuur over Nederland aan, waartoe Zijne Hoogheid door de natie was ingeroepen.³⁵ Welk een dankbare vreugde ontwaarde men onder alle standen van Nederlanders. De handel was vrij, de scheepvaart open. De verworpen Hollandse vlag wapperde nu weder van schepen en torens.

Ik haalde mijn schip aan de timmerwerf, liet het kalfaten en er de nodige reparatie aan doen en het werd bevracht naar Londen. Wij vertrokken van Rotterdam in het laatst van december.

1814

De 3de januari voor Gravesend met sterke vorst, de rivier met ijs, zodat men daar moest stoppen. Nadat de rivier bevaarbaar was geworden, zeilden wij en kwamen in het London Dock³⁶ waar wij losten. In het begin van februari, terwijl wij in het dok lagen, ontstond 's morgens vroeg brand in het Custom House met zulk een geweld dat het in weinig tijd geheel in de as lag.³⁷ Ik was er zelf tegenwoordig. Het Custom House is de plaats waar alle zaken betreffende de handel geschieden. Het is van zeer grote omvang. Gelost zijnde werden wij bevracht naar Rotterdam. Wij zeilden in het laatst van maart van Londen en zeilden in het begin van april van Sheerness onder konvooi³⁸ van een kotterbrik* wegens gevaar voor Franse kapers. De oorlog was thans aan de Franse grenzen. Te Rotterdam komende losten wij en werden dadelijk weer bevracht met paardebones naar Lissabon.

Op onze uitreis in de Bocht van Frankrijk op 45°23' NB, 7°30' WL 's morgens bij zonsopgang, de wind ZO, hadden wij een ontmoeting. Wij zagen namelijk een vaartuig recht vooruit, dat op ons inlag. Kort erop zagen wij een schip er achter. Het vaartuig kwam te loevert* bij ons langs. Wij zagen dat het vol met mensen was, die schreeuwden en wuifden, maar wij verstonden hen niet. Wij dachten dat het de grote boot* van het schip was. [16]

35 Koning Willem I keerde op 30 november 1813 in Scheveningen terug vanuit Engeland, waar hij in 1795, na de komst van de Franse troepen in Nederland, zijn toevlucht had gezocht. Eind 1813 aanvaardde Willem I de regering over de Nederlanden met de titel van soeverein vorst (Volmuller).

36 Het London Dock was het tweede - getijde vrije - havenbassin, dat begin 19de eeuw in Londen werd aangelegd, omdat de kaden langs de Theems onvoldoende laad-, los- en opslagruimte boden voor het drukke scheepvaartverkeer. Het London Dock, dat 430 schepen kon herbergen, lag aan de noordoever van de Theems, niet ver stroomafwaarts van de Tower Bridge en werd in 1805 in gebruik genomen. Karakteristiek voor de 19de-eeuwse Londense havens waren de meer dan tien meter hoge bakstenen muren, die de verschillende haven-emplacements ommuurden. De architect van deze vestingen kreeg later - wegens zijn grote ervaring - opdracht de Dartmoor en Maidstone gevangenis te ontwerpen (Pudney, passim).

37 In de nacht van 11 op 12 februari 1814 ontstond in het Custom House (douanekantoor) een grote brand, die pas om kwart over 6 's ochtends ontdekt werd. Rond half 10 maakte een explosie van buskruit, dat in de kelders van het gebouw lag opgeslagen, een deel van het gebouw met de grond gelijk; de overige vleugels werden door de vlammen vrijwel geheel vernietigd. Vele documenten, officiële papieren en in het Custom House opgeslagen contrabandegoederen gingen verloren (The Morning Post 14 februari 1814. Wij danken deze verwijzing aan dr. F.J.A. Broeze (Perth)).

38 onder konvooi zeilen: onder dekking of bescherming van een of meer oorlogsschepen zeilen.

Het schip, bij ons komende, zond zijn sloep* bij ons aan boord en vroeg mij of ik niet wist wat voor vaartuig dat was. Ik zegde van nee, maar dat het vol met mensen was en dat ik dacht dat het zijn boot was. De officier zegde mij, dat ik met mijn schip overstag* moest, want dat hun schip op het vaartuig jaagde*. Wij wendden met hen. Ondertussen had de oorlogsbrik het vaartuig reeds opzij gekregen. De officier ging met zijn sloep aan boord en kwam mij weder zeggen, dat het voornoemde vaartuig een Franse bark* was met tweehonderd Spaanse "prezenniers", die met de bark uit de rivier van Bordeaux waren gevlucht, zonder enige kennis of voorraad. Met de ZO-wind waren zij van de kust geraakt en nu met het vaartuig aan Gods genade, zonder kennis, overgelaten. Het was reeds de zevende dag dat zij van land waren, zonder eten of drinken. Reeds drie waren van gebrek gestorven, de anderen ziek en zwak. De Engelsman nam de manschappen over en hakte de bark in de grond. De oorlogsbrik kwam van Santander en moest naar Cork in Ierland, waarheen hij de Spanjaarden meenam. Wij vervolgden onze reis en kwamen in juni in Lissabon, vanwaar wij weder een lading zout innamen en vertrokken ermee vandaar naar Rotterdam.

Nadat wij acht dagen in zee waren met stijve koelte, werd ons schip zwaar lek, zodat men genoodzaakt was naar Lissabon terug te keren. Daar komende hoorden wij, dat de Algerijnse zeerovers op de kust van Portugal kruisten. Wij waren verwonderd hoe wij hen waren ontkomen. Zo zij ons voor de steven waren gekomen, dan waren wij zeker door hen genomen en in Algiers opgebracht, want wij waren met hen in oorlog. Wij zagen ons schip na met kalfaten en kwamen in weinige dagen weder klaar, maar dorsten nu niet naar zee wegens de Turken. Een Engels konvooi was klaar om met acht dagen te zeilen naar Portsmouth. Ik ging bij de commodore³⁹ aan boord en verzocht Z.Ed. of ik onder zijn konvooi mocht wezen. Dit kon Z.Ed. mij niet permitteren, dewijl Engeland met de Algerijnen in vrede was. "Maar" zegde Z.Ed. "U kan met mij zeilen en als U dan bij het konvooi kunt blijven, is U gepermitteerd. Maar ik kan U geen instructies geven noch assisteren bij aanranding door een Turkse kruiser." Ik dankte Z.Ed. en nam dat aan. En zo zeilden wij dan met en onder dat konvooi tot op 46 gr. noorderbreedte. Daar geen vrees meer hebbende voor Turken verliet ik het konvooi en kwam in september te Rotterdam. Gelost zijnde haalden wij het schip aan de timmerwerf en deden een grote timmeratie. Klaar zijnde werd het schip bevracht naar Plymouth en vandaar zeilden wij naar Bordeaux.

1815

Daar kwamen wij in januari aan de stad; met sterke vorst, zodat met twee dagen de rivier overdekt van ijs was. Men haalde de schepen aan de noordzijde van de rivier op het slik. Intussen werd het schip bevracht naar Rotterdam. Met de eerste dooi, toen de rivier van ijs schoon was, namen wij de lading in en vertrokken in maart van Bordeaux tot beneden op de rivier, waar wij door contrariëwind [17] met ruw weer ten anker gingen. Wij verloren daar een anker. Met de eerste gunstige wind gaven wij het sein voor de zeeloods, die daarop aan boord kwam en met het schip naar zee zeilde. Intussen verhaalde ons de loods, dat Bonaparte weder van het eiland Elba in Frankrijk was gekomen en reeds in Parijs was. Nadat wij in Holland in

39 commodore: een tijdelijke rang tussen kapitein en schout-bij-nacht, meestal verleend aan een andere kapitein, belast met een speciale opdracht, zoals hier een konvoireis.

november door de geallieerden van de Fransen waren verlost, waren de geallieerden ook nog in de winter in Parijs en hadden Bonaparte gepermitterd het eiland Elba als zijn land en wijkplaats te nemen, met afstand van Frankrijk, waar Louis XVIII in zijn plaats aan het bestuur kwam. Bonaparte, een jaar op Elba geweest zijnde, heeft weder in Frankrijk weten te komen, waar hem dadelijk de ganse armee huldigde als hun generaal en keizer. Koning Louis XVIII nam de wijk naar Brussel.⁴⁰

Wij zeilden in zee. In de bocht bezuiden de Seine overviel ons een zware storm uit het westen in de paasdagen. In mei kwamen wij te Rotterdam. Aldaar namen wij een lading kaas in naar Lissabon. Klaar voor vertrek zijnde kwam er bericht van Lissabon, dat kapitein Jan Das van Maassluis was nagejaagd voor de Taag door een Turkse kaper van Algiers, maar hij was - bijzonder! - vrijgeraakt. Jan Das lag voor de Turk gestreken. Nu strijkt ook de Turk en gaat reven*, bevorens hij Jan Das neemt. Kapitein Jan Das ziet dat de Turk reeft, haalt alle zeilen bij en ontvlucht. De Turk volgt met schieten tot kort aan land. Kapitein Jan Das "snapt" binnen en heeft zijn vrijdom van een gewisse slavernij.⁴¹

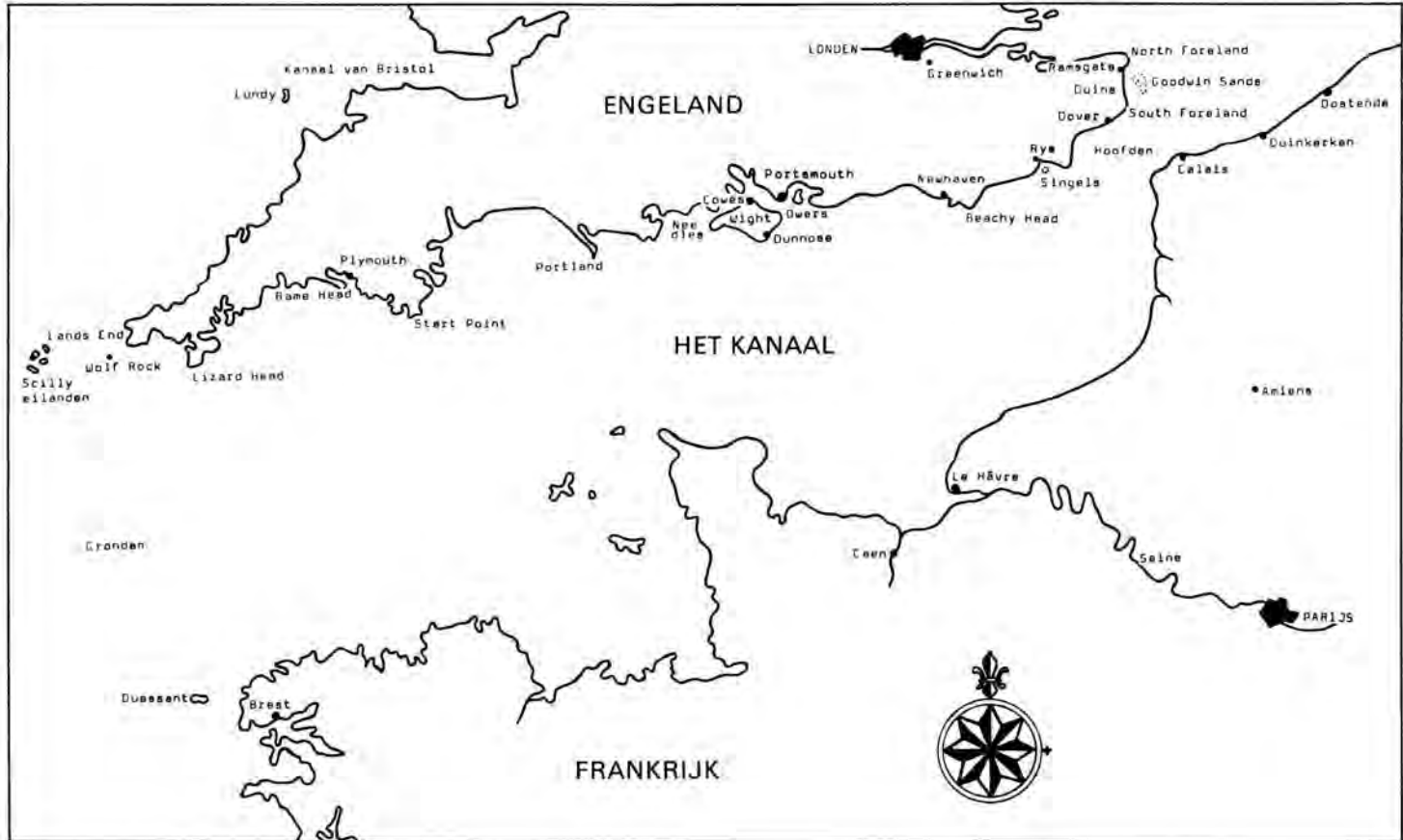
Op deze verichten deed mijn patroon mij bij zich komen, zei mij dat voorval van kapitein Jan Das en vroeg mij, wat ik ervan dacht. Wij lagen met een volle lading met kaas voor de patroon zijn rekening! Ik zegde Z.Ed.: "Het zijn Turken en dat houdt meer in dan vijand alleen." Wij pleegden overleg en kwamen tot het besluit om met het Hollandse eskader mee te zeilen, dat naar Algiers bestemd was en thans te Plymouth op vertrek lag.⁴² Maar zo ik het eskader te Plymouth niet aantrof, zou ik te Vigo aanzeilen en berichten inwinnen aangaande de Turken. Deze plaats ligt even bezuiden Kaap Finisterre.

Met deze instructie zeilden wij van Rotterdam op de 18de juni. Juist toen de vlag op de Brielse toren werd gezet wegens de heuglijke overwinning bij Waterloo op Bonaparte, zeilden wij naar zee. Voor Plymouth hoorde ik, dat het Hollandse eskader was vertrokken. Wij zetten onze reis voort tot de 28ste des achtermiddags tot voor Kaap Finisterre kort aan land, de wind NO en stijve koelte. Ik stelde mijn volk voor om door te zeilen om Oporto

40 Nadat de geallieerden in oktober 1813 bij Leipzig Napoleon verslagen hadden, rukten zij op naar Frankrijk, bevrijdden in november de Nederlanden en bereikten in maart 1814 Parijs. Begin april werd Napoleon tot aftreden gedwongen en naar Elba verbannen. Louis XVIII van Bourbon werd de nieuwe koning van Frankrijk. In maart 1815 keerde Napoleon echter terug in Frankrijk, riep opnieuw het Franse keizerrijk uit en begon een veldtocht naar het noorden. Op 18 juni 1815 versloegen geallieerde legers Napoleon definitief in de slag bij Waterloo. Napoleon werd opnieuw verbannen, ditmaal naar St. Helena (Palmer, 451-549).

41 Het schip de "Zeevracht", kapitein Hendrik - Schaaap noemt hem Jan - Das, viel op 16 april 1815 de haven van Lissabon binnen en verliet deze weer op 6 juni (Algemeen Rijksarchief, Consulaat Lissabon 51).

42 In december 1814 vertrok een Nederlands eskader van zes schepen onder bevel van schout-bij-nacht J. Tulleken naar Algiers om met de dey onderhandelingen te voeren en de Nederlandse handel in de Middellandse Zee tegen Barbarijse kapers te beschermen. In het Kanaal werden de schepen echter overvallen door een zware storm, zodat het eskader pas op 16 juni 1815 weer vanuit de verzamelhaven Plymouth kon vertrekken. Op 24 juli kwam het eskader voor Algiers. Omdat de onderhandelingen met de dey mislukten en Tulleken de haven van Algiers niet effectief kon blokkeren, werd hij in oktober 1815 vervangen door vice-admiraal Th.F. van de Capellen (Van Oosten, 'Algiers', 710-713).



Kaart 2. Het Kanaal.

aan te doen, daar wij hier de ganse nacht moesten wachten om te Vigo te komen en Oporto kon ik met de morgen bezeilen en daar betere infor-
maties krijgen. Niemand gaf mij antwoord. Uiteindelijk zetten wij koers naar
Oporto.

's Morgens met de dag ontwaarden wij twee schepen, één zeilde langs de
kust om de zuid, zijnde een brik; het andere schip lag bijgedraaid. Wij wa-
ren voor Oporto, liepen in de wal en zetten al onze zeilen bij. Het bijge-
draaide schip sloeg vol op ons aan. Wij waren twee mijlen van land, het
schip driekwart mijl west van ons. Nu be kroop ons de vrees voor een Turkse
kaper. De angst deed ons alles doen om weg te komen, maar hij won niet
veel op ons. De loodsen kwamen van Oporto naar ons en wilden dat wij zou-
den bijdraaien. De vrees voor de Turk was de reden, dat ik niet wilde [18]
bijdraaien. De loods liet ons zeilen en ging naar de gevreesde Turk en gaf
daar een loods over. Nu zagen wij van het schip zijn Portugese vlag en be-
merkten dat het een Braziliëvaarder was en wij waren zeer verheugd. Voor
de haven komende, kwam de loods van de baar* bij ons aan boord. Hij sprak
Engels. Ik vroeg hem of de Turken nog op de kust waren, omdat ik dan
Oporto binnen wilde, maar dat mijn destinatie naar Lissabon was. Hij zegde
mij, dat de Turken reeds van de kust waren, dat er enige Amerikaanse
oorlogsschepen waren gepasseerd⁴³ en ook het Hollandse eskader voor acht
dagen was gepasseerd en dat wij gerust onze reis konden vervolgen. Ik
bedankte hem en vroeg wat ik schuldig was - "niets" zegde hij - en ik liet
hem wat tabak en jenever geven.

Wij zetten onze reis voort naar Lissabon waar wij des anderen daags
's avonds voor de stad kwamen op 1 juli. Wij losten onze kaas die meesten-
deels beschadigd was en verloren veel geld voor al ons uitgestane perikel.
Gelost zijnde nam ik een halve lading zout in voor eigen rekening naar Rot-
terdam en kreeg een halve lading naar Calais in Frankrijk, waar wij de 8ste
september aankwamen. Op de derde dag zeilden wij naar Rotterdam, waar
wij de 12de aankwamen en 's avonds, gelost zijnde, haalden wij het schip
aan de timmerwerf om te kalfaten en verder na te zien.

Klaar zijnde namen wij een lading jenever en kaas in naar Liverpool. Wij
zeilden op een zondag in oktober van Rotterdam en kwamen de volgende
zondag te Liverpool, losten daar en kregen een lading tabak en buffelhui-
den naar Amsterdam. In november zeilden wij van Liverpool en hadden de
ganse thuisreis heel ruw weer. De 6de december in de Noordzee hadden wij
een zware storm uit NW; wij waren voor Katwijk aan Zee zes mijl van land
en maakten klaar te ankeren, maar in de achtermiddag liep de wind naar
het noorden en zo rond naar ONO al stormend met zware vorst en sneeuw,
zodat het een verschrikkelijke nacht was tussen de 6de en de 7de. Daar
wij nu naar de Engelse kust waren overgedreven zeilden wij de 8ste met
iets beter weer, doch nog zware vorst, met oostenwind naar Harwich als
bijlegger. Na twee dagen liep de wind naar ZZW met dooi. Wij zeilden naar
zee maar kregen op de Hollandse kust weder storm met dikweer* en raak-
ten beneden het Texelsche Zeegat. Op de vierde dag nadat wij van Harwich
waren gezeild kwamen wij te Terschelling binnen, daar wij hadden gekampt
met zware buien van hagel en sneeuw. Wij moesten daar stoppen, omdat de
Zuiderzee bezet was met ijs.

43 Op 20 mei 1815 vertrok een eskader van tien Amerikaanse oorlogsschepen uit
New York naar de Middellandse Zee om een eind te maken aan de plundering
van Amerikaanse koopvaarders door Barbarijse kapers en verdragen te sluiten
met Algiers, Tunis en Tripoli. Omstreeks half juni passeerde het eskader Ca-
diz (Gutridge, 275, Nanninga (ed.), 852).

Op de 3de januari zeilden wij van Terschelling naar Amsterdam. Onze lading daar gelost zijnde, kreeg ik order binnendoor naar Rotterdam te komen met het schip, omdat ze het schip daar zouden timmeren. Wij voeren over de Overtoom⁴⁴ en kwamen in het laatst van januari te Rotterdam aan de timmerwerf. Daar zijnde, viel weder een zware vorst in.

Het schip klaar zijnde, werd ik bevracht om te Delfshaven te laden naar Portsmouth, provisie voor het oorlogsschip "Brabant", welk schip met troepen daar was binnengelopen met averij. Het was met de eerste expeditie uitgezeld van Texel naar Java met als overste de heer Van Braam en generaal De Kock over de troepen.⁴⁵ De overste Van Braam [19] werd door de overste Bakker afgelost. Wij kwamen in april te Portsmouth en haalden opzich van het schip "Brabant", waar wij zeventien dagen opzich lagen voor wij konden lossen wegens het uitblijven van permissie aangaande de jenever. De officieren van het schip bejegenden ons heel vriendelijk en ik moest iedere dag bij hen aan tafel aanwezig zijn: de weledelgestrenghe heer Bakker, commandant, de heer Fabricius, eerste luitenant, de heren Leroux, Van den Bosch en Bezemer, officieren eerste klas. Ook ging ik met H.Ed.* enige van de Engelse oorlogsschepen bezichtigen, ook onder andere de "Victory", het schip van admiraal Nelson.

Gelost zijnde, kreeg ik een lading oud touwwerk van de Dockyard⁴⁶ naar Amsterdam, waardoor ik in de gelegenheid kwam alle werkzaamheden binnen de Dockyard te bezichtigen, wat anders aan geen particulier persoon werd gepermitteerd. Ik vertrok vandaar in mei en had als passagiers juffrouw Peter met een kind en een matroos die bij de Engelsen had gevaren. Wij hadden meest oostenwind en mooi weer. Wij kregen veel verse, levende vis langs de kust zowel van Engelse als van Hollandse vissers. Wij hadden negen dagen een zeer vermakelijke reis naar Amsterdam.

Daar gelost zijnde, zeilden wij naar Edam om een lading kaas in te nemen naar Lissabon. Wij vertrokken van Edam en kwamen in Lissabon in juli. Daar kreeg ik een lading bestaande uit suiker, galnoten, wól en fruit naar Amsterdam. Terwijl wij aan het laden waren, kwam er een Engels korvet* binnen van Algiers met het bericht, dat de Algerijnen totaal verslagen waren door een verenigde vloot van Engelsen en Hollanders en dat er een

44 De Overtoom was een dam in de Schinkel enkele kilometers ten zuidwesten van Amsterdam, waar kleine schepen overheen getrokken werden. In 1809 werd de dam vervangen door een schutsluis (Van den Hoek Ostende, 24-27).

45 Op 29 oktober 1815 vertrok uit Nieuwediep een eskader om in Batavia het bestuur over te nemen van de Engelsen, die na de inlijving van Nederland bij het Franse keizerrijk in 1810, alle Nederlandse koloniën in bezit hadden genomen, maar deze in 1814 na de val van Napoleon weer teruggaven.

Tot het eskader behoorde het lineschip "Brabant", dat enkele uren na de afvaart aan de grond liep op een zandbank voor Den Helder. Het schip raakte weer los en vervolgde zijn reis, maar eenmaal in het Kanaal maakte de "Brabant" zoveel water dat het genoodzaakt was voor reparatie Portsmouth binnen te lopen. In het droogdok bleek het lineschip zo rot dat het zelfs na grondige reparatie onvoldoende zeewaardig zou zijn. In januari 1816 werd de "Brabant" afgekeurd, maar pas in september arriveerde uit Nederland de "Prins Frederik", die de troepenmacht - na negen maanden vertraging in Portsmouth - alsnog naar Batavia bracht, waar het schip op 1 mei 1817 arriveerde. De "Brabant" zeilde terug naar Vlissingen, waar het in 1820 gesloopt werd (Van der Kemp, 276, 285-286 en 300-318).

46 Dockyard: werf van de Engelse marine.

vrede was gesloten met vrijlating van alle slaven en dat de Algerijnen nimmer enige Christen slaaf mochten maken, van geen enkele natie.⁴⁷ Dit was een zeer geruststellend bericht en ontnam ons nu alle vrees. Wij wisten te Lissabon dat er Marokkanen op de Portugese kust waren, maar wij waren in vrede met die natie. Klaar zijnde, vertrokken wij van Lissabon de 19de september, de 20ste zeilden wij naar zee. Ook mijn broeder Arië zeilde gelijk met ons naar zee. Hij voerde het kofschip genaamd de "Koophandel", ook van de heer A. van Hoboken, groot zestig last.

De 21ste waren wij 's middags bij elkander bij Cabo da Roca, drie mijlen van land NO ten N. Wij lagen over bakboord om de west. In de namiddag zagen wij twee vaartuigen uit het westen komen zijnde een brik en een klein scheepje. Nader komende zagen wij hun vlaggen: het waren rode, waaruit wij veronderstelden dat het Marokkanen zouden zijn. Wij wendden over naar de kust om daar onder te lopen en zetten zoveel zeil als kon dienen. Mijn broeder was een stuk weg bewesten van ons en daar liep het korvet op aan, zijnde een Tripolitaan.⁴⁸ De brik stuurde op ons aan. Mijn broeder werd vrijgegeven door de Tripolitaan maar moest naar de brik. Intussen was de brik te loevert opzij van ons en gaf twee schoten met een kogel op ons: één door het marszeil* en een tweede achter over het dek maar even boven onze hoofden. Ik draaide bij en nu riep hij in gebroken Engels dat wij de boot moesten uitzetten en bij hem aan boord komen. Ik had mijn boot reeds klaar laten maken. Ik ging met drie man van mijn volk en scheepspapieren bij mij, aan boord bij hem en liet mijn stuurman en kok aan boord van mijn schip: wij voeren met zijn zessen in totaal.

Bij hem aan boord komende [20] liet ik hem mijn scheepspas zien. Dat was niet goed: ik moest mijn "signaalpas" geven, zegde hij, dat is wat wij de Turkse pas noemen.⁴⁹ Ik zegde dat ik er geen had, dat ons gouvernement er geen uitgaf, omdat wij in oorlog met de Algerijnen waren en dat hij wel kon zien dat wij Hollanders waren en in goede vrede met hen, Marokkanen, waren. En dat hij mij moest laten zeilen. Dat mocht niet baten: hij moest een "signaalpas" hebben of hij bracht ons op. Ik zegde dat hij ons niet mocht opbrengen omdat wij Hollanders waren en om meer andere redenen. Niets baatte: hij zond negen van zijn matrozen met een prijsmeester⁵⁰ met mijn boot naar ons schip en wij moesten naar beneden. Intussen kwam mijn broeder ook bij de brik aan boord met zijn volk en werd zonder

47 Op 27 augustus 1816 voerde een gecombineerde Nederlands-Engelse vloot een bombardement uit op Algiers. De Algerijnen hadden tijdens een overval een Engelse vlag verscheurd en vertrappt en de Engelse regering zond een eskader om de geschonden eer te wreken. Het Nederlandse eskader van Van de Capellen sloot zich bij de Engelse schepen aan om Algiers tot een verdrag met de Nederlandse regering te dwingen. Na het bombardement was de dey bereid tot inwilliging van alle Nederlandse en Engelse eisen (Van Oosten, 'Algiers', 713-720).

48 Tripolitaan: kaper uit Tripoli (Libië), die Schaap zonder onderscheid ook Marokkaan of Turk noemt.

49 scheepspas: zeebrief uitgegeven door de Nederlandse regering aan Nederlandse schippers voor in Nederland gebouwde en uitgeruste schepen om een schip als Nederlands eigendom te doen herkennen.

signaal- of Turkse pas: speciale pas om zich tegenover "Turkse" kapers te kunnen legitimeren (Van Houten, *De scheepvaart*, 454-457 en 720).

50 prijsmeester: opziener van prijsgemaakte schepen, zowel op weg naar als in de haven, totdat het prijzengerecht en de eventuele publieke verkoop hebben plaatsgevonden.

verhoor bij ons tussendeks gebracht en zijn boot ging ook met Turken naar zijn schip. Nu sloeg de brik vol om ZZW. Een driemast galjoetschip van Em-den onder de Hannoverse vlag kwam ook dezelfde dag van Lissabon in zee en die werd door de Tripolitaan genomen, zijnde kapitein De Haan.

Wij waren tussendeks waar het zeer warm was en ook een bange lucht. De Turk die het Engels sprak kwam bij ons. Ik zegde hem dat hij naar zijn kapitein moest en hem zeggen, dat wij hier niet konden blijven maar op een betere plaats gebracht moesten worden en dat wij vrij waren. De Turk ging weg en na een moment bracht hij ons in de kajuit waar wij een goed ruim verblijf hadden. Er werd ons eten gepresenteerd, want het was hun schaft-tijd. Een zeker bloemdeeg in korrels gemalen en op de stoom van het water gekookt en verder met olie gekoeskoesd.⁵¹ Wij zegden dat wij het niet zouden eten.

Wij zeilden langs de Portugese kust met een sterke koelte. Het werd avond, de priesters kwamen op het achterdek met een geschreeuw dat ons verbaasde: tot driemaal "Mahomet Hallo" en toen begon het avondgebed. Er werd een linnen kleed over het dek gelegd waarop de kapitein, de officieren en enige manschappen gingen liggen met de kop op en neer tegen het dek, zodat men dacht: "de kop gaat aan stukken".⁵² Zulke valse gezichten te zien - want wij waren aan dek gepermitteerd - gaf een onaangename indruk, temeer daar wij nooit met die natie hadden verkeer.

De avond viel en onze schepen raakten uit het gezicht. De nacht ging slapeloos voorbij peinzende over onze toestand. Eén ding troostte ons: de Turken waren niet onvriendelijk. Maar wij waren gans onzeker of wij een consul in Marokko hadden. 's Morgens met de dag waren wij aan dek, maar wij zagen onze schepen niet en zo zijn wij acht dagen aan boord van de brik op zee geweest. Wij werden zeer goed behandeld. Wij hadden het ganse dek voor ons om te kunnen wandelen. 's Middags deden wij observatie en maakten het middagbestek op. Maar hun koeskoes konden wij niet eten, maar wij kregen heel goed brood, zoveel men wilde met koffie en suiker en dat was ons genoeg. Wij kregen in stilte ook wel eens de rumfles van de kapitein. Hij was een liefhebber, hoewel het tegen de Mohammedaanse wet was: daarom geschiedde het in stilte. Ons volk at de koeskoes en kreeg ook zoveel brood als het wilde.

De 26ste september kwamen wij in Salé maar wij vonden onze schepen niet. Vandaar zeilden wij om de noord naar Larache op de Marokkaanse kust. Op de 29ste 's morgens kwamen wij voor Larache, waar wij de "Jonge Maria" [21] ten anker vonden liggen. Van mijn broeders schip was nog geen bericht. Onze kapitein ging aan boord van mijn schip. Daarop zond hij zijn sloep terug en liet mij bij hem aan boord halen op mijn schip. Hij liet mij de boel nazien en vroeg mij of er iets was vermist. Ik zegde dat ik daar niets van bespeurde, dat alles goed was. Met hoogwater bracht de loods van de haven het schip binnen in het riviertje en vertuide⁵³ het. Daarop

51 koeskoesen: stampen van zwarte gierst tot een pap; nationaal gerecht in Marokko en Algerije.

52 Schaap beschrijft de "magrib", een van de vijf dagelijkse gebeden van de Islam. Priesters geven vlak voor zonsondergang het sein tot gebed door de "azan", een gebedsoproep die bestaat uit een aantal herhaalde aanroepen, mogelijk in de woorden die Schaap citeert. Tijdens het gebed, dat duurt tot de rode gloed aan de horizon verdwenen is, buigen de gelovigen zich neer ("sagda") zo dat tenen, vingers, knieën en voorhoofd de grond raken (Concise Islamic Catechism).

53 vertuilen: een schip voor twee of meer ankers leggen, opdat het bij eb en vloed niet om zijn anker draait.

ging de sloep aan boord van de brik op de ree en haalde mijn broeder met zijn en mijn volk aan boord van de "Maria" en stelde een wacht van negen Turken bij ons aan boord. Wij kregen de kajuit om in te logeren en negen Turken vóórin. Dit duurde drie dagen, toen zij ons uit de kajuit deden komen op het dek, waarop zij de kajuit dicht maakten en de sleutel hielden. Nu gingen wij in de roef⁵⁴, maar alles was in de kajuit. Wij hadden niets, tot ons ongerief en dus geen kleren dan die wij aan hadden. Zo leefden wij nog elf dagen. Intussen hadden wij aan onze consul in Tanger⁵⁵ geschreven, want wij waren onderricht dat wij daar de Nederlandse consul hadden. Maar onze brieven werden opgehouden en de consul werd niets van ons gewaar.

Op de morgen van de veertiende dag dat wij "prezon" aan boord hadden gehad, moest ik in de kajuit komen voor de prijsmeester en een matroos. Ik werd geheel tot op mijn hemd gevisiteerd. Deze visitatie was enkel om ons geldspecie bij ons te zoeken. Na mij moest mijn broeder en zo vervolgens tot de laatste man. 's Middags kwam de kapitein met de gouverneur en gevolg aan boord en nu begon de roofbende, zoals ik ze nu kan noemen, met alles wat in de kajuit was en nog enige losse goederen van het schip weg te nemen en brachten alles aan boord van de brik die ons had opgebracht. Zo werd ik van al het mijne, mijn klederen, linnengoed, kaarten, octant⁵⁶, horloge, geld beroofd - en alsook mijn volk - en ook alle meubelen uit de kajuit, alleen lieten zij ons enig wolgoed en ook mijn bed. Dat gedaan zijnde konden wij wat ons nog over was oppakken en met hen mee aan land gaan. Daar zijnde werden wij in de "prezon" of een gauwdieven-gat gebracht. Zo ver was het nu al met ons gekomen!

In de "prezon" vonden wij een Deense kapitein met negen man. Hij had onder de Russische vlag gevaren en kwam van Livorno en moest naar St. Petersburg. Hij was bij het uitzeilen van de Middellandse Zee door een Marokkaans korvet genomen en zo te Larache opgebracht. Toen kwamen wij in de gelegenheid om te schrijven. Wij kregen een jood die Engels sprak en die voor hetgeen wij nodig hadden moest zorgen. Deze nam aan dat als wij brieven te bezorgen hadden, ze wel terecht zouden komen, maar men moest daarvoor wel de kosten van een man betalen, omdat er in dat land geen geregelde post is, maar alles door lopers moest geschieden. Wij schreven aan de Nederlandse consul in Tanger wegens onze toestand en hoe wij waren genomen met de naam van de brik en van de kapitein erbij, de eerste de "Mamora" en de kapitein Mintijs. Daarop gaf ik de brief aan de jood met twee Spaanse daalders voor het bezorgen. Tot ons onderhoud kregen wij per man vier stuivers in Hollands geld gerekend per dag. Daar moesten water, brandstof en eten van betaald worden. Ook de jood kreeg voor zijn bezorgen zes stuivers per dag en nochtans konden wij ervan leven. Maar ik had ook nog enig geld dat ik had weten te verbergen.

Met tien dagen kreeg [22] ik antwoord op de brief, door de jood bezorgd, van de Nederlandse consul, de heer Nijssen te Tanger, hetgeen ons zeer verheugde. Z.Ed. schreef mijn brief te hebben ontvangen en eerst daaruit onze toestand te hebben vernomen, "Hetwelk mij smart", zegde Z.Ed.: "en

54 roef: op kleinere koopvaardij-schepen verblijfplaats en opbouw op het dek vlak voor de kajuit met enkele kooien, kisten en kombuis voor de gewone bemanning, omdat het gehele ruim vol lading is.

55 Carel Nijssen (1815-1827).

56 octant: hoekmeetinstrument gebruikt bij de plaatsbepaling op zee.

U hoeft in 't minst niet bekommerd te zijn. Ik heb al aan de keizer geschreven in Marrakesh en U kunt gerust zijn. Zodra ik antwoord krijg, dan zal Uw vrijdom en die van Uw schepen spoedig komen." Daarbij schreef Z.Ed.: "Ik heb aan de heer Irimag geschreven te Larache, om U in alles te assisteren" en voornoemde Turk kwam ook dadelijk bij ons en bood zijn diensten aan. En als wij geld nodig hadden, dan zou hij ons daar ook aan helpen, waarop wij hem aannamen als onze correspondent. Dat alles maakte onze toestand zeer draaglijk. Wij hielden nu correspondentie met de consul, schreven naar Lissabon en ook aan onze patroon te Rotterdam. Ons gevangen zijn werd ook veel verlicht. Men ging van tijd tot tijd eens wandelen. Ook werd ik zeer bevriend met de gouverneur door een paar doeken voor zijn vrouw te geven.

Op zekere morgen komt onze jood bij ons en zegt ons: "Er zijn twee oorlogsschepen kort vóór de wal en het zijn Hollanders!" Ik was zeer benieuwd dát eens te zien. De jood zegt: "Gaat U maar mee, ik zal aan de gouverneur zeggen, dat U schoenen wilt kopen en dan kunt U ze zien." Ik kom buiten de "prezon". De gouverneur zit met zijn raad buiten. De jood zegt aan hem wat ik wil. De gouverneur geeft mij permissie, maar ongelukkigerwijs komt juist de havenmeester, die een valsaard is, en zegt tegen de gouverneur: "Wat moet hij?" Hij meende dat ik schoenen ging kopen. "Neen!" zegt de havenmeester, "hij wil kijken naar de schepen. Laat hem maar weer naar binnen." Dus ik werd teleurgesteld.

Het was wezenlijk, er waren een Hollands oorlogskorvet en een brik, die op kwamen nemen waar wij lagen. De oorzaak was dat het Engelse en Hollandse eskader van de slag tegen de Algerijnen thans in Gibraltar lag. Onze consul in Tanger had aan onze admiraal Van de Capellen over ons geval geschreven. De admiraal wilde dadelijk voor Tanger komen om ons op te eisen. Onze consul schreef dat nog niet te doen omdat Z.Ed. aan de keizer geschreven had en op antwoord wachtte. En dat was de reden dat de admiraal het korvet en de brik naar Larache had gezonden.

Het was nu drie weken geleden sedert onze eerste brief van de consul in Tanger en nog hoorden wij van geen vrijdom, maar moesten overland naar Tanger worden getransporteerd. Vanwaar die order kwam is ons niet bekend, vermoedelijk van de gouverneur van Tanger. Wij werden met enige soldaten en oversten getransporteerd, ook de Deense kapitein met zijn volk. Daartoe kregen wij ieder een paard met een drijver om er op te rijden en onze plunjes mee te dragen. De weg was niet makkelijk wegens vele bergen, dalen en rivieren waar wij over moesten. Maar het was een schoon land met bossen, schone vlakten die zeer vruchtbaar waren, met graan van alle soorten, tabak, veel vruchtbomen van alle soorten: "appelsienen", granaatappelen en smakelijke meloenen, des te plezieriger omdat op de reis [23] meestal ons onderhoud uit brood bestond. 's Nachts hadden wij ons verblijf op het open veld. Er werd dan een groot vuur gemaakt voor het wild dat er van alle soorten veel in de bossen was, voornamelijk wilde zwijnen waarvan het vlees zeer smakelijk is, maar dat mag door de Mohammedanen niet worden gegeten.

Op de vierde dag kwamen wij te Tanger. Nu dachten wij in vrijdom te komen, maar het tegendeel ondervonden wij. Op de avond van die dag, zijnde 27 oktober, bevonden wij ons weer opgesloten. Onze consul stuurde zijn tolk bij ons, zijnde een jood die Engels sprak. Hij zegde dat de consul alles had aangewend voor onze vrijdom, maar hij had het niet kunnen verkrijgen. Eerst moest er bericht van de keizer komen. Ik vroeg wat de reden was dat de consul zelf niet bij ons kwam. De jood zegde dat Z.Ed.

ons in zulke staat als Nederlanders niet kon komen bezien. Ook deed Z.Ed. ons weten dat hij voor ons onderhoud met eten voor ons zou zorgen; bij Z.Ed. aan huis zou hij het laten klaarmaken. Tegen de avond werd ons eten door de kok van de consul met een jood in de "prezon" gebracht. De kok als Europeaan, met een hoed op en een oranje cocarde erop, was de eerste met een hoed op die wij zagen sedert wij in Barbarije waren. Maar met verwondering keek ik naar de persoon. "Wel man" zeg ik tegen hem "hoe duivel komt U hier?" "Kan U mijn dan?" zegt hij. "Ja" zeg ik, "U was dit jaar in maart met mij in de trekschuit van Delft naar Rotterdam en zat schuin tegenover mij." "Het is zo", zegde hij, "Ik herken U ook." Nu begon zijn geschiedenis.

Hij was als jongeling naar Tunis vertrokken en was daar bij de Nederlandse consul gekomen, de heer Nijssen, de broeder van de onze die nu in Tanger was en in die tijd ook in Tunis woonde. Daar was onze vriend toen kok geworden en trouwde daar met een meisje van Sardinië dat als slavin daar was gebracht en door de consul was vrijgemaakt. Hij verwekte enige kinderen bij die vrouw. Met de omwenteling in 1813 vertrok onze kok met vrouw en kinderen naar 's-Gravenhage en dacht daar wel geplaatst te zullen worden aan het hof, waar zijn vader onder Willem de Vijfde had gediend. Hij was Hagenaar van geboorte. Maar hij kon niet geplaatst worden. Onze consul in Tanger schreef aan zijn vrienden in Den Haag om een kok. Onze vriend nam dat aan en vertrok met een schip naar Cadiz in Spanje. Hij ging vervolgens naar Tanger en zie daar in de tijd van zeven maanden ontmoeten wij elkander in Afrika, de één als gevangene, de ander als kok ten dienste van de gevangene. Dit gaf ons zeer grote veraangenaming. Iedere dag bracht hij ons eten en bracht dan altoos afwisseling. Hij sprak zeer goed de Barbarijse taal, ook Frans, Italiaans en Duits.

Toen kwam eindelijk op de 12de november de lang verwachte brief van de Marokkaanse keizer, waarvan de inhoud was, dat indien het bewezen werd dat wij Hollanders waren, dat wij dan met alles dadelijk in vrijheid moesten worden gesteld, zonder enig molest en in alles geholpen moesten worden en zo zijn kapitein onbetamelijk had gehandeld, naar de wetten gestraft zou worden. Nu veronderstelden wij toch in vrijheid gesteld te moeten worden. Maar nee, het kon nog niet gebeuren. De gouverneur van Tanger wilde eerst kapitein Mintijs in Tanger hebben; die was in Salé. Daardoor verlieten nog eens 21 dagen. Niets is in dit land geregeld en het allerminst de berichtgeving van de ene plaats naar de andere. Dat was ook de reden geweest van het wachten op de brief van de keizer, die pas na zestig dagen na het schrijven van de consul te Tanger kwam. De keizer was met de negers in het zuiden aan het oorlogen.

De 16de december kwam de kapitein-van-ons-verdriet te Tanger [24]. Nu moest er uitspraak over ons gedaan worden of wij wezenlijk Hollanders waren. Daartoe liet de gouverneur alle consuls te Tanger residerende bijeenkomen, zijnde de Hollandse, Franse, Engelse, Amerikaanse, Deense en Zweedse consuls, zeven te zamen. De Zweedse was een zeer eerbiedwaardige oude heer van 82 jaar, die ook een zeer aangenaam verblijf had buiten de stad. Ook wij werden voor de gouverneur en consuls, met twee Moorse kapiteins en ook onze medelotgenoot, de Deense kapitein, daar gebracht. Daar het nu geen betoog nodig had dat wij Hollanders waren, werden wij vrijgesproken, met schip en lading, en dat wij geen schade mochten lijden, maar in alles geholpen moesten worden. Onze kapitein van de brik die ons genomen had, kwam er met een schrobbering af. De Deense kapitein werd vrijgesproken voor zijn persoon en manschappen, die geen Russen waren maar zijn schip werd tot prijs verklaard.

Nu nam onze consul ons met ons volk bij Z.Ed. in huis te logeren. Drie dagen zouden wij in Tanger nog verblijven om onze zaken te regelen en dan gezamenlijk met de Moorse kapitein op reis naar Larache gaan. Nu spraken wij erover met onze consul hoe, te Larache komende, dan te handelen in verband met onze schade. Z.Ed.'s voorstel was, dat als wij aan boord kwamen en bevonden dat onze schepen met hun toebehoren enigszins in staat waren om de reis te kunnen doen, wij ons dan niet zouden ophouden om over kosten of iets mankerende te blijven liggen, maar dat wij een gespecificeerde rekening zouden opmaken van ons gehele verlies en die dan aan Z.Ed. zouden zenden. Dit voorstel vonden wij in alles zeer goed en wij gaven onze toestemming daaraan.

De 20ste december vertrokken wij met de Moorse kapitein en ik en mijn broeder, ieder met een tolk, zijnde de joden die Engels spraken, van Tanger naar Larache. Des avonds van de 23ste kwamen wij te Larache. Wij hadden de reis zeer voorspoedig afgelegd. Van Tanger naar Larache is over land 24 à 25 uur. De reis ging ook weder te paard.

's Morgens de 24ste gingen wij aan boord van mijn schip met de gouverneur en twee oude bekenden, de havenmeester en onze Moorse kapitein, om het schip met al zijn toebehoren weder over te nemen. Alles werd ontsloten en wij vonden alles zoals wij het verlaten hadden, toen zij ons van boord in de "prezon" hadden gebracht. Het had al die tijd gelegen met een waker die voor alles heel goed had gezorgd, met alles zeer schoon te houden. Nu kwamen wij in de kajuit. Daar was, zoals ik hiervoor gezegd heb, alles uitgehaald. Ik vroeg via mijn tolk de gouverneur om raad om het weggehaalde terug te krijgen. Daarin werd toegestemd. De Moorse kapitein ging met zijn sloep naar zijn brik die kort bij ons lag en zou alles terughalen. Terugkomende werden uit de sloep overgegeven: twee metalen draaibasjes, mijn octant met enige ongenummerde zeekaarten die ik nooit had gezien, een loglijn, twee logglaasjes⁵⁷, een passer, een octant aan stukken voor mijn stuurman (de zijne was achtergebleven). Toen hield het op. Ik vroeg of dat alles was. De deugniet beet op de nagel van zijn duim en zegde niets meer te hebben. Ik werd nijdig doch hield mijzelf in, mij herinnerende het afgesprokene met de consul. Nochtans vroeg ik: "Waar is mijn geld, horloge, al ons linnengoed, kajuitsgoed, mijn kist thee en chocolade en meer andere artikelen?" De vent beet weder [25] op de nagel van zijn duim en zegde: "Ik heb niets meer". Ik hield mij stil en berustte in hetgeen was. Het belangrijkste was dat ik weer bezit van mijn schip had en bevond dat ik met ontbering de reis met Gods hulp kon doen.

Anderdaags, de 25ste, vertrok mijn broeder met zijn volk en tolk van ons naar Salé, waar zijn schip lag, zijnde nog dertig uur over land om de zuid. Nu maakten wij van alles gereed tot vertrek. Scheepsprovisie was er niet te bekomen. Ik slachtte een stier voor de reis en voorzag ons goed van brood en meelbloem dat er zeer goed is, ook wat boter, maar die is heel slecht. Ook kreeg ik wat joodse brandewijn en ik kreeg voor mijzelf van de Spaanse priester twee flessen rum: ziedaar onze uitrusting. Ook

57 loglijn: lijn met een logplankje aan het uiteinde en op bepaalde afstanden gemerkt met ingesplitste dunne lijntjes met knopen.

logglaasje: zandloper

Beide instrumenten behoorden tot het handlog, dat diende om de snelheid van een schip te bepalen.

Rebat Denis Febr 1817

Charles Krijsten Centel general van Holland

Mijn heer ik Laat aan u e d weten dat ik ben in
Lee gekome En hier by Land ik u de de overklaaring
van mijn Schaan Die mijn Door de brik is aangebragt
En ik Laat u ook weten Die man Die is gellange
is Die is al Doet ik heb hem Den 20 Januarij begraen
ik heb aan mijn volk gevragt wat de fort van Rebat
haar voor den geven heeft En zij hebben gezeft vier
En pond vleet per dag En een pond bier En dat heeft
Drie maente gebragt En der kien ik u e d met Schyven
ik hoop dat u e deken in leggen brief zal Jou von
Spouden zal laten betorgen ik heb u brief
van Den 24 Januarij ontfangen hier by Lijt go goid
En ik Land u die Lijzent maal van het goid dat
u e aan mijn heb ge daen Capt

Arij Schaap

Afb. 7. Brief van Arij Schaap aan Carel Nijssen, consul in Tanger, 3 februari 1817, Algemeen Rijksarchief, Consulaat Tanger 44.

1016 Nota van Maarten Schaap wegens het lof
 Juffr Maria wegens geleden schade door het op
 brengen van Kroonk Brick de Mamoa Capt Martin Hoog
 Het volgende

van het volk wegens haar geleden dat van
 haar weg is in en om dingen die ty rogt haar tot had
 van Myn als Capt geleden waer van gei van thar
 Juhetuk en andoren hlyg Meiden in en ont land gelyc 259
 voor Mylle Schep gereep Schep 40
 en Kapiteit gedoren waar van weid is te hegt Gedoren 30
 en Schaden wegens het waren loy van in Linnen
 tooken met het geen wat weg is 150
 onkosten wegens Reparaerde van Janfeda Lakke 35
 3 Maant op gethoeyden en volklike Gasten Mynen 204
 en provisie wel en broot was met deket Antonal hier 160
 en Verite kotte u Okier in Lakke met brood den 40
 3 Maant ver loynde tyd van het Schep 400

Het bedorf van 104 kotte schuyt volgens in loof
 4/ Vind p'kete Aest het kotte bedorf 250
 2 Bullen kotte behadig wick kotte g/ 7
 te Samen gesamte bedorf 1448

Afb. 8. Nota van Maarten Schaap wegens schade geleden door zijn opbrenging door Marokkaanse kapers. Algemeen Rijksarchief, Consulaat Tanger 44.

kocht ik twee Italiaanse kapotten met vier boezeroenen⁵⁸ voor mijn volk van de Italiaanse matrozen. En nu waren wij dan ook voor zover klaar voor vertrek.

Larache is klein, het ligt op een hoogte aan de zuidzijde van een riviertje. Er was nog een oud Hollands residentiehuis van de vorige consuls, die hun verblijf te Larache hielden. Ik denk dat de bevolking circa 3000 zielen geweest zal zijn, waaronder de joden zijn begrepen, die er veel waren. Voor de rivier lag een baar waar met laagwater weinig diepte op bleef, waarop de zee met deining uit het noorden met een zware branding sloeg, wat het uitgaan menigmaal lang kon vertragen.

1817

De 1ste januari klaar tot vertrek. Ik had de rekening opgemaakt van onze geleden schade van mijzelf en volk en verlies aan schip en lading: de somma van 1648 Spaanse daalders.⁵⁹

's Morgens om drie uur van de 2de januari was de gelegenheid goed om in zee te komen. De zee op de baar was stil, juist voor het eerst sedert de zeven dagen dat wij te Larache waren gekomen. Ik had de vorige avond met de havenmeester afgesproken, dat wanneer ik met het morgenhoogwater in zee kon komen, hij mij zou uitbrengen. Nu zond ik ook dadelijk mijn sloep aan land om voornoemde havenmeester te halen en zond mijn tolk en waker aan land met mijn brieven en rekening aan de consul in Tanger. Toen kwam ook dadelijk de havenmeester met twee sloepen en achttien man aan boord en boegseerde* het schip over de baar in zee. Toen moest ik met de havenmeester de kajuit in. Daar lag koffie van de lading. Nu moest hij koffie hebben. Ik beduidde hem dat het niet van mij was en ik het hem niet kon geven en dat hij het dan maar moest nemen. Doch dat wilde hij niet maar om van het dievenpak af te komen, gebood ik mijn stuurman om een baal open te maken en hun wat te geven. Toen moest er geld wezen. Ik gaf een brief aan de consul. Toen raakten wij Goddank van hen ontslagen. Had het dievenpak geweten dat wij koffie en suiker in het schip hadden - de lading was er niet ongeschonden afgekomen. Maar nu was er niets anders dan wolbalen zichtbaar. Cognossementen⁶⁰ konden zij niet lezen. De koffie die nu in de kajuit lag hadden wij vooronder uit het logies vandaan gehaald en hadden er zandballast in gedaan, omdat het schip in de winter te licht lag met de wol. In volle zee zijnde zetten wij al onze zeilen bij en dankten wij de Hemelse Vader voor onze bevrijding en smeekten om een gunstige reis.

De 13de januari waren wij ter hoogte van Lissabon. De wind NW, stijve wind met buien die des nachts onze mast brak kort boven het dek, maar hij bleef staan. Wij maakten klein zeil tot 's morgens en vonden toen dat de mast half afgebroken was aan bakboord. Wij namen koevoeten, handspaken en ander los hout en spalkten de mast zeer goed met sjorrings.⁶¹

58 kapot: soldatenoverjas.

boezeroen: korte kiel met lange mouw van meestal blauwgestreept katoen of linnen, door zeelieden, sjouwers en ambachtslieden, vooral als onderkleed, gedragen.

59 daalder: dollar, peso of reaal van achten, waarde c. f 2,50 (McCusker, 9-10 en 99).

60 cognossement: bevrachtingscontract.

61 sjorring: (hier) touwverbinding om twee balken of andere stukken hout aan elkaar te bevestigen.

[26] Wij namen de ra's aan dek zodat wij buiten zorg waren. Ja, het was ons geluk dat de 13de de mast was gebroken, want de 14de kromp de wind naar ZZW met aanleggende wind en bezette lucht, tot de 16de 's morgens te 2 uur de wind naar NW schoot met een orkaan, de zwaarste die ik ooit in zee heb bijgewoond. Het duurde niet lang. Met het aanbreken van de dag lichtte de lucht en het werd enigszins handzamer. De zee was geweldig hoog. Wij waren op 43°17' NB, 11°13' WL. Waren onze ra's niet aan dek geweest, het schip had niet kunnen waken. Tot de 18de bleef het stormen uit het NW en westen. Vervolgens hadden wij variabel weer en wind. De koude begon ons nu sterk te nippen, ons linnengoed was ons ontnomen, het wol-goed gedeeltelijk weg en versleten en geen verschoning. Gelukkig dat ik te Larache de twee kapotten van de Italiaan had gekocht, die het volk, dat op wacht stond, aan had. De enige verwarming was een kop koffie; andere verwarmde spijzen hadden wij niet.

De 26ste januari kwamen wij op de Gronden. Ik kreeg een goede middag-zon⁶² en bevond NB 49°21', WL volgens gehouden bestek* 7°40', de wind WZW, bramzeilkoelte*, stuurde OZO op het kompas. Wij kregen bezette lucht met mist. De 27ste flauwe koelte, mist, ZZW wind. De 28ste heel slappe koelte, nog mist. De 29ste 's nachts lichtte de lucht en wij zagen enige sterren. De wind liep noordelijk om.

's Morgens om 8 uur met de dag zagen wij land in het ONO. Wij maakten er Start Point van, hetgeen men ook verwacht had, volgens de laatst bevonden breedte van het bestek van de 26ste met gegiste lengte*. Men had ook van tijd tot tijd gelood. Die diepte was zeer goed, maar de opdoening van de grond aan het lood kwam ons bedenkelijk voor.⁶³ Donker was het en zandgrond. In de verwachting dat het Start Point was zeilden wij bij de wind er boegsgewijs op aan met de wind noord. Goed weer. Ik liet de voorlopers⁶⁴ van de ankertouwen hakken om die in de ankers te steken.

Ik zag om de zuid in de lij* van het schip een "huf".⁶⁵ Ik liep in het want* en zag dat de "huf" land was, dus wij waren verkeerd. Ik was zeer aangedaan. Ik had zulks niet kunnen denken. Ik dacht in het Kanaal te zijn en wij waren in het Kanaal van Bristol. Het land op de loefboeg was het eiland Lundy. Het was nu de derde dag sinds wij de zonshoogte van 49°21' hadden gehad en sedert die tijd bleken wij volgens de gezeilde koers en voortgang één graad en vier minuten noordelijker te zijn dan wij behoorden te zijn. Dit kon niet anders dan door de stroom veroorzaakt zijn. De oorzaak van deze stroom was, zoals ik bij volgende reizen heb opgemerkt. Wij hadden zware stormen gehad uit het noordwesten, daarop kregen wij op de Gronden zuidwesten en zuidzuidwestenwind. De Bocht van Frankrijk met de noordwesten wind volgezet zijnde, deed nu een zware stroom met de zuidwesten wind uit de Bocht om de noord langs Ouessant zetten. Verkend

62 Een heldere zon rond het middaguur was noodzakelijk, omdat op dat moment de geografische breedte van het schip op zee kon worden afgeleid uit de hoogte van de zon boven de horizon.

63 Omdat uitgestrekte en sterke getijdestromen - veroorzaakt door het continentaal plat - rivierslibafzettingen en ondiepten voortdurend verplaatsen en het tij tweemaal per dag verandert, was van oudsher het dieptelood het belangrijkste navigatieinstrument in de Noordwest-Europese wateren. Door het veelvuldig loden raakte een goede zeeman ook met de soort grond bekend en kon hij aan de hand van het zand, grint of modder aan zijn lood afleiden, waar hij was (Taylor, 131).

64 voorloper: voorste deel van een touw of lijn.

65 "Huf", waarschijnlijk haf: inham.

zijnde wendden wij over bakboord om de west. Daar de wind zeer gunstig was, zeilden wij 's nachts weer rond Lands End in het Rechte Kanaal.⁶⁶

Tot de 5de februari waren wij nog in het Kanaal en Noordzee tot voor de Maas. Daar de wind zuidwest was en er gelegenheid was die dag nog in de Maas te kunnen zijn, resolveerde ik daar binnen te zeilen: omdat de mast aan stukken was, dacht ik dat dat genoeg verantwoord was. In de achtermiddag voor Den Briel kregen wij quarantaine.⁶⁷ Met twee dagen kregen wij ons ontslag uit de quarantaine en zeilden op naar Rotterdam, waar wij [27] door ieder zeer hartelijk verwelkomd werden, in het bijzonder door onze familiebetrekkingen en ook mijn patroon was zeer verblijd. Zie daar, zo heeft de Heer ons in alle gevaren genadig, gered en bevrijd. Hem komt de dank daarvoor toe. Bij zulke en dergelijke thuiskomst smaakt de zeeman een genoegen dat de landman niet kent.

Wij losten de lading in lichters naar Amsterdam. "Schaap", zegde mijn patroon, "nu zullen wij maar vergeten wat achter ons is en maar weer van nieuw aan beginnen. Ik zal U naar Gibraltar sturen met een lading en vandaar kunt U zeilen volgens de berichten, die U daar hoort." Wij zeilden in maart van Rotterdam en kwamen in april te Gibraltar. Daar zijnde, schreef ik aan de Nederlandse consul de heer Nijssen in Tanger om mij eens te schrijven hoe het met onze geleden schade was afgelopen of hoe het zou aflopen. Daarmee zond ik aan Z.Ed. een klein present: ham, kaas, pijpen, tabak en jenever. Z.Ed. meldde mij, dat hij aan de keizer had geschreven en ook antwoord van de keizer had ontvangen en niet ongunstig aan hem had geschreven, maar dat er nog niets van terecht was gekomen. En nimmer is er iets van terecht gekomen. Ieder heeft zijn eigen schade moeten dragen.

Ik zeilde in ballast van Gibraltar naar Barcelona. Ik kwam in mei daar, er was op dat moment niets te doen. Wij lagen aldaar tot in het laatst van juni, toen werden wij bevracht vandaar op de kust te gaan laden: te Salou kleine hazelnoten naar Londen. Wij lagen te Salou op zeven vaam diepte, maar nimmer op geen plaats heb ik het water zo helder doorschijnend gezien als daar. Men zag op de grond zo goed als op het dek. Vandaar vertrokken wij in juli en kwamen op de 2de augustus voor Dover, waar wij de loods voor de rivier kregen, die ons binnen Sheerness bracht op de quarantaineplaats. Met tien dagen konden wij opzeilen naar Londen, waar wij zeer spoedig waren en ook spoedig ontlosten. Daarop werden wij bevracht naar Amsterdam, waar wij de 16de oktober met een volle lading aankwamen.

Daar gelost zijnde, zeilden wij over Spaarndam binnendoor naar Rotterdam. In de Oude Wetering kregen wij het met een Keulenaar te doen. Hij lag daar aan de wal. Wij waren met een sterke koelte over het Haarlemmer Meer komen zeilen. In de Oude Wetering was het stil onder de huizen. Wij drijven opzij van de Keulenaar en stoten even tegen hem aan. De vent komt op dek met een geweldig geraas, alsof zijn schip vermorzeld was: ik zou zijn schade betalen. Ik zegde hem: "Kerel, ik weiger niet, als ik U schade heb toegebracht. Laat ons maar naar de vrederechter⁶⁸ gaan, die kan met

66 Het Rechte Kanaal: Het Kanaal in tegenstelling tot het Verkeerde Kanaal, waarmee het Kanaal van Bristol bedoeld werd.

67 quarantaine: gedwongen verblijf gedurende een bepaalde tijd op een afgezonderde plaats voor schepen bevracht in een van besmetting verdachte (Middelandsche Zee) haven.

68 vrederechter: rechtelijk ambtenaar met een beperkt rechtsgebied, die uitspraak doet in kleine privaatrechtelijke geschillen, sedert 1827 kantonrechter genoemd.

een timmerman beslissen." Ja, ik zou betalen, de timmerman moest maar komen. Voor de vrederechter komende, bracht de Duitser een vloed van bezwaren in: zijn zwaard was aan stukken, etcetera ... Nu kwam het aan mij, ik zeg: "Mijnheer, de man schreeuwt en raast; ik weiger niet te betalen, zo ik schade heb gemaakt. Wilt U de goedheid hebben met de timmerman, die aan boord is, de zaak te beslissen." De vrederechter ging met ons mee en nu kwamen wij aan boord. De vrederechter vraagt de baas timmerman: "Wat is er voor schade, baas?" Deze, een braaf man zijnde, geeft ten antwoord, dat er geen schade was, want het zwaard is oud en avvallig. Toen zegde ik: "Als er geen schade is, kan ik dan ontslagen zijn?" "Wie heeft U dan gestopt, deze man? Dat vermag hij niet. Hij komt daardoor [28] in boete", zegt de vrederechter. "U schendt hem, maar hij geeft teveel schade op, want hij dacht een nieuw zwaard te hebben, maar de baas timmerman is hem te braaf om zijn oogmerk te bereiken." Nu werd hij door al de omstanders uitgejouwd en moest met schaamte naar beneden.

Wij kwamen in het laatst van oktober te Rotterdam, waar wij een lading kaas en bonen innamen voor Cadiz en Gibraltar. Wij zeilden in november van Rotterdam en kwamen wegens contrariewind en ruw weer eerst de 18de december in zee.

1818

Op 2 januari kwamen wij te Cadiz en vonden de prijzen voor de kaas zo, dat wij niet konden lossen. Ik zeilde naar Gibraltar, loste daar de partij bonen voor die plaats en zeilde nu van die plaats met het voornemen om naar Marseille te gaan. Op de reis deed ik Barcelona aan en begreep daar door de loods, dat er binnen een Hollands schip met kaas lag en dat de prijzen zeer laag waren.

Ik vervolgde mijn reis naar Marseille, waar wij de 28ste dito in de haven kwamen en met een sterke koelte uit het NW, zodat wij niet voor het practicahuis* konden stoppen, maar ver in de haven ten anker kwamen. Daar werden wij gelast om met de loods aan het practicahuis te komen. Terwijl ik met de loods met mijn boot van boord was, kwamen de douanen aan boord, in het denkbeeld zijnde dat, daar wij zo ver in de haven lagen, het schip reeds practica* had. Zij gingen aan boord en met de stuurman in de kajuit. De stuurman, niet met de gebruiken van de haven of de Franse spraak bekend, gaf aan de officier van de douanen de scheepsnaam op. Intussen kwamen wij weder aan boord. Ik ging in de kajuit en hen bezig ziende zegde ik: "Heren, U zijt met ons voor vijftien dagen in de quarantaine." Nu sprongen de douanen op met foeteren en gooiden het boek van tafel, zodat de bladen mij om de oren vlogen, maar er was niets aan te doen; vijftien dagen moesten zij met ons de quarantaine houden, twee douanen en twee roeiers.

Na afloop van de quarantaine losten wij en namen weder een lading in te Marseille naar Rotterdam. Wij zeilden op 14 maart en arriveerden de 12de mei te Rotterdam. Daar gelost zijnde, kreeg ik een lading naar Londen en ging vandaar in ballast naar Rotterdam. Wij maakten een tweede reis naar Londen met haver en erwten en gingen vandaar in ballast naar Edam, waar wij in augustus kwamen en een volle lading kaas op stelling innamen naar Marseille. Klarer zijnde tot vertrek op stroom voor de haven, kreeg ik een brief van mijn patroon, waarin Z.Ed. mij zegde niet te vertrekken voor een nadere order van Z.Ed., "want mogelijk laat ik U weder lossen. De prijzen van de kaas lopen zeer wisselvallig." Des namiddags kreeg ik een tweede

brief van Z.Ed., dat de lading kaas verkocht was en dat ik te Edam maar weder zou ontladen. Nu vervolgde Z.Ed.: "Wat zegt Schaap van een reisje naar Triëst? Geef mij op, wat U nodig heeft. Ik zal het U zenden. U zeilt in ballast met 2000 stuks Edammer kaas voor mij om te Triëst te verkopen." Ik antwoordde Z.Ed., dat ik volgens zijn plan zo gauw mogelijk zou zien klaar te komen.

Deze reis wordt omslachtig wegens de tegenspoeden. De 17de september zeilden wij reeds uit Texel naar zee. Wij kwamen voor Zandvoort, de wind WZW en stijve koelte. Wij lagen over bakboord. Het schip was dicht, maakte geen water en was ook de laatste keer te Londen goed gekalfaat. Wij wendden over en peilden de pomp en vonden er [29] negen duim* water bij. Lensgepompt⁶⁹ vonden wij dat de lekkage van belang was, zodat ik besloot naar Texel te zeilen en vervolgens in het haventje van Oudeschild. Daar zetten wij het schip aan de grond om met laagwater de lekkage te zoeken. Met laagwater vonden wij het aan bakboord - door verschuiving van de ballast in het schip boven water gebracht - door een bosje wier, dat in de lekkage was getrokken. Wij herstelden het en waren nu weder klaar. Wij lagen nog een paar dagen voor contrariëwind. Ik stelde mijn patroon hiervan in kennis.

De 23ste dito zeilden wij weer in zee. Tot de 10de oktober voeren wij in de Noordzee en in het Kanaal voor Plymouth, waar wij een zwaar donderweer hadden met stormbui, waardoor wij averij aan onze puttingijzers⁷⁰ kregen, zodat ik te Plymouth moest binnenzeilen om deze te laten maken. De 13de waren wij weder klaar en zeilden met gunstig weer naar zee. De 18de dito, twintig mijlen ten ZO van de Scilly eilanden kregen wij een zware stortzee over met stormweer. Vandaar gingen wij verder tot wij op 23 november voor de Straat van Gibraltar kwamen. Daar raakten wij bezet met de wind ZZW, zwaar donderweer met stormbui en stiltes. In de achtermiddag raakten wij zeer na aan "Kaap Pallas"⁷¹, zodat, toen wij aan het halzen* waren, wij een steen op het land hadden kunnen gooien. Wij raakten er weer af. Des nachts was het akelig weer en menigmaal stikdonker. 's Morgens om 3 uur schoot de wind naar WZW met afschonende lucht. Wij zeilden de Straat in en om 8 uur 's morgens waren wij voor de baai van Gibraltar, waar wij in zeilden om het een en ander te herstellen en ons van drinkwater te voorzien. De 27ste dito zeilden wij weder naar zee met gunstige wind tot Kaap de Gata. Daar wij weder een gunstige wind wilden afwachten, zeilde ik achter de kaap, waar een goede ree is voor oostenwind. 's Morgens gingen wij weer onder zeil. Ik stelde geen vertrouwen in de Spanjaarden om daar alleen te liggen.

De 22ste december waren wij met veel contrariëwind tot voor Siracusa gevorderd. 's Nachts was het zeer schoon weer met lichte maan, de wind ONO. Met de dag was het nog heel mooi weer. Maar toen, ik weet niet wat mij deed besluiten, zegde ik aan mijn stuurman: "Wij zullen te Siracusa binnenzeilen." Wij sloegen vol en in de namiddag om 3 uur kwamen wij in de baai, de mooiste en veiligste waar ik ooit ben binnengewees. Om 7 uur 's avonds lagen wij voor drie ankers, de ra's gestreken, juist achter de

69 lenspompen: pompen totdat de pomp leeg is of geen water meer zuigt.

70 puttingijzer: ijzeren oog, stand of ketting, waarmee stagen van de mast op de romp vastgezet zijn.

71 Kaap Pallas: mogelijk Kaap Plata of Kaap Paloma (Wed. G. Hulst van Keulen, Algemeene kaart van de Middellandse Zee).

stad, waar de wind overkwam met een verschrikkelijke orkaan vergezeld van zware donder en weerlicht uit het OZO. Dit weer bleef tot de 26ste dito met zware stortregens. Hier was het wel: de mens overdenkt, maar God bestuurt zijn gangen. Hadden wij dat weer in zee moeten verduren, wij zouden het kwaad hebben gehad. Na de 26ste schoonde de lucht met goed weer, maar de wind bleef, die recht in de mond van de baai waait en waardoor het zeer moeilijk is in zee te komen. Wij kregen quarantaine zolang wij in de baai waren.

1819

Op 8 januari kregen wij gunstige gelegenheid om in zee te komen, waarvan wij gebruik maakten. Wij hadden enige keren wel getracht in zee te komen, maar hadden altoos weer terug moeten keren. Het speet mij geweldig dat wij niet uit de quarantaine konden ontslagen worden, want ik wenste gaarne die oude, vermaarde stad te bezichtigen. Wij hadden de Etna vlak voor ons, maar in de zeventien dagen die wij in de baai van Siracusa zijn geweest, hebben wij nooit enige rook of damp en nog veel minder vuur uit de krater van de Etna zien werpen.

De 1ste februari in de achtermiddag kwamen wij voor Rovinj in de Golf van Venetië waar wij een loods voor Triëst kregen. De loods bracht ons 's avonds op de ree van Rovinj ten anker. 's Nachts om 1 uur onder zeil naar Triëst, waar wij op [30] 2 februari 's middags in de haven kwamen na een reis van 138 dagen, waarvan 118 zeedagen. Veel waren de tegenspoeden en gevaren doch de Heer heeft ons in alle bewaard. Hem komen de dank en eer toe, want geen schaden of verliezen hebben ons getroffen. Wij kregen weder vijftien dagen quarantaine, losten en laadden onder quarantaine. Ik werd bevracht naar Zante om een lading krenten te laden naar Rotterdam. Wij namen enige goederen voor Zante in. De 17de kregen wij practica* en waren toen ook weder klaar tot vertrek. Ik verbleef nog twee dagen te Triëst om contanten voor de lading krenten te Zante in te nemen: 20.000 Spaanse daalders.

Eén van de twee dagen buiten quarantaine was een zondag, waarvan ik de gelegenheid waarnam om de stad en omtrek te bezichtigen. Triëst is een oude stad, ruim bebouwd en heeft een haven of kanaal door de stad waar ook schepen te laden en te lossen liggen. De baai is heel groot, open aan het ZW. Het NW is de quarantaineplaats en in het ZO zijn de gouvernementshavens. De gevaarlijke wind is te Triëst en in de gehele Golf van Venetië de Bora komende uit het NNO. Wanneer die heerst, is het op de quarantaineplaats zwaar rijden*. Men meert de schepen met de beste ankertouwen rond meerpalen, 26 stuks kort bij elkander geheid en met kruisbalken aangebouwd. Op de Westmoelje⁷² staat een stenen vuurbaak waarin 's nachts een goed lamplicht brandt. De omstreken van de stad zijn fraai wegens een verscheidenheid van bergen.

De 19de februari zeilden wij van Triëst, bezuiden Ancona, langs de eilandjes Tremiti. In de namiddag stil weer en de zee effen stil, ontwaarden wij een schok onder het schip door, alsof het over een steenbank ging: hoit, hoet. De diepte waar wij met het schip waren was 120 vaam. Te Zante zegden mij de zeelieden dat het een aardbeving was geweest.

De 16de maart arriveerden wij te Zante. Wij waren het eerste Hollandse schip of onder die vlag sedert 22 jaren daar aangekomen. Wij troffen nog

72 moelje: havenhoofd.

enige oude lieden die nog enigszins Hollands spraken, als stouwers en werklieden. Als barkier⁷³ trof ik ene Pieter die volmaakt Hollands sprak; hij was onze bediende en tolk. Hij had van Vlaardingen op een visser gevaren en was met kapitein Nieuwkerk als matroos naar Smyrna gegaan, waar hij door kapitein Nieuwkerk was ontslagen en was zo weer naar zijn eiland Zante gekomen. Hij heeft mij in alles zeer trouw en eerlijk gediend.

Het eiland Zante mag met recht een paradijs genoemd worden. Het is niet meer dan zestien mijlen in omtrek. De NW-zijde heeft een gladde keten van bergen. De ZO-zijde met het inwendige is vlak met enige ronde, sierlijke bergen. Het is een vruchtbare grond met veel koren en peulvruchten, olijven en andere vruchtbomen en de krentenplant is de rijkdom van het land; er is jaarlijks een uitvoer van tussen driehonderd à vierhonderd lasten. Ook zijn er bronnen, onder andere één die teer opwerpt. De stad die de naam van het eiland heeft is tamelijk groot. Met omliggende dorpen kan er een bevolking van 10.000 zielen zijn. Wij werden over het algemeen zeer vriendelijk door de Grieken bejegend. Mijn correspondent was een beljantman.⁷⁴ Z.Ed. vereerde mij, met zijn vrouw en kinderen, met een bezoek, wat zeer ongewoon is voor een Griek om met zijn vrouw in publiek te verschijnen. Ik genoot bij Z.Ed. aan huis zeer veel vriendschap en was enige keren aan zijn tafel die prachtig was.

Wij losten en kielden ons schip om het schoon te maken en te smeren en namen een volle lading krenten in. Ik kreeg een halve boot⁷⁵ krenten voor mijzelf. [31] De 7de april zeilden wij van Zante. Op de thuisreis viel niets bijzonders voor. Wij arriveerden de 7de juni te Rotterdam.

Gelost zijnde, kreeg mijn stuurman C. van Duyvenbode mijn kof de "Maria", die ik met veel genoegen tien jaar en zes maanden als schipper heb gevaren, en nu werd ik door mijn patroon, de Weledele heer A. van Hoboken op 23 juni op het galjoot* de "Jonge Hendrika" geplaatst als schipper, groot zijnde 120 last. Het was gevoerd door schipper H.E. Henrichs.

In diezelfde maand namen wij een lading kaas en enige stukgoederen in van Rotterdam naar Marseille. Met het galjoot daar gelost zijnde, zeilden wij met lege fust⁷⁶ naar Bandol, zijnde een klein plaatsje met een kleine doch veilige baai aan de kust van Languedoc zeven mijlen beoosten Marseille. Wij namen daar een lading nieuwe wijn in naar Rotterdam. De 6de november zeilden wij van Bandol en de 25ste december arriveerden wij te Hellevoetsluis. Wij zeilden door de Dordtse Kil op naar Rotterdam. Voor Delfshaven overviel ons de oostenwind, zodat wij niet verder konden wegens de gedurige ebstroom. Mijn patroon zond mij 52 man met twee boten, ankers en trossen van de landstimmerwerf en zo kwamen wij met worpen⁷⁷ in de Leuvehaven waar wij de 29ste dito invroren.

1820

De 2de januari kwam mijn vrouw met onze kinderen bij mij aan boord, want wij konden de wijn door de vorst niet lossen. Nu viel ik in een zware ziekte, door alle kou en ongemakken ontstaan, die niet zonder gevaar was, doch

73 barkier: waarschijnlijk roeier, die het contact tussen de schepen en de wal onderhoudt.

74 beljantman: deze functionaris kon niet achterhaald worden.

75 boot: maat voor droge waren uit de Middellandse Zee, ongeveer 2,5 kg.

76 met lege fust: met lege vaten.

77 een schip werpen: met behulp van ankers voortwinden.

ze nam een goede wending zodat ik weder met drie weken hersteld was. Na de dooi losten wij en maakten weder klaar voor een lading kaas op stelling naar Marseille. De 2de maart zeilden wij en kwamen de 25ste april te Marseille. Er was zeer weinig te doen. Ik liet het schip aanleggen⁷⁸ naar Amsterdam. De 20ste augustus vertrokken wij met nog geen volle lading maar wij zouden Alicante aanzeilen om daar het resterende vol te laden. Ik nam als passagier de heer Reinlein naar Alicante. De 28ste dito te Alicante zijnde, namen wij daar het mankerende in en vertrokken de 7de september.

Wij kwamen de 12de oktober voor Goeree, de wind ONO en zeilden daar binnen als bijlegger. Ik ging in persoon op naar Rotterdam om te vernemen of wij de lading daar konden lossen. Ik wenste gaarne voor de winter nog te varen. Maar de heer Smeer, cargadoor*, wilde mij dit niet permitteren. "Uw lading is te omslachtig", zegde Z.Ed. en dat was waar, ik had 96 cognossementen.⁷⁹ Ik vertrok dadelijk weer naar Hellevoetsluis, maakte mijn schip 's nachts klaar en zeilde de volgende morgen weer naar zee, de wind ZO. De 15de dito zeilden wij het Texelsche zeegat binnen en wij losten onze omslachtige lading te Amsterdam en maakten weder klaar voor kaas op stelling naar Marseille. De 24ste november zeilden wij van Amsterdam - ik had als passagier de heer John Bouhon - en de 25ste dito 's avonds zeilden wij in zee. Zo traag als wij in Marseille hadden getobd, zo veel sneller ging het ons in Holland.

1821

De 3de januari arriveerden wij te Marseille. Gelost zijnde, vertrokken wij met lege fust naar Bandol voor een lading nieuwe wijn naar Rotterdam. Op de 23ste februari zeilden wij met een volle lading en arriveerden op 28 april te Rotterdam. Gelost zijnde, haalde ik het schip aan de timmerwerf en kreeg het een grote timmeratie.

De 5de augustus namen wij een lading kaas op stelling in naar Marseille. De 19de dito zeilden wij naar zee. Na de middag van 19 september waren wij voor Alicante, de wind WNW, een frisse koelte. Wij kregen bezette lucht en met de avond zwaar donderweer. Wij maakten klein zeil. Het weer hield de ganse nacht aan. Met de dageraad schoonde de lucht en wij zagen het eiland Ibiza ZZO op vier mijlen. Kort onder de lij van het schip stond een zware waterhoos. Het schip lag over stuurboord om de oost. [32] Ik wendde over van de hoos af. Om 9 uur van dezelfde morgen zette een bui op in het NW. Het schip lag nu weder over stuurboord om de oost. De bui zette op ons aan. Ik liet vier man van mijn volk vooruit gaan om klaar te zijn als ik de voorzeilen neer wilde hebben. Ik, mijn stuurman en twee van mijn volk, van wie één aan het roer, waren achter bij de bezaan*. De kajuitjongen had ik in de roef⁸⁰ gestuurd. De wolk komt "perpenduklaar"⁸¹ boven het schip. Er is ineens windstilte. De bliksem schiet neer en slaat in de bezaansmast, loopt rond de steng* - totaal van elkander, maar bleef nog staan - loopt met het voorlijk* van de bezaan tot halverwege de mast, slaat uit de mast een stuk van elf voet naar beneden, slaat met de mast in het komphuis, sluit het uit elkander en de kompassen aan stukken, loopt in de kajuit, slaat in een kast aan bakboord, waar onze peil- en reservekom-

78 zie noot 21.

79 zie noot 60.

80 zie noot 54.

81 "perpenduklaar" is perpendiculaire: loodrecht.

passen⁸² stonden, slaat het kajuitschot over de kaasstelling tot aan de grote mast, veertig voet wijd. Een zware balk waar het kajuitschot op staat, is overlans gespleten. Een plank uit de buitenhuid, half onder water, is een eind uit de huid geslagen; dit moet van de dreun zijn geweest, want de binnenhuid was vast en dicht en het schip maakte geen water. Drie balken onder het dek waren gebarsten. Wij die achterop waren - ik stond aan het kompas-huis, de stuurman naast mij en de matroos - wij waren alle drie tegen het dek aangedrukt. De man aan het roer lag achterover als een dode, zijn benen op twee plaatsen verbrand, een gedeelte van zijn kleren verzengd, kwam weer bij en mankeerde anders niets. De vier man vooruit waren tegen het dek geslagen. De kleine jongen in de roef riep "brand". Het onweer heeft zich zeker op de kompassen in de kajuit ontladen. De kompassen waren aan stukken geslagen, de vizieren van het peilkompas waren geheel verbrand, de lelie⁸³ was zo op de naald gedrukt, dat wij hem met de handen niet eraf konden krijgen, de bak en beugel plat genepen. Van de zes kompassen was er maar één niet door de bliksem aangedaan, namelijk het hangkompas in de kajuit. De overige waren aan stukken of door het onweer aangedaan. De lelie van het noorden stond nu naar het zuiden.

Wij stonden op, want hetgeen ik hier schrijf is alles in een ogenblik geschied. Wij gingen in de kajuit. Daar was alles vol rook en damp, maar geen brand. Wij herstelden ons van het onverwachte, want niets heeft ooit mij of mijn volk in welk geval ook, zò getroffen als de bliksem. Wij dankten de Al-machtige Bestuurder voor ons aller bewaring. Wij herstelden hetgeen wij konden en vervolgden onze reis met mooi weer en kwamen de 29ste oktober te Marseille, waar wij tot de 22ste december op de nieuwe wijn lagen te wachten. Wij zeilden die dag met ledige fust naar Bandol. Na de middag daar komende, vertuïden* wij het schip met het zware anker voor de ZZW-wind, die te Bandol in de baai het gevaarlijkst is en met een ander anker voor de NO-wind. Wij losten de lege fusten op zestig na, gevuld met water als ballast. De 24ste dito na de middag, de wind ZZW met verstopte lucht en aanleggende wind, tegen de avond stormwind. Wij staken onze volle kabel van het ZZW-anker.⁸⁴ De zee kwam geweldig aanzetten, doordat de wind recht in de baai woei. De zware vanglijn waar onze boot aan lag, werd aan stukken [33] geslagen en de boot dreef aan land, waar hij aan stukken sloeg.

Met ons drieën lagen wij in de kleine baai van Bandol, een Hollandse smak* onder kapitein Borgee en een Franse bombarde*. Om 10 uur 's avonds dreef de smak met zijn anker bij ons langs op het strand. Ook de Franse bombarde raakte insgelijks op het strand. Ook ons anker zette door.⁸⁵ De zee was hoog en een en al branding. Toen wij zover gedreven waren tot op ons anker dat in het NO stond, maakten wij een tweede anker met een spring⁸⁶

82 Tot de uitrusting van een schip behoorden altijd diverse kompassen, zoals een of meer stuurkompassen in het kompashuis voor de koersbepaling, een of meer peilkompassen, voorzien van twee vizieren voor het peilen van de richting van de zon ter vaststelling van de variatie, die men moet kennen om de kompascoers te herleiden tot de ware gestuurde coers. De kompasdozen waren van koper. Een hangkompas kon van onderen af worden afgelezen (Davids, *Zeewezen en wetenschap*, o.a. 141-145, 336 en 395).

83 lelie: op een kompasroos wordt het noorden vaak door een lelie aangegeven.

84 de volle kabel van het anker steken: de hele ankerkabel laten vieren.

85 het anker zet door: het anker houdt niet.

86 spring: extra lijn van de achterstevan van het schip naar de ankerkabel voor, om het schip dwars te trekken.

op dat touw. Wij staken toen kabel, zodat wij voor de drie ankers lagen, maar nu hadden wij nog maar twee en een half vaam waterdiepte. Daar hielden wij het nog tot 's morgens 3 uur van de 25ste dito. De volle branding liep over het schip. Het was stikke donker, maar de ganse burgerij van Bandol was niet onverschillig in ons lot, maar ging geheel rond in de baai en maakte vuren op het gebergte, die ons zó verlichtten, dat wij alles op dek konden verrichten, hetgeen ons van grote dienst was.

Maar nu was ons schip zó ver gedreven, dat het grond raakte. Daarop liet ik de touwen kappen. Wij zetten de fok* bij om het schip voor de wind* op het strand te zetten, maar die sloeg aan stukken. Het schip sloeg over de buitenste bank. De spijkerhuid⁸⁷ sloeg al spoedig van het schip af. Gelukkig raakte het schip met de kop in de wal vóór een stenen bruggetje, waar een kleine uitwatering was. Met behulp van burgers van Bandol kregen wij een touw aan land en het schip bleef nu recht in dat riviertje zitten en bleef vlot en, boven alle verwachting, het schip bleef dicht! Met de dag schoot de wind in het NW en met behulp van Bandol kregen wij een anker achteruit en meerden het schip goed vast. De Hollandse smak en de Franse bombarde waren op de grond aan stukken geslagen en verloren, de mensen gered. De 27ste dito de wind weder ZZW met storm. Het schip stootte nu zwaar op de grond. Het roer stootte eraf, roerpen, roerhaken en vingerlingen⁸⁸ aan stukken. De volgende dag kregen wij goed weer met schone lucht. Ik liet de ankers, die wij gekapt hadden, vissen en kreeg het anker-touw weer aan boord.

1822

De 1ste januari hadden wij het geluk het schip weder in vlot water in de baai achter zijn ankers te krijgen. Nu lieten wij onze vlaggen met Nieuwjaarsdag ook tot vreugde en dankbaarheid waaien. De burgers van Bandol verheugden zich hartelijk met ons. Dit waren twee opmerkelijke voorvallen in één reis, maar tevens, hoe gelukkig zijn wij in beide zo bijzonder met schip en volk bewaard gebleven en aan wie anders zullen wij daarvoor de dank geven dan aan de zorgende Voorzieningheid Gods, die uitkomst en redding geeft, waar wij die niet hadden kunnen verwachten.

Nu moest een reparatie geschieden. In Bandol was daartoe geen gelegenheid en ik vertrok overland naar La Ciotat en vond daar de beste gelegenheid: een schone haven met een timmerwerf en smederij, zodat ik besloot daarheen met het schip te zeilen. In Bandol brachten wij het roer met stropen aan de steven aan, ook de roerpen. De 8ste januari zeilden wij van Bandol en 's middags kwamen wij in La Ciotat, welke plaats drie mijlen NW van Bandol ligt. Daar zijnde, maakten wij een zeepest en lieten de schade opnemen. En toen maakten wij klaar om het schip overkant te halen. De 9de februari waren wij na veel oponthoud weder klaar. Het gehele beloop van de averij in Bandol, het vissen van de ankers, het afbrengen van [34] het schip⁸⁹ met alle bijgaande kosten en in La Ciotat het schip een nieuwe huid, roer en roerpen, smid en touwslager, alles te zamen fr. 7000.⁹⁰ Met zodanige

87 spijkerhuid: een dubbeling van de scheepshuid van vuren of grenen planken, beslagen met ontelbare spijkers met een brede platte kop.

88 roerpen: helmstok.

vingerlingen: ogen aan de achtersteven, waarin de haken van het roer hangen.

89 afbrengen van het schip: het schip in dieper water brengen.

90 franc: livre tournois, waarde c. f 0,45 (McCusker, 9).

averij in Engeland, ja zelfs in Holland was het met zoveel guldens niet betaald, maar de burgerij in Bandol en in La Ciotat hebben getoond iemand in verlegenheid niet te drukken, integendeel hebben getoond alle hulp en vriendelijkheid uit menslievendheid te betrachten. Dit is in mijn geval geschied en daarvoor zal ik altoos erkentelijk zijn.

De 9de februari, klaar zijnde, zeilden wij van La Ciotat naar Bandol, waar wij na de middag ten anker kwamen en de 22ste dito zeilden wij van Bandol met een lading wijn naar Rotterdam, waar wij de 24ste april arriveerden. De 2de augustus zeilden wij van Rotterdam weder naar Marseille. Dit was de eerste reis van mijn zoon Arij die ik voor het varen wilde opleiden, zijnde in zijn twaalfde jaar.

De 20ste september kwamen wij in de haven van Marseille. Bij het inzeilen kregen wij een verschrikkelijke onweersbui uit het NW, vergezeld van zware stukken ijs, van over de twee pond zwaar, zoals wij die zelfs op ons dek vonden. Ja men zegde ons dat er stukken ijs van drie en een half pond in de stad waren gevallen. Wij konden het niet op dek verduren. Gelukkig dat wij juist geankerd lagen. De begroting van de schade in de stad aan glazen ruiten was fr. 90.000.

1823

De 5de februari vertrokken wij eerst met een lading stukgoederen naar Amsterdam. De 26ste maart kwamen wij daar aan de stad. De 28ste mei zeilden wij van Amsterdam naar Bayonne met een lading haver voor het Franse gouvernement. De 21ste juni kwamen wij juist met hoogwater voor de baar en dezelfde dag ook aan de stad van Bayonne, waar wij met zeventien schepen lagen, alle met haver voor de Franse armee die in Spanje was.⁹¹ Ook zag ik daar de hertogin van Angoulême, zijnde de overgebleven dochter van de ongelukkige koning Lodewijk de Zestiende, in de Franse revolutie onthoofd. Terwijl wij in Bayonne lagen, ging ik in gezelschap van enige Hollandse kapiteins naar St. Jean de Luz om daar de haven en de kleine baai op Spaans grondgebied te bezichtigen die wij bevonden een veilige ankerplaats te zijn in tijd van nood, daar de baar van Bayonne zeer gevaarlijk is. En met NW-winden kunnen wij daar niet binnen, dan is men geheel bezet over beide boegen⁹² en zonder deze toevluchtsbaai zou men met een schip op het strand moeten.

De 20ste juli zeilden wij over de baar in zee naar Lissabon in ballast. De 31ste juli kwamen wij te Lissabon, de 15de augustus zeilden wij vandaar met zout en wol naar Goeree. De 2de september kwamen wij te Hellevoetsluis. Ik ging overland om orders naar Rotterdam. Terugkomende zeilden wij op naar Vlaardingen, waar wij het zout moesten lossen. Vandaar zeilden wij naar Rotterdam, vandaar naar Dordrecht, waar wij een lading eiken balken innamen naar Brest. Wij zeilden de 13de oktober van Dordrecht. De 24ste kwamen wij in Brest en de 22ste november zeilden wij vandaar in ballast naar Lissabon, waar wij de 1ste december kwamen. Wij namen daar een lading zout en fruit in naar Antwerpen, de 22ste dito zeilden wij vandaar en hadden veel ruw weer op deze reis.

91 In 1820 was in Spanje een grondwet ingevoerd en na verkiezingen in 1822 ontstond van geestelijke en conservatieve zijde gewapend verzet tegen het liberale bewind. Koning Ferdinand VII verzocht de grote mogendheden om interventie en zij droegen deze taak op aan Frankrijk. In 1823 trok een Frans leger Spanje binnen en herstelde de koning in zijn macht (Palmer, 492).

92 bezet zijn: niet kunnen manoeuvreren, omdat het schip te dicht aan lagerwal is en gevaar loopt te stranden.

De 16de januari kwamen wij te Antwerpen in het dok. Daar gelost zijnde, namen wij een lading Schotse meekrap⁹³ en vlas in voor Londen, waar wij de 28ste februari kwamen. De 18de maart zeilden wij vandaar in ballast naar Alicante, de 6de april arriveerden wij daar. De 9de dito verzeilden wij naar Torrevieja, waar wij dezelfde dag kwamen, zijnde een kleine zeeplaats bevesten Alicante, waar niets anders dan zout wordt gemaakt. De mensen waren zeer vriendelijk. Hier zijn de sinasappelen aangenaam.

Wij zeilden de 15de dito na de middag met 124 lasten zout. Deze ganse lading kregen wij aan boord van 's morgens 8 tot 's middags half 2. De 24ste mei arriveerden wij te Rotterdam. [35] Van Rotterdam de 13de juni naar Marseille met een gedeelte lading en ballast, waar wij de 24ste juli arriveerden. Vandaar in ballast met 20.000 Spaanse daalders naar Alexandrië in Egypte, waar wij de 27ste augustus aankwamen.

Alexandrië is thans een zeer ellendige plaats, maar tevens een plaats van veel handel met verscheidene naties. Daartoe heeft het twee havens waarvan de westerhaven een grote veilige ligplaats voor meer dan driehonderd schepen heeft. De ooster- en westerhaven zijn door een schiereiland, waarop het arsenaal van de pasja⁹⁴ en zijn harem staat, van elkander gescheiden. Bewesten hiervan, oftewel de de westbaai, stort de Nijl zich in zee door een kanaal, waaraan dit grote magazijn staat. Het is zeer groot: het dak wordt ondersteund door 676 pilaren, zijnde het geheel één ruimte. Het dak is een vlak waarop de luchtgaten in kruispaden staan, waar het graan van differente soorten wordt ingestort. Het magazijn behoort aan de pasja zoals de gehele handel, die uit differente goederen of koopmanschappen bestaat, doch het voornaamste zijn de granen en de katoenen. Meest alle jaren heerst de pest te Alexandrië. Deze neemt algemeen in februari een begin en eindigt, als deze niet zwaar is, in mei of juni. Dan is de Nijl ook in zijn loop en ontlast zich dan door het kanaal in de baai met een val van vijf à zes voet. Dan worden alle drinkwaterbakken gevuld en het land allerwegen gedrenkt.

Deze Nijlstrom geeft een aangename verkoeling: de hitte is te Alexandrië zwaar, de thermometer van Fahrenheit komt menigmaal over de 100 graden.⁹⁵ De verfrissende NW-wind, die meest het gehele jaar met een frisse koelte uit zee met de dag waait, maakt de warmte draaglijk. Zeldzaamheden zijn er van geen belang. Slechts de "pyramide" van Pompejus is een voornaam stuk. Deze is uit één stuk granaatmarmor, zijnde negentig Engelse voeten met het voetstuk en is mooi gladbewerkt met bovenaan lofwerk onder het vlak dat er bovenop ligt.⁹⁶ Alle levensnoodwendigheden zijn er zeer goed-

93 meekrap: plant waarvan de wortels, gedroogd en tot poeder gestampt, een rode verfstof opleveren.

94 pasja: Turkse titel voor de hoogste burgerlijke en militaire ambtenaren onder de sultan.

Van 1805 tot 1849 was Mohammed Ali pasja of onderkoning van Egypte. Geboren in 1769 was hij in de jaren van de reizen van Schaap naar Alexandrië ongeveer 55 jaar oud en niet zoals Schaap meent 'dicht aan de zeventig'.

95 100°F is ongeveer 38°C.

96 De Pompejus-zuil is een rood granieten monoliet te Alexandrië, die 27 meter hoog is en opgericht werd ter ere van de Romeinse keizer Diocletianus, die de stad in 297 na Chr. gedurende acht maanden belegerde, maar aan de bevolking brood liet uitdelen toen hongersnood uitbrak. De naam is gegeven door reizigers, die meenden dat zich hier het graf van de Romeinse veldheer Pompejus bevond (Dominicus, 122).

koop. De mensen zijn over het algemeen goed. De Arabieren verrichten al de arbeid met de kamelen. Vervoer geschiedt op de ezel. De Turken rijden op mooie Arabische paarden, ook menigmaal in wedloop. Het enige rijtuig dat ik te Alexandrië heb gezien was de koets van de pasja die, terwijl wij te Alexandrië waren, van Cairo was overgekomen. Hij was een grote, sterke grijze man van dicht aan de zeventig jaren oud.

Wij losten onze ballast en namen een lading lijnzaad met een partij katoenbalen in en vertrokken de 22ste september naar Rotterdam. De 18de november kwamen wij in de Straat van Gibraltar. Contrariewind zijnde, zeilden wij daar in om enige verversing en drinkwater in te nemen, waar ik mijn vriend G.S. Rotgans aantrof die daar lag met zijn kofschip "Christina" van Marseille naar Amsterdam. De 30ste dito zeilden wij samen met een gunstige wind. De 21ste december waren wij in het Kanaal naar gissing ter hoogte van Beachy Head, want wij hadden nog geen verkenning kunnen krijgen wegens gedurig ruw en dik weer. Na de middag draaiden wij onder de wind* tot 's morgens met een weinig lichte lucht. Wij hielden vol en tegen de middag zagen wij het land. Wij maakten er South Foreland van, want het was nog dik, waarop ik het voornemen nam op de rede van Duins te ankeren. Het werd na de middag. Wij zagen verscheidene schepen en in de veronderstelling dat de schepen op de ree lagen, zeilden wij er op aan. Toen lichtte de lucht, de wind naar WZW, [36] die tevoren ZZW was geweest en nu zagen wij dat wij voor de haven van Rye waren, kort bij de branding. Nu moesten wij zeilen wat mogelijk was om boven de Singels te komen. Er was veel wind. Een Amerikaanse brik was kort bij ons. Nooit ben ik nader geweest om mijn schip te verliezen. Een ogenblik langer dik of wij waren op de Singels geziel. Hier was het weder de reddende Voorzienigheid Gods. De schepen die wij zagen, lagen in de haven van Rye. Toen wij rond de Singels kwamen, gingen wij ten anker voor twee ankers, want het woei vreselijk had.

De 24ste 's nachts bedaarde het weer, zodat wij onze ankers konden krijgen en wij gingen onder zeil. De wind ZW, goed weer. De 25ste dito 's middags ter hoogte van Duinkerken, de wind weer ZZW, regen en stijve koelte. Wij draaiden onder de wind, tot 's morgens 1 uur, sloegen vol naar Goeree. Om 4 uur schoot de wind naar het NNW met harde wind. Het moest om half 6 hoogwater zijn op Goeree's droogte, dus dat kon niet. Wij draaiden bij de wind met klein zeil om de noord. 's Avonds bedaarde het, maar de wind was ZW. Nu waren wij beneden Goeree en sukkelden met ruw weer in de Noordzee tot de 7de januari.

1825

Toen weer voor Goeree, maar het was dik, moesten weer naar zee. Tot voor Kijkduin dreven wij eens, waar wij ten anker gingen met het land even in het gezicht, de wind WZW, om de vloed te stoppen.⁹⁷ Maar wij kregen harde wind, zodat wij van ons anker werden gegooid. Daarna kwamen wij weder op de Zijde voor Zandvoort, waar wij onze vriend G.S. Rotgans ten anker zagen liggen. Dit was voor het eerst sedert wij uit Gibraltar zeilden dat wij elkander ontmoetten.

De volgende nacht kregen wij zware storm uit het NNW met een hoge zee: onze boorden werden weggeslagen, de grote boot uit de sjorrings⁹⁸,

97 het tij stoppen: beletten dat het getij het schip uit zijn koers drijft.

98 sjorring: (hier) touw waarmee de boot vastligt.

de sloep overboord en weg, de kajuit twee voet water erin. Nu hield ik niets droog over tot verschoning. Toen bracht de wind ons weer voor Goeree. De 7de januari was het goed weer, de wind ZW met verstopte lucht. Ik had sedert drie dagen geen land gezien. Wij zeilden naar land tot tien à elf vadem diepte maar konden geen land zien, maar wij zagen een vissers-sloep van Middelharnis die bij ons kwam. Ik vroeg hem hoe ver de duinen van Schouwen van ons waren. Hij zegde mij het niet te weten en hij kwam nog wel van land. Daarop zegde hij: "Wilt U een man van mij die U binnen brengt?" Ik zegde hem: "U handelt niet als zeeman, U wilt mij binnenbrengen en U zegt niet te weten waar wij zijn." "Ja", zegde hij, "vanavond zal ik U binnenbrengen." Nu zegde ik: "Wat moet U hebben als U mij binnenbrengt?" "F. 300", zegde hij. Ik accordeerde voor f 90 en nam een man over.

Wij hielden op Goeree aan, want wij waren voor Schouwen. Tegen de avond kregen wij tot ons groot geluk de loods van Goeree. De loods zegde mij: "Kapitein, wij kunnen vanavond niet binnenzeilen." "Wat dan, loods?" "Naar zee, kapitein." Ik zeg: "loods, dan verzeilen wij weder naar beneden. Wij zijn afgetobd, laat ons voor Goeree ankeren." "Als U dat wilt", zegde de loods, "dat is goed." Wij kwamen ten anker op zes vadem diepte voor het Gat. 's Nachts om 1 uur schoot de wind naar het NW, harde wind, het was vloed. Wij zouden zien anker te winden maar ons touw werd aan stukken gegooid. Dat waren twee ankers verloren. Maar de Here zij dank, wij kwamen om half 4 's morgens ten anker beneden de Hellevoetsluise haven, vanwege de menigte van schepen die op de rede ten anker lagen. Er was in drie maanden geen schip in zee gezeild wegens het gedurig ruwe weer: in de zestig schepen lagen op gunstig weer te wachten om naar [37] zee te zeilen.

De 8ste dito, met de dag, zeilden wij op de ree voor Hellevoetsluis en de 13de dito werden wij ontslagen uit quarantaine en kwamen de 15de dito behouden in de Leuvehaven te Rotterdam. Mijn patroon was zeer verheugd en wenste mij hartelijk welkom, hoewel wij een lange reis en veel schade aan schip en lading hadden en alles voor Z.Ed.'s rekening was.⁹⁹ Zulke bemoediging verzoet de zeeman zijn kommer en ongemakken.

De 16de 's avonds was ik bij mijn vrouw en kinderen thuis te Katwijk aan Zee, toen er een bericht van Noordwijk bij mij kwam dat mijn sloep daar was aangekomen, die de vijfde dito van dek was geslagen. De 4de februari lagen wij weder klaar tot vertrek naar Dordrecht om een lading eiken balken te laden, maar dit was de dag van die verschrikkelijke overstroming in Noord-Holland en Friesland, waarbij vele mensen zijn omgekomen en duizenden van alle soorten vee verdronken.¹⁰⁰

De 5de dito zeilden wij en kwamen te Dordrecht waar wij 133 balken innamen. De 7de maart zeilden wij van Hellevoet in zee en de 17de dito kwamen

99 In een scheepsverklaring in Rotterdam liet Schaap vastleggen dat de schade aan schip en lading niet aan onbekwaamheid van de opvarenden of aan de staat van het schip te wijten was (Gemeentearchief Rotterdam, Not. Arch. 65, 779, 9.2.1825).

100 Op 3 en 4 februari 1825 teisterde een zware aanhoudende NW-storm de Nederlandse kusten. Door deze storm gecombineerd met een springtij steeg het water in de Noordzee en Zuiderzee tijdens drie opeenvolgende vloedten zo hoog, dat met name in Noord-Holland, Friesland en Overijssel dijken doorbraken of door het water werden overspoeld. Tienduizenden hectares land kwamen onder water te staan (De Bruin, 28-33 en Beyer).

wij in de haven van Brest, waar wij in het arsenaal losten. De 9de april zeilden wij van Brest in ballast met 20.000 Spaanse daalders naar Alexandrië om daar weder een lading te kopen en de 16de mei arriveerden wij daar. Maar wij hoorden, dat de pest op een verschrikkelijke wijze woedde en dat er alle dagen veel mensen stierven aan land en dat het ook op de Italiaanse en Franse schepen heerste. Wij vonden er vijf Hollandse schepen liggen.

Ik ging aan land naar mijn correspondent¹⁰¹, gewapend met een stok om mensen en beesten af te keren en mij zorgvuldig voor alles wat aan pest onderhevig was te wachten: aan boord komende van land alle kleren uit-trekken en in het water - dat geschiedde met alles wat aan pest onderhevig was, dat aan boord kwam van provisie als vlees en groente en andere artikelen - en zorgvuldig voor alle bronnen van besmetting zich te wachten. Alle Europeanen te Alexandrië houden quarantaine in hun huizen. Men spreekt op een afstand. Brieven en anderszins geeft men aan elkander in een stoofbak. Aan boord zorgt men voor reinheid en iedere morgen rookt men het schip uit met een smokende specie met wierook en dit zijn de middelen die in de pest in acht moeten worden genomen.

Bij dit bezwaar kwam nog, dat er met geld in de hand geen lading te bekomen was. De pasja had meer Engelse schepen voor zijn rekening naar Engeland bevracht dan hij goederen had. Er lagen in die tijd over de honderd Engelse schepen van 300 tot 500 ton groot in de baai. Mijn orders waren een halve lading lijnzaad in te nemen en het resterende met katoenbalen op te vullen. Maar de 9de juni had mijn correspondent het zover gebracht met de pasja, dat wij een lading lijnzaad krijgen konden. Katoen was niet aan te denken, ook de prijzen waren veel te hoog voor de katoen. De 30ste dito hadden wij onze volle lading lijnzaad aan boord, bestaande uit duizend "ardeb"¹⁰², zijnde een maat van tien "ardeb" op een last.

De 4de juli zeilden wij van Alexandrië naar Rotterdam. Bij ons vertrek woedde de pest nog heel fel, ook heerste zij thans op de Engelse schepen. Sedert enige jaren was de pest te Alexandrië niet zo fel en aanhoudend geweest als dit jaar. De goede God zij dank, dat ik noch mijn volk de minste ongesteldheid hebben gehad, maar de beste gezondheid hebben genoten. Ook geen een van ons zes Nederlandse schepen, zoals wij te zamen te Alexandrië lagen, heeft van de pestziekte iets geweten. Zeer zelden is er herstel van de pestziekte te hopen, doch er zijn voorbeelden van. Onze Nederlandse [38] consul, een Italiaan zijnde¹⁰³, was er in vorige jaren van hersteld en men zegde dat een zodanig persoon niet meer vatbaar voor de pestziekte was. Ook temidden van de pest blijven nog veel mensen, die in aanraking met de zieken komen, vrij van de pest zoals de oppassers in de pesthuizen, die gewone Arabieren zijn, hoewel er velen sterven. De Turken, die alles aan het noodlot toeschrijven, ontzien zich minder voor de pest. Waaruit de pestziekte ontstaat, is niet wel te bepalen.

De 13de september arriveerden wij te Hellevoetsluis, wij kregen een onbepaalde quarantaine op Tiengemeten.¹⁰⁴ Daar de lading niet aan de quarantaine onderhevig was, losten wij in lichters*, met een oorlogsbrik op

101 Frédéric Guebhard.

102 irdabb (spreek uit: ardeb): Egyptische maat voor droge waren, 198 liter (Wehr).

103 Alexandre Bucciatti (sinds 1817).

104 De quarantaineplaats op het eilandje Tiengemeten bestond uit een ziekenhuis, pesthuis, barakken en een boerenstal en was bemand met een ambtenaar en enige suppoosten (Van der Aa).

wacht. De 1ste oktober werden wij uit quarantaine ontslagen. De 4de dito kwamen wij te Rotterdam in de haven en de 20ste dito zeilden wij weer naar Dordrecht om te laden naar El Ferrol.

De 12de november zeilden wij vandaar beladen met 86 stuks eiken balken en waren diep geladen. De 1ste december zeilden wij van Hellevoetsluis naar zee en de 3de dito zeilden wij in de haven van Ramsgate als bijlegger vanwege tegenwind met ruw weer. De 8ste dito zeilden wij weer naar zee, op deze reis hadden wij veel contrariewind en ruw weer. De 25ste dito 's middags kwamen wij voor El Ferrol: regen met verstopte mist en geen loodsen. Wij zagen de opening van de haven in de bergen en zeilden - zonder door iemand gezien te worden - 's avonds tot voor de stad en wij gingen bij de schepen ten anker, zodat voor het inzeilen van El Ferrol het een zeer gemakkelijk vaarwater is. De ingang gaat tussen twee bergketens door over een afstand van twee en een halve mijl, met een diepte van tien tot vijftien vaam, maar met weinig ankergrond. De engte die niet meer dan 1/8 mijl wijd is doorgezeild zijnde, komt men voor de stad in een zeer ruime baai met goede ankergrond. 's Morgens de 26ste dito kregen wij de quarantaine-visite aan boord en konden aan land gaan.

Wij losten in het dok van het arsenaal, dat uit twee prachtige dokken bestaat. Geheel de dokken waren rondom met een zware hardstenen muur ingesloten. En ook waren er verschillende grote magazijnen, zeer groot en uitgebreid, waarover de koning vroeg, toen de begroting daar was, of alles van zilver was opgebouwd. Mogelijk was het wel het grootste en prachtigste arsenaal voor de marine, zoals er geen meer in Europa bestond. Waar 5000 tot 7000 mensen werkten, daar groeide toen wij er waren gras. Enige weinige mensen waren er nu met enige schildwachten. Zeer armzalig waren nu de magazijnen: ledig, geen timmerhout noch ijzer noch hennep noch touwwerk, geen pek of teer was er te vinden. In één woord, alle vorige grootheid van Spanje was hier in ellende herschapen.¹⁰⁵

1826

De 18de januari zeilden wij van El Ferrol in ballast naar Livorno in Italië, waar wij de 20ste februari arriveerden. Wij kregen veertien dagen quarantaine in de haven aan de moelje.¹⁰⁶ Uit de quarantaine ontslagen zijnde, maakten wij klaar tot vertrek naar Kefallinia, zijnde een der Ionische eilanden. Wij waren te Livorno alleen aangeweest om 20.000 Spaanse daalders in te nemen om een lading krenten in te kopen. De 3de maart zeilden wij van Livorno en namen onze koers om door de Straat van Messina te zeilen. De 10de dito 's morgens te 2 uur zagen wij de vuurspuwende krater op het eiland Stromboli op veertien mijlen afstand. Tegen de dageraad werd het een groots en prachtig gezicht. De ganse dag zagen wij er grote massa's vuur uitwerpen. Wij zeilden er op twee mijlen bij langs. Wij zagen ook veel puimsteen drijven. 's Avonds ankerden [39] wij bij de Punta del Faro, zijnde de hoek van de Straat van Messina en de 11de dito zeilden wij door

105 Tussen 1750 en 1752 verrees in El Ferrol uit het niets een marinearsenaal, dat zijn gelijke in Europa nauwelijks kende. Het complex omvatte vele magazijnen en een grote werf met zeventien dokken. Van deze werf liepen tussen 1750 en 1800 154 schepen van stapel, waaronder 45 linesschepen en 35 fregatten. Eind 18de eeuw echter trad het verval in en begin 19de eeuw viel de werf geheel stil (Mühlmann, 98).

106 moelje: zie noot 72.

de Straat. Het is een schoon gezicht, zowel de kust van Calabria als die van Sicilië. Wij zeilden dicht aan de stad van Messina voorbij, hetwelk een prachtig gezicht is.

De 17de dito kwamen wij te Kefallinía. Dit is ook een schone haven met een ruime voorbaai. De haven is voor alle winden beschut. De stad ligt aan de zuidzijde aan de haven. Wij kregen practica en konden aan land gaan. Het hoort onder Engeland, zoals al de Ionische eilanden. Te Kefallinía resideert de gouverneur. Het brengt ook veel olijfolie en krenten op en ook granen. De 5de april hadden wij 216 boten krenten aan boord, zijnde onze volle lading en de 8ste dito zeilden wij naar zee. Wij stelden onze koers bezuiden Sicilië langs Malta heen. De 9de juni kwamen wij te Rotterdam.

Tot hier toe heeft mij de Heer geleid en bestuurd met de "Jonge Hendrika". Nu zou ik het schip overdragen aan de zoon van mijn gewezen kapitein en overleden vriend Volkert Plug, zijnde Arij. De patroon, de Weledele Heer A. van Hoboken, had in 1825 twee schepen op stapel gezet, een fregat* genaamd "Neerlands Koning" en een brik genaamd "Willem". Het eerste liep van stapel in maart 1826 en werd gevoerd door K. Schinkel en de brik zou in dit najaar aflopen, hetwelk ik als kapitein op Oost-Indië zou voeren. Nu wilde Z.Ed. dat ik nog het opzicht op de galjoot de "Jonge Hendrika" zou houden tot het bevracht werd. Ik kielde het en bracht het in alles in een goede staat. De 14de juli werd de galjoot bevracht naar Dordrecht om eiken balken te laden naar Brest. Ik bracht alles in orde tot het doen van de reis. Arij Plug, nu als kapitein op de "Jonge Hendrika", kwam de 16de dito met zijn volk aan boord. Des anderendaags zeilden wij naar Dordrecht. Ik bleef nog aan boord naar Dordrecht om daar de kapitein in het een en ander te onderrichten. De 19de dito deed ik afstand van de "Jonge Hendrika", waarop ik zeven jaar en 26 dagen het bevel als kapitein aan boord had gehad. Het was mij een gevoelig ogenblik toen ik van boord ging, daar ik mij herinnerde, hoe de Heer in alle omstandigheden en voorvallen mij tot helper was geweest én God, die al mijn ondernemingen gezegend heeft. Hem komen daarvoor de lof en dank toe.

Ik ging met de stoomboot naar Rotterdam. Nu dacht ik, dat het het beste was om mijn woning, voor de tijd dat de brik op stapel stond, te Rotterdam te nemen. Daartoe huurde ik een woning op de Goudseweg. De 4de augustus vertrok ik met mijn ganse gezin, zijnde mijn vrouw en zeven kinderen, van Katwijk en betrok mijn gehuurde woning voor de tijd dat ik te Rotterdam zou zijn. In dit najaar heerste er een allerverschikkelijkste buikziekte, het gehele land door.¹⁰⁷ Rotterdam met zijn onderhorigen bleef verschoond van deze ziekte. Ook wij met onze kinderen deelden in dat voorrecht. Er heerste ook de ganse zomer een zware hitte, die tot in oktober aanhield. De 16de van die maand, na de middag om een uur, liep de brik "Willem" in de beste orde van stapel onder gejuich met vlaggen en met een saluut van het schip "Rotterdams Welvaren", gevoerd door mijn neef Amerik Schaap. Zij was gebouwd door de bouwmeester B. de Hoog op de werf "Rotterdams Welvaren". De 11de november haalden wij het schip van de timmerwerf in de Boompjes aan de palen en begonnen lading in te

107 Het jaar 1826 werd gekenmerkt door twee golven van ziekten, aangeduid als de 'algemeen heerschende ziekte'; de tweede golf duurde van juni t/m september. De zomer was heet en droog. De sterfte, vooral onder de armen, was veel hoger dan normaal. Ofschoon minder dan menige andere stad, werd toch ook Rotterdam getroffen (De Bruin, 38-40)

nemen. De 17de dito monsterde de equipage aan voor een reis naar Batavia in Nederlands-Indië. De equipage bestond uit drie stuurlieden, een bootman, een timmerman, een zeilmaker, een kok [40], een hofmeester, vijf matrozen, drie lichtmatrozen en een jongen, te zamen achttien koppen en als wapens acht carronades¹⁰⁸, acht geweren, acht pistolen, acht sabels, zestig pond-Nederlands¹⁰⁹ buskruit, zestig kogels, en vier dozijn patronen. De 28ste dito hadden wij een volle lading met de passagiersgoederen aan boord. Achter volgt een lijst van de namen der passagiers.¹¹⁰ De 30ste november zeilden wij 's morgens van de stad. De heren Van Hoboken, kapitein Martinus Azon Jacometti en mijn neef Schaap deden ons uitgeleide en wij salueerden bij het afdrijven voor de stad Rotterdam met vijftien schoten. De equipage kreeg volgens gebruik bij de Weledelde heer A. van Hoboken iedere man een halve fles wijn, een broodje en een hoedje¹¹¹ kaas op de goede reis, met een hoera. De 10de december kwamen wij over 's Gravendeel te Hellevoetsluis en de 15de dito zeilden wij naar zee. De 18de dito namen wij onze laatste peiling aan Lizard Head, zijnde de zuidwesthoek van Engeland.

De 26ste dito op NB 38°17', WL 17°12' viel ons een man overboord. Wij zeilden met een frisse koelte, met alle dienstdoende zeilen bij, van de wind met acht en een half mijl voortgang. Wij lieten het schip, met alles bij, onder de wind draaien. De heksloep¹¹² werd gestreken met de derde stuurman erin. Na een tijdsverloop van twintig minuten kwam de sloep bij hem, hij was in een zinkende staat en reeds zover dat de stuurman hem met de haakstok bij de kin pakte, zeven voet onder water. Wij kregen hem met veel water binnen aan boord en hij herstelde in korte tijd.

1827

De 4de januari kwamen wij kort langs het eiland S. Antão, het noordwestelijkste van de Kaap Verdische eilanden. De 15de dito op zuiderbreedte vierden we het Neptunusfeest*. De 11de februari 's nachts in de lichte maan zagen wij het eiland Tristan da Cunha in de Zuider Oceaan, ZB 37° 6', WL 11°44'. De 23ste dito waren wij ter hoogte van Kaap de Goede Hoop. De 12de april zagen wij het eiland Christmas liggende in deze zee ten zuiden van Java's Westhoek. De volgende morgen zagen wij Java en 's nachts kwamen wij in de Prinsen Straat bij Java's Westhoek in Straat Sunda. Vandaar waren wij veertien dagen bezig voor wij te Batavia kwamen vanwege gedurige windstilte en zware westerstromen.

De 28ste april kwamen wij dan ter rede van Batavia ten anker en salueerden met zeven schoten. Ik ging met mijn passagiers aan land en nam mijn intrek bij mijn neef C. Pronk. De 30ste dito werd ik door een zware koorts aangetast, die zo hevig toenam dat mijn dokter oordeelde, dat ik mijn verblijf moest nemen op Rijswijk¹¹³, waar ik de 5de mei naar toe werd gebracht bij mijn correspondent de Weledele heer C. ten Brink. De 14de

108 carronade: kort kanon van gering gewicht, maar met een grote boring, dat voor het eerst in 1778 in de Schotse gieterij Carron Company gegoten werd.

109 pond-Nederlands: oudere naam voor het kilogram.

110 zie bijlage 2.

111 hoedje: inhoudsmaat voor droge waren.

112 heksloep: sloep, die aan het hek (achtersteven) van het schip hangt en vandaar gestreken wordt.

113 Rijswijk: evenals Weltevreden (48) één van de betere stadswijken van Batavia.

dito was ik weder zover hersteld, dat ik aan boord kon gaan om met het schip te kunnen verzeilen naar Tjirebon. Mijn stuurman had intussen het schip gelost en een halve lading ingenomen. De 16de dito zeilden wij van Batavia. De heer J. Bouhon ging met mij mee als agent. De 21ste dito kwamen wij te Tjirebon. Het heeft een kleine haven voor prauwen*. De plaats is uitgestrekt met een Chinees kamp. Er staat een klein fort aan de oostzijde van de haven. Ik was met de heer J. Bouhon gelogeed bij de Wel-edele heer Bousquet, secretaris van de resident. De 25ste dito vertrokken wij weer met een volle lading koffie: 3601 zakken. De 28ste dito kwamen wij weder te Batavia. Ik was weder in zee ongesteld geworden en kwam met de koorts bij de heer C. ten Brink. Ik herstelde met vier à vijf dagen aan land te zijn.

De 3de juni zeilden wij van Batavia, salueerden met zeven schoten en werden begroet door het fregat "Melampus" met vijf schoten. [41] De 4de juni voor de middag waren wij ter hoogte van Krakatau, een eiland in Straat Sunda, dat wij als onze afgevaren plaats* namen, zijnde NW $\frac{1}{2}$ N op twee mijlen. 's Nachts zeilden wij buiten de Straat. Zonder enige ontmoeting zeilden wij de 20ste juli rond Kaap de Goede Hoop op vier mijlen afstand, de 19de augustus sneden wij de linie* op 19°17' WL en de 30ste september bereikten wij Start Point. In het Kanaal zagen wij veel schepen, die alle met ons opkruisten met de oostenwind.

De 5de oktober passeerden wij Dover nog met oostenwind. De 8ste dito kwamen wij voor Hellevoetsluis en ten anker, de 12de dito kwamen wij over 's Gravendeel te Rotterdam en salueerden met vijftien schoten voor de stad. Tot hiertoe heeft ons de Heer bewaard, geleid en bestuurd, Hem komen daarvoor de dank en eer toe.

De volgende dag ging ik naar mijn familie te Katwijk aan Zee, die ik alen in goede welstand aantrof. De 14de oktober maakten wij weder een begin met laden naar de Kaap de Goede Hoop en Batavia. De 18de november waren wij van alles klaar zoals de vorige reis en vertrokken dezelfde morgen van de stad met een saluut van vijftien schoten. De 24ste over 's Gravendeel ter rede van Hellevoetsluis ten anker. De 30ste dito zeilden wij naar zee met ZZO-wind. 's Nachts liep de wind contrarie met ruw weer; wij zeilden weder naar Goeree. De 2de december ankerden wij voor Hellevoetsluis. De 31ste dito zeilden wij weder naar zee.

1828

De volgende morgen de 1ste januari kwamen wij voor Dover. De 6de dito na veel sukkelen met contrariëweer en -wind waren wij 's avonds voor Portland. De wind opkrimpde naar het zuiden, namen wij onze peiling aan de vuurbakens als onze afgevaren plaats. Vandaar kregen wij ruw weer met regen, mist en uitschietende stormen tot de 26ste dito tot bezuiden Madeira. De 11de februari zagen wij het eiland S. Antão, een van de Kaap Verdische eilanden. De 27ste dito sneden wij de linie op 26°37' WL. De 8ste maart zagen wij het eiland Trinidad op vijf mijlen ten oosten van ons. Voornoemd eiland ligt in de Zuider Oceaan op ZB 20°32' en 29°10' WL.

De 6de april kwamen wij aan de Kaap en om 7 uur 's avonds ankerden wij in de Tafelbaai voor het zeehoofd, waar wij tot de 18de mei lagen. Wij werden van gouvernementwege geweigerd de lading te landen. In 1827 op 16 juli was er door het Engelse gouvernement een Order in Council uitgegeven en daarin werd genoemd welke naties op de Kaapkolonie mochten handelen en onder die bevoorrechten was Nederland niet begrepen, zodat

hadden wij wel gedaan, wij onze reis hadden moeten voortzetten naar Batavia.¹¹⁴ Maar mijn correspondent de Weledele heer J. Smuts dacht om eerst met memories bij de Gouverneur een verzoek te doen, maar dat werd door Zijne Excellentie afgeslagen met een verwijzing naar de commodore van de marine in Simonsbaai.

Dit een en ander was ons oponthoud en van deze gelegenheid maakte ik dan gebruik om het een en ander in Kaapstad en het omliggende te bezichtigen en daar ik bij de heer J. Smuts gelogeed was, hetwelk een innemende familie was - zoals alle Hollanders zeer gastvrij zijn - genoot ik veel vriendschap. Kaapstad is een zeer aangename plaats en ligt beneden de Tafelberg aan de baai.

De 20ste dito met een schone heldere lucht ging ik met mijn eerste stuurman, mijn zoon Arij en de heer J. de Wit de Tafelberg beklimmen, zijnde 3500 voeten boven de oppervlakte van de zee. Te 5 uur 's morgens gingen wij van het huis van mijn gastheer J. Smuts en om half 11 hadden wij de oppervlakte van de berg bereikt, waar die een oppervlakte heeft van een half uur omtrek. Het is helemal [42] begroeid met een lang gras. In het midden van de vlakte ligt een soort langwerpige vijver van meer dan een gewerschot lang en half zo breed met een diepte van twee tot drie voet. Het is ook de Tafelberg die de ganse stad van een aangenaam water voorziet, ook voor de schepen, dat met een leiding aan het zeehoofd wordt gebracht en zo door de bemanning in de vaten gevuld.

De beklimming is heel zwaar, het gaat meest steil op: handen en voeten komen beide te pas. Op een kwart van de berg begint de kloof. Dan hangen de rotsen over het hoofd en dreigen te zullen instorten. Zodra wij op de berg waren, gebruikten wij ons ontbijt dat door twee Hottentottenjongens werd gedragen en daarna bezagen wij de vlakte met een wandeling rondom op de berg. Het was een allerverrukkelijkst schoon gezicht, de lucht was helder en schoon en alle voorwerpen beneden waren zeer nietig. De stad en de schepen in de baai vertoonden zich nietig en klein, mensen waren slecht te onderscheiden. De Leeuwenkop en Berenkop¹¹⁵ zijn grote bergen, maar waren nietig onder ons. Wij hadden aan onze tweede stuurman gezegd goed uit te kijken naar ons, dat wij een vlagje zouden laten waaien, hetgeen wij deden. Ook maakten wij vuur om de rook te vertonen, maar aan boord werd er niets van gezien. Om 1 uur kwamen wij weder in de kloof, zetten ons in het gras en lieten onze voorraad opdissen, die zeer smakelijk geconsumeerd werd. Na een half uur rusten ondernamen wij onze aftocht die met meer spoed ging dan het opklimmen, doch het was met meer perikelen. Om 4 uur na de middag kwamen wij weer bij de heer J. Smuts thuis. Mevrouw en de anderen van het huis en gezin dachten dat ik de volgende dag niet zou kunnen uitgaan, maar ik had volstrekt geen letsel van het tochtje.

De andere dag ging ik met de familie naar Constantia, vanwaar de vermaarde wijn van die naam komt en ook kwamen wij bij Rondebosch, die twee prachtige plaatsen zijn. Tweemaal ben ik naar Simonsbaai geweest om met de commodore te spreken over onze ontlading, maar wij konden het niet eens worden om permissie tot lossen te krijgen. Simonsdorp is een klein vlekje, maar heel netjes. Er is een arsenaal voor de oorlogsschepen¹¹⁶ aan de baai

114 An act to regulate the trade of the British possessions abroad, Order in Council van 30 april 1827 (Theal Records XXXI, 320-321).

115 Berenkop: waarschijnlijk de Duivelsberg.

116 Over de gebouwen die de Engelsen uit de Compagnies tijd aantreffen, zie Rodger.

die voor alle winden een veilige ankerplaats is. De weg van Kaapstad naar Simonsbaai is vier uren rijden en werd nieuw aangelegd en was tot halverwege klaar. Men vindt op de weg zeer aangename buitens met een mooie allee van lommerrijke bomen, maar na Simonsdorp is het dor met woeste rotsklompen met gele zandheuvels. Er groeit ook in de omtrek van het dorp niets. Alle levensbehoeften moeten er worden aangevoerd.

Veel genoeg en vriendschap heb ik van de familie van de Weledele Heer J. Smuts genoten en ook bij de familie Van Beda. Eenmaal is de gehele familie bij mij aan boord geweest op een mooie dag en wij genoten veel vermaak.

Ik had nog van veel uitstapjes kunnen genieten, maar het ruwe seizoen begon, hetgeen in mei begint en in oktober eindigt en in die tijd is het gevaarlijk liggen in de Tafelbaai. Tweemaal hebben wij moeten rijden, met stengen en ra's in het hol, voor twee kettingkabels¹¹⁷, doch beide keren zijn wij er goed van afgekomen. De winden van tussen NNO en NW heersten in die [43] tijd het meest aan de Kaap en veel regen. De noordenwinden bij het kompas zijn de gevaarlijkste in de Tafelbaai en maken een moeilijke zee.

Daar wij nu alles aangewend hadden om onze lading aan de Kaap te landen en dit vruchteloos was gebleken, vertrokken wij vandaar de 18de mei. Op de reis van de Kaap naar Java niets bijzonders voorgevallen zijnde, zeilden wij de 2de juli 's avonds rond Java's Westhoek Straat Sunda in en de 6de dito arriveerden wij ter rede van Batavia. Wij salueerden met zeven schoten en kwamen ten anker. Ik ging met mijn passagier aan land en nam mijn logies bij de Weledele heer C. ten Brink op Rijswijk. Nadat wij ontladen waren en weder een partij nootmuskaat en foelie met ballast hadden ingenomen, zeilden wij van Batavia de 23ste juli naar Semarang voor het resterende van onze lading. De 26ste arriveerden wij daar, maar aan land komende vernam ik van de heer Gevers, dat er geen lading voor mij was en dat ik naar Surabaja moest zeilen. De volgende dag vertrokken wij vandaar en kwamen de 1ste augustus te Surabaja. Wij lagen hier tot de 14de september voordat ik mijn lading compleet had.

Surabaja is een grote plaats met velerhande kustvaart en heeft een grote ruime haven waar de rivier Kali Mas¹¹⁸ uitstroomt en de ree is heel veilig tussen Madura en Java. Ik was gelogeerd bij de heer Coenen en ook aan boord. De levensbehoeften zijn te Surabaja zeer goed: vlees, aardappelen, rijst en andere artikelen zijn veel beter te koop dan te Batavia.

De 14de september zeilden wij van Surabaja met een volle lading naar Batavia waar wij de 20ste dito aankwamen. Wij namen daar nog zeven vaatjes met twee kistjes zilverspecie aan boord. De 23ste dito zeilden wij van Batavia naar Rotterdam. De 26ste in Straat Sunda namen wij onze laatste peilingen aan het eiland Krakatau en Prinseneiland als onze afgevaren plaats. De 6de november zeilden wij rond Kaap de Goede Hoop, de 23ste dito waren wij ter hoogte van het eiland St. Helena. De 5de december sneden wij de linie op 21°17' WL en de 27ste dito zeilden wij kort bezuiden het eiland Flores heen, een van de Azoren of Westereilanden.

¹¹⁷ met stengen en ra's in het hol: met gestreken stengen en ra's. Sedert 1820 rustte Van Hoboken zijn schepen met ijzeren kettingkabels - tot negentig vaam lang - uit; zij vervingen de zware ankertouwen (Hoyneck, 114).

¹¹⁸ Kali Mas is de rivier de Brantas.

De 17de januari 's avonds verkenden wij de vuren van Lizard Head aan de Engelse kust waar wij een sterke oostenwind met vorst kregen. Tot de 21ste dito kruisten wij tot boven het eiland Wight. Nu was het hier streng van wind en vorst, zodat ik resolveerde naar Cowes te zeilen, waar wij in de achtermiddag op de ree ankerden. Ik hoorde bij de consul, de heer W.S. Day, dat in Holland alles vol ijs was en geen schip kon binnenkomen. De volgende dag verhaalden wij ons schip de haven van Cowes binnen.

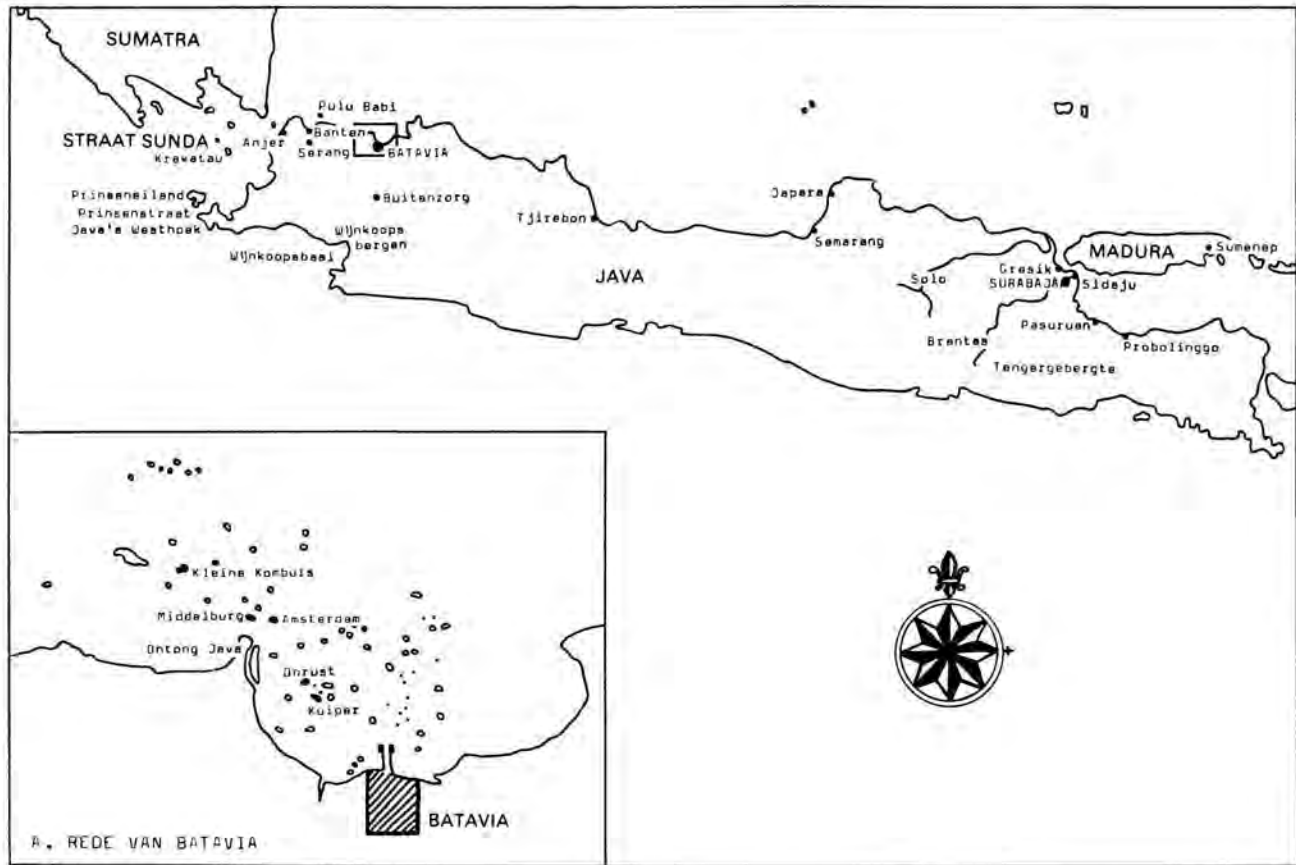
In februari ontving ik tijding van mijn patroon die mij feliciteerde met mijn behouden aankomst te Cowes en zegde mij dat in Holland alles vol ijs was en dat Z.Ed. mij order zou zenden, als de rivieren bevaarbaar waren. De 4de maart ontving ik orders om te kunnen zeilen waarvan wij dadelijk gebruik maakten. De 10de dito wegens oostenwind kwamen wij pas voor Hellevoetsluis en de 15de dito te Rotterdam aan de palen. De volgende dag vertrok ik naar Katwijk naar mijn vrouw en kinders, die ik allen in goede welstand aantrof: welk een groot voorrecht na veertien maanden afwezig te zijn geweest. God zij daarvoor de dank, die ons in zo veel gevaar behoeft en bewaard heeft.

Na twee dagen ging ik met mijn vrouw en twee dochters Gijsje en Trijntje naar Rotterdam en huurde een kamer bij S. de Hollander op de Rotte. Wij losten en begonnen de 21ste dito weder te laden naar Batavia en de 28ste dito zeilden wij weder van Rotterdam. Ik nam mijn vrouw en de meisjes [44] mee naar Hellevoetsluis. Wij waren dertien dagen aan en van de stad. Wij hadden in die tijd gelost, een volle lading ingenomen, equipage af- en aangemonsterd en het schip van al het nodige voorzien voor de reis naar Oost-Indië. De laatste dag van maart kwamen wij weder te Hellevoetsluis.

De 5de april zeilden wij naar zee. De 8ste dito zeilden wij door de Hoofden in het Kanaal. De 15de dito kwamen wij ter hoogte van Lizard Head. 's Nachts kregen wij een storm uit het WZW waarmee wij weer voor Plymouth dreven. De 17de dito waren wij weer voor Lizard Head. Wij hadden van Goeree tot Lizard Head veel ruw weer en contrariëwind gehad. De 4de mei na de middag zagen wij het eiland Palma in het ZO $\frac{1}{2}$ Z en volgens onze lengte en breedte op een afstand van 21 mijlen, zijnde een van de Canarische eilanden. De 20ste dito sneden wij de linie op 22°23' WL. De 30ste dito zeilden wij dicht beoosten het eiland Trinidad op een kleine mijl afstand heen. De 22ste juni kwamen wij ter hoogte van de Kaap, rondten de bank van Kaap Agulhas of het Kaapse Rif. Wij hadden zwaar stormweer en konden het niet lenzende houden, maar moesten onder de wind draaien waar wij een verschrikkelijke zee hadden tegen de zware stroming van menigmaal zestien à zeventien mijlen in de 24 uur, zodat de zee menigmaal in volle branding stond.¹¹⁹ De 15de juli 's morgens zagen wij het eiland Amsterdam liggen in de Zuider Oceaan op ZB 37°58', OL 78°12'. Van de Kaap tot hier hebben wij meest ruw weer met zware stormen gehad vergezeld van donder en weerlicht, met zware buien van hagel en regen vergezeld. Wij hebben de ganse weg geen 24 uur zonder reën kunnen zeilen met veel omlopende winden. Gelukkig dat de "Willem" een trouwe sterke zeeboot was. Nooit maakte het schip enig water!

De 3de augustus zagen wij Java na de middag NNW vijf mijlen van ons.

119 De krachtige Agulhasstroom trok langs de oostkust van Zuid-Afrika in zuidwestelijke richting.



Kaart 3. Straat Sunda en Java.

De morgen van de volgende dag zeilden wij rond Java's Westhoek Straat Sunda in. De 4de voor Anjer en de 7de arriveerden wij te Batavia op de ree, salueerden en kwamen ten anker wederom door de goedheid Gods geleid en voor rampen beveiligd, de Heer zij daarvoor onze dank toegebracht. Ik ging aan land en ging logeren in het logement bij de heer Elderman, omdat de heer C. ten Brink naar Europa was vertrokken. Wij losten een gedeelte van onze lading en zeilden de 16de dito met het resterende van de lading naar Semarang waar wij de 22ste arriveerden. Mijn correspondent, de heer Muhlenfeld, nam mij bij zich te logeren.

Semarang is een mooie, wel aangelegde plaats met mooie gebouwen en pleinen en er staat een mooie Gereformeerde Kerk. De weg van de stad naar het residentiehuis, Botjong genaamd, is schoon. Beide zijden van de weg zijn begroeid met hoge tamarinde bomen en aan beide zijden staan buitens. De rivier is heel nauw en de ingang is zeer droog, zodat het laden en lossen voor de schepen moeilijk zijn. Maar op de ree liggen de schepen in open zee zonder enig beschutting, waardoor vele in de westmoesson op het land raken doch zonder gevaar om het schip te verliezen, doordat de grond een zachte modder is.

De 2de september zeilden wij van Semarang naar Batavia beladen met balen koffie, waar wij de 7de dito ankerden op de ree te Batavia. Na nog enige goederen ingenomen te hebben, zeilden wij de 12de van de ree bestemd naar Rotterdam. De 13de dito namen wij onze laatste peilingen aan het eiland Krakatau als de afgevaren plaats ZB 6°8', OL 105°29', met hoop op de bescherming Gods die de wind en de zee bestuurt. De 9de oktober stierf bij ons aan boord Willem van der Lek in de Indische [45] Oceaan ZB 27°6', OL 47°20', zijnde een achtergelaten derde stuurman van het schip "Nathalie" van Antwerpen. Ik nam hem voor de kost mede naar Europa, zijnde geboortig van Vlissingen waar zijn ouders woonden. De 5de november zeilden wij rond de Kaap met deze in zicht. De 18de dito waren wij bij het eiland St. Helena NNW drie mijl en de 29ste dito sneden wij de linie WL 22°17', tot wij in januari voor de Gronden kwamen.

1830

De 16de januari op 49°15' NB, 9°13' WL, in de achtermiddag kwam ons een Engels korvet langs, zij, praaide* ons vanwaar wij kwamen en of wij aan provisie of water of andere behoeften gebrek hadden. Ik dankte Z. Ed. Gest.* en zegde dat wij nog wel voorzien waren. Deze was met nog een korvet en kotterbrik uitgezonden van Portsmouth door het Engelse gouvernement met proviand en water om op de thuiskomende schepen op de Gronden te kruisen, die door de aanhoudende oostenwind gebrek aan levensbehoeften hadden om deze dan van het nodige te voorzien. Een prijzenswaardige voorzorg van dat gouvernement.

De 18de dito zagen wij de Scilly eilanden vanwaar wij een loodsboot aan boord kregen die ons zegde, dat het reeds een lange winter was geweest en dat alles vol ijs was. Ik kocht wat aardappels en steenkool van hen en wij vervolgden onze reis. De 22ste dito kwamen wij zover als het eiland Wight, waar wij een loods aan boord kregen van Cowes, die mij een brief overgaf van de Nederlandse consul, de heer W.S. Day, die kennis gaf dat alle zeegaten sedert de 20ste november met ijs waren bezet en er geen schepen binnen konden komen. Daarop resolveerde ik en nam de loods om mij naar Cowes te brengen. Wij zeilden The Needles in en de volgende dag te Cowes in de haven. De 5de maart ontving ik weder order van mijn patroon,

zoals vorig jaar, dat de rivieren klaar van ijs waren en ik mijn reis kon vervolgen. De 7de maart zeilden wij van Cowes. De 15de dito kwamen wij te Rotterdam aan de palen.

De volgende dag ging ik naar Katwijk aan Zee en vond mijn vrouw en kinderen allen in goede gezondheid, waarvoor de Heer de dank zij toegebracht, die ons weder na lange afwezigheid behoed en gespaard heeft. Na een paar dagen ging ik met mijn vrouw en twee van mijn dochters naar Rotterdam. Gelost hebbende en na het schip aan de timmerwerf gekoperd* te hebben met nodige reparatie, begonnen wij weder de 8ste april te laden naar Batavia.

Op deze reis ging mijn zoon Arij met mij mee als tweede stuurman. Op 6 mei voormiddags zeilden wij van de stad. De patroon, de Weledele heer A. van Hoboken, met mevrouw Van Hoboken en dochters deden ons uitgeleide. Ook mijn vrouw en dochters Lijdia en Gijsje voeren met mij mee naar Hellevoet. Voor de stad salueerden wij met 21 schoten. Wij werden begroet met elf schoten door het schip "Rotterdams Welvaren", ook aan mijn patroon behorende. Het kwam juist van de reis van Batavia thuis. Voor Vlaardingen gingen H.Ed. weer van boord met een klein saluut en een "hoera".

De 8ste dito kwamen wij voor de haven van Hellevoetsluis met een sterke ZO wind en een zwaar ebtij, zodat met het ten anker komen de ijzeren spijkleppen¹²⁰ aan stukken sprongen bij het opdraaien van het schip. De volgende dag kreeg ik de kleppen door de smid aan Nieuwesluis weer gemaakt en zeilden wij van Hellevoet de 10de dito naar zee. De volgende dag 's middags zeilden wij op een halve mijl afstand langs de hoek van de Singels aan de Engelse kust. De 15de dito waren we ter hoogte van Lizard Head, noord zes mijlen, onze afgevaren plaats. De 29ste dito zagen wij Madeira en de 5de juni waren wij ter hoogte van S. Antão, de volgende dag ter hoogte van Brave, zijnde één van de Kaap Verdische eilanden. De 17de dito sneden wij de linie op 21°19' WL. De 27ste dito waren wij bij het eiland Trinidad.

De 22ste juli waren wij [46] op een ZB van 37°42' OL 27°38' waar wij na de middag met heet, mooi weer verscheidene vissen rondom ons schip kregen en heel dicht aan het schip, zodat wij ze geheel konden onderscheiden. Zij waren van een bijzondere vorm: aan de koppen, die gedurig en meest boven water uitstaken, vertoonden ze een schild van rots en opzij aan de kop zaten vlerken die als deuren open en toe gingen. De omtrek van de vis was ovaal, plat en met een mooie, platte staart waar zij veel geweld mee deden, de lengte zal van 25 à 30 voeten geweest zijn. Wij hadden ze tot aan de avond bij ons en wij raakten ze in het westen bij het ondergaan van de zon kwijt. Op een distantie vertoonden de koppen zich als klippen boven water; er waren zeven stuks.¹²¹

Tot de 31ste augustus voeren wij met zeer afwisselend weer en wind en zagen na de middag de Wijnkoopsbergen op Java. De volgende nacht zeilden wij rond Java's Westhoek in Straat Sunda. De 4de september arriveerden

120 spijkleppen: windas, waarmee de ankerketting wordt gewonden of uitgedraaid.

121 Schaap beschrijft waarschijnlijk de dwergvinvis, die soms in kleine groepen zwemt en nieuwsgierig genoeg is om langzaam varende en stilliggende schepen dicht te naderen. De maximale lengte van de dwergvinvis is dertig voet (9.1 m) en hij komt op zowel het noordelijk als zuidelijk halfmond voor. Omdat zijn vorm meer gedrongen is dan andere vinvissen lijkt zijn omtrek ovaal (Leatherwood, Caldwell en Winn, 63-66).

Met dank aan dr. S.J. de Groot, verbonden aan het R.I.V.O. IJmuiden.

wij ter rede van Batavia, waar wij na een saluut ten anker kwamen en wij gevoelden onze dankbaarheid aan de Heer voor Zijn hulp en genade. Ik ging aan land en nam mijn logies bij de heer J.H. Peter, pakhuismeester bij de Nederlandse faktorij.

Gelost hebbende en weder een gedeelte lading ingenomen hebbende, zeilden wij de 22ste dito naar Surabaya om daar het resterende van de lading in te nemen. Ik was bij mijn agenten, de heren Coenen en Versluijs. Deze keer maakte ik met mijn agenten een toertje naar Gresik, zijnde drie uren over land met een rijtuig van Surabaya. Het is een aangenaam plaatsje. Het ligt aan de rivier, beoosten de uitwatering van de Solorivier; het bestaat van kusthandel en wordt veel door Arabieren-schepen en Chinese jonken* bezocht.¹²² Ook heeft het goede timmerwerven. Wij dineerden bij de resident, die een aangename woning heeft. Bij het binnenkomen van Gresik is een groot, mooi plein waar in het midden een prachtige boom staat, waarvan de schaduw rondom vanaf het voetstuk (een vierkante bank) 25 voet is. Des avonds kwamen wij welvoldaan thuis. Mijn stuurman en drie van mijn volk had ik, gedurende dat wij in Surabaya waren, achtergelaten in het hospitaal, dat een briljant gebouw is en welgelegen ligt aan de rivier. De 18de oktober kwamen mijn stuurman en de drie man weder aan boord uit het hospitaal; wij zeilden die dag van Surabaya.

De 24ste dito kwamen wij te Batavia. De 28ste dito zeilden wij vandaar naar Rotterdam. De 4de november kwamen wij buiten Straat Sunda. Wij hadden veel gesukkeld door de ingevallen westmoesson en oosterstromen. Tot de 7de december hadden wij met gunstig weer en wind gezeild tot op ZB 32°9' OL 32°11', waar de heer Stephan des morgens 2 uren overleed, zijnde bij ons als passagier met zijn bediende aan boord. Hij was sedert 1 december bedlegerig geweest en stierf aan verval van krachten. Hij was Zwitser van geboorte, liet een vrouw en zoon te Batavia achter, waar hij pakhuismeester in het gouvernements-koperpakhuis was geweest. Bij zons-
ondergang zetten wij hem gekist overboord. De 20ste dito zeilden wij rond de Kaap, 's middags de Tafelberg op NO $\frac{1}{2}$ N, zeven mijlen.

1831

De 4de januari 's morgens bij St. Helena. Wij zetten onze reis door naar de linie die wij op de 15de dito sneden op WL 23°4'. De 27ste februari kwamen wij in het Kanaal en bevonden des avonds de vuren van Lizard Head NNW één driekwart mijl van ons. De 28ste dito ter hoogte van Portland, waar wij een loodsboot van Cowes aan boord kregen, die mij berichtte hoe de Belgen in revolutie waren met Holland.

De 2de maart kwamen wij voor Hellevoetsluis ten anker. Het Voornsche [47] Kanaal van Hellevoetsluis naar de Oude Maas dat bij Nieuwesluis inkwam, was thans voor de schepen klaar om er door naar Rotterdam op te varen.¹²³ De volgende morgen haalden wij in het kanaal met een sterke WZW

122 Arabische reders op Java bezaten in 1830 een derde van de Europees getuigde koopvaarders, Chinese een tiende (jonken dus niet meegerekend). Gresik was bij uitstek een gemeenschap met vele Arabieren, die de bosbestanden exploiteerden. De lokale vloot groeide snel, ofschoon het scheepvaartverkeer zelf voornamelijk via Surabaya verliep (Broeze, 'The merchant fleet', 257-259).

123 Omdat de Brielsche Maas, de verbinding van Rotterdam naar zee, verzandde, werd tussen 1827 en 1829 van Hellevoetsluis naar Nieuwesluis het Voornsche Kanaal gegraven. Het kanaal werd op 18 november 1830 in alle eenvoud geopend, omdat enkele weken eerder de Belgische Revolutie was begonnen (Wiskerke, 34-35).

wind. Wij gingen aan het jagen met vijf paarden, maar door de sterke wind ging het zeer moeilijk, zodat wij bij de tweede brug onklaar raakten waardoor wij onze fokkerust¹²⁴ van het schip afvoeren: de brug en dukdalf aan stukken. Dit was mijn eerste doorvaart van het nieuwe kanaal! De 4de dito kwamen wij te Rotterdam aan de palen in de Boompjes. Zo heeft het de Heer weder behaagd ons door Zijn gunst te geleiden en in welstand de onzen te doen ontmoeten. Hem zij de dank toegebracht.

Nu hoorde ik hoe de Belgen de 24ste augustus van het vorige jaar op des Konings verjaardag als rebellen aan het muiten waren geraakt. Ook het voorval van de onvergetelijke luitenant Van Speyk: Z.Ed.Gest. lag gestationeerd aan het Vlaamsche Hoofd tegenover Antwerpen op 5 februari van dit jaar met de kanonneerboot No.2, waar Z.Ed.Gest. het commando op had. Door een hevige NW wind dreef het schip op die dag met zijn ankers aan de Antwerpse wal. De Belgische rebellen schoten op de weerlozen af met een grote overmacht en kwamen aan boord, haalden de Hollandse vlag neer en vertrapten deze. De edele Van Speyk, vol vaderlands vuur, gaat met heldenmoed, nadat Z.Ed. kennis aan een jongen heeft gegeven om de manschappen tot hun zelfbehoud van zijn besluit te verwittigen, in zijn kajuit en steekt het vuur in het kruit: ogenblikkelijk springt de boot in de lucht. Zo sterft de dappere Van Speyk ter ere van het vaderland. Vier van zijn manschappen die in het water zijn gesprongen, zijn gered; de meeste Belgische muiters zijn daardoor omgekomen. De geestdrift bij de natie in Holland was boven aller verbeelding in het vrijwillig uittrekken van jong en oud, gehuwden en ongehuwden, rijken en armen, geleerden en ongeleerden.¹²⁵ Dit moet een onvergetelijk aandenken blijven voor de oude Nederlandse natie. Van allerwegen kwamen bijdragen, uit alle steden en plaatsen, zodat men thans een armee van over de honderdduizend strijdbare mannen aan de grenzen heeft. Ja, in weinige maanden telde men een grote vloot van kanonneerboten die op alle particuliere en 's landstimmerwerven waren gebouwd en toegerust, met enige fregatten die allerwegen gestationeerd lagen. De Citadel van Antwerpen waar generaal Chassé op was bleef in onze macht, de Schelde was bezet met onze oorlogsvloot.

Het schip gelost zijnde, brachten wij het aan de timmerwerf om het te verkopen en na te zien. Wij lagen tot de 9de juni aan de werf, zodat er niets te doen was. Ik had een kamer op het Steiger gehuurd waar ik met mijn vrouw en twee dochters gelogeerd was. De 3de juli waren wij weder klaar tot vertrek met een volle lading naar Batavia. De patroon verkoos dat mijn zoon Arij niet met mij mee zou gaan, maar Z.Ed. wilde hem op één van zijn schepen plaatsen als tweede stuurman, waartoe ik mijn toestemming gaf. Tegen de middag zeilden wij van de stad en salueerden met vijftien schoten. De 5de dito lagen wij op stroom voor Hellevoetsluis. Op de ree lagen verscheidene schepen uit de Oostzee, alle onder quarantaine wegens een heersende ziekte die in het vorige jaar in Rusland was uitgebroken en door de hele Oostzee was verspreid onder de naam van cholera, die grote verwoestingen onder de mensen aldaar aanrichtte.

De 6de dito zeilden wij naar zee, de volgende morgen zeilden wij langs Dover, de 10de dito Start Point NtO drie mijlen van ons vanwaar wij ons bestek zetten [48]. Op 18 juli bij Madeira, de 24ste dito bij S. Antão en de

124 rust: balk aan de buitenzij kant van een scheepsromp om het want te bevestigen.

125 Voor de herinneringen van een loteling, de 20-jarige Amsterdamse scheepstimmerman J. van Oostendorp, zie Van der Hoeven (ed.).

9de augustus sneden wij de linie WL 19°22', vanwaar wij zware buien hadden, meest met twee reven in de marszeilen*, uit ZZO tot op ZB 15°0'. De 17de september waren wij ter hoogte van Kaap de Goede Hoop. De 27ste oktober zeilden wij de Prinsen Straat tussen Java's Westhoek Straat Sunda in. In de zuidbaai van het Prinseneiland zagen wij een schip zitten kort aan de westwal, de marszeilen stonden nog op. De volgende dag, net Anjer gepasseerd, ontmoetten wij kapitein Van Zameren. Ik zond brieven met mijn sloep voor Holland om door hem te worden bezorgd. Hij was naar Dordrecht gestuurd. Daar troffen wij kapitein Zoetelief aan boord, die met zijn scheepsvolk naar Anjer met hem meevoer om vandaar met een prauw aan boord van zijn schip te gaan, dat hij de 5de oktober 's nachts in de baai van het Prinseneiland verzeild had, om nog te bergen en te redden wat mogelijk was van zijn schip, zijnde een nieuw schip voor de eerste reis genaamd "Prins van Oranje" van Amsterdam. Dit was het schip dat wij de vorige dag hadden zien zitten. De 30ste dito kwamen wij ter rede van Batavia ten anker na naar gewoonte gesalueerd te hebben. Zo heeft ons de Heer weder tot hiertoe bewaard voor alle onheil, Hem zij daarvoor de dank toegebracht. Ik ging aan land en nam mijn logies weder bij de heer J.H. Peter op Weltevreden. Wij bleven te Batavia om te lossen en ook te laden.

De 20ste november waren wij weder met de volle lading van alles klaar en zeilden dezelfde morgen naar Rotterdam. Wij zeilden met de landwind bezuiden de eilanden Kuiper en Onrust heen. Om 9 uren van dezelfde morgen kwamen wij bij het eiland Amsterdam, de wind liep WZW, de stroom om de oost. Wij deden een paar slagen om rond Ontong Java te komen. De stroom was te sterk maar wij hielden vol om beneden het eiland Amsterdam heen te zeilen om dan tussen Middelburg en de Kleine Kombuis heen te laveren. Er was een frisse koelte en alle dienstdoende zeilen stonden bij. Ik zette een goede man aan het lood en ik paste zelf bij het lood op. Tussen tien en negen vadem liepen wij langs het eiland heen, het eiland WZW van ons, maar dan gooit de man vier vaam en vóór het schip kon afvallen loopt het op het rif. Het schip raakte van voren twee voet uit zijn last.¹²⁶ Ik liet tegenbrassen¹²⁷, tevergeefs, het bleef zitten. Het was hoogwater zodat wij niets van het rif konden zien. Er was volstrekt geen mogelijkheid om zonder lossen eraf te komen, daarom zond ik dadelijk mijn eerste stuurman met de sloep naar Batavia om aan mijn correspondenten de heren Reijnd en Gijsing te vragen mij prauwen te zenden om het schip te lichten. Wij brachten intussen een anker uit, stortten ons drinkwater uit en maakten gereed om te lossen. Met laagwater hadden wij voor tien en achter vijftien voet diepte. Het schip was van voren tot de fokkemast op een rots geschooten, zodat wij met noordenwind gevaarlijk zaten en het schip zouden kunnen verliezen. Wij waren groot vier mijlen van Batavia en hadden dus geen hoop om spoedig hulp te krijgen. De volgende dag 's morgens kwam mijn stuurman met twee prauwen. Dadelijk belaadden wij deze, maar het schip kwam er niet mee vlot. Ik zond mijn stuurman met de beladen prauwen naar het eiland Onrust met een verzoek aan de commandant om de goedheid te

126 van voren twee voet uit zijn last: met de voorsteven twee voet uit het water omhoog.

127 bras: lijn, waarmee de ra's horizontaal bewogen worden.

het brassen: de ra's horizontaal draaien, zo dat de razeilen een meer of minder scherpe hoek met de kiel van het schip maken.

tegenbrassen: de (loef)brassen zo aanhalen dat de wind voor in de zeilen valt.

hebben de prauwen te lossen in het gouvernementspakhuis, omdat ik deze weder wenste om het schip meer te kunnen lichten, hetgeen door Z.Ed. Gest. [49] met alle nodige hulp ten uitvoer werd gebracht. 's Nachts kreeg ik de prauwen weder aan boord en laadde ze weder. Met het laden van de tweede prauw kwam het schip vlot. De 22ste november voormiddags zond ik de prauwen weder naar Onrust en wij maakten klaar om het schip ook naar Onrust te zeilen. Na de middag ankerden wij met het schip voor Onrust en ik vertrok in persoon naar Batavia om met mijn correspondenten te spreken. H.Ed. besloten om het schip te Onrust te lossen en het daar dan ook te kiel en de nodige reparaties te doen. De 24ste dito, nadat ik protest had aangetekend, ging ik met een commissie, zijnde de agent van Lloyds, de heer Allen, C. Pronk en J.H. Peter als experts naar het schip te Onrust om het te bezichtigen. H.Ed. order was het schip te lossen en te kiel. Gelost zijnde, haalden wij het schip over kant en bevonden de loze kiel 25 voet van de kiel af en beschadigd, ook de scheg aan de voorstevan was beschadigd en een plank in het vlak was op een halve duim na doorgewerkt op een steen.¹²⁸

De 3de december waren wij weer klaar om onze lading in de nemen, de 9de dito de lading weer compleet aan boord. Ik had een extra goede equipage aan boord, maar o, ongelukkig, de laatste partij balen koffie werd door het volk uit liefhebberij voor elkander zo snel weggestouwd, dat zij allen sterk bezweet waren. Eén van de lichtmatrozen, een sterke en gezonde jongen, Jacob Zuyderduin van Katwijk aan Zee komt aan dek en stort zich een puts zeewater over het hoofd en drie dagen daarna brachten wij zijn lijk ter aarde. Dit voorval werd door al het volk diep betreurd. Dit was de tweede van mijn equipage die ik verloor in vier en een halve reis: de eerste was door een oudere ziekte en deze door onachtzaamheid. Er viel nog een jammerlijk voorval voor terwijl wij te Onrust lagen. Een inlandse schoener* met een Engelse kapitein en een equipage van Maleiers ankerde voor Onrust om te timmeren. Eén van de Maleiers werd naar land gestuurd om een vijgetouw¹²⁹ zwemmend aan land te brengen. De Maleier is nog geen dertig voet van zijn schip of er schiet een haai op en pakt het dikste van zijn been en rechterbil en scheurt het vlees geheel schoon van het been af. Toch komt de Maleier nog aan land zwemmen en werd door mijn volk opgehaald en in het hospitaal gebracht, waar hij na een half uur door bloedverlies dood was.

Ik ging die zelfde dag, toen wij de lading in hadden, naar Batavia om het schip van alles tot vertrek klaar te maken. Terwijl ik te Onrust was geweest, waren Europese brieven te Batavia aangekomen met verontrustende berichten, dat men vreesde voor een algemene oorlog in Europa. De Nederlandsche Handel-Maatschappij had opgehouden met laden en de beladen schepen mochten niet vertrekken. De brik "Willem" was niet voor de Maatschappij beladen, maar voor rekening van mijn patroons, zoals al de vorige reizen. Zij hadden geen orders gezonden om te stoppen, maar aan onze correspondenten gezegd hun schepen niet op te houden. Dus ik maakte klaar tot vertrek. De averij beliep een somma van 5000 guldens met alle

128 loze kiel: ter versterking onder de eigenlijke kiel aangezette kiel om het schip minder drift te geven.

scheg: vooruitstekend deel van de voorstevan, onder de boegspriet.
vlak: scheepsbodem.

129 vijgetouw: soort touw geslagen van bastvezels van bepaalde Indische bomen.

kosten. Ook nam ik een lichtmatroos van het verongelukte Amsterdamse schip de "Prins van Oranje" mee, Klaas Haasnoot van Katwijk aan Zee, voor de overleden lichtmatroos.

De 16de december van alles klaar om de volgende morgen naar Onrust te vertrekken en dan te zeilen naar Rotterdam, kwam onverwachts des avonds kapitein De Jong van het schip "Olivier van Noort" [50] bij ons ten huize van de heer J.H. Peter, waar enige kapiteins mij een goede reis kwamen wensen. Z.Ed. was zoëven op de ree gekomen van Amsterdam en bracht de berichten over de afgelopen Tiendaagse Veldtocht van onze armee met de prins van Oranje aan het hoofd: hoe deze de Belgische armee had verstrooid en de onze als overwinnaar tot voor Leuven was opgerukt, ja zelfs tot kort aan Brussel. Daar was een wapenstilstand getroffen met de generaal van de Franse armee, die met een leger Fransen aan de Belgische grens lag, zodat onze armee weder op onze grens lag. De prins was met alle vreugde door het ganse land ingehaald. Dit was een geruststellende tijding, in het bijzonder voor mij, daar ik op vertrek lag. Hoe wonderbaar zijn de wegen des Heren, ook hier in mijn geval: eerst vastgeraakt op verlies van het schip af, daarop periculieuze tijdingen en, ziedaar, te goeder tijd schenkt de Here in alles vreugde en geruststelling.

De 18de december zeilden wij van het eiland Onrust. De 21ste dito hadden wij Java's Westhoek OZO, zeven mijlen van ons, vanwaar wij ons bestek begonnen.

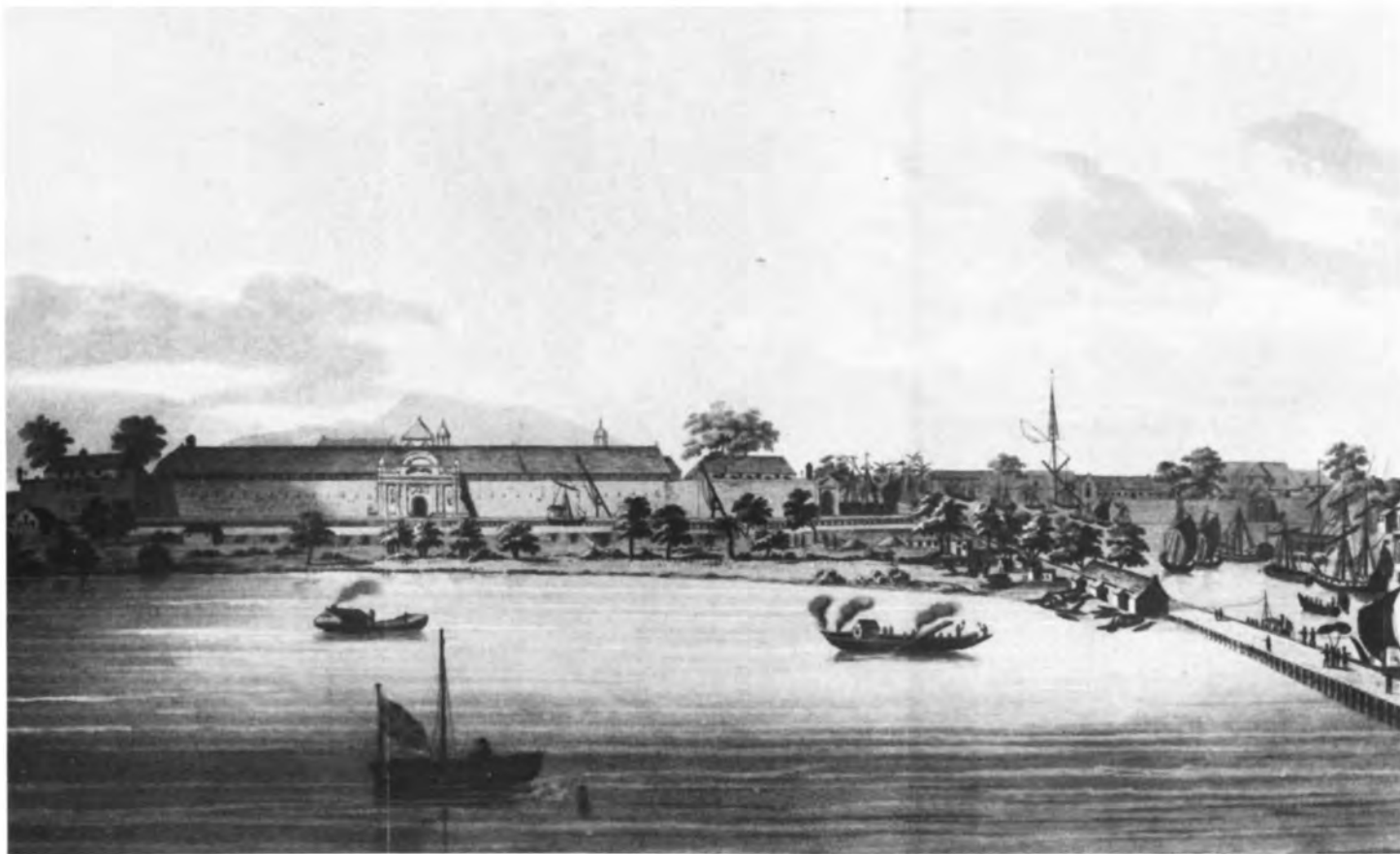
1832

De 26ste januari na de middag vingen wij met de hoek¹³⁰ een haai, lang elf voet negen duim, oude Rijnlandse maat. De 3de februari hadden wij de Tafelberg NO $\frac{1}{2}$ O vier en een halve mijl van ons en de 14de dito kwamen wij ter rede van St. Helena, waar wij het Amsterdamse schip "Marco Bozaris" ontmoetten, 27 dagen voor ons van Batavia vertrokken. Ik ging aan land met mijn passagiers om het een en ander tot verversing aan te kopen en ons van drinkwater te voorzien en de jongste berichten uit Europa te vernemen. De laatste berichten waren van 20 november doch hielden geen andere bijzonderheden in dan de laatste, die wij te Batavia hadden vernomen.

Het eiland St. Helena is een barre rots bij het naderen, maar een trots en indrukwekkend gezicht. Het is in omtrek twaalf mijlen. De ankerplaats voor Jamestown ligt op ZB 15°55' en WL 5°44', is een halve mijl langs de wal lang en strekt zich een kwart mijl van het land uit en waar de schepen in de passaatwind veilig liggen. Men krijgt er zeer makkelijk helder drinkwater aan boord voor een halve Spaanse daalder de legger¹³¹ en overigens zijn er alle noodwendigheden te krijgen. Groenten, aardappels en fruit zijn er heel goed, ook schape- en rundvlees. Scheepsprovisies zijn er ook te krijgen, hoewel tegen hoge prijzen. Maar het is altoos groots midden in de oceaan van alles te kunnen krijgen. De hoofdplaats is Jamestown, die in de vallei over een afstand van driekwart uur bebouwd is met verscheidene prachtige huizen en veel voorname Engelse winkels, waar van alles te krijgen is. Gouvernements- of Compagniegebouwen zijn een mooie kerk, een hospitaal, een militaire kazerne en een prachtig observatorium, ook

130 hoek: vishaak aan de lijn.

131 legger: grote ton (in het ruim) voor het drinkwater, 582 liter.



Afb. 10. Zicht vanaf de rede op het Kasteel met waterpoort en haven van Batavia, 1815 naar laat achttiende-eeuwse prenten. W. Thorn, *Memoir of the conquest of Java* (Londen 1815), plaat VIII, India Office Library, Londen.

aan de Compagnie behorend, waaraan de schepen te allen tijde op de ree hun chronometer kunnen observeren.¹³²

De bevolking van het gehele eiland is 6000 zielen en de troepen in het bijzonder zijn 800 man sterk. Het eiland is met zware batterijen versterkt allerwegen waar enige mogelijkheid voor landen bestaat. De ladder die 636 treden heeft, gaat op naar een zware fortificatie. Het inwendige is aangelegd met zeer goede wegen die op het gebergte naar de batterijen leiden. Boven op het gebergte in de valleien zijn schone landerijen en allerlei grannen en veel gehuchten en verscheidene mooie buitens, vooral de plaats van de gouverneur en ook het nieuw aangelegde huis voor keizer Napoleon, maar die is gestorven voor het voltooid was. Thans woont er de gouverneur in. Er zijn ook [51] een paar goede logementen, vooral het logement van de heer Solomon: 24 uur logies kost 15 shilling.¹³³ Er zijn er ook minder kostbare, maar bij de heer Solomon is het schoon en met een rijke tafel.

De 15de februari met zonsondergang zeilden wij van St. Helena. De 22ste dito zeilden wij op drie mijlen langs het eiland Ascension en op de 27ste dito sneden wij de linie op 22°36' WL. De volgende dag ontmoetten wij een schip, zijnde een Engelsman. Ik zond mijn boot bij hem om enige berichten te vernemen uit Europa. Hij was de 25ste der vorige maand van Duins gezeild, maar had ook geen andere berichten dan die ons bekend waren. De scheepsnaam was "Ceylon" en de kapitein Davidson. Hij was gedestineerd naar Nieuw Zuid-Wales.

Wij zetten onze reis voort en kwamen de 5de april voor het Kanaal op de Gronden, de wind oost. Wij zagen veel schepen, die met de aanhoudende oostenwind met ons opkruisten. De 12de dito kregen wij een loodsboot van de Scilly eilanden. Hij had geen bijzonderheden. Ik kocht enige verversingen van hen. De 15de dito maakten wij land bij Rame Head, de ingang van Plymouth. De 18de dito voor Beachy Head opgekruist, liep de wind naar ZW en wij telden daar 85 schepen, die alle naar het oosten opwerkten. De koelte wakkerde sterk aan tot twee reven in de marszeilen en het was heel dik van regen en mist, zodat wij allen in gevaarlijke omstandigheden waren. 's Nachts om 12 uur passeerden wij Dover. De 20ste dito 's morgens kwamen wij voor Schouwen, ZZO twee en een halve mijl van ons en in de achtermiddag om 6 uur lag de brik "Willem" aan de palen, met stelling¹³⁴ aan land te Rotterdam. Groot was het voorrecht weder, na op deze reis zo vele omstandigheden ontmoet te hebben, zonder molest gezond de onzen te ontmoeten. Daar zij dan ook de Here dank voor toegebracht.

Des avonds kwam ik bij mijn patroon, de weledele heer A. van Hoboken.

132 De Compagnie is de Engelse East India Company, die St. Helena in bezit had tot zij in 1833 haar handelsmonopolie verloor en alle bezittingen overdroeg aan de Britse Kroon.

Een chronometer is een klok, die zeer nauwkeurig de tijd op de nulmeridiaan aanwijst. Uit het verschil tussen die tijd en de lokale tijd aan boord is de geografische lengte op zee te berekenen. Omdat zelfs de beste tijdmetreer op den duur een verschil in aanwijzing met de tijd op de nulmeridiaan krijgt, moet de chronometer op regelmatige tijden gecontroleerd worden. Wijst een tijdmetreer niet de exacte nulmeridiaantijd aan dan wordt de klok niet gelijkgezet, maar de afwijking in de lengteberekening opgenomen (Mörzter Bruyans en Schilder, 216).

133 shilling: f 0,60. Vermoedelijk bedoelde Schaaap deze munt.

134 stelling: steiger.

Nadat Z. Ed. mij had verwelkomd, stelde Zijn Edele mij voor om het bevel op het schip de "Jonge Adriana" te nemen als kapitein. Het lag aan de timmerwerf en het was gevoerd door kapitein Admiraal, oud circa twaalf jaar, gebouwd te Kopenhagen, groot 200 last. Het was nieuw vertimmerd en gekoperd, maar het moest de laatste van deze maand april zeilen. Ik gaf mijn toestemming om het te voeren. Er werden nog acht dagen tot het vertrek bijgedaan. De volgende dag vertrok ik naar mijn familie te Katwijk aan Zee. Ook daar vond ik alles in goede welstand. De 25ste dito ging ik met mijn vrouw weer naar Rotterdam en de 26ste dito nam ik de "Jonge Adriana" over en de brik "Willem" werd aan Arij Plug als kapitein overgedragen.

De 4de mei haalden wij met de "Jonge Adriana" voor de Leuvehaven op stroom om ter ere van de onsterfelijke luitenant J. van Speyk 21 kwartierschoten¹³⁵ te doen ter gelegenheid van de begrafenis van de overblijfselen van Zijn Weledelgestrenges lijk, hetwelk geschiedde te Amsterdam in de Nieuwe Kerk en na afloop van de kwartierschoten deden wij om 12 uur nog een saluut van zeven schoten.

De 9de mei, toen de "Jonge Adriana" van alles weer klaar was met een lading naar Batavia, zeilden wij die morgen naar Hellevoetsluis. De 16de dito zeilden wij naar zee. Zo waren wij weder met Gods hulp op de reis: 26 dagen na een reis van Batavia weder in zee naar Batavia, waarvan ik mijn kinderen drie dagen heb gezien. Maar zouden wij niet tevreden zijn, daar de goeddoude God in alles zo voor mij en mijn gezin ten beste zorgt. Lof en dank zij de Hemelse Vader toegebracht.

De tijdsomstandigheden met België stonden op oorlog. Er lag van Holland een armee van 120.000 man van alle wapenen [52] op de Belgische grenzen. Oorlogsschepen, stoomboten en kanonneerboden lagen op de rivieren, wel gemonteerd.¹³⁶

Wij zeilden met gunstige wind de 17de mei het Kanaal in en passeerden voor de middag Dover. De 19de dito zetten wij ons bestek van Start Point en de 29ste dito 's morgens zeilden wij op drie mijl beoosten Porto Santo langs en 's middags zeilden wij kort aan de Desertas eilanden voorbij, die kort aan de NO-kant van Madeira liggen.¹³⁷ De 5de juni waren wij ter hoogte van S. Antão en de 28ste dito sneden wij de linie op 23°36' WL. De 22ste juli waren wij ter hoogte van de Kaap en de 23ste augustus 's morgens bij het Christmaseiland, liggende 48 mijlen ten zuiden van Java's Westhoek. De volgende dag kwamen wij in Straat Sunda. De 29ste dito kwamen wij ter rede van Batavia. Tot hiertoe heeft ons de Here zonder enige wederwaardigheden geholpen. Hem zij de dank daarvoor toegebracht.

Ik ging met mijn passagiers aan land en nam mijn logies bij de heer J. H. Peter. De 9de september zondags ging ik aan 's Heren Avondmaal te Batavia bij dominee Lenting. Wij bleven te Batavia om onze lading in te nemen voor Rotterdam. De 25ste september waren wij weer van alles klaar: een volle lading aan boord. Bij zonsopgang zeilden wij van de ree. Ik had geen passagiers. De 27ste dito buiten Straat Sunda namen wij onze laatste peiling aan het Prinseneiland. Tot dusver waren ik en mijn ganse equipage door de Heer weder in gezondheid bewaard. Wij zetten onze koers naar de Kaap, opziende tot de Heer voor Zijn gunstige leiding. De 10de november

135 kwartierschoten: elk kwartier een schot.

136 wel gemonteerd: goed bewapend.

137 De Desertas eilanden liggen niet, zoals Schaap schrijft, ten noordoosten, maar ten zuidoosten van Madeira.

's avonds hadden wij, voor de Valsbaai, Kaap Hangklip NtW vijf mijlen en Kaap de Goede Hoop NW $\frac{1}{2}$ N acht mijlen van ons. De volgende dag kwamen wij rond de Kaap.

De 26ste dito 's avonds kwamen wij bij St. Helena aan het kasteel, waar de schepen orders moesten krijgen om op de ree te mogen ankeren. Wij werden afgewezen, want na zonsondergang mocht niemand op de ree komen. Dit was een instelling van het gouvernement sedert Napoleon als banneling op het eiland was gebracht, ja, bij Napoleons leven mocht geen particulier schip bij het eiland ankeren. Maar nu was Bonaparte sedert enige jaren dood¹³⁸; alleen het lijk lag op het eiland begraven.

De volgende dag voor de middag kwamen wij op de rede van Jamestown ten anker. Mijn voornaamste doel was om berichten te vernemen over de oorlog in Europa en ons drinkwater aan te vullen en enige verversingen te kopen. De laatste berichten uit Europa waren van de 10de juli, maar behelsden geen andere bijzonderheden dan die ik te Batavia had vernomen en dat was, dat het nog tot geen beslissing was gekomen met Holland en België.

De 28ste november deed ik een tochtje met mijn tweede stuurman en een Amerikaanse kapitein naar het graf van Napoleon. De bijzonderheden van het graf zijn, dat het ligt in een schone, vruchtbare vallei. Over het graf ligt een simpele zerksteen en een ijzeren hek staat er rond met treurwilgen, een klein wachthuis, waar twee invaliden oppassen, die de bezoekers een glas drinkwater aanbieden uit de bron dicht bij het graf, waaruit Napoleon zijn ganse verblijf op het eiland altoos zijn drinkwater heeft gebruikt. Het is een sierlijk, helder water. Daarna verzoeken de invaliden ieder zijn naam te zetten in een boek, daar tegenwoordig, en vervolgens krijgen de invaliden dan ook een drinkgeld. Van het graf reden wij naar de woning van Napoleons verblijf. Het was alles in een boerderij verandert, alleen de biljartkamer met het biljart was er nog in zijn geheel.

Vandaar reden wij over het eiland naar het observatorium. De toer over het eiland is zeer aangenaam. Men ziet schone korenvelden met prachtige buitens. Het [53] observatorium ligt ten ZW van de Ladderberg op de top van een der hoogste bergen van het eiland. Het was prachtig ingericht met allerlei astronomische instrumenten. Ook waren de heren zeer minzaam. Vandaar reden wij naar de Ladderberg en bezagen de fortificaties. Vandaar reden wij slingerwijs van de berg af en kwamen om 5 uur des middags aan het logement.

Het schip van alles klaar zijnde, gingen wij aan boord en onder zeil. De 10de december sneden wij de linie op 22°13' WL. De 27ste op 29°16' NB en 33°54' WL na de middag om 3 uur - mooi weer en NO wind - zagen wij een schip in het ONO van ons; het stevende om de west juist op ons aan. Ik liet onze vlag hijsen en ook hij zette zijn vlag op. Het was een Deense. Ik liet bijdraaien en zond mijn sloep met de tweede stuurman naar hem om te informeren naar enig nieuws uit Europa. Hij draaide ook bij. Mijn stuurman vernam van de kapitein, dat hij van het eiland Ibiza kwam, beladen met zout en gedestineerd was naar New York. Ibiza is een eiland in de Middellandse Zee, behorend aan Spanje. Tevens verklaarde de kapitein dat, terwijl hij in lading lag, de vice-consul van Ibiza een brief van de Hollandse consul van Alicante ontving, waarin de consul van Alicante aan de vice-consul van Ibiza schreef om alle Hollandse kapiteins te waarschuwen,

138 Napoleon overleed 5 mei 1821.

dat Holland met Frankrijk en Engeland in oorlog was en dat hij, consul van Alicante, order had om alle Hollandse kapiteins te laten weten om in een Spaanse haven binnen te zeilen, of dit te doen weten door kapiteins van andere naties, die enige Hollander zouden aantreffen. Met deze berichten kwam mijn stuurman aan boord met een briefje aan mij van de Deense kapitein, waarin Z.Ed. mij het gezegde aan de stuurman bevestigde en waarin zijn naam en de scheepsnaam waren vermeld, zijnde het schip "Prins Karel" van Kiel, de naam van de kapitein J. Harder en de naam van de vice-consul te Ibiza A. Valls.

Op deze verontrustende tijding ging ik achteruit en liet al mijn officieren bij mij achter komen en belegde scheepsraad over wat ons in deze hachelijke omstandigheden te doen stond. Ten eerste stelde ik voor de reis voort te zetten naar onze destinatie: dat vonden wij allen in deze ongeraden. Ten tweede om benoorden om naar Noorwegen te zeilen. Hier vonden wij de bezwaren; ten eerste om in het barste van de winter met een schip uit Oost-Indië daar aan te komen en ook daar waren wij bij aankomst van ons vaderland verstoken. Daarop stelde ik voor om naar New York of een van de Noordamerikaanse havens te zeilen om daar nadere berichten te vernemen. Met dit voorstel stemden allen als het veiligste en zekerste in. Daarop liet ik weder de sloep strijken en ik voer zelf bij de Deense kapitein aan boord die mij al hetgeen aan de stuurman gezegd was, bevestigde. Ik nam afscheid van kapitein J. Harder en zegde Z.Ed. dat het mijn voorneemen zou zijn naar New York te zeilen. Aan boord komende zetten wij onze koers op New York onder bescherming van God die al onze lotgevallen bestuurt.

1833

De 27ste januari kwamen wij behouden voor de stad New York in de North River ten anker. Zo zijn wij weder gunstig zonder enige ontmoeting door de Heer geleid. Na de middag om 3 uur kwam de boot van het Custom House aan boord, die het schip inklaarde en een wachter aan boord zette en ik had de vrijheid aan land te gaan, waarvan ik gebruik maakte om de Nederlandse consul te spreken. Doch die dag kon ik Z.Ed. niet spreken, maar sprak met de heer Gebhard, een Hollandse koopman die mij het gezegde van de [54] Deense kapitein bevestigde.

's Morgens 28 januari schreef ik aan mijn patroon de Weledele heer A. van Hoboken en Zonen vanwege mijn binnenzeilen te New York. Dezelfde morgen sprak ik met onze consul, de heer J.C. Zimmerman. Z.Ed. zegde mij officiële berichten te hebben om de schepen onder de Nederlandse vlag die zich in deze haven bevonden niet te laten vertrekken, maar zekerder uitslag van Holland af te wachten; dat de laatste berichten waren, dat alle schepen onder de Nederlandse vlag door de Engelsen en Fransen in beslag werden genomen en opgebracht. De laatste berichten uit Holland waren tot 4 december, uit Londen tot de 10de. Ik liet bij de notaris protest aantekenen omtrent de oorzaak van mijn binnenzeilen te New York en klaarde het schip op het Custom House in. Intussen schreef de consul aan de president te Washington wegens ons binnenzeilen.

De 30ste begon het streng te vriezen en de rivier werd met ijs bezet, zodat wij uit de North River in de East River zeilden in een van de dokken die daar zijn, waar wij een veilige ligplaats kregen voor het ijs en het schip vlot konden leggen, waarvoor iedere dag anderhalve dollar betaald moest worden. De 6de februari kreeg de consul op zijn schrijven een ant-

woord van de president uit Washington, dat het Nederlandse schip de "Jonge Adriana" met zijn lading in de haven van New York kon blijven liggen, mits nadat het schip vijftien dagen met zijn lading had gelegen, dan de twee wachters voor rekening van het schip zouden zijn; ieder wachter moest worden betaald met drie dollars per dag, zodat het schip dan op zware kosten zou komen te liggen.¹³⁹ Maar door weder schrijven van de consul aan de president om van één wachter ontslagen te zijn, is daarin bewilligd.

Daar het schip nu in veiligheid in de stad lag, bezocht ik verscheidene Hollandse families, waar ik altoos zeer veel vriendschap en gastvrijheid genoot, zoals bij de familie van de consul de heer Zimmerman, de heer Willing, de oude heer Van Polanen, tevoren geweest Edele Raad van Nederlands-Indië¹⁴⁰, veel bij de heer Gebhard¹⁴¹, Hollands koopman en reder, ook veel bij de heer John Cole en familie en mijn goede vriend B. het Hoofd. Al deze innemende mensen waren voor mij tijdens mijn ligdagen en onaangename omstandigheden tot opbeuring. Zo schenkt de Heer altoos onder het drukkende lot veel goeds om het kwade te verzachten. Zo ondervindt men, als men het mag opmerken, dat de Heer niet van harte kastijdt.

Daar ik nu met al deze families en meer anderen in kennis kwam, bezocht ik van tijd tot tijd de stad New York van binnen en de omstreken, waarvan ik bij oppervlakkige beschouwing het een en ander wil mededelen. De stad is zeer uitgestrekt en wordt nog sterk aangebouwd. De bevolking wordt begroot op tussen de 220.000 en 230.000 zielen.¹⁴² Het heeft verscheidene prachtige gebouwen zoals vooral de beurs, het postkantoor, de bank, het museum en meer andere inrichtingen. De huizen zijn over het algemeen zeer hoog van vier en vijf verdiepingen en zeer goed gebouwd. De straten zijn geregeld en breed, met ruime voetpaden met platte steen belegd. Kerken voor alle godsdienstige gezindten zijn prachtig en goed voor winter en zomer ingericht. De stad ligt op een eiland van drie Hollandse mijlen lang en een halve mijl breed. Het noordoosteinde is van de vaste kust afgescheiden door een klein kanaal, waarover een houten brug ligt van 350 voet. De stad is [55] zeer goed gelegen voor de handel en scheepvaart. Zij wordt omstroemd door twee rivieren, één van de noord- en één van de oostzijde, met diep water. De zwaarst beladen schepen komen uit zee aan de stadkaden om te lossen en te laden. Het westelijk gedeelte van de stad heeft een prachtig uitzicht over beide rivieren.

In de East River boven de stad op een eiland is de landstimmerwerf in een stille bocht met diep water. Zij heeft zeer goede inrichtingen doch overtreft onze landswerven in Holland niet. Grote aanbouw voor de marine geschiedt niet. Op de particuliere timmerwerven wordt drukker gebouwd, zeven à acht schepen stonden op stapel, behalve de kleinere vaartuigen als brikken, schoeners, sloepen en een menigte van stoomboten van different

139 dollar: f 2,47. Het liggeld per dag bedroeg 75 dollarcent voor de eerste 100 ton en 12½ cent voor elke 50 ton meer. De "Jonge Adriana" mat 430 ton, Schaaap betaalde dus 1½ dollar (Albion, 222).

140 In 1819 was R.G. van Polanen (1757-9 september 1833) tot Raad van Nederlands-Indië benoemd. Van 1795 tot 1799 was hij gezant in de Verenigde Staten, naar welk land hij in 1816 was teruggekeerd.

141 Frederick Gebhard was dank zij zijn Nederlandse contacten één van de succesvolste koopman-immigranten in New York: 'he made a fortune in bringing gin from Amsterdam!' (Albion, 239).

142 Albion vermeldt voor 1830 202.000 en voor 1840 312.000 inwoners (419).

kaliber. De schepen worden zeer goed van eiken- en pijnhout gebouwd en goed in elkander gevoegd doch niet zo zwaar als in Holland. De inrichtingen zijn bijzonder op de paketschepen¹⁴³ afgestemd. Om de schepen te repareren zijn er geen droogdokken; daarvoor is een sleepelling aangelegd, behorend aan een compagnie, waar de zwaarste schepen op het land worden gehaald. Dit werk bestaat uit drie slepen op rollen. Op de middelste sleep staat het schip met zijn kiel, de zijsleepen zijn de blokken die in schuiven onder de bodem worden gebracht. Dit hele apparaat met het schip erop wordt door stoom naar boven gebracht.¹⁴⁴ Ik was erbij tegenwoordig toen een schip van 250 last werd opgehaald, hetwelk in de tijd van 53 minuten boven was. Lichtere schepen haalt men overkant en die ook op particuliere hellingen op het land gehaald worden. Nog een manier wordt om het wonderlijke hier vermeld: het schip haalt men met hoogwater op een vlot. Dit vlot heeft aan iedere zijde acht ijzeren vijzels die boven op een stelling door moeren gaan, waar bij iedere vijzel dan twee mannen geplaatst zijn. Nu wordt het vlot met het schip erop met de vijzels boven water gedraaid. Daar staat het gereed op blokken om te kunnen repareren en dit wordt met schepen boven 200 ton gedaan.¹⁴⁵

De handel te New York is zeer uitgebreid en was tijdens mijn aanwezigheid in een bloeiende staat in allerlei voorname artikelen doch voornamelijk in katoen en wol, meel, walvistraan, houtwaren, tabak en in allerlei koloniale goederen, manufacturen uit Engeland en Frankrijk. De grootheid van de handel kan men hieruit opmaken, dat terwijl ik daar was, behalve de kleinere die op de rivieren varen een honderd schepen aan het laden en lossen waren, zodat er dagelijks verscheidene schepen binnenkwamen en uitvoeren, meest onder Amerikaanse vlag. De voornaamste zijn de paketschepen en stoomboten van verbazende grootte, naar alle plaatsen van de Amerikaanse kust. Zeilpaketboten zijn er in menigten, zoals op Liverpool, Londen, Le Havre, New Orleans, Havanna, Savannah en meer andere plaatsen, die alle meest om de acht dagen van New York varen. Op elk van die plaatsen varen tien tot vijftien schepen die de grootte hebben van 500 tot 700 ton. De inrichting voor passagiers is voortreffelijk en wat de stoom-

143 paketschip: een zeil- of stoomschip dat in een vaste dienst brieven, pakketten en ook passagiers op een vast traject vervoert.

144 De New York Dry Dock Company exploiteerde sedert 1826 aan het eind van de Tenth Street aan de East River de eerste ship-railway, 300 voet lang. 'It consisted of rails laid on an inclined plane, upon which a cradle was run for the purpose of drawing vessels up out of the water in order to repair them' (McKay, 180-181).

145 Een hydraulisch of 'screw dock' werd sinds 1827 door de New York Screw Dock Company geëxploiteerd, ook langs de East River. De werking wordt als volgt beschreven:

'The vessel to be raised by this apparatus was floated over a platform of wood sunk to the depth of about ten feet below the surface of the water, and suspended from a strongly built wooden frame work by 16 iron screws 4½ inches in diameter. This platform has several shores on its surface, which were brought to bear equally on the vessel's bottom, to prevent her from canting over on being raised out of the water. About thirty men were employed in working this apparatus, who, by the combined power of the lever, wheel, pinion and screw, succeeded in the course of half an hour in raising the platform loaded with a vessel of 200 tons' burden to the surface of the water, where she remained high and dry, suspended between the wooden frames' (McKay, 181-182).

bootvaart betreft die is in het groot. Het is niet zeldzaam dat er tussen de 200 en 300 passagiers aan boord zijn, zoals op Albany, Boston, Philadelphia en Baltimore. Ook worden de boten gebruikt om vrachtschepen zonder zeilen [56] de rivieren op te slepen. Algemeen werden ze gebruikt om de schepen aan en van de stad te brengen. Vier overvaarboden, twee op de North River en twee op de East River, zijn er van de stad: één op Hoboken, één op Jersey en twee op Long Island.

Dit zijn enige schetsen wat handel en scheepvaart te New York betreft. Daglonen zijn hoog. Een werkman heeft van anderhalf tot drie dollars per dag. De kledingstukken zijn zeer duur. Woninghuren zijn heel hoog; een burgerwoning tot meer gegoede zijn van drie- tot zeventhonderd dollars per jaar. De nodige levensbehoefte zijn niet duur.

In het laatst van januari kwamen de berichten te New York dat de citadel van Antwerpen de 24ste december na een kloekmoedige verdediging van generaal Chassé en een beschieting, bij capitulatie aan de Fransen was overgegaan.

In februari kreeg ik moeilijkheden met enige van mijn scheepsvolk die mij voor het tribunaal lieten dagvaarden. Zij wilden hun afbetaling en ontslagen zijn van het schip. De reden van het tribunaal om hen af te wijzen was, dat zij stil moesten zijn onder de wet waaronder zij waren aangesteld en ook nu onderworpen waren. Nu zij niet in hun oogmerk konden slagen, liep de één na de ander weg om op de Amerikaanse schepen te gaan varen, tot acht van hen in totaal, waardoor zij nu het schip bevrijdden van de plicht hen te onderhouden en zij verbeurden hun verdiende gage. Ik bleef nog met twintig koppen aan boord, genoeg om, als we weer konden varen, naar onze destinatie te komen.

Tot de 2de april lagen wij in het dok in de East River wegens de nog voortdurende vorst en het stormweer. De winter is hier zeer streng met zware stormen en veel sneeuw tot laat in het voorjaar. Toen zeilden wij weder in de North River, omdat de gevaren van het stormweer over waren en wij het schip ook beter in orde konden houden en daarbij het liggeld in het dok van anderhalve dollar per dag spaarden.

De 6de april arriveerde het schip "Asia" met kapitein Boot van Batavia - het laatst van St. Helena gedestineerd naar Middelburg - voor de stad New York om veiligheid te zoeken wegens de vijandelijkheden van de Engelsen en Fransen. Het was beladen voor de Nederlandsche Handel-Maatschappij. Hetwelk mij berichtte dat het schip "Anthony" van kapitein Bruijn, waar mijn zoon als tweede stuurman aan boord was, veertien dagen vóór hem van St. Helena vertrokken was. Enige dagen daarna hoorde ik uit een particuliere brief dat het schip "Anthony" te Portsmouth ook was opgebracht. Zo moest dan nu ook mijn zoon in de vijandelijkheden delen waarin zo menig schoon Hollands schip onder de Engelse dwingelandij lag.

De 11de ontving ik de eerste brief van mijn patroon de Weledele heren A. van Hoboken en Zonen van Rotterdam waarin Hunne Edelen schreven zeer verheugd te zijn dat ik het schip en lading, die voor hun rekening was, in een veilige haven had geborgen; ook dat mijn vrouw en kinderen welvarende waren, waar ik de goeddoende God voor dankte en ik hoopte nu ook haast van henzelf bericht te krijgen.

De 7de juli ging ik met de heer Zimmerman, onze consul, op reis met de stoomboot "Ohio" naar Albany; wij waren met 325 passagiers aan boord. Het was een voortreffelijk vaartuig, zijnde 190 voet lang met twee machines. [57] De inrichting was zeer voortreffelijk. Tegen het vallen van de

avond waren wij voor het plaatsje Ossining ("Sing Sing"), liggende op een hoogte, 34 Engelse mijlen van New York. Ik was daar in mei geweest. Het is zeer vermaard wegens de marmergroeven, waar de misdadigers in werken. Ossining gepasseerd zijnde, was de tafel gedekt voor alle passagiers die daar gebruik van wilden maken: 250 personen plaatsten zich daar aan en ook wij namen er plaats aan. Het was alles zeer deftig en zindelijk met zilvergoed. 's Avonds 9 uur werden de kooien klaargemaakt: 270 vaste kooien aan beide zijden het gehele schip langs, twee hoog. Het gehele ruim van het schip is een zaal. De machines staan aan iedere zijde. Voor de overige passagiers werden matrassen in de zaal gelegd, zodat wij allen - 320 passagiers - konden liggen.

De volgende morgen 5 uur kwamen wij te Albany en hadden in twaalf uren 140 Engelse mijlen afgelegd en intussen nog op tien plaatsen aangelegd om passagiers uit te zetten en anderen in te nemen. De vracht was een dollar per man, het souper een halve dollar. Half 6 stapten wij aan land te Albany en namen onze intrek in het hotel "Philadelphia". Na ons verfrist en ontbeten te hebben ondernamen wij een wandeling door de stad en bezichtigden het een en ander. Het is een landstad van de grootte van Dordrecht in Holland, waar nog zeer veel Hollandse families wonen van de eerste stichters.¹⁴⁶ Het ligt aan een schone, stromende rivier maar die wordt hier droog. Hier begint het vermaarde, gegraven kanaal van 360 Engelse mijlen het land in naar boven, waar de vrachtvaartuigen enige honderden voeten moeten worden geschut.¹⁴⁷ Van New York komen de vrachtgoederen, die met grote barken door stoomboten worden opgesleept, te Albany in een dok met pakhuizen waar die goederen ontladen worden. Vandaar worden de goederen geladen in vaartuigen gelijk in Holland de pakschuiten zijn, die dan geladen het voornoemde kanaal met paarden opgejaagd worden. Waar het kanaal van Albany een grote bocht maakt voor men te Schenectady komt, vanwaar de trekschuiten het kanaal op gaan, is er een "rieroot"¹⁴⁸ gelegd van Albany naar Schenectady van zeventien Engelse mijlen lang. Wij namen erin plaats om dat ook eens te bezichtigen. De trein bestond uit eerst de stoomwagen en dan vier wagons voor passagiers. Iedere wagon bevatte achttien personen, daarachter een wagon voor goederen. De voortgang was circa 21 Engelse mijlen in een uur.

Schenectady is een groot dorp met zeer nette woningen. Wij gingen naar het kanaal en juist bij onze aankomst zou er een schip afvaren. Wij namen erin plaats om het kanaal tot aan de eerste sluizen te gaan zien. Deze passagiersboten zijn zeer goed ingericht met slaappleatsen. Ook wordt er tafel gehouden voor de passagiers. De reis in zo'n boot is vier dagen tot aan Buffalo, de laadplaats van het kanaal. Veel passagiers gaan in deze tijd van het jaar naar de watervallen en bronnen om de baden te nemen. Wij voeren drie Engelse [58] mijlen mee tot aan de eerste schutting, waar de boot acht voet werd opgeschut. Wij namen onze terugtocht met een volgende boot en kwamen na de middag om 4 uur weder te Schenectady, waar

146 In 1613 bouwde de bemanning van een van de eerste Nederlandse schepen die op de Hudsonrivier handel dreven, het Fort Nassau, een vaste handelspost op het Castle Island, vlakbij het huidige Albany (Hart, *New Netherland*, 27).

147 Schaap beschrijft het Erie of Great Western Canal, dat in oktober 1825 geopend werd. Het kanaal loopt van Albany naar Buffalo en heeft een totale lengte van 363 mijl (Albion, 84-87).

148 rieroot, aldus spelde Schaap het nieuwe Engelse woord railroad.

wij middageten namen. Wij bezagen nog eens het dorp. Het had drie kerktorens en de bevolking was tussen 4000 en 5000 zielen.

Wij gingen nu met de spoortrein van half 6 naar Albany terug. Op de weg van Schenectady naar Albany is niet veel bezienswaardigs: bos, kreupelhout en hei en zo hier en daar een nieuwe woning. Tegen de avond kwamen wij weder van onze uitstap te Albany terug, waar wij ons verfristen, een kop thee namen, nog een wandeling door de voornaamste straten deden en nu onze plaatsen bestelden om de volgende morgen met de dagboot naar New York terug te keren. Na een reis die dag van zestig mijl kwam ons een nachtrust wel te stade.

De volgende morgen 6 uur bevonden wij ons weer aan boord van de stoomboot naar New York. Er bevonden zich 200 passagiers aan boord. Deze boot was van hetzelfde kaliber als de vorige, de "Ohio", maar was nog prachtiger. De zaal beneden was 170 voet lang en geheel met tapijten belegd: mahoniehouten stoelen en tafels en een mooie bibliotheek. Aan het voorste eind van de zaal een buffet met alle soorten verversingen en dranken. Achter nog een kleine kajuit voor dames. De boot was 197 voet lang en had vier stoomketels met dubbele raderen. Hij maakte dooreen genomen een gang van dertien à veertien Engelse mijlen in een uur. Nu hadden wij een schoon gezicht op de rivier. Het was een mooie dag. Weer legde de boot op tien plaatsen aan om passagiers uit te laten en anderen in te nemen, maar stopte nooit langer dan tien minuten. Te 11 uur in de voormiddag kwamen wij te Hudson, groot halverwege van Albany naar New York. Tot hier toe kunnen schepen van elk kaliber opkomen. Hudson is een grote plaats vanwaar veel walvisvaarders naar de Zuidzee en Groenland varen. Om 2 uur kwamen wij te Bergen¹⁴⁹, waar wij veel passagiers aan boord kregen. Het scheen een grote, welaangelegde plaats te zijn op de helling van een berg.

Enige van de aan boord gekomen passagiers hadden kranten van die morgen uit New York, waaruit wij de lang gewenste berichten vernamen, dat de Engelsen en Fransen het embargo op de Hollandse schepen en zeehavens hadden opgeheven en dat de gevangen genomen verdedigers van de citadel van Antwerpen in vrijheid waren gesteld. Nu vervolgden wij onze reis met grote vreugde en verlangen naar New York. Om 3 uur na de middag kwamen wij tussen het hoge land, waar de rivier een slingsgewijze wending neemt en voortreffelijke gezichten oplevert tussen twee mooie ketens van bergen en dalen met welaangelegde buitens. Op de zuidoost keten van de hoogste berg staat het observatorium. Hierop kwamen wij voor het reeds vermelde plaatsje Ossining en om half 6 landden wij te New York. Dit was een reis van en weer naar New York in 48 uur! Wij hadden een distantie afgelegd van 330 Engelse mijlen, waarbij wij nog veertien uur te Albany stil geweest waren.

Wij kwamen ten huize van de consul, waar ik een brief van mijn patroon vond van 24 mei uit Rotterdam en vervolgens getekend vanuit London één van 30 mei [59] van de heren Portman Hullman & Serij.¹⁵⁰ De inhoud van zijn brieven was zoals de krant het gemeld had, dat er een alliantie

149 Bergen: deze plaats kon niet worden gelokaliseerd.

150 In de periode voor 1833 bestond in Londen de firma en zakenrelatie Portman Hullman & Ohrly. Een mogelijk latere associatie met compagnon Serij is niet bekend (Hoynck, *passim*).

met Engeland, Frankrijk en Holland was gesloten en, dat op 29 mei het embargo op alle Hollandse schepen en zeehavens was opgeheven en dat ik nu zo spoedig mogelijk mijn reis zou voortzetten naar onze destinatie. Ik dankte de algoede God voor de gunstige wending aan ons vaderland geschonken.

Wij maakten alle spoed tot ons vertrek. De 11de 's morgens vroeg vertrokken wij van de stad New York. Wij salueerden met 23 schoten. Enige van mijn vrienden deden ons uitgeleide. Om 10 uur 's morgens bij de vuurtoren zetten wij ons gezelschap aan land. Kapitein Boot van het schip "Asia" zou de 16de zeilen, maar nimmer is kapitein Boot met zijn schip weer in Holland gekomen. Hij is van zijn kostbaar schip afgegaan, niemand wist waarheen; hij had een vrouw met drie kinderen in Middelburg. De enige reden van zijn weggaan was vermoedelijk overgave aan een liederlijk vrouwspersoon. In de Narrows komende bij Long Island werd het stil en contrariëwind; wij kwamen ten anker. In de achtermiddag bij gunstige gelegenheid gingen wij onder zeil en 's avonds 8 uur kwamen wij over de baar bij Sandy Hook. De loods ging van boord en wij zetten koers naar het vaderland, met het oog gericht op God om Zijn leiding, die ons tot hertoe zo gunstig had bewaard.

De 19de augustus na 39 reisdagen van New York kwamen wij bij Goeree binnen en te Hellevoetsluis in de buitenhaven. Tot mijn grote blijdschap ontving ik daar de eerste brief van mijn vrouw sedert ik uit Holland was vertrokken, dat zij met al de kinderen in goede gezondheid was en ook de familie. Zo deed de Heer ondanks alles mijn kommer in blijdschap keren. De volgende dag kwamen wij behouden voor Rotterdam in de Boompjes ten anker. Zo heeft ons de Heer in alles geleid en geholpen tot hertoe. Hem zij daarvoor dank toegebracht. Mijn patroon ontving mij met wezenlijke vriendschap. De volgende morgen, 23 augustus, ging ik naar mijn vrouw en kinderen te Katwijk aan Zee, die ik allen in de beste gezondheid ontmoette. Wij gevoelden onze dankbaarheid voor al de zegeningen jegens de al goeddoende, de Hemelse Vader, die Zijn liefde aan ons schonk. De volgende dag kwam ook onze zoon Arij met zijn beminden van Rotterdam bij ons thuis, die reeds twee maanden vóór ons van China en het laatst van Engeland uit het embargo was binnengekomen. Zo smaakten wij het genoegen voor zes dagen met al onze kinderen in goede gezondheid bijeen te zijn.

Intussen kwam ik met de heer F.E. Meerburg overeen om voor mijn broeder Jacob een vissersbom te kopen. De 27ste dito vertrok ik met mijn vrouw en jongste dochter en onze zoon Arij weer naar Rotterdam. De 14de september monsterde ik mijn equipage af van een reis van vijftien maanden, waarvan wij vijf en een halve maand te New York zijn geweest tijdens het embargo op onze havens. De 15de dito ontving ik een brief van de heer F.E. Meerburg, dat Z.Ed. een bom had gekocht te Noordwijk, drie en een half jaar oud voor de somma van f 800, waarin ik het halve aandeel nam. Wij besloten hem voor de haringvisserij uit te rusten en de 22ste van dezelfde [60] maand voer mijn broeder uit op de haringvisserij aan de Engelse kust en kwam de bom, vrij¹⁵¹ in zee, op f 2216,65.

Wij maakten met het schip de "Jonge Adriana" weder klaar voor een reis naar Batavia. De equipage monsterde de 2de oktober aan, te zamen in het geheel 27 koppen. Tot de 16de dito namen wij nog lading en passagiers-

151 vrij: niet belast met enige schuld.

goederen in. De 19de dito zeilden wij van de stad met de stoomboot de "Leeuw"¹⁵² om ons te slepen. De heren Van Hoboken, mijn neef Schaap, mijn zoon Arij en enige andere heren deden ons uitgeleide en wij salueerden de stad met vijftien schoten. Te 10 uur van dezelfde morgen kwamen wij in de buitenhaven van Nieuwesluis. De heren en dames van het gevolg, die ons uitgeleide hadden gedaan, vertrokken nu weder met de stoomboot naar Rotterdam. Wij salueerden Hunne Edelen met zeven schoten. De 23ste dito huwde de heer Anthony, oudste zoon van de Weledele heer A. van Hoboken, met mejuffrouw Havelaar. De 26ste dito namiddags te 3 uur kwamen wij in zee. Al dadelijk heerste de zeeziekte, in het bijzonder onder de dames.

Tot de 8ste november tamelijk goed weer en wind. Die dag ter hoogte van Madeira was het heel schoon weer met al de passagiers aan het dek, daar de zeeziekte nu dan wel geweken was. De 17de dito des avonds waren wij ter hoogte van de westhoek van het eiland S. Antão, een van de Kaap Verdische eilanden en wij hadden voor de avond geen goede verkenning gehad. Het zeewater werd geheel als een vuur, ja, het was alles als een licht laaiende vlam. Schip en zeil waren zo beschenen als schitterend vuur. Wij zeggen over dat verschijnsel, dat het water vuurt, hetgeen zeer dikmaals plaats heeft. De oorzaak van dat verschijnsel zal zeker door kleine insecten ontstaan, die door wrijvingen vuur afgeven waarbij de lucht er dan ook zeker op inwerkt, maar ik heb het nimmer in zo'n hoge graad gezien.¹⁵³

De 4de december waren wij op 0° O onder de linie. De Neptunusdag werd onder de passagiers en het scheepsvolk met vrolijk genoeg gevierd. Anders hebben wij geen ontmoetingen gehad dan van tijd tot tijd enige schepen te hebben gezien. De 21ste november hadden wij de NO-passaat op 8° 8' NB en 23°37' WL verloren en de 3de december op 1°47' NB en 27°39' WL de ZO-passaat gekregen. Intussen hadden wij veel stilten met variabele koeltes en veel regen gehad, maar geen stroom van enig belang. De 23ste december zeilden wij kort langs Tristan da Cunha, een eiland in de Zuider Oceaan op 37°6' ZB en 11°44' WL. Hoewel wij er niet meer dan anderhalve mijl vanaf waren, konden wij toch niets onderscheiden wegens een zware damp die er overhing.

De 27ste dito 's avonds 9 uur zagen wij een vuur in het ZO van ons, natuurlijk van een schip. Ik liet ook onze lantaarn hijsen en daar hij in de lij van ons was, hielden wij op hem aan. Naderkomend verhevigde dat vuur, alsof het schip in brand was. Wij bleven erop aanhouden om te redderen als er nood was. Ik liet vóór het schip langs sturen, onder de lij door en toen bemerkten wij, dat het een walvisvanger was die traan kookte. Ik praaide hem, maar kon hem niet verstaan. Wij gingen onze koers. De 29ste dito weder een ontmoeting. Zondag 's namiddags om 5 uur, met al de passagiers aan dek met [61] mooi weer maar koud en dijzig¹⁵⁴, ontwaarden wij een schots ijs aan lijboeg. Wij zeilden er kort aan langs op een geweer-schot afstand, Naar gissing zal het een omtrek gehad hebben van groot

152 stoomboot de "Leeuw"; in 1827 te Rotterdam gebouwd en als koninklijk jacht onder beheer van de marine (Van Oosten, *Schepen*, 42-44 en 46).

153 Het lichten van de zee wordt veroorzaakt door kleine organismen als de zeevonk in het zeewater, die licht afgeven wanneer het water in beroering wordt gebracht. Speciaal in tropische zeeën kunnen de lichtverschijnselen indrukwekkende vormen aannemen.

154 dijzig: nevelig.

zestig voet met zeven à acht voet boven water, op 38°3' ZB en 10°39' WL.

1834

De 22ste januari waren wij tussen de eilanden St. Paul en Amsterdam, maar konden geen van beide zien wegens bezette lucht, zoals wij onze ganse route naar Tristan da Cunha om de zuid tot hier hebben gehad met koude lucht, die zeker ontstaan was doordat het ijs ver om de noord was gezet, daar wij nu anders in de langste dagen om de zuid waren. De 10de februari zagen wij de Sumatraanse kust met het eiland Engano. De 12de dito kwamen wij bij Krakatau in Straat Sunda. De 15de dito kwamen wij na de middag ter rede van Batavia en salueerden met vijftien schoten. Zo heeft de Heer ons weder gunstig geleid en bewaard, Hem zij de dank en eer daarvoor. Te 3 uur ging ik met enige van de passagiers aan land en nam weer mijn logies bij de heer Peter, die ik met zijn familie in goede gezondheid aantrof.

De 25ste van diezelfde maand zeilden wij weer van Batavia, waar wij gelost hadden en weder 1597 blokken tin hadden ingenomen, met orders van mijn correspondent eerst naar Semarang te zeilen om daar passagiers en bagage in te nemen, waar wij in de volgende namiddag ter rede kwamen. Met de passagiers aan boord zeilden wij op 1 maart naar Surabaja, waar wij de 3de dito 's avonds ter rede kwamen. De ingenomen passagiers gingen te Surabaja aan land logeren, omdat wij hier een partij droge huiden zouden innemen en dan naar Pasuruan zouden zeilen om daar het resterende van de lading te laden naar Rotterdam. Zo sprak ik dan met hen af, dat ik terug zou komen met het schip om hen af te halen. De 7de dito had ik 3000 huiden ingenomen met 1000 bossen bindrotting¹⁵⁵ en vertrokken wij de volgende morgen naar Pasuruan. Mijn eerste stuurman zeer ongesteld en de tweede stuurman ziek liet ik in het hospitaal achter. De 10de 's avonds kwamen wij voor Pasuruan. Ik was een dag opgehouden onderweg om onze ballast over boord te gooien. De 19de maart hadden wij 599 knasters* suiker en 2129 balen koffie ingenomen. Wij hadden nu de volle lading aan boord.

Pasuruan is een aangenaam plaatsje, het heeft circa 200 Europeaanse huisgezinnen, de zogenaamde liplappen¹⁵⁶ eronder gerekend, maar ook een groot Chinees kamp. De ganse bevolking zal een 4000 zielen zijn met de inlanders. De thans regerende resident is de Zijn Weledelgestrenge heer Van Nes. Er is een kantoor van de Nederlandsche Maatschappij. Er gaat jaarlijks veel handel om in suiker, koffie en rijst, méér dan op enige plaats van Java. De rivier is heel nauw en bij eb valt hij geheel droog. Maar het heeft een voorrecht boven Semarang, dat het water tot zes voet opvloeit, terwijl dat te Semarang niet veel meer dan drie voet is.

De 20ste dito 's morgens zeilden wij en de volgende morgen kwamen wij weer te Surabaja. Daar zijnde, moesten wij ons enige dagen ophouden vanwege een dochter van mevrouw Smit, die de mazelen had gekregen en die met ons mee [62] moest. Van de equipage kwamen de stuurlieden, die wij in het hospitaal hadden achtergelaten, nu ook hersteld aan boord. Toen juffrouw Smit de 26ste maart weder hersteld was, liet ik alle passagiers aan boord komen met hun bagage en wij zeilden diezelfde dag nog van

155 bindrotting: rotan, buigzame rietstengels.

156 liplappen: kleurlingen met een Europese vader en inlandse moeder of omgekeerd.

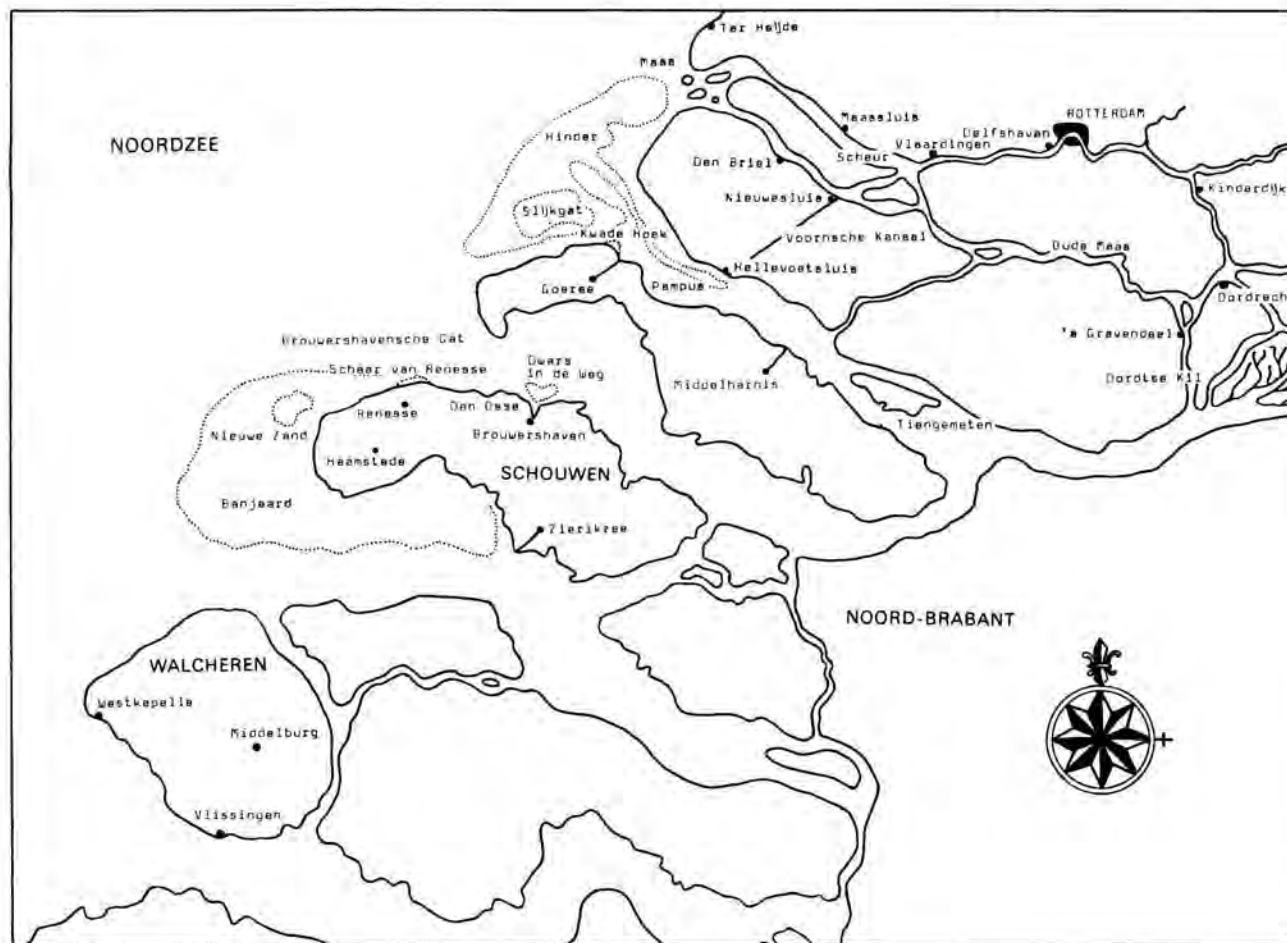
Surabaja over Batavia naar Rotteram. Na een reis van 36 dagen sinds wij van Batavia waren gezeild, kwamen wij weder de 2de april daar ter rede ten anker. Ik gevoelde mijzelf dankbaar wegens al de gunsten die ik van de Heer genoten had, daar wij in die korte tijd drie differente plaatsen hadden aangedaan en op iedere plaats hadden geladen. Tot de 6de april waren wij te Batavia eer wij naar Rotterdam vertrokken, met alles klaar en twintig passagiers of bedienden aan boord. Het schip ging achter zestien en voor vijftien en een halve voet diep.

's Morgens om 7 uur kwam ik aan boord met de heren Peter, Coorengel en de andere heren, die ons uitgeleide deden. Wij salueerden met zeven schoten. Buiten op de ree gingen mijn vrienden van boord. Het schip "Maria", kapitein J. Pronk, zeilde met ons naar Rotterdam, het behoorde ook aan de heren Van Hoboken en Zonen. 's Avonds de 7de dito kwamen wij buiten de Straat Sunda. Zo waren wij weder met 54 dagen sedert wij in de Straat kwamen gelukkig weer in de Grote Oceaan, allen fris en gezond, behalve enige van de equipage met kleine ongesteldheden. Hoe zal ik voor de menigvuldige weldaden van de Heer, nu weder ontvangen, naar waarde kunnen bedanken. Ik vind mijn dank zo gebrekkig, ja zondig. Neen, weldoende God, Gij zijt heilig, zie dan ons in Jezus Christus in genade aan en zijt en blijft dan nu ook weder onze leidsman op onze reis naar de onzen.

Wij zetten koers naar de Kaap de Goede Hoop. Met gunstig weer en wind zeilden wij de 18de mei rond de Kaap en kwamen de 5de juni ten anker voor Jamestown op de rede van St. Helena. De reden van ons aanzeilen was om ons van drinkwater te voorzien en om enige verversingen aan te kopen en om berichten uit Europa te vernemen. De jongste berichten uit Engeland waren van de 5de april maar behelsden niets bijzonders. De zaken tussen Holland en België waren nog op de oude voet. Na ons van al het nodige voorzien te hebben zeilden wij de volgende dag tegen de avond weer van St. Helena.

De 15de juni waren wij onder de linie op 21°15' WL. Wij verloren de ZO-passaat op 6°10' NB de 23ste dito en kregen de NO-passaat de 27ste dito op 11°2' NB en 25°26' WL. Tussen de passaten hadden wij lichte koeltes uit ZW, maar geen regen, ook weinig stroom. De 16de juli 's morgens zagen wij het eiland Fayal in het oosten op negen mijlen van ons, zijnde één van de Azoren of Westereilanden. De 1ste augustus 's avonds 9 uur zagen wij het vuur van Ouessant ZOtZ op vijf mijl van ons en de 5de dito zeilden wij bij Dover langs de Noordzee in en de volgende morgen kregen wij de loods van Goeree aan boord, de duinen van Schouwen ZO½Z op twee en een halve mijl van ons. En na de middag om 4 uur kwamen wij in de buitenhaven van Hellevoetsluis. De 7de dito na de middag om 5 uur kwamen wij in de Boompjes voor Rotterdam ten anker. Zo heeft ons de Heer tot hiertoe weder gunstig geleid en bewaard: U algoede God en Vader in Christus komen al de eer en onze dank toe. [63]

De 8ste augustus ging ik naar Katwijk aan Zee, waar ik mijn vrouw en kinderen en gehele familie in goede welstand aantrof. Tot de 12de dito bleef ik thuis en vertrok toen met mijn vrouw en jongste dochter naar Rotterdam. De 21ste dito werd ik aan het kantoor ontboden. Daar zijnde, verzochten de patronen mij in de spreekkamer te komen. Na het één en ander over Oost-Indië gesproken te hebben vroeg de oude heer A. van Hoboken hoe mij de "Jonge Adriana" beviel. Ik zegde Z.Ed. dat het mij volkomen wel in alles voldeed. Maar, zegde Z.Ed., of ik niet liever het schip "Neerlands Koning" zou willen voeren. Ik zegde Z.Ed. dat hij mij



Kaart 4. Nederlandse zeegaten.

kon plaatsen zoals Z.Ed. dat het beste vond en dat ik daar altoos mee tevreden was. Neen, zegde Z.Ed., ik moest mijn keus doen. Ik zegde geen keus te hebben, maar dat ik het volkomen aan Z.Ed. overliet. Nu, als het dan naar mijn zin was, moest ik "Neerlands Koning" voeren en ik werd daarmee door de heren geluk gewenst. De "Neerlands Koning" was in maart 1826 van stapel gelopen, gemeten groot 689 scheepstonnen. Mijn eerste stuurman C.F. Hempel werd op het schip "Adriana" geplaatst als kapitein. Mijn zoon Arij was in januari als tweede stuurman op het fregatschip "Rhoon en Pendrecht", gevoerd door mijn neef Amerik Schaap naar Batavia vertrokken. De vissersschuit, door mijn broeder gevoerd, waar ik een half aandeel in had, had het gepasseerde jaar weinig opgebracht.

De 26ste augustus haalden wij het schip "Neerlands Koning" van de timmerwerf in de Boompjes aan de palen en ik nam die dag het bevel over het schip als kapitein. Twee reizen heb ik met het schip de "Jonge Adriana" op Java zeer gelukkig gedaan, waar ik de algoeddoende God mijn dank toebreng voor de menigvuldige weldaden aan mij geschonken. Dat het verder Zijn genade mag behagen mijn hoop op Hem te vestigen. Onze bestemming met "Neerlands Koning" was naar Java, bevracht door de Nederlandsche Handel-Maatschappij. De 29ste augustus 's avonds monsterde de equipage aan: drie stuurlieden en een dokter, te zamen met de kapitein 35 koppen. Wij hadden als ballast ingenomen 120.000 metselstenen en als lading enige provisie.

's Zondags 14 september kwamen al mijn kinderen en behuwde kinderen aan boord om het schip te bezichtigen en om mij een goede reis te wensen, want de volgende morgen zouden allen weer naar Katwijk vertrekken. De 15de dito waren wij klaar om de volgende morgen van de stad te vertrekken. Wij haalden het schip op stroom en de volgende morgen kwamen de passagiersgoederen aan boord. Tegen de middag toen de passagiers aan boord waren, kwam de oude heer A. van Hoboken aan boord en nam afscheid van de passagiers, manschappen en stuurlieden en na mij hartelijk een goede reis te hebben toegewenst, ging Z.Ed. weer aan land en wij gingen anker op en onder zeil. De heer Van Hoboken met enige vrienden deden ons uitgeleide, ook mijn vrouw en jongste dochter; wij salueerden met vijftien schoten. De equipage ontving hun goede reis fooi, bestaande uit een halve fles wijn, een brood en een hoedje kaas, hetgeen een geregeld gebruik is op al de schepen van Van Hoboken bij vertrek van de stad. In de namiddag kwamen wij voor Vlaardingen ten anker, waar de heren aan land gingen met een klein saluut. De 19de dito kwamen wij voor Hellevoetsluis op stroom; van alles klaar tot vertrek naar zee volgens zee-manscoutume.¹⁵⁷ Het schip ging voor vijftien en achter vijftien en een halve voet diep. Het schip was gemonteerd met twaalf [64] carronnades van acht en zes pond kaliber, twintig geweren, twintig pistolen, idem sabels en pieken, 180 pond buskruit, kogels, schrootbussen¹⁵⁸ en patronen naar rato.

De 20ste september, de wind NNO, was ik met de commandant van het wachtschip* overeengekomen om mij als de wind zo noordelijk was met de

157 coutume (Frans): gebruik.

158 schrootbus: ronde bus van karton, perkament, hout of blik, die gevuld is met een kogel, stukjes ijzer en spijkers en vooral dient om het want te beschadigen.

stoomboot "Curaçao"¹⁵⁹ in zee te laten slepen. De volgende dag tegen hoogwater 's morgens de 20ste dito was de wind als hiervoor en ik voer bij de stoomboot aan boord en sprak af met de overste Le Jeune dat Z.Ed. om 1 uur ons schip op sleeptouw zou nemen. 's Morgens was de heer Willem van Hoboken met de heer Twist en kapitein P. Vis aan boord gegaan van de kleine brik "Johanna" om de brik in zee te brengen. Intussen bracht ik mijn vrouw aan land om over Rotterdam naar huis te gaan. De loodsboot kwam met de heren weer op de rede. H.Ed. kwamen bij mij aan boord en wilden nu ook met de "Neerlands Koning" naar zee. Om 1 uur kwam de stoomboot langs zij, wij lichtten het anker en op sleeptouw achter de stoomboot kwamen wij om 4 uur over de Hinder door het Slijkgat in zee. Wij zetten de heren met de loods aan boord van de stoomboot en gaven H.Ed. een saluut van zeven schoten. Zo hadden de heren twee van hun schepen op één dag, de één na de ander, in zee gebracht!

Wij zetten koers naar het Kanaal en 's morgens voor de middag passeerden wij Dover. De 22ste dito voor Start Point, vanwaar wij ons bestek zetten met de hoop op 's Heren gunstige geleiding. De 28ste dito op NB 45° 56' WL 13°58' trof ons een droevig ongeluk. Bij een stijve, dubbelgereefde marszeilskoelte en bij de wind liet ik de kluiver* vastmaken. Vier man gaan op de kluiverboom* uit, het schip maakt een zware stamp en een jongeman van 22 jaar van Rostock, Johan Warneck geheten, gaat over de kluiverboom in zee. Met het eerste geroep laat ik dadelijk achter bak halen¹⁶⁰, zodat het schip stil bijligt. Wij strijken de sloep uit de davits¹⁶¹ met vier man om, was het mogelijk, hem te redden. Intussen loop ik te loevert en zie de man op een steenworp langs het schip drijven. De zee was hoog en voor de manschappen hem konden bereiken slaat er een zee over zijn hoofd en de man is weg. Na een half uur was de sloep weer aan boord, niet zonder gevaar vanwege de hoge zee. Een algemene verslagenheid en aandoening heersten aan boord, want er heerste een broederlijke genegenheid onder de manschappen.

Niets bijzonders tot de 2de november, toen waren wij onder de linie 0°0' WL 21°41'. De manschappen en passagiers namen vermaak in de Neptunusplechtigheden. De 4de dito vierden wij de 78ste geboortedag van de Wel-edele heer A. van Hoboken, de patroon van het schip, met 21 saluutschoten 's morgens en bij zonsopgang.

De 9de dito 's morgens zagen wij het eiland Trinidad ZZW op zeven mijl in de Zuider Oceaan ZB 20°22' WL 29°11'. De 21ste dito zagen wij Tristan da Cunha ZtW op acht mijl van ons. Na de middag hielden wij verkoping onder de equipage van de nalatenschap van de verongelukte matroos Johan Warneck, wat de somma van f 135,65 opbracht. De 5de december ontmoetten wij het schip de "Vereniging", kapitein A.A. Hermans, beoosten de Kaap. Het was de 16de september uit het Texelsche Zeegat gezeild en stevende

159 Zr. Ms. stoompacket van oorlog "Curaçao" was een houten raderstoomschip, dat door de Nederlandse regering in 1826 in Londen gekocht was. De "Curaçao" maakte in de jaren 1827-29 als eerste stoomschip ter wereld een drietal echte stoomreizen over de Atlantische Oceaan, van Nederland naar West-Indië. Daarna verleende de "Curaçao" onder meer incidentele sleepdiensten aan koopvaarders in de zeegaten van Hellevoetsluis en Nieuwediep tot het schip in 1846 definitief buiten dienst werd gesteld (Bosscher, 388-389).

160 bakhalen: de zeilen zodanig draaien dat de wind recht van voren invalt en het schip snelheid mindert.

161 davit: gebogen draaibare stang aan de verschansing waaraan sloepen hangen.

met ons naar Batavia. Het was alles bij hem in goede staat, zoals ook wij dat voorrecht - de Here zij dank - aan boord [65] genoten. De 27ste december zeilden wij tussen de eilanden St. Paul en Amsterdam.

1835

De 17de januari zagen wij de Sumatraanse zeekust in het ONO op zes mijl. In de namiddag hadden wij het eilandje Groot Fortuin NotN op driekwart mijl van ons, zijnde de ingang van Straat Sunda en de 19de dito salueerden wij op de rede van Batavia met dertien schoten. Tot hiertoe heeft ons de Heer weder gunstig geleid, Hem komen daarvoor dank en eer toe. Na de middag ging ik met de passagiers aan land en nam mijn logies bij de heer Peter, waar ik de familie in goede gezondheid aantrof.

Op de laatste dag van januari hadden wij de stukgoederen en 25.000 klinkerstenen gelost en waren wij klaar tot vertrek naar Surabaya. De 1ste februari zeilden wij weder van Batavia en de 3de dito na de middag ankerden wij binnen de vlaggestok van Sidaju, de toegang tot Surabaya, wegens gebrek aan een loods en slecht weer om op te zeilen.¹⁶² Anders hadden wij in 56 uur van de rede van Batavia voor Surabaya gezeild. De volgende dag, voor de middag, voor anker voor Surabaya. Ik ging bij de heer A. J. Coenen logeren, zijnde een bekende vriend en correspondent.

De 13de dito kreeg ik mijn expeditie van de heren van de Nederlandse factorij om naar Pasuruan te zeilen om aldaar beladen te worden. Wij hadden ook dertien stukken zonnehout¹⁶³ en genering voor de heer G. Quins, onze correspondent te Batavia te laden. Dezelfde dag te 7 uur ankerden wij voor het riviertje van Pasuruan. De volgende morgen diende ik mij aan bij de heer W. Beth, agent van de factorij en nam mijn intrek in het logement bij de heer Sturm. De 1ste maart hadden wij de klinkerstenen gelost en 1382 knasters suiker ingenomen en nu kregen wij een oponthoud met laden veroorzaakt door de agent van de factorij tot de 12de, waarvan ik gebruik maakte om de omstreken van Pasuruan met de resident Zijn Wel- edelgestrenge heer Van Nes te bezichtigen. Tot dat einde ging ik bij Z. Ed. logeren.

Daar ik de vorige reis van het plaatsje en de rivier heb gemeld, blijft nu over dat Pasuruan heerlijke suikerrietvelden en rijstvelden heeft. Daarbij ligt het schilderachtig onder het hoge Tengergebergte. Wij bezochten het Blauwe Water, hetgeen veroorzaakt wordt door het geboomte dat daar de vijver overschaduwet. Het is een bron die uit de grond opwelt en het water is zodanig doorschijnend dat men het kleinste stukje geld op de grond kan onderkennen. Het is er gemakkelijk baden, het heeft een diepte van drie tot zestien voet bij de wel. Meer landinwaarts ontmoet men nog een meer van een half uur gaans in omtrek en rondom door het geboomte ingesloten en in het midden van het meer is geen grond. Men heeft er ook kaaimannen in bespeurd. Er waren in de omtrek van Pasuruan in die tijd twaalf suikermolens aan het gouvernement en particulieren toebehoorend. Het is wel de voornaamste residentie van Java, zoals ik reeds heb opgemerkt.

162 Het witte huis van de posthouder gold als een goed merk voor schepen uit zee komend. Daar praaide men ook een loods, nodig voor de moeilijk in te lopen haven van Surabaya.

163 zonnehout: zeer duurzaam en prachtig gevamd hout, als meubelhout zeer gewild (Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië).

Wat het laden betreft, de 16de maart hadden wij de volle lading aan boord: 13 balken zonnehout, 1382 knasters suiker en 4193 balen koffie, 50 pikol* sappanhout¹⁶⁴, 1250 bossen rotting, te zamen 9700 pikols. Het schip ging vóór diep zestien en driekwart en achter zeventien en een kwart voet, Maassevoeten. Nog in de westmoesson zijnde, was er te weinig water om over Surabaja [66] binnendoor te laveren. Zo besloot ik beoosten Madura om te zeilen naar Batavia. De 17de maart 's morgens zeilden wij van Pasuruan. De 19de dito bij Sumenep zeilden wij vast op een koraalbank. Het water was heel effen, zodat wij met hoogwater weer in vlot water kwamen zonder enig letsel.

Tot de 9de april schromelijk getobd wegens westenwind en oosterstromen, kwamen wij 's morgens voor Japara waar wij een Engelse bark ontmoetten, die haar sloep naar ons zond. Langzij zijnde, kwam de stuurman bij ons aan boord, die ons zegde dat een allerverschrikkelijkst voorval bij hen aan boord had plaatsgehad. Zijn scheepsnaam was de "Rozendaal", kapitein John Warel¹⁶⁵ en te Liverpool thuishorend. Hij was de 1ste april van Surabaja gezeild met een lading rijst gedestineerd naar Canton in China. Nu zegde de stuurman dat tegelijk met hem een groot Arabisch schip in zee was gezeild. De 4de dito 's nachts was het zeer donker en buiig, zegde hij. De voornoemde Arabier komt tegen hen aan, doch met moeite geraken zij weer van elkander los. De equipage van de Engelsman ontwaart in het tuig onder hun boegspriet dat een man uit het water opkomt. Het volk van de Engelsman springt hem te hulp om hem aan boord te halen. Zij bespeuren dat hij gans naakt is, alleen een doek om het middel. Zij gaven hem kleren, eten en drinken en vernamen toen van hem dat hij van het Arabische schip was en dat hij een Maleier was. 's Morgens de 5de dito zagen zij het Arabische schip kort bij hen. De Engelse kapitein vroeg aan de Maleier of hij weder naar zijn schip wilde. Hij gaf te kennen van neen, dat als hij daar aan boord kwam, zij hem de kop zouden afsnijden. De kapitein liet hem dan ook aan boord, daar hij niet kon beseffen wat er met de Maleier op het Arabische schip was voorgevallen. Kapitein Warel plaatste hem bij zijn volk vooruit met opdracht hem goed te behandelen. De volgende nacht circa 2 uur in de morgen - het volk van de wacht lag vooruit op dek te slapen - de stuurman met de man aan het roer waren achter op het halfdek, natuurlijk wakende. De Maleier die onder het volk was, is ook wakker en heeft een mes bij zich, dat hij meegebracht moet hebben. Hij snijdt een jongeman de strot af, zodat deze smoort in zijn bloed zonder enig hoorbaar geluid. Een tweede man naast de jongeman steekt hij op het borstbeen en geeft hem een tweede steek bij de strot. Deze man springt op met een schreeuw, loopt achteruit en stort bij de kajuit neer en smoort ook in zijn bloed. De Maleier gaat voort met moorden, geeft aan een zeer sterke man die op zijn zij lag een steek in de arm. Deze springt op en maakt alarm, zodat al de manschappen opspringen. Dan springt de Maleier voor bij de boeg overboord en laat zijn mes achter. De manschappen volgen hem, maar hij is weg, zij bespeuren niets meer van de Maleier. Na dit allergruwzaamst en aandoenlijk verhaal van de stuurman zond ik mijn dokter met mijn stuurman en een matroos, die zeer goed Engels sprak, met de boot van de Engelsman naar de bark de "Rozendaal" om de gewonden te verbinden en ik verzocht kapitein Warel bij mij aan boord te komen, zoals

164 sappanhout: roodkleurend verfhout.

165 John Warel: Schaap noemt hem ook "Warench" en "Warch".

Z.Ed. deed. Nu verhaalde mij de kapitein het treurige [67] voorgevallene bij hem aan boord met veel aandoening zoals de stuurman had gezegd. Maar hij kon niet bedenken wat het doelwit van de Maleier kon zijn. Verbijstering die reeds bij hem moet zijn geweest aan boord van de Arabier? Mijn dokter kwam weer aan boord nadat de gestoken man was verbonden. De wond bevond hij geheel niet gevaarlijk. Nu maakte de dokter de nodige lavementen¹⁶⁶ en middelen bij ons klaar om met de kapitein mee te geven. De kapitein verzocht mij om een proces-verbaal, dat hij van het voorgevallene bij hem aan boord had opgemaakt te willen meenemen om het te Batavia aan zijn correspondent aldaar af te geven. Bij mijn aankomst te Batavia heb ik het stuk aan de correspondent van kapitein Warel afgegeven en de ontmoeting bij de commandant van het wachtschip op de rede van Batavia opgegeven.

De 16de april arriveerden wij na een reis van een maand gehad te hebben van Pasuruan te Batavia, hetgeen door de aanhoudende westenwinden en zware oosterstromen was veroorzaakt. De 23ste dito vertrokken wij van Batavia. Wij hadden de heer G. Gijsing, onze correspondent, als passagier met de familie van de heer Rosenwald bij ons aan boord. Wij salueerden met 21 schoten. Buiten de ree vertrokken de heren die ons uitgeleide hadden gedaan. De volgende dag, de 24ste april, waren wij buiten Straat Sunda. Wij zetten koers naar Kaap de Goede Hoop onder opzien naar 's Heren gunstige geleiding.

De 3de juni hadden wij de Tafelberg NtO 3 O op tien mijl van ons en de 19de dito 's avonds kwamen wij op de rede van St. Helena ten anker om ons van drinkwater te voorzien en enige verversing aan te kopen en tevens berichten uit Europa te vernemen. De jongste berichten waren van primo maart, maar geen bijzonderheden. De 21ste dito, nadat alles bezorgd was, deed ik met de heer Gijsing een toertje naar het graf van Napoleon Bonaparte. Vanaf het graf maakten wij een toer het eiland rond, bezagen het oude residentiehuis van de gouverneur en op dezelfde route het observatorium. Tegen de avond kwamen wij aan boord en gingen onder zeil.

De 26ste dito zeilden wij heel kort bij Ascension langs. De 30ste dito sneden wij de linie op 20°26' WL. De 4de juli verloren wij de ZO-passaat op 7°9' NB, 23°36' WL, kregen de NO-passaat op de 11de dito, 13°0' NB, 28°18' WL. Wij hadden mooi weer met lichte koelte uit het zuidwesten, maar bespeurden geen stroom. De 2de augustus zagen wij het eiland Flores des morgens en na de middag zeilden wij op drie mijl afstand langs het eiland Corvo. De 21ste dito zagen wij Start Point in het Kanaal. Wij zeilden kort aan land, zagen dat de nieuwe vuurtoren geheel voltooid was, die sedert een jaar geleden op Start Point was begonnen. Met de avond waren wij ruim vijf mijl oost van de vuurtoren, waar wij het vuur zagen.

De 24ste augustus des morgens 3 uur ter hoogte van Schouwen drijvende, kregen wij daar de loodsboot van Goeree aan boord; wij namen twee loodsen aan boord. Met het middaghoogwater zeilden wij naar binnen. Te 4 uur 's namiddags ankerden wij voor de haven van Hellevoetsluis. Wij losten in twee lichters en brachten het schip op zestien voet. De 27ste dito kwamen wij in de buitenhaven van Nieuwesluis. Tot de 3de september lagen wij daar wegens gedurige oostenwind. Diezelfde dag kregen wij een stoomboot om het schip op [68] te slepen. In de Scheur voor Vlaardingen raakten wij met het schip aan de grond. De stoomboot stoomde naar Rotterdam,

166 lavementen: (hier) geneesmiddelen.

omdat hij in zijn beurt moest varen. De 4de september kregen wij westelijke wind en wij zeilden voor de stad, waar wij met vijftien schoten salueerden. Wij haalden dadelijk aan de palen in de Boompjes. Alweder heeft de Heer ons gunstrijk geleid en bewaard tot hiertoe, Hem zij onze dank daarvoor toegebracht.

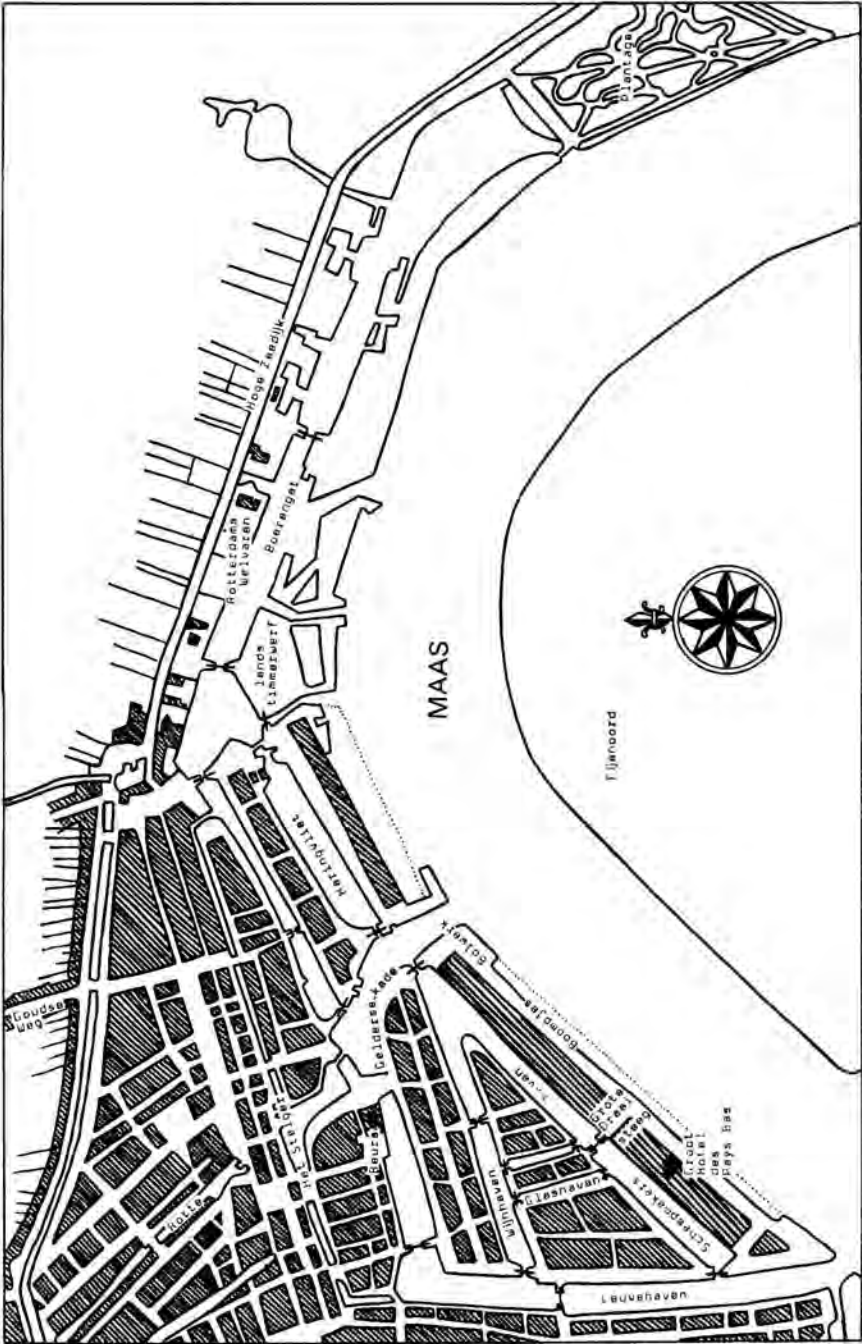
De volgende morgen vertrok ik naar mijn vrouw en kinderen te Katwijk aan Zee, die ik allen - de Heer zij dank - in goede gezondheid aantrof. De 10de dito ging ik weer met mijn vrouw aan boord van mijn schip. Ik huurde te Rotterdam een kamer in de Grote Draaisteeq bij de heer Schoon. De 16de verhaalden wij het schip naar de timmerwerf van de heren A. van Hoboken en Zonen en ik monsterde diezelfde avond mijn equipage af, zijnde twaalf maanden en achttien dagen in dienst geweest. Wij moesten verkoperen en deden nog enige reparaties.

De 14de oktober werd het schip weder door ons gouvernement uitgaand bevracht naar Java, om te Fijenoord een uit elkander genomen ijzeren stoomboot te laden, die in de Oost te Surabja weer in elkander gezet moest worden om dan in de Oost te dienen om op de rovers te kruisen.¹⁶⁷ De lengte van de boot was 120 voet, wijd achttien en een half voet, hol negen driekwart voet en de diepgang was, met alles aan boord voor anderhalve maand uitgerust, twee en een kwart voet. De 15de oktober monsterde ik mijn volk weder voor die reis: drie stuurlieden, een dokter te zamen met de kapitein 35 koppen. De 16de kwamen wij te Fijenoord. Wij namen 66 lasten zandballast in waarover wij 300 takkenbossen legden om daarop de stoomketel met zijn toebehoren te laden. De stoomketel had een gewicht van zeven ton. Hij werd in drie stukken uit elkander genomen om hem te kunnen bergen. De 22ste oktober haalden wij de ganse boot aan boord en in het ruim en tussendeks gestuwd en haalden toen weder aan de palen in de Boompjes voor de stad.

De 10de november waren wij klaar tot vertrek. Wij hadden acht machinisten om de boot in de Oost weer in elkander te zetten, daarbij nog tien passagiers met een melkkoe voor scheepsgebruik. 's Morgens om 5 uur gingen wij onder zeil tegenover de Leuvehaven. Het was zeer koud: het vroom zeer sterk, alle binnenwateren lagen vast van het ijs, hetgeen ons zeer te stade kwam. Ons schip was opgevuld met kakkerlakken en daar niets tegen dat ongedierte helpt om ervan ontslagen te worden, was het de sterke vorst die ze alle deed vallen, zodat wij ze met vuilnisblikken opschepten en zo raakten wij van dat volkje ontslagen. De vorige reis waren zij zo druk aan boord dat anderhalf vat brood, al de ham en kaas, zowel van de lading als de provisie door hen waren verslonden.

De 13de dito kwamen wij op stroom voor de nieuwe haven van Hellevoet-sluis ten anker, de wind contrarie. De 15de dito zeilden wij van Hellevoet over het Pampus en kwamen ten anker. De volgende dag, de wind west, zeilden wij voor de haven van Goeree tot de 24ste wegens contrariewind. Wij zeilden die dag naar zee. De volgende dag tussen Dover en Calais kregen wij contrariewind tot de 2de december. Met variabele winden en koeltes

167 In 1834 bestelde de Nederlandse regering bij de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij op Feyenoord te Rotterdam twee kleine ijzeren vaartuigen voorzien van een compound-machine om in Nederlands-Indië ook in ondiepe krekken op snelle zeeroversprauwen te kunnen jagen. De eerste van deze stoomscheepjes kwam in 1835 gereed en werd in de "Neerlands Koning" naar Surabaja gebracht, waar het op de landswerf in elkaar werd gezet. Het schip, dat de naam "Hekla" kreeg, liep daar op 24 december 1836 van stapel (Van Oosten, *Schepen*, 72-73).



Kaart 5. Rotterdam (ca. 1840).

kwamen wij [69] op NB 47°51', WL 8°12', waar wij voor de middag dicht langs een omgeslagen vaartuig heenzeilden. Het lag met de kiel boven, zijnde van een klein kaliber, vermoedelijk een kleine schoener of sloep. Enig rondhout dreef er bij. De wind was WNW, dubbelgereefde marszeilskoelte, buiig, zodat wij er niets aan konden doen. De 26ste december zeilden wij van de noorder- op de zuiderbreedte. 's Middags hadden wij ZB 0°23' en WL 22°48', variabel, buiig met regen.

1836

De 3de januari zagen wij het eiland Trinidad en de 9de februari waren wij tussen de eilanden St. Paul en Amsterdam. De 27ste dito op 16°48' ZB en 100°0' OL, 's middags was de wind ZZO, stijve koelte, aanleggend. Wij staken een rif in de marszeilen. 's Avonds de wind zuid, harde wind, de wind al rondkrimpde naar het westen. Ik liet 'overall' maken om dicht te reven, de marszeilen op de rand¹⁶⁸ en de onderzeilen te geien*, maar de wind lag zo sterk aan dat men geen meester van de zeilen kon worden. Het grootmarszeil* kregen wij dichtgereefd, het voormarszeil* en grootzeil* waren wij genoodzaakt van de ra's te snijden: het grootzeil aan dek en het voormarszeil in de mars*; de fok en de kluiver sloegen aan flenters. De wind ging al rond door het westen naar het noorden. Het was een orkaan! Het duurde tot aan de morgen totdat de wind door het noorden was en daar beoosten. Dit voorgevallene haal ik hierom aan. Als men in de ZO-passaat zeilt, in het bijzonder op deze breedte, is men als het ware gerust en men ziet zo gauw niet om op tijd meester van de zeilen te blijven en nu ondervonden wij dat de wind ook in de ZO-passaat wel rond kan lopen. Er viel gedurig zware regen. De 6de maart 's morgens zagen wij het Prinseneiland, ook Java's Westhoek. De 8ste dito kwamen wij op de ree van Batavia, salueerden met elf schoten en kwamen voor de haven ten anker. Zo heeft ons de Here weder behoed, geleid en in alle wederwaardigheden gunstig bewaard! Hem zij de eer en dank daarvoor toegebracht.

Ik nam weder mijn logies bij de heer J.H. Peter en familie. Wij losten enige goederen en provisie te Batavia en maakten klaar tot vertrek naar Surabaja om daar de stoomboot te lossen. De luitenant Velsberg en de machinisten voeren mee. In de tussentijd dat wij te Batavia waren, verzocht de heer J. van der Ven mij met de heer J.H. Peter een toertje te doen naar Z.Ed.'s buiten of landgoed. Het ligt bewesten Buitenzorg, 25 palen¹⁶⁹ van Batavia en heeft een uitgestrektheid van vier uren van het oosten naar het westen, anderhalf uur van het noorden naar het zuiden. De meeste voortbrengselen bestaan uit rijstvelden, ook koffieplantages. Het huis lag op een zeer aangename hoogte aan een vallei met een schoon geboomte. Z.Ed. had zeer veel melkvee, een veld met herten, een plantage met specerijen, een zijdekwekerij en ook een paardenfokkerij. Het was er alles op een zeer nette en royale voet. Wij genoten er twee aangename dagen: onze bezigheden lieten ons geen langer verblijf toe. Ik had zijn zoon uit Holland meegebracht en zou een jongere zoon van Z.Ed. weer mee naar Europa nemen.

De 19de maart zeilden wij van Batavia en de 24ste dito arriveerden wij

168 marszeil op de rand: marszeilen strijken.

169 paal: oude inlandse lengtemaat op Java, 1506, 9 meter.

te Surabaya. Ik ging met de passagiers aan land. De stuurman gaf ons een saluut van vijf schoten. Mijn vriend de heer Coenen was overleden, zodat ik in het logement bij de heer Montoft ging logeren, dat zich wel laat re-commanderen. Men geniet er [70] een ware zindelijkheid en een heel goede oppassing met een goede tafel. Bij de landstimmerwerf maakte men zich klaar om de ijzeren boot in ontvangst te nemen. Een loods werd opgericht waaronder de boot in elkander zou worden gezet. De 1ste april was alles voor de boot in goede orde aan land en de 3de waren wij klaar met 200 knasters suiker aan boord om naar Pasuruan te verzeilen en daar de volle lading in te nemen van de Nederlandsche Handel-Maatschappij. Wij zeilden de volgende dag en kwamen de 5de dito in Pasuruan. Als naar gewoonte logeerde ik in het logement en bij de resident, de Weledelgestrenge heer Van Nes. De 8ste dito maakten wij een aanvang met laden. Ik ging meest ieder dag aan boord om de stuwage naar bevinding te regelen. Ik deed intussen een toer met de broeders Hofland naar hun suikermolens, H.Ed. hadden er drie die aan hen toebehoorden. Het afgelopen jaar hadden H.Ed. op de drie molens 42.000 pikol suiker gemaakt, zijnde 1312 zware lasten.

De 20ste dito, het schip meest beladen, ging ik als naar gewoonte weer aan boord, maar bevond mijzelf enigszins ongesteld van verkoudheid, iets wat ik de vorige dag bij het aan boord zijn had opgedaan. 's Middags kwam ik in mijn logement en gevoelde toen, dat mijn ongesteldheid van ernstiger gevolg werd. Mijn ogen brandden in mijn hoofd, alle leden als lam geslagen. Ik liet de dokter uit Pasuruan en tevens mijn scheepsdokter bij mij komen. Ik ontving een drank, vijftien bloedzuigers werden op de buik en vijf op het voorhoofd gezet.¹⁷⁰ Het schip was nu ook gereed tot vertrek, maar ik vond mijzelf zo onwel dat ik nog twee dagen uitstel nam om aan boord te gaan. De 23ste dito, hoewel niet beter, resolveerde ik om toch aan boord te gaan, zoals ik dan deed met de heer Hofland die als passagier met ons naar Batavia meeding. Daar ik een goede loods naar Surabaya had kon ik omlaag blijven.¹⁷¹ De volgende dag kwamen wij voor Surabaya ten anker. Ik zond de derde stuurman aan land om mijn zaken voor het schip in orde te brengen en een passagier, die met ons naar Europa moest, meteen aan boord te laten komen. De 26ste april zeilden wij van Surabaya naar zee. Ik bevond mijzelf nog gans niet beter en voelde mij erg verzwakt, een dofheid in het hoofd met suizingen.

De 2de mei kwamen wij ter rede van Batavia. Ik liet mij dadelijk aan land brengen en zonder enig oponthoud ging ik in het rijtuig en reed naar Weltevreden ten huize van mijn vriend de heer J.H. Peter, waar ik dadelijk een goede verzorging kreeg. Dadelijk werd dokter Bosch bij mij gehaald die voor mij een hoofdstoombad liet klaarmaken. Ik liet de heren Reijnst en Vinju, mijn correspondenten, mijn ongesteldheid weten. H.Ed. kwamen mij dadelijk een visite geven en stelden mij voor de reis vooreerst acht dagen uit te stellen tot herstel en ik mocht mij volstrekt met niets inlaten. H.Ed. zouden voor alles zorgen. Welk een voorrecht goede vrienden te hebben en dan in het bijzonder bij moeilijke omstandigheden.

170 Bloedzuigers zijn ringwormen die door zuignappen bloed zuigen en zij werden tot het midden van de negentiende eeuw gebruikt voor aderlatingen, omdat in medische kringen het idee bestond dat koortsen veroorzaakt werden door een teveel aan bloed.

171 omlaag blijven: benedendeks blijven.

De dokter wendde alles aan: ik kreeg Spaanse vliegen achter de oren¹⁷², tot driemaal toe heb ik een hoofdstoombad gehad, bestaande uit vlier in kokend water, waarboven het hoofd moest hangen onder een [71] wollen deken en daarover een laken om alle stoom in het hoofd te doen dringen. Dit is een benauwde operatie, in het bijzonder in het warme klimaat, doch alles hielp niets voor het suizen in het linkeroor. Met drie à vier dagen bevond ik mij aanmerkelijk beter. Ook kreeg ik enige smaak in het eten. Ik ontving zeer veel bezoek van mijn Bataviase vrienden met veel belangstelling, waarvoor ik niet ongevoelig was. De 7de mei bevond ik mij zeer wel, doch zwak en de suizing in het linkeroor en hoofd bleef gedurig bij. Ik ging naar de stad om over het een en ander te beschikken en gaf order dat al de passagiers de volgende dag aan boord zouden gaan. Ik had er acht stuks met enige getransporteerde¹⁷³ militairen. Het schip nu, van alles klaar zijnde, had 9622 pikol koffie en suiker in en de diepgang was zeventien voet. De 9de dito 's morgens bevond ik mij zeer wel. Hoewel zwak met duizelingen in het hoofd, ging ik aan boord om te vertrekken. Er was een grote menigte tot uitgeleide aan boord: allen familie van de passagiers en ook vele van mijn vrienden. Wij salueerden op de ree met vijftien schoten. Het gezelschap bleef tot aan het eiland Amsterdam aan boord, waar zij ons met een hartelijk afscheid verlieten.

De 11de mei namen wij het Prinseneiland als ons afgevaren bestek van ZB 6°13', OL 105°32', met een smekend hart dat de Heer onze leidsman en toevlucht mocht zijn en om zegen op onze reis. Ik bevond mij zeer wel en kreeg meer sterkte en ook goede eetlust, maar een eeuwig suizen in het linkeroor. Van de equipage waren ook allen zeer wel. De 29ste mei overleed de getransporteerde militair Johan Cirend, geboren te Rambach in Saksen, had het laatst gewoond in Frankfurt aan de Main. De stuurman maakte een lijst van zijn nalatenschap. De 2de juni op 25°2' ZB, 59°58' OL kregen wij contrarie-wind met ongestadig ruw weer. Hetzelfde hield aan met tussenpozen tot de 12de juli tot 33°57' ZB, 14°32' OL, dus ter hoogte en bewesten Kaap de Goede Hoop.

De 8ste 's morgens te 5 uur van dezelfde dato, stijve koelte, zeilden wij met dubbelgereefde marszeilen en de kluiver vast. Ik was zelf aan dek, er zette een zware bui op in het NNW. Wij lagen om de west over bakboord. Ik liet het grootzeil geien en commandeerde het volk het vast te maken, maar ik zag dat de bui zeer sterk kwam toezetten en het volk dat reeds in het want was opgelopen, deed ik toen weer aan het dek komen om de bezaan neer te halen. En op dat moment komt de bui in. Ik liet de marszeilen lopen, het schip helt met het dek in het water over, het schip schiet bij de wind of de wind valt voor in, dat weet ik niet. Het was stikkedonker met weerlicht en donder met zware regen. Op dat moment komen de voormars-, fokke- en grote ra's alle drie middendoor op het dek. Er moet een hoos of wervelwind in de bui zijn geweest. Toen de bui gepasseerd was, was het weer alsvoren en de dageraad kwam aan. Wij kregen de zeilen van de gebroken ra's aan dek en ook de stukken van de ra's. Onze fok was middendoor, het stagzeil* uit de lijken* en het grootzeil gedeeltelijk aan stukken. Maar wat betekende al deze schade bij het geluk dat ik mijn volk, allen, behouden hield, want had ik hen niet aan dek doen komen, gewis [72] had ik het grootste deel van mijn volk verloren of gekneusd of

172 Spaanse vlieg: kleine kever, die gedroogd en tot poeder gemaakt, diende tot het vervaardigen van zeer sterke trekpleister.

173 getransporteerde: om enigerlei reden op transport naar Nederland gezonden.

verbrijzeld. Dank zij de zorgende Voorzienigheid die ons allen zo genaderijk in deze weder bewaarde. Och, mocht ik altoos Uwen Goddelijke zorgende Voorzienigheid erkennen en gevallen. De 19de juli brachten wij de laatste ra hersteld weer aan: de grote gemaakt uit een ruwe spier¹⁷⁴ aan dek, de fokke-ra uit twee stukken met een tong in elkander gezet, de voormarsra uit drie stukken met tongen in elkander en beide met ijzeren banden gekuipt. Zo waren alle drie de ra's in elf dagen zeer goed gemaakt dat wij er zonder buitengewone omstandigheden op konden vertrouwen voor de reis.

De 25ste dito 's morgens met de dageraad zagen wij het eiland St. Helena en des voormiddags 10 uur ankerden wij op de ree voor Jamestown. Nadat wij practica hadden, voer ik met de passagiers aan land, bestelde drinkwater en verversing. De volgende morgen, na alles geregeld te hebben voor het aan boord brengen van drinkwater, enige groenten en aardappelen, ging ik met de jongeheren J. van der Ven en De Boeser onder mijn aanbeveling een toertje doen om hun Napoleons graf te laten zien. In de achtermiddag van de 26ste dito waren wij van alles klaar. Er was geen bijzonder nieuws en wij gingen tegen de avond weer onder zeil. De 31ste dito 's morgens zagen wij het eiland Ascension, om 10 uur voormiddag waren wij kort aan de oostzijde. De 5de augustus 's middags waren wij op 1°25' NB en 23°10' WL. De 9de dito verloren wij de ZO-passaat op 8°48' NB en 24°53' WL. De 12de dito kregen wij de NO-passaat op 12°5' NB en 26°2' WL, wij hebben geen stromen tussen de passaten kunnen bespeuren. De 27ste dito zagen wij het eiland Corvo in de achtermiddag, ZOZ zes mijl van ons. De 5de september voor de middag in het Kanaal zagen wij Rame Head, de westhoek van de toegang tot Plymouth. Zondag de 8ste dito 's namiddags te 2 uren kwamen wij behouden met het schip in de buitenhaven van het Voornsche kanaal bij Hellevoetsluis binnen. Dank zij de algoeddoende God en Vader voor zijn ontfermende goedheid die ons weder in ons vaderland gezond heeft doen aankomen.

De 10de dito kwamen wij behouden voor de stad Rotterdam en salueerden met negen schoten. Ik trof mijn patroon, de Weledele heer A. van Hoboken met Z. Ed. familie in goede gezondheid aan, met het bericht dat ook mijn familie in goede welstand was. De 12de september vertrok ik naar Katwijk aan Zee waar ik mijn vrouw en kinderen allen gezond aantrof. Groot is het voorrecht, ons weder door de Heer geschonken, na een afwezigheid van tien maanden ons zoveel weldaden geschonken te zien. Mochten wij met de vrome aartsvader onze onwaardigheid voor al die weldaden eens recht gevoelen!

De 19de dito ging ik met mijn vrouw en dochter weer aan boord en bleef aan boord logeren tot wij het schip hadden ontladen. De 19de november gingen wij met het schip naar de timmerwerf om enige reparaties te doen. Wij namen het braadspit weg en kregen een beting en zouden nu onze ankers met kabelaringen winden.¹⁷⁵ Ik had mijn logies met mijn vrouw bij

174 spier: stuk rondhout, dat lang, recht en niet te dik is.

175 braadspit: horizontale veelhoekige balk op het voordek, die met handspaken wordt rondgedraaid om het anker te winden.

beting: twee of drie palen voor het beleggen van het ankertouw, die door een horizontale balk met elkaar verbonden zijn en op het gangboord van een schip staan.

kabelaring: touw zonder einde om ankerkabels, die voor het spil te dik zijn, binnen te halen. De kabelaring loopt rond over het dek en om het spil. Een matroos slaat een lijntje om de binnenkomende ankerkabel en kabelaring, houdt de uiteinden bijeen en loopt de ankerlijn naar het kabelgat. De kabelaring vervangt het primitievere braadspit.

Maarten Plug, broodbakker [73] op de Scheepmakershaven. Aan de timmerwerf klaar zijnde, kwamen wij de 26ste november weer in de Boompjes aan de palen. De 29ste 's namiddags kregen wij harde wind uit het WZW. Tegen 2 uur woei een geweldige orkaan, die aanhield tot 4 uur, zoals ik nooit ergens immer heb bijgewoond. Om 5 uur was het weer weder veel afgenomen. De ganse stad, door alle straten, lag vol puin van schoorstenen, pannen, lood van de daken en vele bomen waren uit de grond gerukt. Volgens berichten had de orkaan zo door ons ganse land gewoed. De vloed kwam desondanks niet hoog. De ganse herfst gaf veel ruw weer met zware regen. De 9de december monsterte de equipage voor een reis naar Batavia en op Java, in totaal 36 koppen met de kapitein, stuurlieden en dokter. Ook namen wij een melkkoe mee ten behoeve van de passagiers aan boord.

De 15de 's morgens vertrokken wij, gesleept door een stoomboot, van de stad naar Nieuwesluis aan het Voornsche kanaal. De 17de te Hellevoetsluis, stopten wij in het kanaal binnen de sluizen, waar wij nog een paar lichters met lading en passagiersgoederen moesten innemen. De 19de, de lading, provisie en passagiersgoederen aan boord, maakten wij klaar tot ontvangst van de passagiers. Het gehele tussendek was met hutten opgetimmerd. De 20ste en 21ste dito kwamen al de passagiers aan boord: 23 kadetten van de genie, 28 heren, dames, kinderen en bedienden, te zamen 51. Zij waren gelogeerd als volgt: stuurboord, eerste hut in de kerk¹⁷⁶ de kapitein, de tweede hut dominee Van Rossem met echtgenote, de vierde hut de heer Steinmetz met echtgenote en vier kinderen. Aan bakboord in de kerk, de eerste hut de eerste stuurman, de tweede hut juffrouw Holtes, de derde hut de heer Buijs, commandant van de kadetten, de vierde hut de heer De Sturler, resident op Java.¹⁷⁷ In het tussendek eerste hut van achteren de heer Boogaard, ambtenaar op Java, de tweede hut de graaf van Bentheim, kamerheer van de Keizer van Oostenrijk, derde hut de heer Van Zadelhoff, vierde hut de heer Dresen, beiden tweede luitenant. De eerste hut aan bakboord was zeer groot met vijf slaappleatsen, waarvan de ingang in de kerk was, zijnde voor de heer Waanders, officier van de genie met echtgenote, zeven kinderen en ene juffrouw Gulde; de tweede hut van de heer Fitzek, officier van gezondheid; de derde hut was groot, ingericht voor de tweede en de derde stuurlieden en scheepsdokter. Nu volgde naar voren een lokaal voor de 23 kadetten, die allen in hangmatten sliepen.

De bepaling der schaftorder in de kajuit, een vrij lokaal voor alle passagiers, was als volgt geregeld. 's Morgens 7 uur koffie, 10 uur ontbijt, dat altoos met gebraad gepaard ging, 12 uur koffie, daarop een borrel bitter, 3 uur dineren, waarbij altoos een vleessoep vooraf werd opgedist, 5 uur in de achtermiddag thee, 's avonds 8 uur een koude tafel met thee en koffie. De tafel was in de kerk ingericht voor 26 personen. De vrouw

176 kerk, ook wel grote kajuit genoemd, de verblijfsruimte vóór de kajuit, waar onder meer kerkdiensten gehouden worden en vaak aan weerszijden voorzien van hutten voor passagiers; een beschrijving van de kerk op één van Van Hobokens schepen in Rogier, 'Met een Oostinjevaarder', 92-93.

177 Aan boord van de "Neerlands Koning" schreef De Sturler een uitvoerig reisverhaal van zijn verblijf in Europa, maar in tegenstelling tot de heenreis heeft hij van zijn terugreis naar Indië helaas geen beschrijving opgenomen: "Daar ik het reisverhaal, in tachtig voormiddagen aan boord heb opgesteld, zoude mij ook de tijd ontbreken om het verder uit te breiden" (De Sturler, 485).

van de heer Waanders had een tafel in haar hut voor haarzelf met drie kinderen en juffrouw Gulde. Zo was alles in goede orde.

De 24ste, de wind oost, maakten wij alles klaar om naar zee en op stroom te komen. Wij lagen met een groot aantal schepen in het kanaal op gunstige [74] wind te wachten: 25 schepen zeilden naar zee. De zware schepen, waaronder ook wij waren, konden niet uit het kanaal komen door het lage water. 's Namiddags een stijve, aanleggende koelte met veel zee op de droogten. Schepen boven twaalf voet diep gaande kwamen ten anker. Twee raakten bij het stenen bakken op het strand. Eén verongelukte met man en al op de Hinder. 's Avonds een storm met een zware sneeuwjacht en vorst. Na twee dagen kwamen enige van de schepen die beneden waren geankerd en averij aan anker, kabel en tuig hadden bekomen, weer in het kanaal. De 31ste december met aanhoudende vorst was de rivier voor Hellevoetsluis overdekt met drijfijis. De berichten uit Engeland waren dat sedert jaren niet zoveel sneeuw was gevallen. Diezelfde dag kwamen mijn vrouw en jongste dochter, begeleid door mijn aanstaande schoonzoon D. Taat, bij mij aan boord. Zij hadden een zware en gevaarlijke reis van Katwijk gehad over de rivieren.

1837

Het oude en nieuwe jaar werd aan boord onder de passagiers met veel beweging gevierd. De 2de januari verandering in het weer met dooi. Nu begon een aanstekelijke verkoudheid aan boord te heersen, waardoor allen werden aangedaan. Ikzelf werd door haar zeer zwaar en aanhoudend getroffen. Ik herstelde eerst in het begin van februari reeds buiten het Engelse Kanaal. Tot de 19de waren wij nog in het Kanaal wegens contrariëwind en ruw weer. Wij kregen die dag ZO-wind. Wij haalden op stroom om de volgende morgen te zeilen. 's Avonds ging mijn vrouw aan land met schipper Klop. De volgende dag stil met mist, daarop weder ruw weer. Mijn vrouw en dochter vertrokken over Rotterdam naar huis. De 25ste na de middag draaide de wind naar het oosten. 's Avonds bracht de overste, de heer Le Jeune een visite bij de heer De Sturler. Bij die gelegenheid zegde mij de overste, dat de stoomboot "Curaçao" weer klaarlag voor schepen die er gebruik van wilden maken om te slepen. Men moest dan maar aanmelden bij de kolonel Kroonstijn op het wachtschip. De volgende morgen de wind nog oost, zo ging ik aan land om een loods te bestellen. De vloed viel laat in en er was flauwe koelte. Hierop verzocht ik bij de kolonel om de stoomboot te mogen hebben om het schip in zee te slepen. Ik was zeer ziek. De kolonel gaf order dat de boot om 1 uur aan boord zou zijn. 's Namiddags om 2 uur nam de boot ons op sleeptouw. Beneden de haven van Hellevoetsluis komende werd het mistig. Wij kwamen over het Pampus. Voorbij de Kwade Hoek werd het te mistig om in zee te komen. Wij kwamen ten anker. De 27ste, de wind nog oost, afschonende mist, zeilden wij na de middag met de vloed naar zee. Om 4 uur zetten wij de loods van boord en wij vervolgden onder opzien tot God onze reis.

Tot de 30ste hield de wind stand met frisse koelte. 's Middags werd de wind veranderlijk naar ZW. Wij bevonden ons naar gissing op NB 49°1' en WL van Greenwich¹⁷⁸ 6°26'. Van deze lengte en breedte tot 36°30' NB en

178 Schaap noemt de nulmeridiaan van Greenwich hier (1837) voor de eerste keer, maar voor zover dit te controleren is, gebruikt hij de Greenwichmeridiaan bij alle lengte-aanduidingen in zijn *Dagboek*, dus ook vóór 1826 (zie [15] en [26]), toen in Nederland bij Koninklijk Besluit de meridiaan van Greenwich als nulmeridiaan werd aangenomen en niet langer meer die van Teneriffe (Mörzer Bruyns, 'Prime meredians', 33-34).

16°2' WL veel contrariëwind met ruw weer en soms van storm vergezeld. De 7de maart hadden wij 0°37' ZB en 22°4' WL [75], toen de plechtigheid voor Neptunus een aanvang nam. Ik liet het zo kort mogelijk afgelopen. Het was een zeer lustige dag voor al de passagiers en het liep in de beste genoegens af. De 4de hadden wij een Engelsman van China aan boord gehad, gedestineerd naar Liverpool, waaraan ik en al de passagiers brieven hebben afgegeven, een ieder aan zijn betrekkingen. De 16de maart waren wij ter hoogte van het eiland Trinidad en de 29ste werd mijn verjaardag duchtig met vrolijkheid en veel genoegen onder al de passagiers, scheepsvolk en kadetten gevierd.¹⁷⁹ Verder geen bijzonderheden op de reis. De 13de mei arriveerden wij gelukkig ter rede van Batavia na een reis van 107 dagen van Hellevoetsluis. Wij hebben ongelukken noch schade geleden, maar alleen de heer V.C. Boogaard, die na een ziekte van drie weken de 4de mei des morgens overleed aan de gevolgen van zinnenkoorts, gepaard met galziekte. Hij was ambtenaar in Nederlands Indië; hij was de 11de mei 1800 te Zierikzee geboren en ongetrouwd. Zo liep deze reis weder af in de beste harmonie met tevredenheid en genoeglijke vreugde onder allen en wie zouden wij anders daar onze dank toe brengen dan onze weldoende God en Vader in Christus.

Tot de 23ste mei te Batavia gelegen. De goederen voor de plaats bestemd daar gelost zijnde, maakten wij weer klaar tot vertrek naar Surabaja om daar te laden voor Holland. Wij zeilden de volgende morgen en de 3de juni arriveerden wij ter rede van Surabaja. Diezelfde dag ging ik aan land en nam mijn logies in de heer J. Montofts logement, waar een goede tafel bestond en bediening en voortreffelijke zindelijkheid in acht werden genomen. Het schip was door de Handel-Maatschappij te Batavia bevracht om door de agenten van de factorij te Surabaja nog nader te bepalen lading te gaan innemen. Zo kreeg ik bevel van de heren agenten naar Pasuruan te zeilen om daar suiker te laden. Daar mij dit zeer ongelegen kwam vanwege werkzaamheden aan boord - bezig zijnde met kalfaten en het tuig na te zien - zo verzocht ik de heren agenten om de suiker van Pasuruan voor mijn rekening te mogen laten komen. H.Ed. permitteerden mij zulks, mits ik dan ook het risico voor mijn rekening nam. Daar het in de oostmoesson was en dan het risico zeer weinig is, besloot ik om zulks te doen, daar ik dan veel tijd won en de kosten oneindig veel minder waren dan met het schip te verzeilen.

De 13de juni arriveerde het Hollandse fregat de "Bellona" van de Molukkeneilanden, waarop prins Hendrik aan boord was. Toen Zijne Hoogheid aan land voer, salueerden wij met onze schepen, namelijk de schepen de "Flevo" en de "Claudius Civilis" en wij met "Neerlands Koning", ieder 21 schoten. Er waren grote toebereidselen te Surabaja gemaakt tot de ontvangst van de prins: erebogen, 's avonds illuminaties met vuurwerk en wat er meer bij zulk een gelegenheid omgaat. Ongelukkig was het maar voor de gezinnen der ambtenaren want de dames moesten natuurlijk nieuwe balkleedjes hebben. Na twee dagen vertrok de prins van Surabaja naar Madura om bij de prins van dat land een bezoek af te leggen, alwaar de prins met veel kostbaarheden werd vereerd. Van Sumenep voer de prins over naar Probolinggo en zo zou de prins over

179 Voor het verjaarsgedicht, gemaakt door een van de opvarenden, zie bijlage 3.

Pasuruan weder naar [76] Surabaya terugkomen.¹⁸⁰ Wij waren reeds vandaar gezeild vóór de prins aankwam. De 15de juni maakten wij een aanvang met de suiker, van Pasuruan in prauwen aangevoerd, te laden. De 20ste hadden wij de 4001 pikol suiker die wij van Pasuruan kregen, in goede orde overgenomen. De kosten daarop voor het overvoeren waren f 225, oneindig minder dan ik anders met het schip had moeten maken. De 21ste vertrokken wij van Surabaya, door de agenten van de factorij bestemd naar Semarang te zeilen. De 23ste kwamen wij aldaar. Tot de 1ste juli in Semarang namen wij daar voor de Nederlandsche Handel-Maatschappij 5276 balen koffie in. Wij vertrokken des avonds naar Batavia en de 4de arriveerden wij aldaar. Ik ging bij de heer J.H. Peter logeren. Bij mijn eerste aankomst te Batavia uit Holland heb ik niet gemeld dat mevrouw J.H. Peter de 5de mei, juist drie dagen voor mijn aankomst aldaar¹⁸¹, was overleden aan de gevolgen van verzwakking, in de ouderdom van 36 jaar. Zij liet een bedroefde man met vier kinderen na. Het was een treffend oogenblik bij mijn aankomst, daar ik niet als een vriend maar als eigen in het huisgezin werd aangemerkt. Haar zuster Truitje, die met haar in 1828 van Rotterdam bij haar man te Batavia was gekomen, was nu bij de heer J.H. Peter thuis voor de huishouding en om het bezorgen van de kinderen te dragen. Zij was sedert enige jaren bij de notaris, de heer Heynis als gouvernante geweest.

De 6de juli arriveerde mijn neef Amerik Schaap, kapitein op het fregatschip "Rhoon en Pendrecht", in 84 dagen van Hellevoetsluis te Batavia. Wij hadden elkander sedert 1833 niet gezien. Hij nam zijn logies ook bij zijn zwager de heer J.H. Peter. Wij genoten toen veel genoegens de weinige dagen dat ik daar nog bleef, want de 8ste waren wij met alles klaar tot vertrek. Wij hadden te Batavia nog 940 balen nagelen ingenomen, zodat de gehele lading bestond uit 1212 knasters suiker, 5276 balen koffie en 940 balen nagelen, te zamen 8646 pikol netto. Het schip lag diep achter 52½ palm* en vóór 51½ palm, of 16¾ en 16¼ voet. Als passagiers de heer George Haswell, koopman met echtgenote en twee bedienden, zijnde een zeer deftig Engelsman van geboorte, die de halve kajuit had gehuurd, benevens een jongeheer D.C. Ament van Buitenzorg.

De 9de juli 's morgens vroeg vertrok ik naar boord met mijn neef Schaap, de heer J.H. Peter en nog enige heren tot uitgeleide. Met zonsopgang waren wij onder zeil. Wij salueerden met elf schoten en ontvingen vijf schoten van het wachtschip en saluut van het schip "Rhoon en Pendrecht" en idem van de schepen de "Jonge Adriana" en "Maria".¹⁸² Na een klein ont-

180 In de jaren 1836-38 maakte Prins Hendrik als luitenant ter zee tweede klasse op het fregat "Bellona" een reis naar Oost-Indië. Na een bezoek aan Batavia en Makasar arriveerde de "Bellona" op 7 juni 1837 - en niet op 13 juni zoals Schaap meent - op de rede van Surabaya. Na een grootse ontvangst en verschillende festiviteiten verliet Prins Hendrik Surabaya voor een bezoek aan de sultan van Madura en keerde via Probolinggo en Pasuruan enkele dagen later weer in Surabaya terug. Op 26 juni vertrok de Prins over land naar Batavia (Palm).

181 Mevrouw J.H. Peter, geboren Maria Drost, overleed op 4 mei 1837 en niet op 'de 5de mei, juist drie dagen voor mijn aankomst', zoals Schaap meent. Schaap arriveerde na een reis van 107 dagen pas op 13 mei (zie [75]), negen dagen na het overlijden van mevrouw Peter, in Batavia (Regeringsalmanak van Nederlandsch-Indië 1837).

182 De Javasche Courant van 8 juli 1837 vermeldde naast de hier genoemde schepen van de firma Hoboken ook nog de "Jacobus".

bijt vertrokken de heren met een hartelijke goede reis wens van boord. De volgende morgen zeilden wij bewesten het Prinseneiland Straat Sunda uit. Dank zij de al goeddoende God en Vader in Jezus Christus voor zovele weldaden; Uwe genade zij ons weder tot leidsman, ons oog en hart zijt op U, onze Helper. De 15de juli overleed onze lichtmatroos W.L. de Chateleux in de ouderdom van achttien jaar aan de gevolgen van galkoorts, sedert Surabaja was hij ongesteld. Hij was van Amsterdam waar zijn ouders woonden; hij had een broeder als officier te Surabaja, bij wie hij enige dagen aan land had gelogeed. [77] 's Avonds bij zonsondergang nadat het lijk was bezorgd, zetten wij het overboord. De 17de augustus op de bank van Kaap Agulhas en tot de 24ste troffen wij zwaar weer vermengd met stormen en geweldig hoge zee. De 27ste kwamen wij rond de Kaap de Goede Hoop. De 29ste op 32°14' ZB en 12°32' OL kregen wij nog weder zwaar weer uit het NW en W. De 9de september 's avonds om 9 uur kwamen wij ter rede van St. Helena ten anker. Tot de 11de 's avonds bleven wij te St. Helena, voorzagen ons van drinkwater en namen enige verversingen in. De 17de 's achtermiddags hadden wij het eiland Ascension NNO op drie mijlen van ons. Wij zagen een schip en brik ter rede liggen. De 24ste verloren wij de ZO-passaat op 2°38' NB en 23°9' WL en de 30ste hadden wij de NO-passaat op NB 9°12' en WL 27°5'. Wij hebben geen stroom van enig belang bespeurd, wel een geregelde stroom reeds van de Kaap tot St. Helena en van St. Helena tot de laatstgenoemde lengte en breedte, van twee à drie mijlen in het etmaal westelijk.

De 5de oktober op 11°25' NB en 27°59' WL, na de middag zeilden wij met alle dienstdoende zeilen bij en mooi weer. Op het onverwachts overviel ons een stormbui. Wij geiden alle zeilen zo veel als doenlijk was. Het schip ging met het boord onder water, de zeilen sloegen geweldig, masten en stengen zwiepten, tot op overboord slaan af, bovenbramzeil* en grote buitenkluiver sloegen aan stukken. Van de 1ste tot de 4de november harde wind uit het NW. Maar op de Gronden kregen wij een zware stortzee: de verschan-sing aan stukken, vier stutten aan stukken en de koks kombuis hing uit elkander. De 5de zagen wij Lizard Head NNW op drie en een halve mijl, afnemende wind.

De 9de kregen wij twee Goereese loodsen aan boord kort bij en ter hoogte van de vuurtoren van de Singels, bezette lucht met stijve koelte. De 10de november 's morgens afnemende koelte met heilige lucht. Wij stuurden twee streken¹⁸³ meer in de wal om land te maken en, was het mogelijk, met hoogwater in Goeree te komen.

Om 11 uur voormiddags mooi weer, loodden wij elf vaam diepte maar door de heilige lucht zagen wij geen land. De loodsen met het volk stonden allen uit te zien naar verkenning. Maar onverantwoordelijk, er was sedert enige tijd niet geloed. Ik liet de stuurman het lood gooien: vier vaam! Brast¹⁸⁴ de zeilen zo gauw mogelijk, neemt de lijzeilen¹⁸⁵ in! De wind was WNW, een lichte koelte en vloed. Na een kwart uur zeilen gaf het schip een paar lichte

183 twee streken meer in de wal sturen: de boeg van het schip over een hoek van 22½ graad in de richting van het land draaien.

streek: één van de 32 windstreken, waarin de kompasroos verdeeld is, ofwel 11¼ graden.

184 brassen: zie noot 127.

185 lijzeilen: om het zeiloppervlak bij ruime wind en kalme zee te vergroten, werden lijzeilen gebruikt: rechthoekige en trapeziumvormige smalle zeilen, bevestigd aan lijzeilspijeren en naast de bestaande zeilen uitgezet.

stoten, maar hield zijn gang. Wij zagen Schouwen toen ZZO van ons. Wij waren op de ZW-punt van de Banjaard en kregen meer water, zodat het schip de grond niet meer raakte. Te 1 uur na de middag hadden wij negen vaam water. Ik gevoelde mijn dankbaarheid aan God bij deze, want onze eigen nalatigheid om het lood niet bestendig te laten gooiden had ons in het grootste verderf kunnen brengen. Dat deze les ons altoos mocht bijblijven, waakt zeeman en weest op Uw hoede! Hoe noodlottig had het niet voor het schip kunnen aflopen, jazelfs ons leven kunnen kosten en dat alleen door onachtzaamheid, want de loodsen waren bekwaam en ik voor mijzelf was bekwaam genoeg.

Nu te laat zijnde om in Goeree te kunnen komen met het hoge water, hielden wij het bij de wind tot voorgaats van Goeree op zestien à zeventien vaam diepte, waar wij met klein zeil over en weer hielden. De 11de november 's morgens bezette lucht, buiig, aanleggende wind en met de dag harde wind. Te 8 uur resolveerde ik vol te houden naar Goeree. Te 1 uur met hoogwater kwamen wij op de gronden, er was veel zee. Wij zeilden het Slijkgat in naar binnen. Bij het overkomen van de Hinder [78] raakte het schip even de grond. Er was veel wind, er liep een zware zee. Over het Pampus zijnde liepen wij voor kale masten naar Hellevoet. Te 3 uur ankerden wij op de ree. Er was te veel wind om op het kanaal te komen. Zo zij de Heer dank voor Zijn hulp. De mens bedenkt zijn weg, maar God is de bestuurder van onze gangen. Onze reis was 126 dagen van Batavia.

De 17de november te Rotterdam aan de stad. De 19de vertrok ik naar Katwijk om mijn vrouw af te halen. Ik vond - de Here zij dank - mijn vrouw en kinderen allen in goede welstand. Twee mijner dochters, Gijsje en Lijdia waren tijdens mijn reis gehuwd en mijn zoon Amerik was weder een zoon geboren. De 27ste kwam ik weder met mijn vrouw en jongste dochter aan boord. De 12de december overleed mijn zwager Reyn van Duyvenbode na een bedlegerigheid van acht dagen aan de gevolgen van een zware, gevatte verkoudheid, die met verstikking van de ademhaling zijn dood tot gevolg had. En de 15de dito ging ik met mijn vrouw hem begraven te Rotterdam, waar hij woonachtig was. De 16de haalden wij het schip aan de timmerwerf en monsterden het volk af na twaalf maanden en zeven dagen. Wij tuigden het schip af en stelden een wacht er op. Ik vertrok met mijn vrouw de 21ste december naar Katwijk om de winter thuis te blijven. Dit was de eerste winter sedert 1802, dat ik een winter thuis was.

1838

De 5de januari viel de vorst in en de 7de werd het zeer streng. De thermometer van Fahrenheit was vele malen achttien graden onder het vriespunt.¹⁸⁶ Menigmaal was de Noordzee bedekt van ijs, maar wij kregen niet veel sneeuw. Daar de winter streng was en tot in het laatst van februari aanhield, werd er veel geleden onder de behoeftige stand. Maar de God der Liefde opende milde harten en handen, zodat er in ons vaderland in alle steden en dorpen in de nood werd voorzien.

De 12de maart vertrok ik weder voorgoed naar Rotterdam om het schip klaar te maken, weder voor een reis naar Batavia. De 14de kwamen wij met het schip aan de palen in de Boompjes. De 20ste monsterde de equipage, met kapitein en dokter te zamen 36 koppen. De 7de april kwamen

¹⁸⁶ achttien graden onder het vriespunt Fahrenheit is 14°F = -10°C.

de passagiers, veertien stuks, aan boord. Wij gingen anker op, salueerden en dreven tot voor Delfshaven. De ganse dag een geweldige regen. De 10de kwamen wij te Hellevoetsluis, klaarden uit en haalden op stroom voor het kanaal op zeven vaam nabij de bank. Het schip nu weder klaar zijnde voor zee: passagiers, een melkkoe en al het nodige voor de reis, diepgaande achter veertien en vóór dertien en een halve voet. De wind contrarie met zware buien en zeer koud. Meest noordwestelijke winden totdat de 22ste april ZZW en zuidenwind en toen zeilden wij naar zee. Na de middag zetten wij de loods buitengaats van boord en zetten onze reis voort onder opzien tot de Here en Zijn gunstige leiding.

De 23ste 's morgens waren wij voor Dover met verscheidene schepen, alle de vorige dag van Hellevoetsluis gezeild. Alleen het schip "Rhoon en Pendrecht" met mijn neef A. Schaap kon niet klaar komen. Hij was naar de kust van Guinee bestemd. Er waren 200 man troepen aan boord om overgebracht te worden naar Elmina. De generaal Verveer was bij hem aan boord. Er waren enige opstanden aan de kust en tegen het fort Elmina van de Hollandse bezittingen gepleegd, zodat de troepen om die tekeer te gaan werden uitgezonden met nog twee [79] schepen: een fregat en een korvet.¹⁸⁷

De 20ste mei verloren wij de NO-passaat op NB 4°58' WL 20°40'. De 29ste passerden wij de linie op 22°18 WL. Dezelfde dag kregen wij de ZO-passaat. Wij hadden tussen de passaten een stroom van 27 mijlen NNW. Van de 29ste geen andere ontmoetingen tot de 5de augustus dan een Engelsman van Londen naar Nieuw Zuid-Wales en het schip "Saca" van kapitein Harkema. 's Morgens van diezelfde dag zeilden wij rond Java's Westhoek de Prinsenstraat in. De 9de na de middag kwamen wij ter rede van Batavia, alzo met 110 dagen van Hellevoet. Wij salueerden met elf schoten. Dank zij de Heer, die ons weder tot hiertoe heeft geleid en bewaard.

Ik ging met enige van de passagiers aan land en ik nam mijn logies weder bij mijn vriend de heer J.H. Peter. Z.Ed. was onder de geboden¹⁸⁸ met juffrouw Truitje Drost, de zuster van zijn overleden vrouw. De 11de, twee dagen na mijn aankomst, werd het huwelijk voltrokken in de Gereformeerde Kerk te Batavia.

De agenten van de Nederlandse factorij bestemden het schip om gedeeltelijk te Batavia te laden en verder te Banten en Anjer op te vullen. De 14de augustus kregen wij reeds een begin met laden. Wij namen te Batavia 6485 pikol netto gewicht in, bestaande uit suiker, koffie, nootmuskaat, foelie en nagelen. De 28ste augustus zeilden wij van Batavia. Wij hadden als passagier de luitenant de heer De Salis. Diezelfde namiddag te 4 uur kwamen wij voor de haven van Banten ten anker. De baai van Banten heeft

187 In april 1838 vertrokken uit Nederland het fregat "Amphitrite", het korvet "Merwede" en het koopvaardijship "Rhoon en Pendrecht" met troepen en materieel naar de kust van Guinee, waar een opstand onder de zwarte bevolking de Nederlandse bezittingen bedreigde. Op 11 juli landden de troepen onder bevel van generaal-majoor Verveer bij Secondi. De opstandelingen sloegen op de vlucht, een aantal van hen werd als afschrikwekkend voorbeeld opgehangen en begin augustus was de rust gekeerd. Enkele dagen later vertrokken de schepen weer; de "Amphitrite" en "Merwede" naar Nederland (Backer Dirks II, 578). De "Rhoon en Pendrecht" bracht 12 officieren en 201 onderofficieren en manschappen naar Elmina en vertrok vandaar met 70 Europeanen en 100 Afrikaanse militairen naar Batavia, waar zij op 24 oktober 1838 arriveerde (Bossenbroek, 189-190).

188 onder de geboden zijn: in ondertrouw zijn.

een wijdte van het oosten naar het westen van circa drie mijlen en een diepte van twee mijlen. Er zijn verscheidene eilanden en eilandjes in de baai, waar een bij alle winden veilige ankerplaats voor de haven van Banten is. Men ligt een kwart mijl van de wal op twintig voet diepte met laagwater, vanwege de vlakke van het riviertje. De volgende morgen ging ik mijn aankomst aan de directie van de factorij melden. De ingang van het riviertje is zeer droog en heel nauw. Van de monding tot Banten heeft het dezelfde lengte als dat van Semarang.

Het tegenwoordige Banten is een armoedig gehucht bewoond door inlanders en enige Chinezen. De factorij heeft er enige koffiepakhuisen. De vroegere grootheid van Banten ligt thans met de vermaarde fortificatie in puin of is geslecht.¹⁸⁹ De resident, de heer Siccama heeft zijn verblijf te Serang en ook het bureau, zodat ik naar Serang op moest om het schip te klaren en het nodige voor de goederen, die wij daar moesten laden in orde te brengen. Gelukkig trof ik de klerk van de resident die mij met zijn bendi¹⁹⁰ naar Serang bracht, want te Banten was geen rijtuig te krijgen. Mijn zaken in orde gebracht om de volgende dag te kunnen laden, bezocht ik de heer Schenck en zijn familie en nam daar enige verversingen en liet mij naar Banten terugbrengen. Men rijdt twee uur van Serang naar Banten. Tegen de avond kwam ik weder aan boord.

De volgende dag, de 31 augustus, kregen wij reeds een begin met laden. De 2de september hadden wij de koffie voor ons klaar aan boord: 1342 zakken. Die morgen gingen ik en mijn passagier, jonkheer De Salis op naar Serang voor mijn expeditie¹⁹¹ naar Anjer. Wij logeerden die dag bij de heer Schenck, waar wij vriendelijk onthaald werden. Mevrouw Schenck was een juffrouw Penning Nieuwland van wie ik de vorige reis haar mamma met drie kinderen naar Holland had gebracht. Wij zagen de plaats Serang die wel geen merkwaardigheden [80] heeft, maar zeer schilderachtig ligt op een hoogte met een zuivere lucht. Er zijn zeer weinig Europeanen. Het zal een bevolking van 3000 zielen hebben, inlanders en Chinezen. Er is een goed logement. Het residentiehuis is groot en wel ingericht. De heer Schenck zijn huis staat schilderachtig. Z.Ed. was secretaris. In de achtermiddag vertrokken wij weder naar Banten vergezeld door de heer Schenck met nog een paar heren die ons aan boord brachten. Enige verversingen aan boord tot zich genomen hebbende, vertrokken de heren weder met een vriendelijk afscheid.

De volgende morgen 3 september zeilden wij naar Anjer, waar wij de 4de 's morgens 4 uur op de ree ankerden. Tot de 7de bleven wij te Anjer, waar wij nog 45 vaten en 1150 zakken koffie innamen. Nu van alles klaar zijnde, het schip beladen met 8861 pikol en diepgaande achter 54½ palm en van alles wel voorzien zeilden wij de volgende morgen de 8ste september van Anjer. Het is niet groot maar ligt zeer aangenaam aan het strand in Straat Sunda, waar alle schepen naar Java en de Indische Oceaan bij langs zeilen. Het huis van de assistent-resident staat plezierig. Aan de west-

189 Eenzelfde ervaring beschreef de zeeofficier C.W.M. van de Velde in zijn *Gezigten uit Neêrlands Indië* (p. 12) ongeveer in dezelfde tijd. Tevergeefs zocht hij de sporen van vroegere grootheid. Van het fort Speelwijk waren aan de zeekant de bastions nog aanwezig.

190 bendi: tweewielig rijtuig met één paard.

Met dank aan het Tropenmuseum, Amsterdam.

191 expeditie: verzending, verschepping.

zijde van de haven ligt het fort, voorzien van een twaalfstal stukken waarbinnen de gouvernementsspakhuizen staan. Het heeft voor prauwen een haven met houten hoofden. Men kan zich daar zeer gemakkelijk van drinkwater voorzien, dat met een waterleiding van het gebergte naar de haven geleid wordt. 's Avonds bij zonsondergang hadden wij de piek op het Prinseneiland ZO op vier en een halve mijl van ons, zijnde met het schip op 6°20' ZB, 105°6' OL van Greenwich als afgevaaren plaats. De Here zij ons tot een leidsman en schenke ons Zijn zegen.

De 14de oktober zeilden wij rond Kaap de Goede Hoop. Tot de 26ste niets bijzonders op onze reis ontmoet: alles wel aan boord en tot die dag was het zeer genoeglijk. 's Avonds hadden de stuurlieden, de dokter en het volk veel vermaak. Wij zeilden op 17°13' ZB en 3°40' WL met St. Helena NW $\frac{1}{4}$ W 32 mijlen van ons. Heel flauwe koelte met een stille, gelijke zee. 's Avonds 8 uur had de tweede stuurman H, de Boer de eerste wacht op dek. Om 12 uur werd de eerste stuurman J.C. Niman uitgepord om de hondewacht¹⁹² aan dek te zijn. Ik ben ook naar gewoonte aan het dek. Ik spreek met stuurman Niman over een en ander tot kwart na 12 uur. Ik ga van dek en wens de stuurman goede wacht en hij zegt mij: "Welterusten, kapitein." Bij zeven glazen 's morgens¹⁹³ is de stuurman vooruit en spreekt met het volk. Hij vraagt aan de bootsmansmaat: "Wie heeft de uitkijk?" Verder zegt hij: "Goed uitkijken." Verder zegt hij aan de bootsmansmaat: "Geen kwart slaan." Dit was tegen onze gewoonte. Het gebruik is een kwart uur voor 8 glazen een slag op de klok te slaan; daarop wordt het volk dan uitgepord. Zijn order wordt gedaan.

Enige minuten voor 4 uur gaat de bootsmansmaat met de manschappen achteruit om de pomp lens te maken zoals naar gewoonte. De manschappen zien nu uit naar de stuurman. De een die vraagt de ander: "Waar is de stuurman?" Zij horen of zien niets van hem. De hofmeester wordt geroepen om naar hem te zien: omlaag is hij niet te vinden. De hofmeester komt bij mij en zegt: "Kapitein, wij kunnen [81] stuurman Niman niet vinden." Ik kom aan dek. Het volk van omlaag komt ook aan dek. Er wordt door het gehele schip gezocht. Stuurman J.C. Niman is vermist. Hoe en op welke manier hij weg is, niemand van de wachthebbende manschappen heeft iets gehoord, iets gezien. Het weer was heel stil. De zee bijzonder kalm. Daar had het minst niet overboord kunnen vallen of het was gehoord. Het was donkere maan zodat het tamelijk donker was. Een allerverschrikkelijkst voorval. Men ziet elkander aan. Daar bestond geen reden om zichzelf te verdoen. Niets is er de ganse reis voorgevallen. Alles was vrolijk en opgeruimd, hijzelf, ja tot de vorige avond, zeer vrolijk. Met de dag verneemen wij dat de loper van de grootmarszeilsval was afgesneden, een vaam van de belegging aan de korvijngel.¹⁹⁴ De loper was weg, hoe en op welk een manier of door wie blijft ons onbekend. Pas nu kwam het vermoeden:

192 eerste wacht: van 20.00 uur tot 24.00 uur.

hondewacht: van 0.00 uur tot 4.00 uur.

193 glas of wachtaglas: zandloper die in een half uur uitloopt. Deze bepaalde de tijdsindeling aan boord van een schip in zes wachten van acht glazen of vier uren.

zeven glazen 's morgens = drie en een half uur, dus half 4 's ochtends.

194 loper: (hier) uiteinde van de val.

val: lijn, waarmee een zeil gehesen wordt.

korvijngel: houten of ijzeren pen, die door een balk (nagelbalk) heen aan boven- en onderzijde uitsteekt en dient om touwwerk vast te zetten.

Niman heeft zichzelf verdrongen en heeft de looper van de marszeilsval om zijn schouders genomen om geen slag te kunnen doen met zwemmen, wat hij zeer goed kon. En zo, zonder enig vermoeden is stuurman J.C. Niman tot de afschuwelijkste stap gekomen, die een redelijk schepsel zichzelf kan aandoen. O God, wat is de mens en waartoe is hij niet in staat, die zich van U afwendt. Uw Goede Geest behoeft ons om niet van U af te wijken en aan onszelf te zijn overgelaten.

De 27ste oktober des avonds 9 uur kwamen wij ten anker voor Jamestown op de ree van St. Helena. Wij vulden ons drinkwater aan en namen enige verversingen in. Het was ook hier dat ik van de heer Solomon hoorde, dat mijn zoon Arij door de Weledele heren A. van Hoboken en Zonen als kapitein op de brik "Willem" was geplaatst. Voornoemde brik was door mij in 1826 nieuw uitgehaald en daarmee heb ik vijf reizen op Java gedaan.

's Avonds bij zonsondergang de 29ste gingen wij onder zeil. De 4de november, de geboortedag van de Weledele heer A. van Hoboken, vierden wij Z.Ed.'s 82ste jaar met vlaggen en vrolijkheid en met een drank aan het volk op Z.Ed.'s gezondheid. Tegen de middag zagen wij het eiland Ascension in het NtW. De 24ste na de middag liet ik de nagelaten goederen van stuurman J.C. Niman, die na zijn vermissing alle waren opgeschreven en verzegeld, aan het volk verkopen.

Niets bijzonders. De 20ste december 's morgens maakten wij land ter hoogte van Lands End en zagen de Wolf Rock. De 23ste kwamen wij bij de Singels. Het waaide sterk uit ZZW, dik van regen. Ik wenste de loodsboot van Goeree daar aan te treffen om loodsen over te nemen, maar het was te dik om het land aan te doen. Wij hielden het over en weer, in de hoop dat de lucht zou afschonen. In de achtermiddag tegen donker bleef het dik. Wij sloegen vol, de Hoofden uit. 's Nachts schoot de wind naar het NW en vervolgens naar het ONO. De 25ste kwamen wij voor Goeree. Mooi weer, wij liepen langs de Hinder op tien vaam. Het was helder weer zodat men de schepen voor Hellevoetsluis kon zien, maar er kwam geen loods uit. In de achtermiddag overlegden¹⁹⁵ wij het schip naar zee, de wind NNW. Het werd buig met sneeuwvlagen, doch goed weer. De 26ste 's morgens hielden wij naar de wal. De lucht was heilig, de wind ZW, wij liepen op zeven à zes vaam. Geen één loods. [82] Wij overlegden het schip weer naar zee en bij de wending zagen wij de loodsboot, waar wij naartoe hielden en namen twee loodsen over. Het was te laat voor het hoogwater om nog met de dag binnen te komen. Het moest 's avonds om 10 uur hoogwater worden en wij maakten een afspraak met de loodsboot om 's avonds op de droogte te gaan liggen met een vuur op, dan zouden wij zien binnen te zeilen. Des avonds liepen wij naar de wal maar het was dik. Wij moesten weder naar zee. De 27ste 's morgens weer naar de wal, maar voorgaats komende, bevonden wij dat wij er beneden waren. Weer een teleurstelling en maar weer naar zee. De volgende morgen met mooi weer kwamen wij toen met behulp van de loodsboot behouden binnen.

Op het Pampus komende, kregen wij een ijssloep¹⁹⁶ aan boord die mij zegde, dat de rivier met eb overdekt met ijs ging. Na veel beraad nam ik hen voor de geringe prijs van honderd gulden aan. Gelukkig juist met hoogwater kwamen wij in de buitenhaven van het kanaal van Hellevoet, door de hulp van de ijssloep zonder enig beletsel of schade. Dat was weder

195 overleggen: wenden.

196 ijssloep: sloep die als ijsbreker fungeert.

God dank een gelukkig welkom: binnen na een reis van 110 dagen van Anjer, onze laatste laadplaats. Met harten vol gevoel zeggen wij, zo heeft ons de Heer gunstig behoord en geleid. Hem komt de eer.

Diezelfde achtermiddag vertrok onze passagier jonkheer De Salis naar 's Gravenhage, waar Z.Ed. familie woonde om die avond zijn vader op zijn 82ste verjaardag te ontmoeten. Ik zond een expresse aan de Heren A. van Hoboken en Zonen, ook met een brief aan mijn vrouw die ik verzocht, als zij in goede welstand was, om naar mij te komen, daar wij niet konden opzeilen omdat de rivier vol met ijs was. De 31ste kwamen mijn vrouw en jongste dochter, begeleid door mijn schoonzoon D. Taat, met de goede tijding dat al onze kinderen welvarend waren. Wie anders kan het genoeg beseffen van de zeeman bij zulk een ontmoeting dan hij die dat geniet?

1839

De 6de januari arriveerden wij behouden aan de stad Rotterdam. De 24ste hadden wij de ganse lading in de beste orde naar genoeg van de heren agenten van de Nederlandsche Handel-Maatschappij gelost. De volgende dag haalden wij aan de timmerwerf "Rotterdams Welvaren". Wij zouden een goede timmeratie aan het schip doen. De 25ste monsterde de equipage af: tien maanden en vijf dagen van de aanmonstering af. Ik liet de stuurman, bootsman en zijn maat met enige sjouwerlieden aan boord en ik vertrok met toestemming van mijn patroon naar Katwijk, waar ik mijn gehele familie in goede welstand aantrof.

De 25ste maart was ik weder voorgoed te Rotterdam. Het schip was reeds zover klaar met de timmeratie dat wij de masten die vernieuwd waren, inzetten en het tuig klaarmaakten om over kant te halen. Tot de 20ste april waren wij aan de werf, hadden een grote reparatie aan het schip (masten en rondhouten, kajuit, kerk, logies voor het volk) en koperden. Diezelfde dag haalden wij het schip in de Boompjes aan de palen.

De 17de april kwam mijn zoon Arij met de brik "Willem" aan de stad, vanuit Batavia. [83] Ik kwam bij het inhalen in de Leuvehaven bij hem aan boord. Deze ontmoeting was voor ons aandoenlijk na een afwezigheid van vijf en een half jaar, dat wij elkander niet hadden gezien. Het is een waar genoeg voor het vaderhart een oppassende zoon na zulk een afwezigheid te ontmoeten. Hij was als tweede stuurman van mijn schip afgegaan en nu reeds kapitein op Oost-Indië, zijnde 27 jaar oud. Hij was twee jaar gehuwd met een juffrouw Groeneveld te Rotterdam en zij hadden een kind.

De 19de april waren wij weder gemonsterd voor een reis naar Batavia, te zamen 36 koppen. De 29ste van alles klaar tot vertrek: veertien passagiers en een melkkoe. 's Middags kwam mijn zoon Arij en nam afscheid van mij en helaas wij hadden niet vermoed dat het zijn laatste afscheid van ons, zijn ouders, zou zijn. Maar de Heer, die geen verantwoording over Zijn daden geeft, Wiens wil heilig en goed is, heeft het behaagd om hem op zijn volgende reis door de dood van ons weg te nemen, hetgeen ik bij het ontvangen van het bericht nader moet vermelden.

Na de middag om 3 uur zeilden wij van de stad. Mijn vrouw en jongste twee dochters gingen met mij naar Hellevoetsluis. Voor het Pontegat salueerden wij met elf schoten en tegen de avond kwamen wij in de haven van Nieuwesluis. De 30ste te Hellevoetsluis en ook op stroom. De 1ste mei, zijnde de verjaardag van mevrouw A. van Hoboken, lagen wij onder alle vlaggen en wimpels. Het volk kreeg een frisse dronk op de gezondheid van Mevrouw en de gehele familie. Om 11 uur van die morgen kreeg ik mijn

expeditie van de Nederlandsche Handel-Maatschappij tot vertrek. De wind oost zijnde, maakte ik klaar tot vertrek. Mijn vrouw en dochters naar land en de loods aan boord, zeilden wij om 1 uur naar zee. In de achtermiddag om 6 uur ging de loods van boord en waren wij gelukkig in zee.

De morgen van de volgende dag waren wij voor Dover, de 6de mei Lizard Head ten noorden. Van hier was ons afgevaren bestek $49^{\circ}54'$ NB, $5^{\circ}10'$ WL van Greenwich, onder opzien naar des Heeren gunstige geleide. De 15de mei waren wij ter hoogte van het eiland Madeira zes mijlen van ons, de 23ste ter hoogte van het eiland S. Antão. De 3de juni op ZB $0^{\circ}13'$, WL $24^{\circ}45'$, de 12de Trinidad ZZO op tien mijlen van ons. De 16de augustus na de middag om 4 uur het Christmaseiland drie mijlen oost van ons. Dit eiland ligt 45 mijlen zuid van Java's Westhoek. De 17de zeilden wij bij Java's Westhoek de Prinsenstraat in. De 20ste augustus na de middag kwamen wij ter rede van Batavia en salueerden met elf schoten. Na een reis van 111 dagen heeft de Heer ons weder goedgunstig geleid. U, o God, komen daarvoor dank en eer toe.

In de achtermiddag ging ik met enige van de passagiers aan land en ging ten huize van de heer J.H. Peter waar ik hartelijk werd verwelkomd. Nu ontving ik bericht van de heer Peter, dat zijn vrouw en de kinderen met mij naar Holland wilden. Zijn vrouw had gekraamd en had een zoon gekregen. Zij was er zwaar afgekomen en het stond te voorzien, zo zij weder zwanger mocht worden, dat zij het dan niet wederstaan zou. En waarlijk, men is verwonderd hoe zulk een gebrekkig mens een kind [84] ter wereld kon brengen. En daarom was zij met haar man overeengekomen om met de kinderen naar huis te gaan. Hierover was reeds met mijn agenten, de heren Reijnst en Vinju, en de president van de Nederlandse factorij, de heer Verkouteren, een verbintenis gesloten dat de vrouw van de heer J.H. Peter, pakhuismeester, met de kinderen vrachtvrij met het schip "Neerlands Koning" zou vertrekken, mits het schip te Batavia zou blijven laden en daarbij een voordelige lading zou krijgen. Ik berustte daar volkomen in. Nu kwam er in bedenking of wij het kind, dat een inlandse min had, zouden meenemen of achterlaten. Dit zou ik nu beslissen, wel begrijpende dat de moeder niet gaarne haar kind zou achterlaten. Zo zegde ik: "Het kind gaat met de moeder mee." Dat was een blijdschap voor de moeder! Wij verbleven tot de 6de oktober te Batavia uit hoofde van mevrouw J.H. Peter tijd te geven om zich met de kinderen voor de reis klaar te maken. De lading bestond uit tin, suiker, koffie en indigo: 8839 pikols. Wij hadden bij elkaar dertien passagiers, onder wie zes kinderen en twee Indische bedienden. Het schip was in goede staat, diepgaande zeventien voet achter. Alle passagiers waren reeds de vorige avond aan boord gegaan. 's Morgens 6 uur kwam ik met mijn vriend Claus Coorengel aan boord en wij gingen dadelijk onder zeil. Wij salueerden met vijftien schoten en werden door enige Hollandse koopvaardijschepen begroot. De heer J.H. Peter met enige van de vrienden bleven aan boord tot bij het eiland Amsterdam waar H.Ed. na een aandoenlijk afscheid van hun familie van boord gingen. Wij zeilden onze koers in de achtermiddag bij het eiland Pulu Babi, een stijve westelijke koelte, laveerden een paar slagen, waardoor alle passagiers reeds zeeziek werden, zodat wij ten anker gingen.

De 8ste oktober na de middag het Prinseneiland ZOto drie driekwart mijl van ons kregen wij als onze afgevaren plaats ZB $6^{\circ}26'$, OL $105^{\circ}6'$. Het oog op de Heer aan wie de winden en de zee zijn; het is onze hoop dat Uwe gunst ons mag beschermen en geleiden. Onze equipage was in goede welstand, maar alleen de matroos Pierre Michel sukkelde aan diar-

ree. De 24ste werd één van onze getransporteerde militairen ziek, van wie wij er drie hadden, zijnde een ontsteking in de hersens. De matroos Michel was ook sedert enige tijd verslechterd, zodat hij de kooi moest houden. De 27ste 's nachts 1 uur vonden wij de militair dood in zijn kooi. Met de dag verzorgden wij het lijk naar scheepsgebruik en met zonsopgang zetten wij het overboord. Hij was de 2de augustus 1795 te Bremen geboren. Zijn vader was onbekend, zijn moeder heette Mitta Goosman. Hij had op Java zijn hand verloren bij een vreugdesaluut. De volgende morgen te 10 uren overleed ook onze matroos Pierre Michel aan verzwakking door de diarree, oud 22 jaren, geboren te Les Sables d'Olonne in Frankrijk. Zijn vader heette Pierre Jecan en zijn moeder Marie Thérèse. Des avonds met zonsondergang zetten wij het lijk overboord. Het volk betreurde met belangstelling zijn verlies, want een equipage leeft als broeders onder elkander en nu twee lijken op één dag overboord waren gezet, waren zij aangedaan. Voormiddags van de dag toen het lijk aan dek was, had ik order gegeven het [85] volkslogies schoon te maken en dan te roken, waartoe men buskruit in azijn gemengd gebruikt. De bootsman heeft de onvoorzichtigheid om met kruit in zijn handen de gemaakte sissers aan te steken. Het kruit in zijn handen vat vuur en verbrandt het gehele wezen en beide handen deerlijk. Dat was een dag van rampen! De bootsman moest een maand zijn hut houden.

De 4de november vierden wij de 83ste verjaardag van de Weledele heer A. van Hoboken, de patroon. Na de middag liet ik aan de equipage ieder een halve fles wijn uitdelen op de gezondheid van Z.W.Ed. * Wij konden niet naar gewoonte ter ere van de zo zeer geachte patroon een saluut geven wegens ongesteldheid van mevrouw Van Doornum, zodat ik in stilte met stuurlieden en passagiers een glaasje op de gezondheid van de Weledele heer Van Hoboken en Z.Ed.'s geachte familie dronk en wij gedachten daarbij onze betrekkingen.

De 20ste november bij Kaap de Goede Hoop, noord op twee en een halve mijl. De 5de december kwamen wij ter rede van St. Helena, 's morgens om 10 uur voor Jamestown ten anker om ons drinkwater aan te vullen en ons van enige verversingen te voorzien. De 6de 's morgens arriveerde het schip de "Stad Tiel" met kapitein E.M. Chevalier. Ik sprak hem aan land en tegen de middag verzocht ik hem met mij die middag aan boord te eten. Intussen was het barkschip de "Wijnhandel" met kapitein Smit ook ter rede gekomen. Terwijl wij aan tafel zitten stuurt kapitein Smit, die bij de "Stad Tiel" aan boord was gegaan, een bode aan Chevalier om hem te spreken. Ik zeg aan de bode kapitein Smit te zeggen bij ons te komen, dat wij aan tafel zijn. De bode komt weder terug en zegt dat kapitein Smit kapitein Chevalier noodzakelijk moet spreken, waarop ik zeg: "Dat is aardig, dat die man niet bij de oude Schaap wil komen." Maar Chevalier had buiten mijn weten een briefje van Smit gekregen en vraagt mij: "Hebt U een zoon die vaart?" Ik zeg: "Ja, is er zwaarigheid?" Chevalier staat op. Ik zeg aan mevrouw J.H. Peter en mijn stuurman: "Mijn zoon is dood." Ik was overstelpt van aandoening: "Ja, ik hoor dat hij dood is." O mijn God!, mijn zoon, die veelbelovende zoon, dood in de bloei van zijn haren, circa 28 jaren oud. O God, welk een treffend verlies voor ouders, echtgenote en lief kind van twee jaar oud en hij was drie jaar gehuwd. O God, schenk mij Uw ontfermende genade om in Uw weg te mogen berusten. O God, wees met zijn echtgenote en met zijn liefhebbende moeder en zusters en broeder. Hij was van allen zo zeer bemind en geacht en die waarde mocht geen begraafplaats bij zijn familie genieten, maar moest aan de golven worden

overgegeven. Heer, Uw wegen zijn ondoorgrondelijk. O God, leer ons in Uw wil berusten. Uw doen is Majesteit en Uw beloften zijn toch, Here, dat ook de zee haar doden zal geven in die grote dag aller verrijzenis. O God, dat wij hem in die gelukzalige hemel door Uw genade in Jezus Christus weder mogen zien, waar geen smartelijk scheiden meer zal zijn en dit is ook Uw belofte in het vertroostende Evangelie aan allen, Here, die van harte in Jezus Christus geloven. Amen. Het [86] bloed van Uw zoon Jezus Christus reinigt toch van alle zonden.

In deze overpeinzingen in mijn kamer kwam de brave, hartelijke kapitein Smit bij mij. Hij was zo gevoelig aangedaan dat hij met mij schreide, want hij zegde dat het hem zo hard viel mij zulke hartroerende tijding te moeten overbrengen en dat deed de man zo hartelijk alsof ik hem eigen was. Die brave man heeft ook diezelfde reis zijn graf in zee gevonden. Hij is op de reis met man en al verongelukt; er is nimmer iets van het schip of manschappen terecht gekomen. Hij verhaalde mij dat hij de 15de oktober van Batavia was vertrokken en de volgende dag in Straat Sunda de bark "Jacobus" had ontmoet, die zijn sloep met de tweede stuurman bij hem aan boord zond. Kapitein Smit vraagt aan de stuurman: "Hoe vaart kapitein Schaap?", waarop de stuurman antwoordt: "Kapitein Schaap is niet meer, hij is dood." En zoveel ik heb kunnen vernemen, op de reis van Elmina naar Batavia en het moet geweest zijn ter hoogte van het eiland St. Helena, waar mijn zoon is overleden en volgens het verhaal van zijn stuurman moet mijn zoon veel hebben geleden. O, dat de Heer zijn onsterfelijke ziel, om de verzoening in Jezus Christus' dierbaar bloed, in ontferming mag hebben aangenomen, is mijn hoop en dan is hij zalig en wacht hij ons om nimmer weer te scheiden. O dierbare Verlosser, hoe groot is het voorrecht voor hen die door Uw genadige verzoening zijn ontslapen. God van genade vergeef mij zo ik teveel mocht hopen.

Mijn zoon was de 22ste mei van Hellevoetsluis naar zee gezeild met enige manschappen, militairen en officieren aan boord bestemd voor de kust van Guinee om van Elmina negers te halen om naar Java over te brengen om daar als militairen het Nederlandse gouvernement te dienen.¹⁹⁷ In het begin van augustus was hij van de kust vertrokken aan boord hebbende zestig man negers. Een paar dagen in zee zijnde, werd hij ongesteld en met galkoorts aangetast zodat hij, na twaalf dagen in zee te zijn, overleed, de 15de augustus 1839, in zijn 28ste jaar, één maand en vier dagen.

Met een getroffen hart zeilden wij die achtermiddag van de 7de december weer van St. Helena, tegelijk met nog drie Hollandse schepen: de "Stad Tiel", de "Helena" en ook de "Wijnhandel" van kapitein Smit, waarbij ik brieven aan mijn patroon en familie had afgegeven. De 12de passeerden wij Ascension op een paar mijlen afstand en de 17de waren wij onder de linie.

1840

De 7de januari kregen wij veranderlijke winden om de noord met ongestadig ruw weer. De 21ste kwam er tegen het opkomen van de Gronden ruw

197 Wegens gebrek aan voldoende Europese militairen werden sinds 1831 op de kust van Guinee Afrikaanse recruten geworven voor het Nederlands-Indische leger. Na vele Engelse protesten kwam in 1841 aan deze slavenhandel echter weer een einde. In totaal werden met 26 schepen, de meeste van de firma Van Hoboken, 2284 negerrecruten naar Batavia vervoerd (Bossenbroek, 58 en Emmer, 75-79).

weer: zware storm, buien en hagelstenen. Wij lagen bij. De zee was geweldig hoog met schrikwekkend zware stortzeeën. Ik was reeds 46 jaar bij het zeevaren geweest, had vele stormen ondervonden, 24 maal rond de Kaap de Goede Hoop gezeild en verscheidene stormen daar ondervonden met hoge zware zee, maar nimmer [87] zulke zware branding, want stortzeeën kon ik het niet noemen. Het was compleet een omkrullende zee van drie, vier schepen lang. Te 10 uur 's morgens kregen wij er één op bakboordloefboeg over. In vergelijking met de zee die er liep was dit een lichte en nochtans sloeg ons alles wat los en vast was van dek: verschansing, geschutspoorten, kombuishuis en ijzeren kombuis uit de sjorrings¹⁹⁸ en aan stukken en veel water in het tussendecks. Had één van de zware zeeën ons getroffen, dan had het schip het niet kunnen maken. De Here zij dank die ons in deze zo gunstig heeft bewaard.

Na de middag om 3 uur namen de buien en de zee af. Des avonds 7 uur sloegen de zeilen vol. De volgende morgen loodden wij 75 vadem, gespikkeld zand met gruis, weder bezette lucht met harde wind en regen. De 23ste tamelijk goed weer. 's Middags kregen wij NB 49°15' en WL 6°35' op de chronometer en loodden 52 vaam, bruin zand met kleine steentjes. 's Nachts bezette lucht met regen, harde wind uit WZW; we stuurden bij om land te maken. 's Middags naar gissing ter hoogte van Portland, drie en een halve mijl, opkrimpende wind naar het zuiden met harde wind en regen. Te 2 uur konden wij geen andere zeilen meer voeren dan het dichtgereefde grootmarszeil, stagzeil en stormgaffelzeil. Onze drift was uiterst¹⁹⁹ tot 's nachts 11 à 12 uur. 's Avonds 7 uur schoot de wind naar het WZW, zeilbaar weer met donderbui. De 25ste 's morgens hadden wij de hoek van Dunnose op het eiland Wight NNW op drie mijlen, zeilden tot ter hoogte van Beachy Head, waar wij 's avonds bijdraaiden om met de volgende morgen de Singels aan te doen en te zien of men de loodsboot van Goeree daar kon vinden om loodsen voor Goeree over te nemen. Des nachts harde wind met zware donder. De 26ste 's morgens, Beachy Head NW, sloegen wij vol naar de Singels. Het waaide hard achter de Singels. Wij kwamen na de middag ten anker. Gelukkig hadden wij één en een halve ketting kabel op elkander gelast. Wij kwamen voor top en takel²⁰⁰ ten anker. De eerste ketting liep uit zonder het schip tot stoppen te krijgen, nog een kwart ketting liep uit voor het schip gestopt lag. Er lagen enige schepen maar wij zagen geen Hollandse loodsboot.

Tegen de avond bedaarde het weer en wij kregen een boot uit Ramsgate aan boord, waarvan ik een man overnam tot assistentie zolang ik op de kust was en maakte een akkoord met de schipper van de boot om de volgende morgen naar Dover te gaan om te zien of er loodsen van Goeree waren. De 27ste 's morgens goed weer, de Ramsgate-boot kwam aan boord, ik zond hem naar Dover. De heer majoor Van Doornum verzocht mij om met zijn vrouw met de boot naar Dover te mogen gaan om vandaar met de stoomboot over te gaan naar Oostende²⁰¹, waarmee ik volkomen instemde. Nadat de boot

198 ijzeren kombuis: vermoedelijk het fornuis.

sjorrings: zie noot 98.

199 uiterst: vermoedelijk in de betekenis van 'zeer groot'.

200 voor top en takel: bij zware storm alle zeilen wegnemen en alleen op masten en want drijven.

201 Sedert 1822 voeren viermaal per week Engelse en tot 1841 houten stoomboten tussen Dover en Oostende. Het aantal passagiers dat van deze bootverbinding gebruik maakte steeg, toen in 1838 een aansluitende spoorlijn van Oostende naar Brussel gereedkwam (Dauwe, 211-212).

van boord was gingen wij ook onder zeil. 's Middags, met het schip voor Dover, kwam de boot aan boord met bericht dat er geen loodsen waren, maar zo ik een Engelse loods wilde hebben kon ik die krijgen. Dat sloeg ik af. Nu verzond ik de boot naar Ramsgate om te zien of daar mogelijk de loodsboot van Goeree mocht zijn. Wij zeilden met het schip over de rede van Duins tot voor Ramsgate waar wij de boot afwachtten. Met donker [88] kwam de boot aan boord maar ook daar waren geen loodsen van Goeree. Ik gaf de schipper van de boot voor de consul te Ramsgate een bewijs van 26 £ Sterling voor hun gedane diensten en voor mij van land meegebrachte provisie en wij zetten onze koers benoorden het vuurschip van Goodwin Sands. Goed weer, 's nachts bezette lucht en aanleggende wind.

Te 12 uur draaiden wij onder de wind en 's morgens 4 uur van de 28ste januari sloegen wij vol op Schouwen aan. De lucht bezet, maar droog weer, een rif in de marszeilen, de wind ZW. Te 8 uren zagen wij de duinen van Schouwen en ook de nieuwe vuurtoren²⁰² ZO $\frac{1}{2}$ Z van ons. Wij stuurden daarop aan maar kregen het heel dik van regen en mist met aanleggende wind. Wij liepen tot op zes en een halve vaam, de lucht geheel bezet zodat wij amper het land konden zien. Wij gingen overstag. Onder het wenden zagen wij de zwarte ton die voor het inkomen van het Brouwershavensche Gat ligt, kort bij. Maar geen loods te zien en wij waren voor ons zelf niet genoeg op het Gat bekend; ik was er nooit geweest. Dik van de regen en mist, dubbelgereefde marszeilen, dus geen hoop daar binnen te komen. Te 11 uren wendden wij weder naar de wal tot 1 uur na de middag, maar ontmoetten geen loods. Wij gisten ons nu kort aan land voor Goeree, heel dik met harde wind, wij hadden nu geen hoop meer. Wij halsden om de west met dichtgereefde marszeilen. Hoe troosteloos is het dan niet voor de zeeman van een kommervolle reis zijn doel te hebben bereikt, zoals het des morgens leek, maar nu teleurgesteld. Maar hoe groot is het voorrecht dat wij de vrijmoedigheid dan hebben tot de Heer onze toevlucht te mogen nemen, die dan niemand troosteloos laat van wie op Hem vertrouwen. Met de avond schoot de wind naar WNW, afnemende wind. 's Morgens de 29ste goed weer, de wind noordelijk; wij zagen enige Engelse vissers. 's Middags ter hoogte van Ter Heijde ZOto vijf mijlen, stelden wij onze koers op Goeree. 's Nachts te 2 uur zagen wij het vuur van Goeree ZO $\frac{1}{2}$ O, draaiden bij om op de dag te wachten. Te 7 uren 's morgens hielden wij de zeilen vol, mooi weer en te 8 uren kregen wij de loodsboot aan boord, de toren van Goeree ZO $\frac{1}{2}$ O en de nieuwe toren op Schouwen ZtW, op tien vaam.

De 30ste januari 's middags kwamen wij behouden Goeree binnen. Op het Pampus komende flauwe koelte en het water reeds vallende, raakte het schip vast. Ik nam een schokker* aan tot assistentie. Met laagwater brachten wij het zware anker en de ketting uit, maar kwamen die nacht niet in de vloed. De volgende dag losten wij twee lichters koffie en 's nachts kwamen wij over het Pampus en de 1ste februari te Hellevoet in het kanaal. En zo heeft ons de Heer na een reis van 119 dagen met zoveel wederwaardigheden en grote gevaren weder behouden tot hiertoe bewaard en geleid en in alle wederwaardigheden behoed en ondersteund. Ach, dat onze harten U, algeode God en Vader in Jezus Christus de eer en dank hiervoor toebrengen!

Ik had reeds aan mijn patroon, mijn vrouw en schoondochter onze behouden binnenkomst [89] geschreven. De 26ste januari had ik van de Singels aan mijn patroon geschreven en daarin vermeld het smartelijk verlies van

202 nieuwe vuurtoren: zie noot 217.



Afb. 11. Gezicht op de Boompjes te Rotterdam vanaf de Maas. In het centrum van de afbeelding een koopvaardijfregat, dat de rivier opvaart en dat zojuist een saluutschot afgevuurd heeft. Rechts van het fregat een statenjacht. Pentekening in sepia en o.i.-inkt, gewassen, van G. Groenewegen. Niet gedateerd, niet gesigneerd, Rotterdam, Maritiem Museum 'Prins Hendrik'. Inv.nr P 1956.

mijn zoon, met verzoek aan Z.Ed. om het aan mijn vrouw en schoondochter bekend te willen maken en nu moest ik zelf die taak volbrengen. God schonk mij kracht om in zijn heilige wil te mogen berusten. De 4de februari kwamen wij behouden aan de stad Rotterdam. In de achtermiddag ging ik aan land met een volle boezem wegens het smartelijk verlies van onze zoon dat ons getroffen had. Aan het kantoor van mijnheer Van Hoboken was alles droefheid wegens mijn verlies. De oude heer zijn deelneming was dat hij met mij schreide. Z.Ed.'s voorstel was dat ik maar dadelijk naar Katwijk naar mijn vrouw zou gaan. Dat besloot ik op de aanstaande morgen te doen en nu naar mijn schoondochter te gaan. Het eerste dat ik aantrof was het lieve kind, dat speelde zonder haar verlies te beseffen. Mijn dochter zat in stille droefheid haar verlies te betreuren. Nu ging ik naar mijn neef A. Schaap om enige afleiding te mogen genieten. Hij was reeds op het Pampus bij mij aan boord geweest om zijn schoonzuster juffrouw J.H. Peter af te halen, en hier genoot ik verkwikking van al de nieuw opengereten smarten. 's Avonds bracht hij mij aan boord. Ik kon niet bij hem blijven daar ik nog veel te verrichten had om 's morgens naar huis te kunnen vertrekken.

De 5de na de middag kwam ik thuis. Vrouw en kinderen waren blij mij gezond weder te zien, maar het was jammergeschrei wegens het smartvolle verlies van onze zo zeer beminde zoon. Maar de Heer zij dank, die ons genade schonk om in Zijn vaderlijke wil te mogen berusten!

De 11 februari ging ik weer naar Rotterdam met mijn gezin. De 20ste was het schip gelost. Ik monsterde het volk af met tien maanden en één dag. De 1ste maart werd het schip weder bevracht door de Nederlandsche Handel-Maatschappij naar Batavia. De 26ste monsterde de equipage. Het was zeer schaars het volk. Het volk verlangde hogere gage. De reders wilden daarin niet bewilligen, maar besloten aan iedere volle of bevaren matroos een premie bij de monstering te schenken van f 30 boven de gewone huur van f 20 per maand. De 15de april was het schip van alles klaar. De lading bestond uit provisie, manufactuurbalen en 127.000 klinkerstenen als ballast en het werden in totaal met kapitein 36 koppen equipage, een melkkoe, twee ezels en 63 leggers²⁰³ drinkwater. Diezelfde dag gingen ook de passagiers allen aan boord. De 16de april ging ik ook met mijn vrouw en twee dochters aan boord en wij haalden het schip op stroom en dadelijk kwam er een stoomboot voor tot Nieuwesluis. De volgende morgen kwamen wij te Hellevoetsluis en na de middag op stroom bewesten de haven van Hellevoet.

Het schip was nu in alles klaar voor zee, diepgaande 47½ palm achter en vóór 47 palm. Wij hadden in het geheel zeventien passagiers. De 18de april ontving ik mijn expeditie van de agenten der Handel-Maatschappij van Amsterdam. Het schip uitgeklaard zijnde, bracht ik mijn vrouw aan land en ging met de loods aan boord. In de achtermiddag waren wij in zee. De loods van boord zijnde, zetten wij koers [90] naar het Kanaal onder opzien naar 's Heren gunstige leiding.

De 21ste april 's morgens bij het eiland Wight bracht mij de stuurman bericht dat onze matroos Dirk Platten dood in zijn kooi lag. Daags tevoren had hij een ongesteldheid gekregen van verkoudheid, maar het zwerven en dronkenschap de laatste dagen te Rotterdam zullen wel de oorzaak zijn geweest. Hij was niet aan boord toen het schip van de stad vertrok. Hij kwam 's nachts met een klein bootje bij Nieuwesluis aan boord en het was

203 legger: zie noot 131.

zeer koud want het vroom sterk. Het schielijke van zijn dood was een herenontsteking volgens de scheepsdokter. De volgende morgen zetten wij naar gewoonte het lijk overboord.

De 25ste Lizard Head noord op drie en een halve mijl, vanwaar wij ons bestek zetten 49°38' NB, 35°10' WL van Greenwich, onder 's Heren zegen. De 8ste mei waren wij bij Madeira NtW zeven mijlen. Wij zeilden beoosten hetzelfde heen. De 20ste op 6°28' NB, 21°38' WL ontmoetten wij een Engels schip, de "Ferguson" onder kapitein Robertfood, van Batavia over Ceylon geladen met koffie naar Londen. Wij gaven hem onze brieven naar Holland mede. De 29ste kwamen wij op het zuiderhalfroond. In zes dagen hebben wij een stroom van veertig mijlen geobserveerd van tussen het oosten en noordoosten. De 9de juni hadden wij het eiland Trinidad ONO op zeven mijlen. De 16de op 29°12' ZB, 24°06' WL des nachts harde wind met zware donder en weerlicht opzettend uit het zuiden. We maakten 'overal' en staken drie reven in de marszeilen, vóór en achter reefden wij gelijk. Het volk van voren omlaagkomende, daar het voormarszeil klaar was, valt de lichtmatroos B. Bimans van Rotterdam uit het fokkewant overboord. Ik zag hem achterover vrij van het schip vallen. De jongeling kon goed zwemmen, was met het halve lijf uit het water, schreeuwde jammerlijk. Dit alles moest ik aanzien zonder hem hulp te kunnen brengen. Ik was als verbijsterd door aandoening. Ik kon niets met het schip uitvoeren: de marszeilen alle op de rand, het meeste volk boven op de ra's, het schip liep over de zes mijl en de zee was te hoog op met de boot redding te kunnen geven. Alle hulp was ondoenlijk. Nimmer bij enig voorval ben ik immer zo zeer aangedaan geweest. Hij was vijftien jaar oud, met zijn ouders nog in leven te Rotterdam. Diezelfde nacht was het schip de "Hollander" van Amsterdam een paar mijlen bezuiden van ons en ook aan het reven; het kreeg een bliksemslag die twee man op de ra dood sloeg en drie man zwaar verwondde, van wie één te Batavia is overleden.

De 29ste juni spraken wij een Engelsman van Londen komende, die naar Sydney in Nieuw-Holland moest en 230 passagiers aan boord had. Het schenen families te zijn, want wij zagen veel vrouwen en kinderen, zeker landontginners voor de kolonie Nieuw-Holland. De mensen moeten wel zeer bekrompen op elkander zijn geweest, want het scheepje was heel klein. Wij gaven hun melk voor de vrouwen en kinderen. Zijn voornemen was de Kaap aan te doen. Wij waren op 34°2' ZB, 0°26' WL. Geen bijzonderheden of enige ontmoeting tot de 14de augustus. Diezelfde dag [91] maakten wij land ter hoogte van Wijnkoopsbaai. De volgende morgen vroeg zeilden wij rond Java's Westhoek in Straat Sunda. De 18de augustus na de middag kwamen wij ter rede van Batavia ten anker na een reis van 122 dagen. Geloofd zij de Heer die ons weder tot hiertoe onze leidsman was!

De heer J.H. Peter kwam dadelijk bij ons aan boord om mij af te halen. Onze ontmoeting was zeer gevoelig want veel was er in dat jaar voorgevallen. Ik had zijn familie naar Holland gebracht. Ik had mijn zoon door de dood verloren. De twee Javaanse meiden die met zijn familie waren mee geweest bracht ik weer terug, zodat er voor ons veel te verhandelen was.

Aan land komende werd ik met zeer veel deelneming door mijn talrijke goede vrienden die ik daar had, begroet. Mijn correspondenten, de heer Reijnst en de heer Vinju, de heer Plate, president van de Nederlandsche Handel-Maatschappij, namen veel deel in mijn verlies en Z.Ed. bevoorrechtte mij om niet op de kust te hoeven verzeilen om daar te gaan laden. De 3de september waren wij gelost en kregen diezelfde dag een begin met laden: 1013 blokken tin voor Rotterdam. De 26ste september hadden wij

de volle en welbeladen last binnen, bestaande uit 1013 blokken tin, 231 knasters suiker, 7826 balen koffie en 586 kisten indigo en een kist naturaliën²⁰⁴, te zamen 9614 pikols. Het schip had een diepte achter van 17½ voet en vóór 16¾ voet of 54 en 51 palm en wij maakten klaar tot vertrek.

Ik heb zeer veel vriendschap van de heren agenten van de factorij genoten om mij in alles ten dienste te zijn. Met de heer Reijnst, mijn correspondent, deed ik een reisje naar Z.Ed.'s landgoed, twee uur van Buitenzorg, zijnde een nieuw aangelegd goed, namelijk huis en stallen. De volgende dag dat ik buiten was, reden wij naar Buitenzorg, bezichtigden de 'averons'²⁰⁵ en bezochten de Javaanse regent, het paleis van de Gouverneur en de tuinen. Het geheel van Buitenzorg is verrukkend. Het moet gezien worden om het te bevatten! In het logement, in de koepel is het een allerprachtigst uitzicht: de berg met zijn verscheidenheid vlak vóór ons en beneden een allerhelderst stromende rivier met grasvelden en allerlei soorten van vruchtbomen. In de achtermiddag kwamen wij weer op het landgoed van mijnheer Reijnst. Diezelfde achtermiddag kwam ook daar de heer Gevers van een reis uit het Bantense, logeerde die nacht bij ons en de volgende morgen reden wij met Z.Ed. naar het landgoed van de vermaarde Javaanse Magiels, waar thans de heer Gevers als actuaaris op was. De heer David Magiels was reeds een groot jaar dood en het landgoed bleef onder bestuur van de heer Gevers tot de kinderen mondig waren.

Dit landgoed overtrof nog alles wat ik ooit gezien had. Ja, het was een aards paradijs. Hier is het waar de meeste vogelnestjes²⁰⁶ vandaan komen, hetgeen de rijkdom ook van dit land mede is. Hier is alles te zamen natuur en ook kunst. Er stroomt langs de behuizing een heldere rivier. Er zijn afwisselend bergen met vruchtbomen van allerlei soorten en landen met prachtige rijstvelden. Twee uitmuntende badhuizen die hun water door een helder stromende bron uit de berg altoos zuiver en helder [92] hielden. Twee woningen boven elkander als paleizen met alle gemakken. Een paardestal met over de honderd aanwezige paarden, daar op hoornvee in menigte en allerlei soorten van wild en pluimgedierte. Het gehele landgoed heeft een uitgestrektheid van meer dan twaalf uur in het rond. Meer dan honderd kampongs of gehuchten staan op dat landgoed. Wij ververstten ons aan een wel toegerichte tafel en gingen toen weder op een toer naar een berg in het landgoed waar een bamboe uitkijk op stond, waar wij vernamen dat er kijkers met telescoop op waren. Hierop zijnde, is men elf en een half uur van zee. Wij konden de schepen op de ree van Batavia met het blote oog zien en met de telescoop met onderscheid op de schepen zien. De luchtgesteldheid te Buitenzorg is fris en zeer gezond. Overdag is het warm, om 4 à 5 uur in de achtermiddag komt over het algemeen zware regen en zwaar donderweer. De nachten zijn er koel. Des avonds kwamen wij weder op de plaats van de heer Reijnst. Na een afwezigheid van drie dagen kwamen wij weder te Batavia.

Den 29ste september van al mijn vrienden afscheid genomen met het voornemen, als het de Heer behaagde, om niet weder naar Batavia te komen, maar met het varen uit te scheiden en bij mijn familie thuis te blijven. De

204 naturaliën: natuurvoortbrengselen, die in verzamelingen van natuurlijke historie werden ondergebracht.

205 "averons": aldus in het handschrift geschreven, betekenis onduidelijk (environs?).

206 vogelnestjes: nesten van een klipzwaluwsoort in Oost-Indië, die als lekkernij gegeten worden.

heer Peter bracht mij die morgen met nog enige vrienden aan boord. Te 7 uren waren wij reeds onder zeil, gaven een saluut van negen schoten en vertrokken van Batavia, waar ik in dertien reizen zeer veel vriendschap en veel voorrechten heb genoten. Buiten de ree zijnde, vertrok ook de heer J.H. Peter met de overige vrienden. Wij gaven hun ook nog een afscheidsgroet van drie schoten. Wij hadden geen passagiers.

De 1ste oktober 's nachts 11 uur het Prinseneiland ZtO op een en een kwart mijl van ons, het laatste land, als de afgevaaren plaats ZB 6°23' en OL van Greenwich 105°9'. Vanhier zetten wij koers naar Kaap de Goede Hoop onder opzien tot de Heer, die winden en zee en ons aller lot bestuurt en die ons Zijn genadiglijke zegen en nabijheid gelieft te schenken om Jezus Christus' wille. De 28ste overleed onze lichtmatroos W.D. Romswinkel aan de gevolgen ener etterzak en zenuwstuipen, oud negentien jaren, van Dordrecht, waar zijn vader predikant bij de Hervormde Gemeente was. In de achtermiddag met zonsondergang zetten wij het lijk overboord. De 4de november vierden wij de 84ste verjaardag van onze zeer geachte en beminde patroon de Weledele heer A. van Hoboken. De 11de op en aan de buitenkant van de bank van Kaap Agulhas 35°17' ZB, 20°24' OL en wij hadden negentig vaam diepte. Stil weer, ik liet het volk vissen. Wij vingden enige vissen. Stuurman De Boer is ook met een lijn achterop aan het vissen. Zijn hoek raakt vast en hij haalt op en brengt een keisteen op van vier pond-Nederlands.²⁰⁷ De steen was bewassen met enige takjes, waarvan één als een haak was gevormd waaraan de hoek van de lijn was gehaakt.

De 13de zeilden wij rond de Kaap op twee en een halve mijl afstand. De 26ste kwamen wij ter rede van St. Helena ten anker om ons drinkwater aan te vullen en enige verversingen te kopen. Er was geen bijzonder nieuws. Wij zeilden de volgende dag na onze chronometer geobserveerd²⁰⁸ te hebben aan de seinbal. [93] De 3de december het eiland Ascension noord op vijf en een halve mijl, de 8ste kwamen wij op noorderbreedte. De gehele route van 34° ZB tot 6' NB hebben wij een stroom geobserveerd van driekwart streek²⁰⁹ in de koers, wat 75 mijlen westerstroom geeft.

1841

De 1ste januari op 34°27' NB, 42°12' WL vierden wij de Nieuwjaarsdag aan boord, buiig weer. De 3de na de middag kwam de bootsmansmaat Jochem Frederik Tolen met enige der manschappen bij mij op het achterdek en zegde: "Kapitein, er is oproer in het schip." Ik zeg: "Hoe? Ik hoor of zie niets!" "Ja! Wij hebben een brief onderschept en daarin worden ik, bootsmansmaat en Hendrik Perij vermeld om ons te vermoorden!" Daarop vraag ik: "Van wie is de brief?" "Van Hendrik Schemer."²¹⁰ Waarop ik de brief nam en ik liet voornoemde persoon, die aan het roer was, bij mij komen. Ik ondervroeg hem of de brief van hem was. Hij antwoordde mij: "Ja." Ik vroeg hem de oorzaak van zulk een voornemen. Hij zegde, dat het volk, maar voornamelijk de bootsmansmaat en Hendrik Perij, hem geen rust gaven en hij daarom zijn leven moede was. Daarop zegde ik hem, dat hij mij

207 pond-Nederlands: zie noot 109.

208 chronometer observeren: zie noot 132.

209 streek: zie noot 183.

210 Hendrik Schemer: Schaap noemt hem ook 'Scheemstra' en 'Scheermiren'. Blijkens de herinneringen van kapitein Bouten waren opstootjes en werkweigeringen toen kennelijk niet ongewoon (De Groot, ed., afl. 3, 26-27).

daarvan kennis had behoren te geven om hem recht te doen. Daar kreeg ik geen antwoord op. Ik geloof dat zijn zinnen verward waren. De inhoud van zijn brief was, dat hij zijn leven zat was en zichzelf daarvan wilde ontdoen wegens de bootsmansmaat en Hendrik Perij. En aan het slot van zijn brief zegt hij: "Mijn besluit is genomen, maar ik weet nog niet of ik er een of twee met mij zal nemen." Hierop heb ik hem bevolen in de boot te logeren en volstrekt niet in het volkslogies te komen en ik gaf bevel aan de bootsman zijn mes en al wat scherp was van hem af te nemen. Daarop heb ik de bootsmansmaat en H. Perij en overige manschappen ernstig ondervraagd omtrent de reden van hun plagen. Zij bekenden uit één mond, dat zij hem geen molest hadden aangedaan, maar dat het een gemene vent was, die altoos over de een en ander babbelde. Daarop heb ik uitdrukkelijk bevel gegeven hem geen molest aan te doen.

De volgende morgen kwam voornoemde bootsmansmaat met de meeste manschappen weder naar achter en verzochten mij om Hendrik Schemer te willen opsluiten tot veiligheid voor hen, daar de donkere nachten kwamen en de maan nu wegging. Ik zegde dat dat ons in het kwade seizoen te zeer zou verzwakken en dat hij nu de derde was, die wij moesten missen. Maar zij wilden allen daarvoor hun best doen. Ik bewilligde daarin om onheilen te voorkomen, gaf order aan de bootsman hem in de boot op te sluiten en daarbij beval ik weder hem geen letsel aan te doen of scheldwoorden toe te voegen, wat zij allen zeer goed nakwamen. En ik zegde aan de derde stuurman hem dezelfde spijs- en drankrantsoenen te geven als aan het volk.

De 8ste januari op 40°24' NB, 39°1' WL met een thermometer van 61-62 graden²¹¹, zodat het koud werd, liet ik de equipage achteruit komen en stelde hun voor Hendriks toestand te verlichten en hem weder dienst te laten doen, omdat wij weer een man ongesteld in de kooi hadden. Maar zij verzochten hem liever in arrest te houden tot hun gerustheid. Zij wilden liever voor hem werken. Daarop liet ik een plaats bij de bootsman in [94] de zeilkooi²¹² voor hem maken om hem voor de kou te beveiligen.

De 24ste januari 's middags zagen wij Lizard Head NtO vier en een halve mijl van ons, harde wind uit het NNW en N. De 28ste kregen wij twee loodsen voor Goeree aan boord. Des achtermiddags Oostende ZO zeven en drie-kwart mijl dubbelgereefde marszeilskoelte, de wind WZW, draaiden wij onder de wind met de marszeilen bij. 's Morgens de 29ste om 4 uur sloegen wij vol naar het Brouwershavensche Gat. Met het aanbreken van de dageraad liep de wind naar NNO met een zware bui. Te 9 uren zagen wij Westkapelle ZO drie mijlen, afnemende koelte tot heel flauw en een zuidertij. Wij dreven WZW langs de kust met een moeilijke zee. In de achtermiddag liep de wind naar het oosten, mooi weer en lichte koelte. Om 1 uur 's nachts zagen wij het vuur van Kentish Knock, welk vuurschip in het voorjaar daar op de oostpunt was gelegd. De 30ste 's middags hadden wij de nieuwe vuurtoren van de duinen van Schouwen OZO $\frac{1}{2}$ Z twaalf mijlen van ons en 's avonds zagen wij het vuur van die toren ZOto zes mijlen van ons, de wind ZO en mooi weer. De 31ste januari 's morgens zagen wij de toren van Goeree ZZO op drie mijlen. De wind liep naar ONO en wij wendden over stuurboord. 's Middags zeilden wij bij de buitenton van het Brouwershavensche Gat. Ebtij zijnde, kwamen wij bij de ton ten anker. In de achtermiddag om 4 uur kwam de vloed. Het werd duister met een stijve koelte. Wij bleven liggen tot het

211 61-62°F = 16-17°C.

212 zeilkooi: plaats op het schip, waar de voorradige zeilen bewaard worden.

morgentij. Wij maakten een boei op de las van de ketting voor het geval wij moesten slippen.²¹³

De 1ste februari met de dag vloed zijnde en stijve koelte, gingen wij onder zeil met een rif in de marszeilen. Te 10 uren was de vloed af en kwamen wij ten anker met een stijve bui van sneeuw tussen de derde en vierde zwarte ton in het vaarwater en de derde witte ton van het Nieuwe Zand recht achteruit.²¹⁴ Tegen de avond kwam de Vlissingse loodsboot van Brouwershaven bij ons ten anker. Hij zond zijn boot met twee loodsen bij ons aan boord. Harde wind met strenge vorst. Zij vroegen mij of zij mij van dienst konden zijn. Ik zegde hun dat er voor ons niets anders te doen was dan op gunstige gelegenheid te wachten om op het morgentij naar Brouwershaven zien te komen. Zij zegden mij dat het schip zeer gevaarlijk lag en dat het beter was naar Vlissingen te zeilen, maar zij presenteerden tot de morgen bij ons te blijven, hetgeen ik goed vond.

De 2de, dag zijnde, harde wind en strenge vorst, kwam voornoemde sloep van de Vlissingse loodsboot bij ons aan boord en vroeg mij wat mijn voornemen was. Ik zegde hun gelegenheid af te wachten om naar Brouwershaven te komen en dat ik wel een loods over wilde nemen, als ik noodzaak was te vluchten.²¹⁵ Intussen was de loodsboot onder zeil en riep mij, dat wij onverantwoord met het schip lagen. Ik legde dat gezegde aan mijn Goereese loodsen voor en zegde hun dat, als dat zo was, wij dan naar zee zouden zeilen. De Goereese loodsen zegden mij, dat zij niet konden zien, dat het schip onverantwoord lag, hoewel wij nog niet op een veilige ree lagen. Maar zij zagen geen zwaarigheid om te blijven liggen, dat wij altoos naar zee konden. Ik zegde hun van hetzelfde gevoelen te zijn. [95] Ik hield een Vlissingse loods aan boord en liet de loodsboot zeilen.

De 3de februari was het weer handzamer. 's Morgens kwam de tonnenlegger, schipper Van Braam met zijn schokker, aan boord, gezonden door de heer M.H. van Maanen om de brieven en pakketten te halen, die ik dan ook alle opzond. Nu dag zijnde, was het heel handzaam. Wij gingen onder zeil en kwamen gelukkig voor Brouwershaven op de rede ten anker. Dank zij de algoede God voor zo veel gunstige hulp aan ons geschonken. Na de middag harde vorst en met het ebtij was de stroom vol drijfijfs. Ik wilde een loods hebben om 's nachts met hoogwater binnen Dwars in de Weg te zeilen voor het ijs, maar al de loodsen waren op de schepen, die op de ree lagen. Maar wij waren weder zeer gelukkig. Mij tonnenleggerschipper Van Braam kwam weer aan boord en die hield ik toen met goede beloften aan boord. De Goereese en Vlissingse loodsen had ik dadelijk aan land gezonden.

213 slippen: de ankerlijn volledig over boord zetten, wanneer geen tijd is om het anker te lichten. Een boei markeert de plaats waar het anker in de grond steekt, zodat dit later nog gelicht kan worden.

214 betoning in het Brouwershavensche Gat: zie noot 215.

215 Met deze opmerkingen mengt Schaap zich in een felle discussie in die jaren gaande. In 1838 was de betoning van het Brouwershavensche Gat aanmerkelijk uitgebreid en een loodsdienst ingesteld. Voor grotere zeeschepen bleef Brouwershaven echter 'halfweg Rotterdam-Java' liggen. Toen na 1836 plannen voor verbetering van de route van Rotterdam naar zee definitief geen doorgang vonden, werd in scheepvaartkringen gepleit voor een noodhaven. Tussen Zierikzee en Brouwershaven ontbrandde vervolgens een heftige pennestrijd, waarin beide steden zich als ideale noodhaven aanprezen. De noodhaven werd echter niet aangelegd en het plaatsen van dukdalven bij Brouwershaven was de enige verbetering die werd uitgevoerd (Wiskerke, 45-50).

Des nachts om 12 uur had schipper Van Braam het schip binnen Dwars in de Weg aan de dijk wel gemeerd. De ligplaats was uitmuntend: het schip lag kort aan de dijk en met laagwater was het altoos vlot. Vele omstandigheden liepen te zamen, zodat al ons werk door Gods goedheid zo gedijde. De andere schepen kwamen alle op een harde vlakke grond aan land, waar zij ieder ebtij aan de grond zaten. De 4de harde wind uit ONO met sterke vorst. Wij waren in totaal met acht schepen binnen Dwars in de Weg aan de wal, namelijk "Willem de Eerste", de "Generaal Van den Bosch", de "Oceaan", de "Macassar", de "Javaan", "Kolonel Koopman", de "Ortelda" en een Engelse bark en "Neerlands Koning" was nummer negen. De 5de sterke vorst en de gehele stroom overdekt met ijs. Wij konden op de gehele stroom geen water zien. Tot de 11de februari hield de strenge oostenwind aan met zware vorst. De 12de veranderlijk met dooi. De gelegenheid van Brouwershaven als noodhaven voor zware schepen is allerverkieslijkst. Uit zee is het een uitmuntend zeegat met vier en een halve vaam water bij laagwater op een vaste koers van ZO½O tot aan het strand van het vasteland. Voor Brouwershaven is een uitmuntende ree voor de schepen, zijnde beschut voor alle zeewinden tussen droge banken en met een egale diepte van vijf en zes vaam met een goede hougrond. Een bergplaats voor de schepen is met ijsgang minder goed, zijnde van de hoek bij Den Osse binnen de Dwars in de Wegbank tot naar de haven van Brouwershaven. Bij winden van het NW tot OZO is de plaats geheel open, zodat met oostenwinden het ijs zich zeer sterk op de wal zet. Dan komt er bij, dat de schepen met laagwater meest droog zitten op een harde grond, daar de dijk zeer grote bochten heeft. Om de schepen te meren is er een lengte van een tot twee kabels nodig. Het zou zeer gelukkig voor de schepen zijn als er op veertig vamen van elkander stoelen of dukdalven werden gezet van de hoek bij Den Osse tot de haven van Brouwershaven, waar de schepen aan konden meren. Het was in 1841, toen wij daar waren, in "gesprek" genomen en onder opzicht gesteld van de Waterstaat [96] om een bergplaats voor ijsgang voor de schepen te maken, zoveel als een dok. Daartoe zou hetzij de haven van Brouwershaven worden ingericht of een dok binnen de dijk. Maar hoe het ook zij, er was toen wij de 11de maart vandaar vertrokken nog niets over beslist.

In die tijd, dat wij daar lagen deed ik een toertje met kapitein Van der Tak en de heer M.H. van Maanen²¹⁶ naar de nieuwe vuurtoren, die in 1838 is voltooid geworden op het oostelijkste duin van Schouwen en waarvan in 1839 het vuur was ontstoken.²¹⁷ De toren is met lantaarn 125 Rijnlandse voeten hoog en zijn middellijn aan de grond is 33 Rijnlandse voeten. Het vuur staat 53 Nederlandse ellen²¹⁸ boven de oppervlakte van het water met hoogwater. Het gebouw bestaat uit twee in elkander gebouwde torens, waar tussendoor 147 hardstenen trappen gaan tot aan de lantaarn. Dit is dan ook de steun voor de toren, omdat er niet één balk in de toren is tot

216 In het handschrift zijn ditmaal de voorletters H.M.

217 In de jaren 1837-1840 werd op West-Schouwen bij Haamstede een nieuwe vuurtoren gebouwd, die als tweede toren in Nederland - na de Brandaris op Terschelling in 1837 - werd uitgerust met een draaiend Fresnel-licht. De beschrijving en afmetingen die Schaap geeft zijn nagenoeg exact, maar hij vergist zich in de datum dat het licht ontstoken werd (25 maart 1840) en het aantal treden in de toren (190) (Crommelin en Van Suchtelen, *passim*).

218 El: 68,8 cm.

aan de ijzeren zolder, waar de lantaarn op draait en waar het verblijf is van de wachters. Daar boven is de lantaarn, geheel van ijzer met een as, die in 43 minuten geheel ronddraait. De verlichtende zijde duurt van tusschen de 24 tot 25 seconden en verlicht de gehele horizon rondom. Het vuur kan met goed zicht zes en een halve Nederlandse zeemijl ver gezien worden. De lantaarn zal een hoogte van elf voeten hebben en zijn middellijn zal zijn zes voeten. Als men in de lantaarn is en de glazen op het brandpunt komen, ziet het er uit als of men in een wel aangestookte bakkersoven is. Het is zeer verrukkend. Het verdere is te omslachtig. Beneden zijn zeer goede, wel ingerichte huizen gezet voor de directeur en wachters. Van de vuurtoren reden wij naar Haamstede en bezagen het oude slot, waar nog verscheidene oudheden aanwezig waren met veel schilderstukken, voorstellende de aloude adellijke familie. Vandaar reden wij naar Renesse, een mooi dorp, waar wij een middagmaal hadden laten klaarmaken. Des avonds om 8 uur waren wij wel voldaan van ons uitstapje terug aan boord.

De 23ste februari kregen wij onze eerste lichter en laadden deze vol. Ik zond onze opgesloten matroos Hendrik Schemer en nog een zieke matroos mee naar de patroon met hun afrekeningen en een brief over het voorgervallene met Hendrik. Wij losten in nog een lichter: te zamen 2066 balen koffie. Het schip ging toen diep achter 48 en vóór 47 palm.²¹⁹

Mijn order was buitenom naar Hellevoetsluis te komen. De 8ste maart vertrokken wij naar Brouwershaven. Wij hadden enige dagen oponthoud gehad wegens contrariewind en ruw weer. Wij lagen nog twee dagen voor het Schaar van Renesse wegens stilte en mist. De 10de maart kwamen wij voor Goeree ten anker, waar wij ook nog twee dagen wegens stilte lagen. De 12de kwamen wij behouden voor Hellevoet en in het kanaal. Door oponthoud wegens oostenwind vertrokken wij de 15de van Nieuwesluis naar Rotterdam door een stoomboot gesleept. In de achtermiddag kwamen wij voor de stad en salueerden met elf schoten. Zo heeft ons de Heer ook tot hiertoe gebracht, U, o Heer, zij de dank daarvoor toegebracht. Wij kregen dadelijk [97] een ligplaats voor de pakhuizen van de Maatschappij in de Boompjes om met alle spoed de koffie te lossen.

De 16de maart vertrok ik naar Katwijk naar mijn familie, die ik allen in de beste gezondheid ontmoette. Groot is het voorrecht van een lange reis thuis te mogen komen. Dat grote voorrecht heb ik van al mijn reizen thuiskomende mogen genieten, behalve het vorig jaar wegens het verlies van onze zoon Arië. De 19de ging ik met mijn vrouw en twee ongehuwde dochters aan boord. De 27ste maart monsterde het scheepsvolk af, juist na twaalf maanden en kregen wij de aanzegging van 's landswege, dat de 30ste maart onze koning Willem de Tweede de stad Rotterdam met een bezoek zou vereren, waarbij aan alle bevelhebbers van schepen werd verzocht om onze vlaggen te hijsen. Onze patroons, de heren van Hoboken en Zonen, en ook de andere reders van schepen gaven aan hun kapiteins orders om hun schepen op stroom te halen en de schepen op een rij te vertuien voor de stad. De schepen van de heren Van Hoboken plaatsten zich als volgt: "India", kapitein D. A. Keus voor de Plantage, de "Elisabeth" voor het Haringvliet, wij met het schip "Neerlands Koning" voor het Bolwerk, de "Jacobus" voor de Grote Draaisteeg, het schip "Sara Lydia" voor het Hotel

219 In 1837 bepaalde de NHM dat schepen voor Rotterdam en Dordrecht tot hooguit 17½ voet diepgang beladen mochten zijn; diepergaande schepen moesten een deel van hun lading in lichters lossen (Broeze, *De Stad Schiedam*, 103).

des Pays Bas, waar zijne Majesteit de Koning zou afstappen, het schip "Menado" voor het Pontegat, het schip "Batavia" en de brik "Willem" in het Boerengat. Dit waren alle schepen van de heren A. van Hoboken en Zonen. Een schip van de heer Smit lag voor de landstimmerwerf, het schip "Delft" voor de Stoombootmaatschappij, een schip van de heren Vlierboom voor de Leuvehaven.

De 30ste maart met mooi weer en oostelijke koelte hesen om 8 uur 's morgens alle schepen hun vlaggen van de toppen, langs al de ra's tot aan het water. De vlaggen waren gemengd van alle naties, steden en plaatsen. Wij met het schip "Neerlands Koning" hadden van de drie toppen der masten langs al de ra's allemaal Hollandse vlaggen waaien, evenals van de voortop de Russische, van de grote top de scheepsstandaard met de naam van het schip en de koopmansvlag aan de bezaantop.²²⁰ Prachtig was het gezicht in de Boompjes op de Maas. Ik hoef niet te zeggen, dat de gehele stad ook zeer prachtig met vlaggen was behangen en met erepoorten was versierd.

Om 11 uur had een erewacht de Koning ontmoet aan de Heulbrug, waarop de schepen "Menado" en het schip van de heer Vlierboom - voor het Pontegat en de Leuvehaven gelegen - een saluut deden van 101 schoten. De Koning werd door de erewacht geleid naar het stadhuis. 's Middags 1 uur kwam de stoet met de Koning langs de beurs, de Geldersekafe naar de Boompjes, waarop wij met het schip "Neerlands Koning" tot sein salueerden hetgeen door het schip "India" werd gevolgd en zo voorts door alle schepen in de Maas. De Koning stapte af bij het Groot Hotel des Pays-Bas. In de namiddag kwam H.M. de Koningin om 6 uur ook bij het hotel bij Zijne Majesteit. [98] 's Avonds werd de stad op zijn prachtigst geillumineerd, in de Boompjes met erebogen, alle huizen hier op hun prachtigst, het schip "Sara Lydia" voor het hotel van alle toppen langs alle ra's tot aan het water, benevens twee stoomboten. De illuminatie was groots: stadhuis, beurs, geheel de stad was verrukkend schoon, de Glashaven was van de Wijnhaven tot aan de Scheepmakershaven één boog en geheel kleurig verlicht.

De 31ste dito, het weer minder gunstig, kwam Z.M. met de Koningin, prinses Sophie en de prinsen van de landswerf met Z.M.'s sloep op de Maas, eerst aan boord van het schip "India", waar mijnheer en mevrouw Van Hoboken reeds aan boord waren. H.M. met de prinses en prinsen namen het ontbijt en na het gehele schip bezichtigd te hebben, wenste de Koning aan al de matrozen een minzaam "goede reis". Het schip lag op vertrek naar Batavia. Van boord van het schip "India" ging de Koning naar de fabriek van Fijenoord, vandaar langs de Boompjes en bij de schepen langs die alle in dezelfde positie lagen als de vorige dag onder het vlaggen.

220 Op 29 en 30 maart 1841 - en niet zoals Schaap meent op 30 en 31 maart - bracht Koning Willem II samen met koningin Anna Pavlovna, hun dochter prinses Sophie en hun zonen prins Alexander en Hendrik een bezoek aan Rotterdam. Behalve de schepen, die Schaap noemt, lagen nog andere koopvaarders en ook enkele oorlogsschepen voor de Boompjes in de Maas. Alle schepen waren rijk versierd met vlaggen, waaronder de Russische vlag ter ere van koningin Anna Pavlovna, grootvorstin van Rusland en zuster van Tsaar Alexander I en op elk schip woei de eigen koopmansvlag ter herkenning van de rederij waartoe het schip behoorde. Als lid van de Maatschappij der Zeevaart, in 1819 te Rotterdam opgericht, voerde Schaap na de letter R het nummer 69 in de witte baan van de groen, wit, groene vlag. De Stoombootmaatschappij die Schaap noemt, is de Nederlandsche Stoombootmaatschappij, die in 1823 werd opgericht (Rogier, *Rotterdam*, 6. Hoyneck, 184 en *Almanak voor Koophandel en Zeevaart* 1833, p. 145).

Het was een wezenlijke bataille wegens het vuren van al de schepen. Na de schepen langs gevaren te hebben, landde Z.M. weer aan de landstimmerwerf en vandaar zijn de koning en de familie weer naar 's-Gravenhage vertrokken.

De 1ste april haalden wij weder ons schip aan de palen voor de pakhuizen van de Nederlandsche Handel-Maatschappij, waar wij het resterende van onze lading losten in de beste orde naar genoegen van de heren agenten van de Maatschappij.

De 13de april voor de middag kwam de heer Anthony van Hoboken bij mij aan boord en verzocht mij met Z.Ed. naar zijn kantoor te gaan. Z.Ed. onderhield mij of ik bij mijn plan dacht te blijven om van het varen af te zien. Z.Ed. raadde mij nog een reis te doen. Ik zegde Z.Ed. dat ik nu niets anders kon doen, omdat ik mij dienaangaande reeds te veel had uitgelaten. "Nu Schaap" zegde Z.Ed., "Pa heeft mij naar U gezonden. Dan zal de "Neerlands Koning" vergeven worden en U kan dan nog zien als het schip de "Twee Anthony's" klaar is", hetwelk op stapel stond.²²¹ Intussen waren wij aan het kantoor. Ik werd bij de patroon en de heer in een ander vertrek binnengeropen. "Wel Schaap" zegde de oude heer, "blijft U nog bij Uw besluit om van de "Neerlands Koning" af te gaan?" Deze vraag geschiedde omdat ik reeds tevoren daarover met de oude heer had gesproken. Ik gaf hetzelfde antwoord als ik reeds aan de heer Anthony had gedaan. "Nu Schaap" zegde de oude heer, "het schip is bevracht en ik zal door kapitein C. Schoewert de "Neerlands Koning" laten voeren." En vervolgde de patroon "Wat wij van te voren hebben besproken: wanneer U weder wenst te varen kan U het op stapel staande nieuwe schip de "Twee Anthony's" voeren en ik beloof U, wanneer wij de "Twee Anthony's" vergeven, zal U de voorkeur hebben." Ik bedankte Z.E. benevens de heren voor de gunst waarmee H.Ed. mij vereerden en ik [99] zegde dan ook voor die tijd niet te beslissen, dat ik wilde zien hoe het mij thuis zou bevalen. De 17de april droeg ik het schip "Neerlands Koning" over aan kapitein C. Schoewert.

Zo heb ik dan niet zonder aandoening, maar zeer gevoelig mijn ontslag uit de dienst van de Weledele heren A. van Hoboken en Zonen genomen. Ik was in Z.W.Ed.'s dienst in 1798 als jongeling gekomen, dus heb ik heden 43 jaar aaneen voor Z.W.Ed. gevaren. In 1803 maakte Z.Ed. mij schipper op de bomschuit de "Hoop" en in 1808 kreeg ik het kofschip de "Jonge Maria" groot 75 last te Bordeaux en in 1819 plaatste mijn patroon mij op het galjoetschip de "Jonge Hendrika", groot 120 last en in 1826 kreeg ik de brik "Willem", nieuw van stapel om op Oost-Indië te varen, groot 250 scheepston, waarmee ik vijf reizen op Java heb gedaan. In 1832 plaatste de patroon mij op het schip de "Jonge Adriana", groot 430 ton, waarmee ik twee reizen op Java deed en in 1834 plaatste de patroon mij op het schip "Neerlands Koning" groot 650 ton, waar ik zes reizen op Java mee heb gedaan. En zo heb ik mijn loopbaan beëindigd na het zeevaren 46 jaar gediend te hebben, waarvan 38 als schipper of kapitein op Oost-Indië voor de Weledele heer A. van Hoboken en voor de heren A. van Hoboken en Zonen. Vele zijn de toegenegen blijken mij door H.Ed. toegedragen en met mijn afscheid uit hun dienst mocht ik het getuigenis genieten van H. Ed. volkomen tevredenheid over mijn gedane dienst.

221 De "Twee Anthony's" liep pas in 1844 van stapel - de bouw was in 1840 begonnen - en Arij Plug werd kapitein (Oosterwijk, 233).

En waarmede, mijn beschermende God en Vader in Jezus Christus, die mij in zovele bekommerlijke gevaren altoos van mijn jonkheid af aan tot op deze dag, mij Uw gunst en liefde hebt geschonken, wat zal ik of waarmee zal ik Uw beschermingen vergelden. Ik weerspannige, die de minste Uwer weldaden zo zeer verbeurd heb, Ach, schonk U mij een erkentelijk en dankbaar hart, o Heer, om Uw eer te mogen betrachten in Jezus Christus, Uw zoon.

Bijlage 1

De geboortedagen van mij, mijn vrouw en kinderen [104]

Maarten Amerikzoon Schaap, geboren de 26ste maart 1782 te Katwijk aan Zee;

Trijntje Arijsdochter van Duyvenbode, 22 augustus 1786 te idem, overleden den 30ste juni 1857.

Gehuwd te Katwijk aan Zee de 6de juli 1805.

Onze kinderen:

Lijdia	geboren	23 december 1805 te Katwijk aan Zee, overleden 15 maart 1808 te Katwijk aan Zee
Maartje	idem	6 maart 1807 te Katwijk aan Zee
Amerik	idem	16 juli 1810 idem
Arij	idem	11 juli 1811 te Rotterdam, overleden 15 augustus 1839 in de Zuider Oceaan, St. Helena
Lijdia	idem	16 juli 1813 te Rotterdam, overleden 22 maart 1853
Gijsje	idem	16 november 1816 te Katwijk aan Zee
Niesje	idem	19 maart 1820 idem
Trijntje	idem	23 april 1823 idem

Bijlage 2

Passagiers uitgebracht van Rotterdam naar Java en Batavia en van Java en Batavia naar Rotterdam in dertien reizen [101-103]

met de brik "Willem" groot 250 ton

30 november 1826 van Rotterdam

de heer Mr. P.C. Ardesch, advocaat
de jongeheer E. Geselschap, van Java
twee Javaanse mannen, twee Javaanse vrouwen en een kind,
bedienden van G.A.G.P. baron Van der Capellen

3 juni 1827 van Batavia

de heer J.H. van Doornum, tweede luitenant der Infanterie
de heer P.E. Lalau, tweede luitenant bij de Genie

18 november 1827 van Rotterdam

de heer J. Steffen, apotheker (naar de Kaap)
de heer H.A. Rosenwald, ambtenaar
juffrouw Schemelen, particulier
juffrouw L. Jeekel, particulier

14 september 1828 van Surabaja naar Batavia

de heer W. de Groot, particulier
juffrouw C. Krämer, predikantsdochter

28 maart 1829 van Rotterdam

twee Javaanse vrouwen en een kind, bediendes

12 september 1829 van Batavia

geen passagiers

6 mei 1830 van Rotterdam

juffrouw weduwe Groen, particulier
de heer J.C. Groen, particulier
de heer J. Rinsenge, particulier

28 oktober 1830 van Batavia

de heer D.W. Stephan, ambtenaar
een Javaan, zijn bediende

3 juli 1831 van Rotterdam

geen passagiers

18 december 1831 van Batavia

de heer A. Roos met echtgenote en vier kinderen, militair ambtenaar
de heer C. Satoe met echtgenote, militair ambtenaar
de jongheer F. Elgenhuizen, zoon van de commandant van Onrust

met het schip de "Jonge Adriana", groot 430 ton

8 mei 1832 van Rotterdam

de heer D.J. de Man met echtgenote en kind, eerste luitenant ter zee
de heer Mr. D.B. Bol met echtgenote, advocaat
de heer W. Funck met echtgenote en twee kinderen, officier van gezondheid
de heer C. Syrier, officier van gezondheid
de heer G.H. Muller, officier van gezondheid
de heer A.S. von Hartmann, officier van gezondheid
de heer C. Hartman, officier van gezondheid

26 september 1832 van Batavia

geen passagiers

20 oktober 1833 naar Batavia

de heer A.N. Coblijn met echtgenote en hun twee kinderen, assistent-
resident op Java
de heer H.M. Polle, particulier
de heer P.A. Overduyn, ingenieur van de waterstaat
de heer J.M. Peltzer, klerk op Sumatra
de heer J.C. Remy, particulier (naar Surabaja)
de heer J.C. La Conse, particulier
mevrouw M.A. van Nes-Remy, residentsvrouw (naar Surabaja)
juffrouw Frika, kamenierster van Mevr. Van Nes (naar Surabaja)
juffrouw C. Finance, particulier
juffrouw M. La Conse, particulier

6 maart 1834 van Batavia

mevrouw Smit met zoon en dochter, begeleider van zes kinderen van
J.A. Dézentjé (van Semarang)
zes kinderen van J.A. Dézentjé (van Semarang)
de heer J.A. Dézentjé (van Semarang)
juffrouw C. Maclaine (naar Schotland)
drie inlandsen, bediendes van mevr. Smit
de heer A. Paardekooper, eerste luitenant der Infanterie
een sergeant, getransporteerd
een militair, getransporteerd

met het schip "Neerlands Koning", groot 650 ton

16 september 1834 van Rotterdam

de heer W.D. van Berkel en echtgenote, assistent-resident

de heren G.J. en C.J. Hasselman, neven van gouverneur-generaal J. van den Bosch
de heer J.R. Reekers, ambtenaar
twee Javaanse vrouwen, bediendes

23 april 1835 van Batavia

de heer G. Gijsing, correspondent van de heer A. van Hoboken
mevrouw de weduwe A.N. Rosenwald met haar drie kinderen, ambtenaars-
vrouw
gepensioneerd militair met vrouw en twee kinderen

10 november 1835 van Rotterdam

de heer J.D. Velsberg met echtgenote, eerste luitenant ter zee
de heer C. Sinjun, Chinese vertaler
de heer Van Eeden met echtgenote, koopman
de heer C. van der Ven, ambtenaarszoon
acht machinisten, behorende bij de ijzeren stoomboot

8 mei 1836 van Batavia

mevrouw Penning Nieuwland met drie kinderen, echtgenote van kolonel
Isaac P.N.
de heer Van Woerden, tweede luitenant ter zee
de heer H.L. Bolk, tweede luitenant ter zee
de jongeheer J. van der Ven, ambtenaarszoon
de jongeheer De Boeser, voor opvoeding
twee militairen met een vrouw en een kind, getransporteerden

22 december 1836 van Rotterdam

de heer J.E. de Sturler met bediende, resident op Java
de heer J.H. van Rossem met echtgenote en bediende, hervormd predikant
de heer Waanders met echtgenote, officier bij de Genie
de heer V.C. Boogaard, ambtenaar
de heer H.W. Buijs, tweede luitenant, commandant van de kadetten
de heer J.C.R. Steinmetz met echtgenote en vier kinderen, tweede luitenant bij de Genie
de heer K.H. Zadelhoff, tweede luitenant bij de Genie
de heer E.F. graaf Bentheim Teecklenburg Rheda, tweede luitenant bij de Genie, kamerheer van de Keizer van Oostenrijk
de heer P. Dresen, tweede luitenant bij de Genie
de heer R. Fitzek, officier van gezondheid
mevrouw Gulde, particulier
mevrouw Holtes, particulier
22 kadetten voor Java (in *Dagboek*: 23)

9 juli 1837 van Batavia

de heer G. Haswell met echtgenote en twee Javaanse bedienden, Engels
koopman
de jongeheer D.C. Ament, voor opvoeding
een sergeant, getransporteerd

7 april 1838 van Rotterdam

de heer A.H.W. baron de Kock met echtgenote, twee kinderen en een Indische meid, militair kapitein
de heer J. Vertholen met echtgenote en kind, eerste luitenant en adjudant van De Kock
juffrouw van gezelschap bij familie De Kock
de heer Mr. V.M. baron d'Ablaing van Giessenburg, advocaat
de heer G.C. Schleunig, ambtenaar
mevrouw Van Braam Morris met kind, koopmansvrouw
haar kamenierster
juffrouw Godefroy, particulier
juffrouw Muysken, Indische

28 augustus 1838 van Bantam

de heer jonkheer C.P.A. de Salis, majoor

29 april 1839 van Rotterdam

de heer Fadeville, particulier van 68 jaar
de heer T. Jutting met echtgenote, Luthers predikant
de heer F.G. Jutting, zijn broeder
de heer M.J.H. van Oppen, ambtenaar
de heer Rijkevorsel, particulier
de heer Wijnmalen, particulier
de heer W. Pearson, voor de Engelse taal
de heer N.G. de Voogt, particulier
de heer J.L. Graafland, particulier
een Indische bediende van een Engelse familie
juffrouw De Sturler, een Indische
juffrouw Mebagh, particulier
juffrouw M. Kortland, particulier

6 oktober 1839 van Batavia

mevrouw M. Peter-Drost met vier kinderen, echtgenote van geëmployeerde NHM
juffrouw Poolman, dochter van geëmployeerde NHM
mevrouw Glaser met twee kinderen, koopmansvrouw
de heer J.H. van Doornum met echtgenote, majoor der Infanterie
twee Javaanse meiden, bedienden van mevrouw Peter

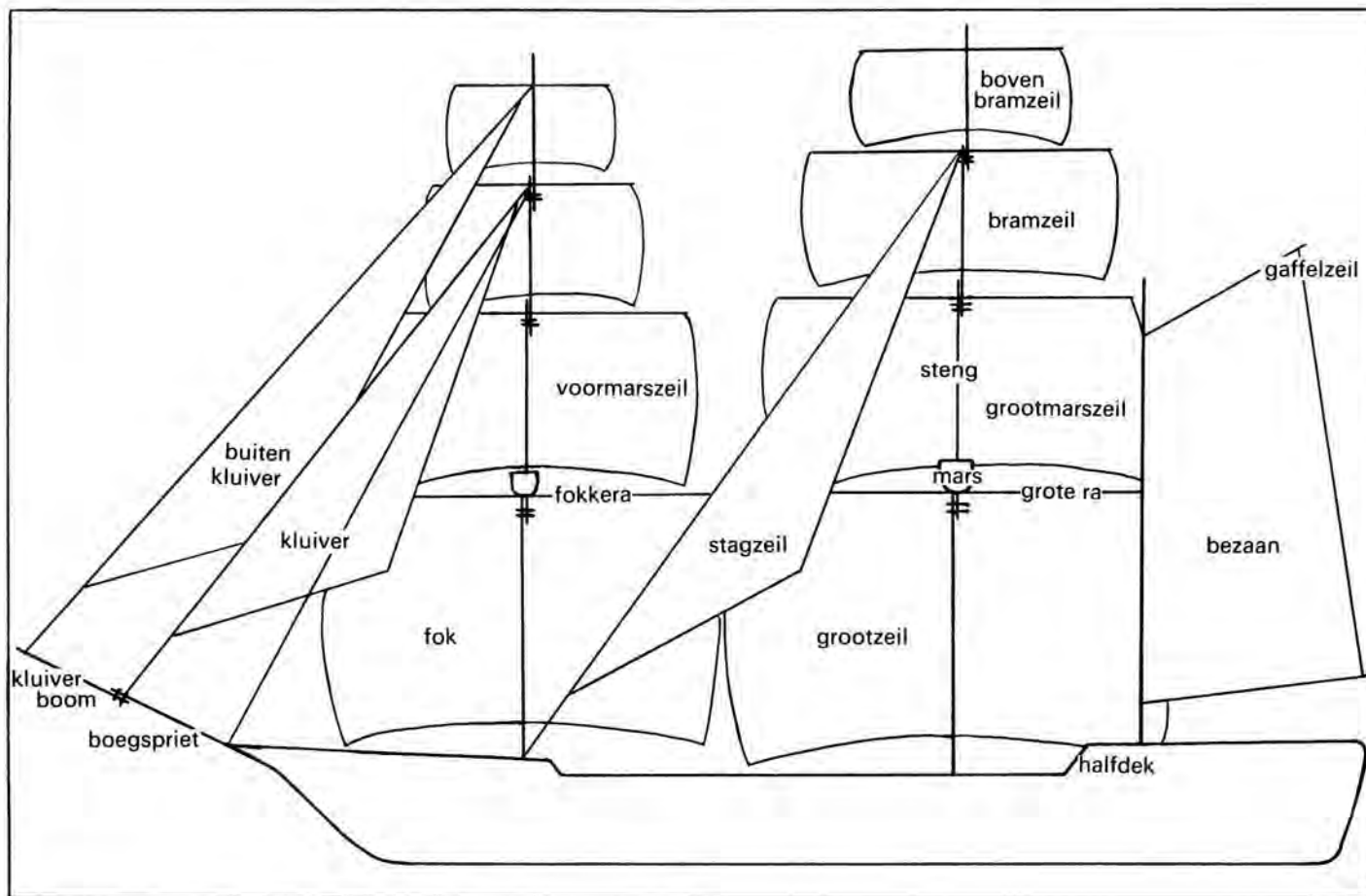
16 april 1840 van Rotterdam

de heer C.S.R. Wijnmalen met vijf kinderen, assistent-resident
juffrouw in het gevolg van de heer Wijnmalen
de heer Verbruggen met echtgenote en zes kinderen, doctor
de heer Van Nes, zoon van de resident
de heer Wentholt, zoon van de advocaat
twee Javaanse meiden, bedienden van mevrouw Peter

29 september 1840 van Batavia

geen passagiers

Van 1826 tot en met 1840 uitgebracht te zamen 163 passagiers in dertien reizen, van Java thuisgebracht te zamen 72 passagiers in dertien reizen.



Tuigagetekening.

Bijlage 3

Verjaarsgedicht voor Schaap, 1837¹

Bij gelegenheid den 55sten verjaring van den eezamen capitein M. Schaap aangeboden deszelfs equipagie aan boord "Neerlands Koning" 1837

Hoe groot is thans ons aller vreugde,
Nu men deez' dag genaken ziet;
Niets was er dat ons meer verheugde,
Zoolang zij nog was in 't verschiet.

Heb dank dan God, nu z' is verschenen,
Op wien ons opperhoofd verjaart,
Dat Gij dien gunst hem doet verlenen,
Tot dusver hem het leven spaart.

Ja Vader, mogen w' U zoo noemen,
Ook onze wensch heeft zulks ten doel,
T' is Uw behoud waarin wij roemen,
Daarheen strekt allen ons gevoel.

Wij zien in U, o trouwe rader,
Een man in menig opzigt groot;
Zijt voor Uw volk zoo als een vader,
In nood een troostrijk scheepgenoot.

Want waar men het gevaar ziet rijzen,
Vindt men U altijd voorbereid:
Moet men de juiste midd'len prijzen,
Waardoor gij dat gevaar vermijdt.

U kloek verstand, te regt geprezen
Die menschlijkheid, aan elk betoond,
Die schranderheid in 't oog te lezen,
Die vastheid die steeds bij U woont.

Wij smeken dus en 't zij ons bede;
Dat God deez' reis ons all' behoed,
En de terugkomst op de rede,
ons, met U dierb'ren juichen doet.

(w.g.) E. van der Velde, uit aller naam

¹ geschreven op een los vel, dat ligt in het *Dagboek*. De maker was vermoedelijk een lid van de bemanning.

Glossarium

(Termen in het *Dagboek* die verklaring behoeven en meerdere malen voorkomen, zijn in de tekst met een * aangeduid en in dit glossarium opgenomen).

<i>averij</i>	schade aan schip of lading,
<i>baal</i>	inhoud van een grote dichtgenaaide jute of grof linnen zak, 100 of 50 kg.
<i>baar</i>	zanddrempel of -bank voor een haven of riviermond.
<i>bark</i>	grote koopvaarder met twee vierkant getuigde masten en een langsscheeps getuigde bezaansmast
<i>bestek:</i> gegist- of gehouden-: afgevaren-:	geografische positie van een schip op zee. berekend uit de gestuurde koers en volgens de log afgelegde afstand. laatst bekende positie van het schip en uitgangspunt voor het gegist bestek.
<i>bezaan</i>	zie tuigagetekening.
<i>bijlegger</i>	een schip dat wegens gedurige tegenwind of slecht weer een haven of een rede opzoekt om betere weersomstandigheden af te wachten.
<i>boegseren</i>	een schip met een boot roeiend slepen.
<i>boegspriet</i>	zie tuigagetekening
<i>bom</i>	breed en hoekig platbodemd vissersschip met één mast en soms een klein achtermastje, beide langsscheeps getuigd. Ook gebruikt voor koopvaardij. Ligplaats op het strand.
<i>bombarde</i>	koopvaarder met één langsscheeps en vierkant getuigde grote mast en een langsscheeps getuigde bezaansmast. Met name in gebruik in het Middellands Zeegebied.
<i>boot</i>	1. klein platbodemd kustvissersvaartuig. 2. bijboot van een groter schip, soms met zeilvermogen.
<i>bramzeil:</i> boven-	zie tuigagetekening.
<i>brik</i>	vrij klein en snel koopvaardij- of oorlogsschip (met 12 tot 16 kanonnen) met twee vierkant getuigde masten.
<i>cargadoor</i>	scheepsbevrachter.
<i>contrarie-</i> <i>wind</i>	tegenwind.
<i>dik weer</i>	weer dat het uitzicht moeilijk maakt.

<i>draaibas</i>	klein stuk (scheeps)geschut dat op een spil gemonteerd is en in alle richtingen kan draaien.
<i>duim</i>	Amsterdamse 2,573 cm; Rijnlandse 2,616 cm.
<i>fok</i>	zie tuigagetekening.
<i>fregat</i>	groot koopvaardij- of oorlogsschip met drie vierkant getuigde masten. Als oorlogsschip bewapend met maximaal 50 kanonnen, maar als koopvaarder meestal ook licht bewapend.
<i>gaffelzeil</i>	zie tuigagetekening.
<i>galjoot</i>	platbodemd koopvaarder met één of meer, zowel vierkant als langsscheeps getuigde, masten.
<i>geien</i>	de zeilen met (gei)touwen tegen de ra halen of dichttrekken.
<i>grootzeil</i>	zie tuigagetekening.
<i>halfdek</i>	zie tuigagetekening.
<i>halzen</i>	over een andere boeg gaan varen door de achterstevan van het schip door de wind te wenden. Alleen bij storm omdat wegens de hoge zee en harde wind het schip onmogelijk met de voorstevan door de wind kan draaien.
<i>H.Ed.</i>	Hunne Edele.
<i>H.W.Ed.</i>	Hunne Weledele.
<i>jagen</i>	1. met behulp van een paard en lijn een schip voorttrekken. 2. jacht maken op.
<i>jonk</i>	Chinees platbodemd koopvaardij- of oorlogsschip met twee of drie masten met rechthoekige zeilen van matten. Plat en hoogoplopend voor- en achterschip.
<i>kalfaten</i>	scheepsnaden dichten met uitgeplozen touw en teer.
<i>kielen</i>	een schip met een lichter* of een op de wal staande kraan op één zijde halen om de boven water uitstekende zijde schoon te maken of te herstellen.
<i>kluiver:</i> <i>buiten-</i>	zie tuigagetekening.
<i>kluiverboom</i>	zie tuigagetekening.
<i>knaster</i>	een mand van rottingriet met een inhoud van 185,25 kg.
<i>koelte</i>	wind.
<i>kof</i>	platbodemd koopvaarder met een grote en een kleine mast, beide langsscheeps getuigd. Afhankelijk van de grootte geschikt voor binnen- of kustvaart.
<i>koperen</i>	aanbrengen of repareren van de koperhuid, die het schip beschermt tegen paalworm en aangroei.
<i>korvet</i>	oorlogsschip (met 6 tot 32 kanonnen) met drie vierkant getuigde masten. Geschikt voor gebruik in ondiep water.
<i>kotterbrik</i>	klein en snel zeewaardig koopvaardij- of oorlogsschip met één vierkant getuigde mast.

<i>kruisen</i>	1. enige tijd in een bepaald gebied op zee heen en weer varen om een schip op te wachten. 2. laveren*.
<i>last</i>	2 ton.
<i>laveren</i>	omdat recht tegen de wind in zeilen niet mogelijk is, zigzagsgewijs zo dicht mogelijk bij de wind* afwisselend over de ene en de andere boeg zeilen.
<i>lengte, gegist</i>	zie bestek, gegist.
<i>lenzen</i>	bij zware storm het schip voor de wind* laten varen, omdat elke andere koers onmogelijk is.
<i>lichter</i>	1. vaartuig om schepen uit het water op te lichten. 2. vaartuig van geringe diepgang voor het vervoer van de lading uit grotere schepen naar de wal.
<i>lij</i>	aan de zijde van het schip, die van de wind afgekeerd is.
<i>lijk</i>	touw, dat ter versterking in de rand van het zeil is vastge-naaid.
<i>linie</i>	evenaar.
<i>loef</i>	aan de zijde van het schip waar de wind op staat.
<i>mars</i>	zie tuigagetekening.
<i>marszeil:</i> groot- voor-	zie tuigagetekening.
<i>mijl</i>	Engelse landmijl 1609 m; Hollandse of Nederlandse zeemijl 5555 m.
<i>Neptunus- feest</i>	inwijdingsfeest, waarbij opvarenden die de evenaar voor de eerste keer passeren door Neptunus en zijn gevolg gedoopt worden.
<i>observatie</i>	verkenning*.
<i>overstag</i>	over een andere boeg gaan varen door de voorsteven van het schip door de wind te wenden.
<i>palm</i>	10 cm.
<i>peiling, laatste</i>	bestek*, afgevaren
<i>pikol</i>	handelsgewicht en maat voor droge waren, 61,76 kg.
<i>plaats, af- gevaren</i>	bestek*, afgevaren
<i>praaien</i>	een schip dat op enige afstand blijft door een scheepsroeper toespreken om naam, bestemming of bestek op te vragen of boodschappen over te brengen.
<i>practica</i>	verlof tot vrij verkeer met de wal, dat medische autoriteiten verlenen aan een binnengekomen schip, nadat het schip ge-inspecteerd is.

<i>practicahuis</i>	gebouw nabij het havenhoofd, waar de medische autoriteiten zetelen, die practica moeten verlenen.
<i>prauw</i>	lange smalle open koopvaarder met aan één zijde een drijver en met één mast en een driehoekig zeil van matten. Met name in gebruik in de Aziatische wateren.
<i>protest</i>	scheepsverklaring over de oorzaken van averij, die de schipper en bemanning onder ede afleggen tegenover een rechter, consul of notaris.
<i>ra:</i>	zie tuigagetekening.
grote- fokke-	
<i>reven:</i>	de zeilen kleiner maken.
dicht-	de zeilen tot hun kleinste oppervlak terugbrengen.
dubbel-	de zeilen met twee reven* verkleinen.
<i>reef/rif</i>	horizontale strook van het zeil die bij het reven* wordt ingenomen.
<i>rijden</i>	voor anker of afgemeerd, in langsscheepse richting heen en weer bewegen.
<i>rondhout</i>	alle ronde houten, die tot de tuigage behoren als masten, stengen, ra's.
<i>scheepsma- kelaar</i>	tussenpersoon bij de handel in schepen en scheepsruimte.
<i>schoener</i>	op snelheid gebouwde koopvaarder met twee langsscheeps getuigde masten.
<i>schokker</i>	platbodemd vissersvaartuig met een zware rechte voorsteven en met een grote en kleine mast, beide langsscheeps getuigd.
<i>sloep:</i>	
Engelse	elk Engels oorlogsschip met minder dan 24 kanonnen.
vissers-	vissersschip met één langsscheeps getuigde mast.
<i>smak</i>	platbodemd koopvaarder met een grote en een kleine mast, beide langsscheeps getuigd. Lijkt op de kleinere kofsche- pen, maar de bezaansmast staat vrijwel op de achtersteven.
<i>stagzeil</i>	zie tuigagetekening.
<i>steng</i>	zie tuigagetekening.
<i>tuig</i>	touwen en zeilen.
<i>vaam/vadem</i>	maat voor waterdiepte, circa 180 cm; Rijnlandse 188 cm.
<i>verkenning doen</i>	door eigen waarneming gegevens verzamelen over de posi- tie van het schip op zee.
<i>voet</i>	Amsterdamse 28,30 cm; Engelse 30,47 cm; Maasse (of Rijnlandse) 30,80 cm; Rijnlandse (landmaat) 31,39 cm.
<i>voorlijk</i>	lijk* dat zich aan de zijde van de stag of mast bevindt.

<i>wachtschip</i>	oorlogsschip dat bij een haven, riviermonding of zeegat de wacht houdt.
<i>want</i>	touwwerk dat masten en stengen staagt tegen voor-, achter- en zijwaarts zwiepen.
<i>wind, bij de</i>	een zodanige koers varen dat de wind schuin van voren invalt.
<i>wind, onder de</i>	1. bij de wind. 2. pal tegen wind in.
<i>wind, voor de</i>	een zodanige koers varen dat de wind recht van achteren invalt.
<i>Z. Ed.</i>	Zijne Edele.
<i>Z. Ed, Gest.</i>	Zijn Edelgestrenghe.
<i>zwaard</i>	ophaalbaar bord langs de zijkant van een platbodemd vaartuig om afdrijven en omslaan te voorkomen.
<i>Z. W. Ed.</i>	Zijn Weledele.

Lijst van ongedrukte bronnen

Amsterdam

Gemeentearchief:

Particuliere archieven 38 (waterschout), 115 en 120

Rijksmuseum "Nederlands Scheepvaart Museum":

Handschriften H 1491, Hi 78-320 (C. Abrahamsz.) en A 5365-4 (Papers House of Commons 1808)

's-Gravenhage

Algemeen Rijksarchief:

consulaat Lissabon 51

consulaat Tanger 44

Raad van Aziatische Bezittingen 1800-1806, 158

Rijksarchief in Zuid-Holland:

Notariële Archieven na 1842, Katwijk no. 3, 5, 13, 15-17, 20, 45 en 52

Archief Meerburg, 190, 191, 193 en 194

Katwijk

Gemeentearchief:

223, 414, 1294, 4305 en 4307-4314

Genootschap "Oud-Katwijk":

Dagboek van Maarten Schaap

Memoires van Pieter Rosier

Leiden

Universiteits Bibliotheek:

Handschriften BPL (collectie C. de Jong van Rodenburg), 3013 en 3014

Rotterdam

Gemeentearchief:

Successie Memorie 1850/1-A

Notariële Archieven 65 en 259

Lijst van gedrukte bronnen en literatuur

(opgenomen zijn die werken waarnaar in de tekst en noten wordt verwezen plus werken en kaarten geraadpleegd bij het samenstellen van glossarium, tuigagetekening, kaarten en personen- en aardrijkskundige registers)

- Aa, A.J. van der, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden* (Gorinchem, 1836-51)
- Alberts, A., *De huzaren van Castricum. Een geschiedenis van de Nederlandse Republiek van 1780 tot 1800* (Amsterdam 1973)
- Albion, R.G., *The rise of New York port (1815-1860)* (Newton Abbot 1970²)
- Almanak voor Koophandel en Zeevaart van 1833*
- Backer Dirks, J.J., *De Nederlandsche zeemacht in hare verschillende tijdperken geschetst*, II (Den Haag 1890²)
- Baedeker, K., *Paris und Umgebungen* (Koblenz 1855)
- Baud (ed.), W.A., *De semi-officiële en particuliere briefwisseling tussen J.C. Baud en J.J. Rochussen 1845-1851* (z.p. 1983)
- Beets, A., 'Leven en bedrijf aan boord van een Katwijkse visschersschuit in 1790', in: *Leids Jaarboekje* 21 (1927-1928), 1-60
- Beth, J.C., 'De archieven van het Departement van Buitenlandsche Zaken. Lijst der consulaire ambtenaren 1814-1850', in: *Verlagen omtrent 's Rijks Oude Archieven* XLI-1 (1918) 291-469 (450-466)
- Beyer, J.C., *Gedenkboek van Neerlands watersnood in february 1825* ('s-Gravenhage 1826)
- Beylen, J. van, *Zeilvaart lexicon. Viertelig maritiem woordenboek* (Weesp 1985)
- Biraben, J.N., *Les hommes et la peste en France et dans les pays européens et méditerranéens*, Tome I La peste dans l'histoire (Parijs 1975)
- Blok, P.J., *Geschiedenis eener Hollandsche stad*, IV (Den Haag 1918)
- Boer, M.G. de, *Leven en bedrijf van Gerhard Moritz Roentgen* (z.p. 1923)
- Bolland, J.H., *Stepende rijk. Het ontstaan van de Nederlandse zeesleepvaart 1813-1870* (Leiden 1968)
- Boon, P., 'Jan Cornelisz. Dekker uit Zwaag: een gedwongen gastarbeider in Marokko', in *West-Frieslands Oud en Nieuw* 47 (1980), 16-28
- Boscher, Ph.M., 'Oorlogsvaart', in: *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* III (Bussum 1977) 353-394
- Bossenbroek, M.P., *Van Holland naar Indië. Het transport van koloniale troepen voor het Oost-Indische leger 1815-1909* (Amsterdam-Dieren 1986)
- Brakel, J.P. van, 'Katwijkse koopvaardijkapiteins', in: *Rijnland. Tijdschrift voor Sociale Genealogie en Streekgeschiedenis voor Leiden en omstreken* 6 (1969), 841-859

- Brakel, J.P. van, *Katwijkse knipsels. Grepen uit geschiedenis en volksleven van de beide Katwijken* (Katwijk 1974)
- Broeze, F.J.A., *De stad Schiedam. De Schiedamsche Scheepsrederij en de Nederlandse vaart op Oost-Indië omstreeks 1840* (Den Haag 1978)
- Broeze, F.J.A., 'The merchant fleet of Java 1824-1850', in: *Archipel* 18 (1979), 251-269
- Brown, John, *The mysteries of neutralization or the British navy vindicated from the charges of injustice and oppression towards neutral flags* (Londen 1806)
- Bruin, A.A. de, *Het ontstaan van de schoolstrijd* (z.p. 1985)
- Bruijn, J.R., 'Zeevarenden', in: *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden III* (Bussum 1977) 146-190
- Bruijn, J.R., F.S. Gaastra en I. Schöffner, *Dutch-Asiatic Shipping, I*, Rijks Geschiedkundige Publicatiën Grote Serie 165 (Den Haag 1987)
- Calvert, A.F., *Salt and the salt industry* (Londen 1929²)
- Chandler, D.G., *The campaigns of Napoleon* (New York 1966)
- Chitty, J., *Practical treatise of the law of nations, relative to the legal effect of war on the commerce of belligerents and neutrals, and on Orders in Council and licenses* (Londen 1812)
- Clauder, A.C., *American commerce as affected by the wars of the French revolution and Napoleon 1793-1812* (Philadelphia 1932)
- Coindreau, R., *Les corsaires de Salé* (Rabat 1948)
- Concise Islamic Catechism*, samengesteld door Mehmet Soymen (Ankara 1973)
- Crommelin, L. en H. van Suchtelen, *Nederlandse vuurtorens. Bouwgeschiedenis en organisatie* (Nieuwkoop 1978)
- Damsteegt, B.C., *Nieuwe spiegel der zeevaart. Nederlandse namen op zee-kaarten uit de 16e en 17e eeuw* (Utrecht 1942)
- Dauwe, R., 'Un siècle d'évolution des paquebots Ostende-Douvres (1846-1946)', in: *Mededeelingen Akademie van Marine van België* (1940-1946), 211-231
- Davids, C.A., 'Het zeevaartkundig onderwijs voor de koopvaardij in Nederland tussen 1795 en 1875. De rol van het Rijk, de lagere overheid en het particulier initiatief', in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 4 (1985) 164-190
- Davids, C.A., *Zeewezen en wetenschap. De wetenschap en de ontwikkeling van de navigatietechniek in Nederland tussen 1585 en 1815* (Amsterdam/Dieren 1986)
- Dekker, P., 'De Nederlandse arctische walvisvaart tijdens de Bataafse Republiek', in: *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zee-geschiedenis* 38 (1979) 40-70
- Dekker, P., 'De neutralisatie van de Nederlandse walvisschepen in de periode 1796-1798 en de oorzaken van de uiteindelijk mislukte vaart onder neutrale vlag', in: *West-Frieslands Oud en Nieuw* 49 (1982), 156-179
- Dominicus, J., *Portret van Egypte* (Haarlem 1980)
- Drieling, J.A., *Bijdragen tot een vergelijkend overzicht van Nederlands zeevaart en handel* ('s-Gravenhage/Amsterdam 1829)
- Dulm, J.F. van en A.N. baron de Vos van Steenwijk, 'De vlag van Kniphausen', in: *Marineblad* 82 (1972) 17-32

- Emmer, P.C., *Engeland, Nederland, Afrika en de slavenhandel in de negentiende eeuw* (Leiden 1974)
- Encyclopaedia van Nederlandsch-Indië* (Den Haag en Leiden 1917-1927²)
- Eyck van Heslinga, E.S. van, 'De vlag dekt de lading. De Nederlandse koopvaardij in de Vierde Engelse oorlog', in: *Tijdschrift voor Zeege-schiedenis* 1 (1982) 102-113
- Fasseur, C., *Kultuurstelsel en koloniale baten. De Nederlandse exploitatie van Java 1840-1860* (Leiden 1975)
- Freeston, E.C., *Prisoners- of- war ship models 1775-1825* (z.p. 1973)
- Van Goor's Aardrijkskundig woordenboek van Nederland* (Den Haag/Brus-sel 1968³)
- Graaf, Isaac de, *Manuscriptkaart van de noordkust van Java van Batavia tot Banten* (Amsterdam 1740)
- Groot (ed.), E.P. de, 'Het leven van kapitein Jacob Bouten', in: *Spiegel der Zeilvaart* 5 (1981), afl. 1, 8-15, afl. 2, 55-60, afl. 3, 25-31 en afl. 4, 14-23
- Guttridge, L. en J.D. Smith, *The Commodores. The drama of a navy under sail* (Londen 1970)
- Hardenberg, H., *Tussen zeerovers en christenslaven* (Leiden 1950)
- Hart, S., *The prehistory of the New Netherland Company. Amsterdam notarial records of the first Dutch voyages to the Hudson* (Amsterdam 1959)
- Hart, S., *Geschrift en getal* (Dordrecht 1976)
- Herman, H., *Onze zeemacht tijdens de Fransche overheersing 1810-14* (z. p. 1923)
- Hoek Ostende, J.H. van den, 'Overtomen in de omgeving van Amsterdam', in: *Jaarboek Amstelodamum* 78 (1986), 21-53
- Hoeven (ed.), H. van der, *Een fuselier in de Belgische opstand. Aanteke-ningen van Johannes van Oostendorp over de jaren 1830-1832* (Den Haag 1980)
- Homan, G.D., *Nederland in de Napoleontische tijd 1795-1815* (Haarlem 1978)
- Hopstaken, J.M.W., 'De "Katwijksche Maatschappij tot uitoefening van Kust-en Steurharing-visscherij" 1838-1858. De Hollandse kustvisserij in de eerste helft van de negentiende eeuw op lokaal- en bedrijfsniveau be-schouwd', doctoraal-scriptie geschiedenis Rijksuniversiteit te Leiden, 1984
- Hopstaken, J.M.W., 'De "Katwijksche Maatschappij tot uitoefening van Kust-en Steurharing-visscherij" 1838-1858', in: *Leids Jaarboekje* 1986, 205-224
- Horsburgh, J., *Zeemans-gids naar, in en uit Oost-Indiën, China, Japan, Australiën, De Kaap de Goede Hoop, Braziliën en tusschenliggende ha-vens, volgens de vierde Engelsche uitgave in het Nederduitsch overge-bragt ... door G. Kuyper Hz.* (Amsterdam 1841)
- Houten, W. van, *De scheepvaart of eene duidelijke voorstelling van zaken, die daarop betrekking hebben, of er mede in verband staan* (Breda 1833)
- Houten, W. van, *De koophandel, bevattende eene volledige beschrijving van verschillende zaken welke daarop betrekking hebben* Amsterdam z.j. (c. 1835)
- Hovy, L. en C. Streefkerk, *Inventarissen van de archieven in bewaring gegeven bij de gemeente Katwijk* (Katwijk 1984)
- Hoynck van Papendrecht, A., *Gedenkboek A. van Hoboken & Co. 1774-1924* (Rotterdam 1924)

- Hulst van Keulen, Wed. G., *Algemeene kaart van de Middellandse Zee. Eerste deel bevattende de kusten van Portugal, Spanje ...* (Amsterdam 1833)
- Javasche Courant* van 8 juli 1837
- Johnson, W. Branch, *The English prison hulks* (Londen/Chichester 1970²)
- Jong, C. de, *Tweede reize naar de Middellandsche Zee, gedaan in de jaren 1783, 1784 en 1785* (Haarlem 1807)
- Jonge, J.C. de, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeezezen V* (Haarlem 1862²)
- Kemp, P.H. van der, *De teruggave der Oost-Indische koloniën 1814-1816* (Den Haag 1910)
- Keuchenius, S.J., *Hydrographische kaart van het Brouwershavensche zee-gat, Roompot en Oosterschelde* (Rotterdam 1827)
- Knoppers, J.V.T., 'De vaart in Europa', in: *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden III* (Bussum 1977) 226-261
- Knorr, K.E., *British colonial theories, 1570-1850* (Toronto 1944)
- Kolff, B., 'Achter de schermen van het onder onzijdige vlag brengen van koopvaardij-schepen ten tijde van de Bataafsche Republiek', in: *Rotterdams Jaarboekje 1944*, 81-107
- Kramer, R., 'De visserij van de Zijde in de eerste helft van de 19de eeuw', in: *Holland 16* (1984) 175-188
- Kuipers, K.J., *Een Groninger zeeman in Napoleontische tijd. Zee- en land-reizen van K.J. Kuipers. Kleine handelsvaart contra Continentaal Stelsel* (met inleiding van J. Klatter) (Zutphen 1980)
- Leatherwood, S., D.K. Caldwell en H.E. Winn, *Whales, dolphins, and porpoises of the Western North Atlantic. A guide to their identification*, National Oceanic and Atmospheric Administration Technical Report (Seattle 1976)
- Lichtenauer, W.F., *Het bezoek van Napoleon aan Rotterdam* (Rotterdam 1963)
- Lichtenauer, W.F., *De Nederlanders in Napoleons Garde d'Honneur* (Rotterdam/Den Haag 1971)
- Liefhebber, P.A. en J.P. Ambriola, *De avonturen van Dirk Kooger. Texels zeekapitein (1780-1847)* (Den Burg 1979)
- Lijst der Aardrijkskundige namen van Nederland*, uitgegeven door het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap (Leiden 1936)
- Manhoudt, H., *Zeilschepen en hun tuigage* (Bussum 1980²)
- Mansvelt, W.M.F., *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij* (Haarlem 1924)
- Maritieme Encyclopedie*, zeven delen (Bussum 1970-73)
- Maritieme Geschiedenis der Nederlanden, III* (Bussum 1977)
- Mc Cusker, J.J., *Money and Exchange in Europe and America, 1600-1775. A handbook* (Chapel Hill 1978)
- McKay, R.C., *South Street. A maritime history of New York* (New York 1934)
- Mechelen, P.A.A. van, *Zeevaart en zeehandel van Rotterdam (1813-1830)* (Rotterdam 1929)
- Morning Post*, The, London, February 14, 1814
- Mörzer Bruyns, W.F.J. en G. Schilder, 'Navigatie', in: *Maritieme geschie-*

- denis der Nederlanden III (Bussum 1977) 191-225
- Mörzer Bruyns, W.F.J., 'Prime meridians used by Dutch navigators', in: *Vistas in Astromy* 28 (1985) 33-39
- Mühlmann, R., *Die Reorganisation der spanischen Kriegsmarine im 18. Jahrhundert* (Keulen 1975)
- Nanninga, J.G., *Bronnen tot de geschiedenis van den Levantschen Handel, IV (1765-1826)* Rijks Geschiedkundige Publicatiën Grote Serie 115 en 120 (Den Haag 1964 en 1966)
- Oderwald, J., *Het Nederlandsche zeilschip van 1800 tot het einde* (Amsterdam 1939)
- Oderwald, J., *Nederlandsche snelzeilers* (Amsterdam 1940)
- Oderwald (ed.), J., *Het merkwaardig dagboek van een Nederlandsch zee-man, 1795-1860, naar het Memoriaal van vice-admiraal J. Boelen Jzn.* (Amsterdam, 2 dln, 1942/3)
- Oosten, F.C. van, 'Algiers', in: *Marineblad* 76 (1966) 699-723
- Oosten, F.C. van, *Schepen onder stoom* (Bussum 1972)
- Oosterwijk, B., *Koning van de Koopvaart Anthony van Hoboken (1756-1850)* (Rotterdam 1983)
- Palm, J.M., 'De reis van prins Hendrik der Nederlanden naar Nederlandsch-Indië in 1837', in: *Ons Zeewezen* 36 (1937) 82-89
- Palmer, R.R. en J. Colton, *A history of the modern world* (New York 1971⁴)
- Poort, W.A., 'De geschiedenis van de zeilvloot der Hobokens', in: *Rotterdams Jaarboekje* 1952, 126-144
- Poort, W.A., 'Fierman Eduard slaat de vleugels uit', in: *Nieuwe Leidsche Courant* van 23 febr. 1952
- Poort, W.A., 'Een befaamd smokkelaar uit de Franse tijd. De waarheid over Reyn Varkevisser', in: *Nieuwe Leidsche Courant* van 21 en 31 maart 1952
- Poort, W.A., 'Katwijkse kapiteins zeilden ter koopvaardij. Avonturen van leden van het geslacht Schaap', in: *Nieuwe Leidsche Courant* van 23 maart en 4 aug. 1952
- Pudney, J., *London's Docks* (Londen 1975)
- Regeringsalmanak van Nederlandsch-Indië, 1827-1844*
- Rodger, N.A.M., 'The buildings of Simonstown dockyard', in: *Mariner's Mirror* 71 (1985) 467-473
- Röding, J.H., *Allgemeines Wörterbuch der Marine. In allen Europäischen Seesprachen nebst vollständigen Erklärungen*, 4 dln. (Hamburg 1793, herdruk Amsterdam 1969)
- Rogier, L.J., 'Met een Oostinjevaarder van Rotterdam naar zee in 1840. Fragment uit een reisjournaal van N.A. Schrant', in: *Rotterdams Jaarboekje* 1938, 87-107
- Rogier, L.J., *Rotterdam tegen het midden van de negentiende eeuw* (Rotterdam en Antwerpen 1948)
- Rijk, J.C., *Hydrographische kaart der zee-gaten van Goeree en de Maas ... 1823. Herzien door A. van Rhijn ... in 1839* (Den Haag editie 1849)
- Schama, S., *Patriots and liberators. Revolution in the Netherlands 1780-1813* (New York 1977)
- Schutte, O., *Repertorium der Nederlandse vertegenwoordigers residenten in het buitenland 1584-1810* (Den Haag 1976)

- Smit, L., 'Over de Nederlandsche scheepvaart in de 19e eeuw', in: *Ons Zeewezen* 36 (1937) 372-377
- Staring, W.C.H., *De binnen- en buitenlandsche maten, gewichten en munten van vroeger en tegenwoordig* (Arnhem 1980, herdruk van 1902)
- Stevens, Th., *Van der Capellen's koloniale ambitie op Java. Economisch beleid in een stagnerende conjunctuur 1816-1826* (Amsterdam 1982)
- Sturler, J.E. de, *Reizen uit Oost-Indië naar Europa; in Engeland, Nederland, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland, gedaan in 1836* (Den Haag en Amsterdam 1840)
- Taylor, E.G.R., *The haven-finding art. A history of navigation from Odysseus to Captain Cook* (Londen 1956)
- Temminck, L.F., *Platte Grond der Stad Rotterdam* (1839)
- Theal, G.M., *History of South Africa, 1795-1834* (Londen 1891)
- Theal, G.M., *Records of the Cape Colony* vol. XXXI (Londen 1905)
- Toussaint, A., *History of the Indian Ocean* (Londen 1966)
- Treu, H.A., 'De Koninklijke Hollandse vlag: van 1806-1810', in: *Marineblad* 80 (1970) 483-496
- Velde, C.W.M. van de, *Gezigten uit Neerlands-Indië naar de natuur geteekend en beschreven* (Franeker 1979²)
- Vermaas, J.C. en P. Hoogenraad, *Geschiedenis van Scheveningen. Het tijdperk 1795 tot en met 1813* (Scheveningen 1909)
- Vermaas, J.C., *Geschiedenis van Scheveningen*, 2 dln. (Den Haag 1926 en 1968)
- Volmuller, H.W.J., *Nijhoffs geschiedenislexicon Nederland en België* (Den Haag en Antwerpen 1981)
- Voort, J.P. van de, 'Het visserijonderwijs in Nederland in de 19e en vroeg 20e eeuw. Een overzicht', in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 4 (1985) 220-234
- Vries, A. de, *Geschiedenis van de handelspolitieke betrekkingen tusschen Nederland en Engeland in de negentiende eeuw (1814-1872)* ('s-Gravenhage 1931)
- Wagener, W.A., *Groeten uit Rotterdam, Prentbriefkaarten uit een voltooid verleden tijd* (Amsterdam/Rotterdam/Den Haag z.j.)
- Wehr, H., *Arabic-English Dictionary* (New York 1976)
- Westendorp Boerma (ed.), J.J., *Briefwisseling tussen J. van den Bosch en J.C. Baud 1829-1832 en 1834-1836*, Werken Historisch Genootschap 3e Serie 80 en 81 (Utrecht 1956)
- Wiskerke, C., *De scheepvaartwegen van Rotterdam naar zee* (Rotterdam/Antwerpen 1948)
- Zappey, W.M., *De economische en politieke werkzaamheid van Johannes Goldberg (1763-1828)* (Alphen aan den Rijn/Brussel 1967)

Lijst van illustraties

Afbeeldingen:

1. Maarten Schaap, anonieme tekening Genootschap Oud-Katwijk 6
2. Het krijgsgevangenkamp te Norman Cross, aquarel van T. Lincoln Barker 1810, Peterborough City Museum, Peterborough 10
3. De Noordwijker bom 'Hoop', als 'Argus' varend onder Papenburger vlag, tekening van Arend Dek 1803, Museum Mr. Simon van Gijn, Dordrecht 16
4. Portret van Anthony van Hoboken (1756-1850). Schilderij op doek door Jacob Spoel (1820-1868), Rotterdam, Museum Boymans-Van Beuningen. Inv.nr 1822 22
5. Bomschuiten op het Katwijker strand, sepia aquarel van G.J. Hoffmann (1833-1873), gesigneerd en gedateerd '1856'. Rotterdam, Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Inv.nr P 2194 44
6. Voorstraat tussen Louwestraat en Dwarsstraat omstreeks 1895. Kort vóór deze plaats woonde Schaap, Genootschap Oud-Katwijk 47
7. Brief van Arij Schaap aan Carel Nijssen, consul in Tanger, 3 februari 1817, Algemeen Rijksarchief, Consulaat Tanger 44 87
8. Nota van Maarten Schaap wegens schade geleden door zijn opbrenging door Marokkaanse kapers, Algemeen Rijksarchief, Consulaat Tanger 44 88
9. Bladzijde uit het Dagboek, Genootschap Oud-Katwijk (foto M.H. Bos) 98
10. Zicht vanaf de rede op het Kasteel met waterpoort en haven van Batavia, 1815 naar laat achttiende-eeuwse prenten, W. Thorn, *Memoir of the conquest of Java* (Londen 1815), plaat VIII, India Office Library, Londen 120
11. Gezicht op de Boompjes te Rotterdam vanaf de Maas. In het centrum van de afbeelding een koopvaardijfregat, dat de rivier opvaart en dat zojuist een saluutschot afgevuurd heeft. Rechts van het fregat een statenjacht. Pentekening in sepia en o.i.-inkt, gewassen, van G. Groenewegen. Niet gedateerd, niet gesigneerd, Rotterdam, Maritiem Museum 'Prins Hendrik'. Inv.nr 1956 162

Kaarten:

1. Oostkust van Groot-Brittannië 56
2. Het Kanaal 78
3. Straat Sunda en Java 112
4. Nederlandse zeegaten 134
5. Rotterdam (circa 1840) 141

Tuigagetekening 180

Register van persoonsnamen

(voorkomend in Deel I en 2 met hun annotatie; bij personen in het *Dagboek* vermeld, is toelichting gegeven).

- Abegg, Philip, Julius 14
Abrahamsz., Cornelis 40
Admiraal, Jacob., kapitein in dienst van Van Hoboken 122
Alexander I, Tsaar van Rusland (1801-1825) 74, 171
Alexander, prins der Nederlanden, tweede zoon van koning Willem II (1818-1848) 171
Ali, Mohammed, Pasja van Egypte (1805-1849) 101
Allen, C.W., koopman en agent van Lloyd's te Batavia 118
Ament, D.C., waarschijnlijk een zoon van Tjalling Ament, inspecteur bij de Inspectie der Cultures te Buitenzorg, passagier 149
Angoulême, Marie-Thérèse-Charlotte, hertogin van, dochter van koning Lodewijk XVI van Frankrijk 100
Anna Pavlovna, Koningin der Nederlanden, gehuwd met koning Willem II 171
Athlone, gravin van, zie Tuijl van Serooskerken 73
Bakker, Tako, kapitein-luitenant ter zee 80
Barends, Agnes 15, 17
Beda, familie Van, Nederlandse familie in Kaapstad 110
Bentheim Teecklenburg Rheda, E.F. graaf, tweede luitenant, kamerheer van de Keizer van Oostenrijk, passagier 146
Beth, W., agent van de factorij van de Nederlandsche Hotel-Maatschappij te Pasuruan 137
Bezemer, Jan, luitenant ter zee eerste klasse 80
Bie, De, compagnon in de firma De Bie & Hofman 70
De Bie & Hofman, firma te Londen en zakenrelatie van Van Hoboken 23, 63
Bimans, B., lichtmatroos 164
Boer, H. de, tweede stuurman 154, 166
Boeser, jonheer De, passagier 145
Bonaparte, zie: Napoleon
Bonn, Benjamin, kapitein in dienst van Van Hoboken 70
Boogaard, Vincent Cornelis, tweede commies te Banjuwangi, passagier 146, 148
Boot, Jacobus, kapitein 127, 130
Borgee, kapitein 97
Bosch, E.B. van den, luitenant ter zee 80
Bosch, W., chirurgijn majoor verbonden aan de Militair Geneeskundige Dienst (sinds 1833) 143
Bouhon, John, passagier, later procuratiehouden bij Ten Brink en Reijnt te Batavia 96, 108
Bousquet, R. de Filliettaz 108

- Bouten, Jacob 24, 166
 Braam, A.E. van 80
 Braam, Van, schipper van een tonnenlegger 168, 169
 Brakel, J.P. van 11, 46, 52
 Brink, Candictus ten, koopman en zakenrelatie van Van Hoboken te Batavia, compagnon in de firma Ten Brink & Reijnst 31, 34, 37, 107, 108, 110, 113
 Brown, John 13, 14
 Broeze, F.J.A. 75
 Bruijn, kapitein 127
 Buccianti, Alexandre, vanaf 1817 Nederlandse consul in Alexandrië 104
 Buijs, H.W. tweede luitenant, passagier 146
 Cankrien, J.C., Nederlandse consul te Hull (na 3 augustus 1814), zakenrelatie van Spaanderdam 61, 62
 Capellen, Th.F. van de, vice-admiraal 77, 81, 84
 Chassé, David Hendrik baron, generaal en vestingscommandant van Antwerpen 116, 127
 Chateleux, W.L., lichtmatroos 150
 Chevalier, E.M., kapitein in dienst van de Maatschappij van Dordrechtse Scheepsrederij 158
 Cirend, Johan, militair uit Rambach 144
 Coenen, A.J.F., koopman en zakenrelatie van Van Hoboken in Surabaja 110, 137, 143
 Cole, John, inwoner van New York 125
 Coorengel, Claus Gerrit, hoofdcommies, later secretaris bij de Algemene Rekenkamer te Batavia 133, 157
 Das, Hendrik, kapitein uit Maassluis 77
 Das, Jan, is Hendrik Das
 Davidson, Engelse kapitein 121
 Day, W.S., Nederlandse consul op Wight (sinds 6 april 1826) 111, 113
 Diocletianus, Romeins keizer (284-305) 101
 Doornum, J.H. van, majoor der Infanterie, passagier 160
 Doornum, mevrouw Van, echtgenote van J.H., passagiere 158
 Dorrepaal, Willem 14, 20, 32
 Dresen, P., tweede luitenant bij de Genie en Sappeurs, passagier 146
 Drost, Truitje (Geertrui), zuster van mevrouw J.H. Peter, geboren Maria Drost tweede echtgenote van J.H. Peter, passagiere 149, 152
 Duyn, familie Van 46
 Duyvenbode, Arij van 27
 Duyvenbode, C. van, stuurman, later kapitein in dienst van Van Hoboken 27, 29, 95
 Duyvenbode, K. van 27
 Duyvenbode, Reyn van, zwager van Maarten Schaap 151
 Duyvenbode, Trijntje Arijsdochter, echtgenote van Maarten Schaap 23, 52, 53
 Elderman, logementhouder te Batavia 113
 Fabricius, Gerrit, luitenant ter zee eerste klasse 80
 Ferdinand VII, koning van Spanje (1808-1833) 100
 Ferrière, André, koopman te Bordeaux en zakenrelatie van Van Hoboken 70
 Fitzek, R., chirurgijn der 3e klasse, passagier 146

Gebhard, Frederick, Nederlands koopman in New York 124, 125
 Gevers, zakenrelatie te Semarang 110
 Gevers, Abraham (?), directeur Javasche Bank 165
 Gijsing, Gerardus, koopman, zakenrelatie van Van Hoboken en compagnon
 in de firma Ten Brink, Reijnt en Gijsing te Batavia, passagier 117, 139
 Goosman, Mitta, moeder van een Duitse militair, die aan boord van de
 'Neerlands Koning' overleed 158
 Groeneveld, juffrouw, echtgenote van Arij Schaap, zoon van Maarten 156
 Groot, S.J. de 114
 Guebhard, Frédéric, koopman en zakenrelatie van Van Hoboken te Alexan-
 drië 104
 Gulde, juffrouw, passagiere 146, 147
 Haan, De, kapitein uit Emden 82
 Haasnoot, familie 46
 Haasnoot, Klaas, lichtmatroos uit Katwijk aan Zee 119
 Hakker, Jacob, schoonzoon van Maarten Schaap, gezagvoerder 52, 53
 Harder, J., Deense kapitein 124
 Harkema, kapitein 152
 Harrison & Sons, zakenrelatie van Van Hoboken in Leith 67
 Haswell, George, Engels koopman en compagnon in de firma Miln, Haswell
 & Co te Batavia 149
 Havelaar, echtgenote van Anthony van Hoboken jr. 131
 Hempel, C.F., eerste stuurman, later kapitein in dienst van Van Hoboken
 37, 135
 Hendrik Willem Frederik, prins der Nederlanden, derde zoon van koning
 Willem II 148, 149, 171
 Henrichs, H.E., kapitein in dienst van Van Hoboken 18, 48, 70, 71, 95
 Hermans, A.A., kapitein 136
 Heynis, Klaas, notaris en translateur voor de Engelse en Franse talen 149
 Hobbess, Ide, is Dirk Kooger
 Hoboken, mevrouw A. van, echtgenote van Anthony sr., geboren Maria
 van den Heuvel 114, 156, 171
 Hoboken, Anthony van, reder te Rotterdam 12, 14, 15, 18-20, 23-42, 45,
 46, 63-66, 68-72, 81, 95, 106, 107, 110, 114, 121, 124, 127, 131, 133, 135, 136,
 145, 146, 158, 163, 166, 171, 172
 Hoboken, Anthony van, oudste zoon van Van Hoboken 35, 40, 131, 172
 Hoboken, firma Van 35, 36, 38, 41, 45, 53, 133, 140, 149, 155, 156, 159, 170-
 172
 Hoboken, Jacobus van 35
 Hoboken, Willem van, zoon van Anthony sr. 35, 136
 Hoek, familie 46
 Hofland, gebroeders P.W. en T.B., eigenaars van suikermolens te Pasu-
 ruan 143
 Hollander, S. de, kamerverhuurder te Rotterdam 111
 Holtes, juffrouw, passagiere 146
 Hooft, B. het, Nederlander in New York 125
 Hoog, B. de, scheepsbouwmeester van de werf "Rotterdams Welvaren" 106
 Hopstaken, J.M.W. 48
 Horsburgh, J. 41
 Hus, Jacob., Katwijkse schipper in dienst van Spaanderman 11, 14, 61
 Hus, Jacob, schoonzoon van Maarten Schaap, stuurman en kapitein 52
 Hus, kleinzoon van Maarten Schaap 53

Hus, dames, kleindochters van Maarten Schaap 54

Irimag, Turk in Larache; blijkens zijn correspondentie met de Nederlandse consul in Tanger bedoelde Schaap Iri Mallak 84

Jacometti, Martinus Azon, kapitein in dienst van Van Hoboken 48, 107

Jansen, Harmen 15, 17

Jansen, Diederich, is Dirk Kooger

Jecan, Pierre, vader van matroos Pierre Michel 158

Jong, Cornelis de 24, 34

Jong, Gubbert de, kapitein 119

Keus, D.A., kapitein in dienst van Van Hoboken 170

Klok, Cornelis, schipper 59, 60

Klok, Reyn C. 27

Klop, schipper 147

Kock, Baron Hendrik Merkus de, generaal-majoor van de troepenmacht naar Indië (1816) 80

Kolff, B. 13

Kolff, D.H.A. 13

Kooger, Dirk 15, 17, 19

Kroonstijn, kolonel 147

Kuipers, K.J. 17

Le Jeune, Johannes, kapitein-luitenant ter zee 147

Lek, Willem van der, passagier op de 'Willem' (1829) en voormalig stuurman op de 'Nathalie' 113

Lenting, D., predikant van de Nederlands Hervormde en Maleise Gemeente te Batavia 122

Leroux, M.J., luitenant-kolonel der Infanterie bij het Nederlandsch Indisch leger 80

Levi, Joods koopman te Harlingen (?) 68, 69

Limburg Stirum, Graaf van 50

Lodewijk de Zestiende, koning van Frankrijk (1774-1792) 100

Louis, is Lodewijk Napoleon, koning van Holland (1806-1810) 72

Louis XVIII, Koning van Frankrijk (1814-1824) 77

Louise, Marie-, keizerin van Frankrijk (1804-1815) echtgenote van Napoleon Bonaparte 72

Maack, H.C.N., Deense kapitein in dienst van Van Hoboken 65

Maanen, M.H. van, relatie op Schouwen 168, 169

Magiels, David, Javaan 165

Marie Thérèse, moeder van matroos Pierre Michel 158

Marivault, M., Commissaris-generaal van politie te Rotterdam 73

Meerburg, F.E., reder te Katwijk aan Zee 48-51, 130

Michel, Pierre, matroos uit Les Sables d'Olonne 157, 158

Mintijs, Marokkaanse kaperkapitein uit Salé; in zijn correspondentie met de Nederlandse consul in Tanger noemt Schaap hem Floris Moalij 83, 85

Montoft, Jan, logementhouder te Surabaja 143, 148

Muhlenfeld, P.H., koopman en zakenrelatie van Van Hoboken te Semarang, compagnon in de firma Haas & Muhlenfeld 113

Murat, Joachim, Franse maarschalk 71

Napoleon Bonaparte, Keizer van Frankrijk (1804-1815) verbannen naar en begraven op St. Helena 18, 19, 20, 41, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 77, 80, 121, 123, 139, 145

Napoleon, Lodewijk, koning van Holland (1806-1810), broer van de Franse keizer 68
 Nelson, Horatio, Engels admiraal 80
 Nes, J.F. Walrave van, resident van Pasuruan 137, 143
 Nieuwkerk, Caspar Hendrik, kapitein 95
 Nijgh, Leendert 27
 Nijssen, Anthony, Nederlandse consul in Tunis (1792-1825) 85
 Nijssen, Carel, Nederlandse consul in Tanger (1815-1827) 83, 91
 Niman, J.C., eerste stuurman 154, 155
 Oostendorp, J. van 116
 Oranje, Prins van, latere koning Willem II der Nederlanden (1840-1849) 119
 Ouwehand, Cornelis, schipper uit Katwijk 46, 66
 Ouwehand, familie 46
 Ouwehand, Pieter 52
 Parlevliet, familie 46
 Parlevliet, J., schoonzoon van Maarten Schaap, schipper 50
 Penning Nieuwland, juffrouw, is mevrouw Schenck 153
 Perij, Hendrik, bemanningslid 166, 167
 Peter, juffrouw, passagiere 80
 Peter, Johan Hendrik, pakhuismeester van de Nederlandsche Handel-Maatschappij 34, 115, 117, 119-122, 132, 133, 137, 142, 143, 149, 152, 157, 164, 166
 Peter, mevrouw J.H., geboren Maria Drost 149
 Peter, mevrouw J.H., geboren Geertrui Drost, passagiere 149, 152, 157, 158, 163
 Pieter, barkier op Zante 95
 Plas, Cornelis van der 27
 Plate, L.M.F., president van de factorij der Nederlandsche Handel-Maatschappij 164
 Platten, Dirk, matroos 163
 Plokker, Lijsbeth Cornelisdr., moeder van Maarten Schaap 11
 Plug, Arij, zoon van Volkert, kapitein in dienst van Van Hoboken 35, 106, 122, 172
 Plug, Maarten, broodbakker en logementhouder te Rotterdam 146
 Plug, Volkert, Noordwijkse schipper in dienst van Van Hoboken 24, 31, 64, 65, 66, 106
 Pompejus, Romeins veldheer (106-48 v. Chr.) 101
 Polanen, Rogier Gerard van, Nederlander in New York, voormalig gezant 125
 Portman Hullman & Serij, firma te Londen en zakenrelatie van Van Hoboken 129
 Pronk, Cornelis, schipper uit Katwijk aan zee 63
 Pronk, Cornelis, neef van Maarten Schaap, inspecteur bij de Bataviasche Zee-Assurantie Sociëteit 107
 Pronk, J., kapitein in dienst van Van Hoboken 133
 Pronk, Willem 27
 Quins, G., correspondent te Batavia 137
 Reede-Ginckel, Frederik Christiaan Reindert 73
 Reinlein, G.A., makelaar in diverse Middellandse Zee-havens, passagier 96

Reijnst, May, koopman, zakenrelatie van Van Hoboken en compagnon in de firma Ten Brink, Reijnst & Gijsing en na 1836 in de firma Reijnst & Vinju te Batavia 31, 117, 143, 157, 164, 165
 Robertfood, Engelse kapitein 164
 Roelofsen, C.G. 14
 Roest van Limburg, A.E. 52
 Romswinckel, W.D., lichtmatroos uit Dordrecht 166
 Rosenwald, mevrouw A.N., passagiere 139
 Rosier, Pieter 54
 Rossem, J.H. van, hervormd predikant, passagier 146
 Rotgans, Gerrit S., kapitein uit Monnickendam 102
 Salis, Jonkheer C.P.A. de, luitenant-kolonel, militair commandant van Semarang 152, 153, 156
 Schaap, Amerik Cornelisz., vader van Maarten 11
 Schaap, Amerik, zoon van Maarten 23, 30, 46, 151
 Schaap, Amerik Arijsz., neef van Maarten, kapitein in dienst van Van Hoboken 106, 107, 131, 135, 149, 152, 163
 Schaap, Arij, broer van Maarten 19, 20, 25, 26, 34, 71, 81
 Schaap, Arij, zoon van Maarten, kapitein in dienst van Van Hoboken 23, 30, 31, 45, 46, 100, 109, 114, 116, 131, 135, 155, 156, 159, 170
 Schaap, Arij 27
 Schaap, Arij, neef van Maarten 38, 39, 46
 Schaap, Cornelis, broer van Maarten, schipper in dienst van Spaanderman, later van Van Hoboken 7, 11, 12, 15, 24, 59, 63
 Schaap, Cornelis A. 27
 Schaap, Gijsje, dochter van Maarten 27, 30, 50, 53, 111, 114, 151
 Schaap, Jacob, broer van Maarten, schipper ter visserij 48, 130
 Schaap, Lijdia, jong overleden dochter van Maarten 23
 Schaap, Lijdia, dochter van Maarten 23, 30, 52, 114, 151
 Schaap, Maarten passim
 Schaap, Maartje, dochter van Maarten 23, 30, 52
 Schaap, Niesje, dochter van Maarten 30, 46, 52, 53
 Schaap, Trijntje, dochter van Maarten 30, 46, 52, 54, 111
 Schaap, vrouw, zie Trijntje Arijsdochter van Duyvenbode
 Schama, S. 18
 Scheemstra, Hendrik, zie Schemer
 Scheermiren, Hendrik, zie Schemer
 Schemer, Hendrik, bemanningslid 166, 167, 170
 Schenck, mevrouw, echtgenote van Wilhem Ernst 153
 Schenck, Wilhelm Ernst, onder andere secretaris der residentie Banten 153
 Schinkel, Klaas, kapitein in dienst van Van Hoboken 48, 106
 Schoewert, C., kapitein in dienst van Van Hoboken 172
 Schoon, logementhouder te Rotterdam 140
 Schouman, Izaak 33
 Siccama, jonkheer J.F. Hora, resident te Banten 153
 Smeer, Frans, compagnon in de firma Kuyper, Van Dam & Smeer 96
 Smit, Cornelis of Fop, scheepsbouwers en reders, respectievelijk te Alblasserdam en Kinderdijk 40, 171
 Smit, Leendert, schipper uit Noordwijk aan Zee 63
 Smit, mevrouw, passagiere 132
 Smit, juffrouw, passagiere 132
 Smit, W., kapitein 158, 159

Smuts, J.J.L., koopman en zakenrelatie van Van Hoboken in Kaapstad 109, 110
 Solomon, logementhouder op St. Helena 121
 Sophie, prinses der Nederlanden, dochter van koning Willem II 171
 Spaanderman, Jacob, reder te Katwijk aan Zee 11, 14, 59, 61, 63
 Spaanderman, Willem 27
 Speyk, Jan Carel Josephus van, marineofficier 116, 122
 Steinmetz, J.C.R., tweede luitenant bij de Genie, passagier 146
 Stephan, D.W., passagier, pakhuismeester van het Graan- en ijzerpakhuis te Batavia 115
 Story, Samuel, schout-bij-nacht 62
 Sturler, J.E. de, resident te Banjumaas op Java, passagier 146, 147
 Sturm, S., logementhouder te Pasuruan 137
 Taat, Dirk, schoonzoon van Maarten Schaap, reder en scheepsbouwer te Katwijk aan Zee 50-53, 147, 156
 Tak, B. van der, kapitein in dienst van Van Hoboken 169
 Tolen, Jochem Frederik, bootsmansmaat 166
 Tulleken, J., schout-bij-nacht 77
 Tuijll van Serooskerken, Anna Elisabeth Christina van, weduwe van Frederik Christiaan Reindert van Reede-Ginckel, 5th Earl of Athlone, passagiere 73
 Twist, relatie van firma Van Hoboken? 136
 Valls, A., vice-consul te Ibiza 124
 Varkevisser, Jacob 27, 32
 Varkevisser, Reyn 14, 20
 Velde, C.W.M. van de 152
 Velsberg, Jan Daniël, luitenant ter zee, stoomvaartspecialist, passagier 142
 Ven, Jan van der, ontvanger bij de Kantoren van Ontvangst van de Inkomende en Uitgaande Regten te Batavia 142
 Ven, J. van der, zoon van Jan, passagier 145
 Verkouteren, C.J., president van factorij der Nederlandsche Handel-Maatschappij 157
 Verloop, Niesje, kleindochter van Maarten Schaap 53
 Verloop, Thomas, schoonzoon van Maarten Schaap, meestertimmerman 52
 Versluijs, W., zakenrelatie van Van Hoboken te Surabaja 52
 Verveer, Jan, generaal-majoor 152
 Vinju, Adrianus Anthony, koopman, zakenrelatie van Van Hoboken en compagnon in de firma Reijnst & Vinju te Batavia 37, 143, 157, 164
 Vis, Pieter, kapitein in dienst van Van Hoboken 136
 Vlierboom, C. & A., rederij te Rotterdam 171
 Vreugd, Amerik de 27
 Vreugd, Cornelis Jacob de 27
 Vreugd, Jacob de 27
 Vrijdag, B., Pruisische consul te Londen en zakenrelatie van Van Hoboken sinds 1796 61, 62
 Waanders, officier bij de Genie, passagier 146, 147
 Warch, John, zie Warel
 Warel, John, Engelse kapitein 138, 139
 Warench, John, zie Warel
 Warneck, Johan, matroos uit Rostock 136
 Wassenaar Catwijck, Otto, baron van 49, 51

Watson, Thomas, interpreter (tolk) van de High Court of Admiralty van
Yarmouth (1805) 61
Willem I, Koning der Nederlanden (1814-1840) 50, 75
Willem II, Koning der Nederlanden (1840-1849) 40, 170-172
Willem V, laatste stadhouder van de Republiek der Verenigde Nederlanden
(1751-1795) 85
Willing, Nederlands koopman in New York 125
Winter, J.W. de, vice-admiraal 12, 62, 65
Wit, J. de, relatie in Kaapstad 109
Zadelhoff, K.H. van, tweede luitenant bij de Genie en Sappeurs, passagier
146
Zameren, C. van, kapitein 117
Zimmerman, J.C., sinds 1819 Nederlandse consul in New York 124, 125, 127
Zoetelief, H., kapitein 117
Zuyderduin, Jacob, lichtmatroos uit Katwijk aan Zee 118

Register van scheepsnamen

(bij Nederlandse koopvaarders zijn voor zover bekend namen van de boekhouders vermeld).

- Amphitrite (marine) 152
Anthony (vHob.) 127
Asia 127, 130
Batavia (vHob.) 171
Bellona (marine) 148, 149
Brabant (marine) 80
Catharina 12
Ceylon (Engels) 121
Christina 102
Claudius Civilis 148
Courrier, zie Java
Curaçao, stoomboot (marine) 40, 136, 147
Delft (Bonke & Co) 171
Eduard Sebastiaan 49
Elisabeth (vHob.) 170
Ferguson (Engels) 164
Flevo (Jacob Hartsen) 148
Generaal Van den Bosch (Mispelbloem Beyer) 169
Hekla, stoomboot (marine) 140
Helena 159
Hoffnung (vHob.) 15, 18, 19, 66, 70
Hollander 164
Hoop (vHob.) 49
India (vHob.) 170, 171
Jacobus (vHob.) 149, 159, 170
Java (vHob.) 19, 65, 72
Javaan 169
Johanna, fregat (vHob.) 25, 65
Johanna, brik (vHob.) 136
Jonge Adriana (vHob.) 35, 36, 37, 122, 123, 125, 133, 135, 149, 172
Jonge Anthony (vHob.) 19, 72
Jonge Arij 49
Jonge Hendrik 29, 32
Jonge Hendrika (vHob.) 27, 31, 46, 95, 106, 172
Jonge Maria (Jeune Marie) (vHob.) 19, 20, 23, 25, 26, 27, 71, 72, 82, 83, 172
Kolonel Koopman (Van Vollenhove) 169
Koophandel (vHob.) 25, 26, 30, 81
Leeuw, stoomboot 131
Macassar (J.B. Donnet & Co) 169
Mamora (Marokkaans) 83
Marco Bozaris (Udink & Co) 119
Maria (vHob.) 95, 133, 149
Melampus (marine) 108
Menado (vHob.) 171
Merwede (marine) 152
Nathalie 113
Neerlands Koning (vHob.) 33, 37, 38, 39, 40, 49, 106, 133, 135, 136, 140, 146, 148, 157, 169-172
Neptunus 15
Oceaan (Bienfait & Zoon) 169
Ohio, stoomboot (Amerikaans) 127, 129
Olivier van Noort 119
Ortelda 169
Prins Frederik (marine) 80
Prins Karel (Deens) 124
Prins van Oranje 117, 119
Rhoon en Pendrecht (vHob.) 37, 41, 135, 149, 152
Rotterdams Welvaren (vHob.) 30, 106, 114, 156
Rozendaal (Engels) 138
Saca 152
Sara Lydia (vHob.) 170, 171

Stad Tiel (Maatschappij van Dordrechtse Scheepsrederij) 158, 159

Twee Anthony's (vHob.) 172

Vereniging 48, 49, 136

Verwisseling 49

Victory (Engelse marine) 80

Vrouwe Maria 19, 38

Wijnhandel 158, 159

Willem (vHob.) 31, 33, 34, 35, 45, 106, 111, 118, 121, 122, 155, 156, 171, 172

Willem de Eerste (Schiedamsche Scheepsrederij) 169

Zeevracht 77

Zegen en Vlijt 49

Register van aardrijkskundige namen

- Abb's Head, St. (zie kaart 1) 67
Adriatische Zee 30
Agulhas, Kaap 41, 111, 150, 166
Albany 36, 127, 128, 129
- Castle Island 128
- Ford Nassau 128
Aldeburgh (zie kaart 1) 66
Alexandrië 27, 28, 29, 30, 31, 42,
101, 102, 104
- Pompejuszuil 101
Algerije 82
Algiers 25, 26, 76, 77, 79, 80, 81
Alicante 28, 96, 101, 123, 124
Alnmouth (zie kaart 1) 59
Altona 12
Amiens (zie kaart 2) 18, 64
Amsterdam 14, passim
- Nieuwe Kerk 122
- Eiland Indische Oceaan (zie kaart
3A) 111, 131, 137, 142, 144
Ancona 94
Anjer (zie kaart 3) 37, 113, 117,
152, 153, 156
Antão, S. (Kaap Verdische eilan-
den) 107, 108, 114, 116, 122, 131,
157
Antwerpen 33, 36, 70, 100, 101,
113, 116, 127, 129
- Citadel 116, 127, 129
- Vlaamse Hoofd 116
Ascension, eiland Atlantische Oceaan
121, 139, 145, 150, 155, 159, 166
Australië 164
Azië 25, 33, 40
Azoren, eilanden Atlantische Ocea-
aan 110, 133
Baltimore 127
Bandol (Zuid-Frankrijk) 29, 30,
95, 96, 97, 99, 100
Banjaard (zie kaart 4) 151
Banten (zie kaart 3) 37, 152, 153, 165
Barbarië (Noord-West Afrika) 85
Barcelona 25, 27, 91, 92
Bass Rock, eiland (zie kaart 1) 67
Batavia 31, passim (zie kaart 3)
- Gereformeerde Kerk 152
- Ford Speelwijk 153
- Rijswijk 107, 110
- Weltevreden 107, 117
Bayonne 100
Beachy Head (zie kaart 2) 102, 121,
160
België 35, 38, 49, 122, 123, 133
Berenkop (zie Duivelsberg) 109
Bergen 129
Blauwe Water, bron bij Pasuruan 137
Bordeaux 14, 18, 25, 70, 71, 76, 172
Boston 127
Braassemermeer 25
Brantas, rivier (zie kaart 3) 110
Brava, Kaap Verdische eilanden 114
Breda 70
Bremen 158
Brest (zie kaart 2) 14, 28, 100, 104,
106
Bridlington Bay (zie kaart 1) 59
Brielsche Maas (zie kaart 4) 115
Bristol, Kanaal van (zie kaart 2) 90,
91
Brouwershaven (zie kaart 4) 168,
169, 170
Brouwershavensche Gat (zie kaart 4)
161, 167, 168
Brussel 77, 119
Buffalo 128
Buitenzorg (zie kaart 3) 142, 165
Cabo da Roca (Portugal) 81
Cadiz 25, 26, 27, 79, 85, 92
Caen (zie kaart 2) 68
Caïro 102

- Calabria (Zuid-Italië) 106
 Calais (zie kaart 2) 15, 63, 79, 140
 Canarische eilanden (Atlantische
 Oceaan) 35, 111
 Canton 138
 Castle Island 128
 Ceylon 164
 Chatham 65
 Cheshire (zie kaart 1) 71
 China 130, 138, 148
 Christmas, eiland Indische Oceaan
 107, 157
 Constantia (Zuid-Afrika) 109
 Cork 76
 Corvo, eiland Azoren 145
 Cowes (zie kaart 2) 71, 111, 113,
 114, 115
 Cross Sand (zie kaart 1) 59
 Dartmoor 12
 Delfshaven (zie kaart 4) 68, 80, 95,
 152
 Delft 69, 85
 Den Briel (zie kaart 4) 39, 72, 91
 Denemarken 68, 71
 Den Helder 63, 80
 Den Osse (zie kaart 4) 169
 Desertas, eilanden Atlantische Oee-
 aan 122
 Dordrecht (zie kaart 4) 14, 28, 33,
 36, 100, 103, 105, 106, 117, 166
 Dordtse Kil (zie kaart 4) 39, 95
 Dover (zie kaart 2) 68, 91, 108, 116,
 121, 122, 123, 136, 140, 152, 157,
 160, 161
 Dublin 19, 71
 Duinkerken (zie kaart 2) 102
 Duins (zie kaart 2) 102, 121, 161
 Duivelsberg, naast de Tafelberg
 109
 Dunnose (zie kaart 2) 160
 Dwars in de weg (zie kaart 4) 168,
 169
 Edam 29, 80, 92, 93
 Egypte 29, 30, 101
 Eems, rivier 67
 Elba, eiland Middellandse Zee 76, 77
 Elmina 45, 152, 159
 Emden 12, 13, 14, 15, 17, 18, 24, 30,
 59, 63, 65, 67, 68
 Engeland (zie kaart 1 en 2) 11, pas-
 sim
 Engelse Kanaal is Het Kanaal 147
 Engano, eiland Westkust Sumatra 132
 Erie Canal (zie noot 147) 36, 128
 Etna 94
 Europa 14, 25, 28, 41, 53, 105, 113,
 118, 119, 121, 123, 142, 143, 146
 Eyemouth (zie kaart 1) 67
 Faro, Punta del 105
 Fayal, eiland Azoren 133
 Ferrol, El 28, 105
 Finisterre, Kaap 77
 Firth of Forth (zie kaart 1) 67
 Flamborough Head (zie kaart 1) 59,
 60, 66
 Flores, eiland Azoren 110, 139
 Frankfurt aan de Main 144
 Frankrijk (zie kaart 2) 17, 18, 19, 25,
 35, 63, 65, 68, 71, 72, 76, 77, 79, 100,
 124, 126, 130
 Friese Gat 67
 Friesland 64, 68, 103
 Galgezant (zie noot 2) 60, 61
 Gata, Kaap de 93
 Gibraltar 25, 27, 28, 91, 92, 102
 - Straat van 93, 102
 Gironde 18, 71
 Goede Hoop, Kaap de (zie Kaap)
 Goeree (zie kaart 4) 25, 62, 72, 73,
 96, 100, 102, 103, 108, 111, 130, 133,
 139, 140, 150, 151, 155, 160, 161, 167,
 170
 Goereesche Gat 39
 Golf van Biscaje 25
 Goodwin Sands (zie kaart 2) 161
 Gouda 49
 's-Gravenhage 73, 74, 85, 156, 172
 's-Gravendeel (zie kaart 4) 107, 108
 Gravesend (zie kaart 1) 75
 Great Western Canal is Erie Canal 128
 Greenwich (zie kaart 2) 147, 154, 157,
 164, 166
 Gresik (zie kaart 3) 115
 Grietzijl 12
 Groenland 61, 129
 Gronden (zie kaart 2) 90, 113, 121
 Groot Fortuin, eiland zuidwestkust
 van Sumatra 137
 Grote Oceaan is Indische Oceaan 133
 Guinee 152, 159
 Haamstede (zie kaart 4) 169, 170
 Haarlemmer Meer 25, 91
 Hamburg 12, 15, 17, 18, 68

- Hangklip (oostkust van de Valsbaai) 123
 Hannover 82
 Harderwijk 39
 Haringvliet 39, 40
 Harlingen 68, 69
 Hartlepool (zie kaart 1) 60
 Harwich (zie kaart 1) 66, 68, 79
 Havana 126
 Håvre, Le (zie kaart 2) 52, 65, 126
 Helena, St., eiland Atlantische Oceaan 41, 42, 45, 77, 110, 113, 115, 119, 121, 122, 127, 133, 139, 145, 150, 154, 155, 158, 159, 166
 - Graf van Napoleon 145
 Hellevoet is Hellevoetsluis
 Hellevoetsluis (zie kaart 4) 39, passim
 Hilligersberg 52
 Hinder (zie kaart 4) 40, 147, 151, 155
 Holland 17, 18, 70, 71, 72, 96, 100, 111, 115, 116, 117, 122, 123, 124, 125, 126, 128, 130, 133, 148, 149, 157, 164
 Hoofden (zie kaart 2) 111
 Hudson 128, 129
 Hull (zie kaart 1) 59, 61, 62, 68
 "Hullsche Gat" is Humber 59
 Humber (zie kaart 1) 59, 60
 Ibiza 96, 123, 124
 Ierland 71, 76
 Indië 35, 36, 37, 39
 Indische Oceaan 113, 153
 Ionische eilanden (Middellandse Zee) 105, 106
 Italië 105
 Jade 18
 Jamestown (St. Helena) 41, 119, 123, 133, 145, 155, 158
 Japara (zie kaart 3) 138
 Java, eiland (zie kaart 3) 24, passim
 Java's Westhoek (zie kaart 3) 107, 110, 113, 116, 117, 119, 122, 142, 152, 164
 Jean de Luz, St. (Zuidwest-Frankrijk) 100
 Juist, eiland Noordzee 69
 Kaap (Kaap de Goede Hoop, Kaapkolonie) 33, 34, 35, 41, 65, 107, 108, 110, 111, 113, 115, 117, 122, 123, 133, 144, 150, 154, 158, 160, 164, 166
 Kaapse Rif is de bank van Kaap Agulhas 111
 Kaapstad 34, 41, 109, 110
 Kaap Verdische eilanden (Atlantische Oceaan) 107, 108, 114, 131
 Kali Mas is Brantas 110
 Kamperduin (duin bij Den Helder) 12, 62
 Kanaal, Het (zie kaart 2) 65, 72, 77, 90, 91, 93, 102, 108, 111, 115, 121, 122, 136, 139, 145, 163
 Katwijk aan den Rijn 14
 Katwijk aan Zee 11, passim
 - Dwarsstraat 52, 53
 - Voorstraat 46, 52, 53
 Kefallinia (Ionische eilanden) 29, 105, 106
 Kentisch Knock, vuurschip (zie kaart 1) 167
 Kiel 124
 Kijkduin (duin bij Scheveningen) 102
 Kijkduin, bij Kamperduin 20, 62
 King's Lynn (zie kaart 1) 61
 Kleine Kombuis, eiland (zie kaart 3A) 117
 Kniphausen (Noord-Duitsland) 12, 17, 18, 19
 Kopenhagen 34, 122
 Krakatau, eiland (zie kaart 3) 108, 110, 113, 132
 Kuiper, eiland (zie kaart 3A) 117
 Kwade Hoek (zie kaart 4) 147
 La Ciotat (Zuid-Frankrijk) 99, 100
 Ladderberg (St. Helena) 123
 Lands End (zie kaart 2) 91, 155
 Languedoc 95
 Larache (Marokko) 26, 82, 83, 84, 86, 89, 90
 Leer 12
 Leeuwenkop (naast de Tafelberg) 109
 Leiden 49, 69
 - Rapenburg 69
 - Ruïne 69
 - Steenshuur 69
 - Van der Werffpark 69
 Leipzig 77
 Leith (zie kaart 1) 18, 23, 66, 67
 Leuven 119
 Levant 25, 28, 32
 Libië 81
 Lissabon 25, 27, 71, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 84, 89, 100
 Liverpool (zie kaart 1) 19, 25, 71, 79, 126, 138, 148

- Livorno 83, 105
 Lizard Head (zie kaart 2) 107, 111, 114, 115
 Londen (zie kaart 1 en 2) 12, passim
 - Custom House 75
 - London Dock 75
 - Tower Bridge 75
 Lundy, eiland (zie kaart 2) 90
 Maas, rivier (zie kaart 4 en 5) 11, 40, 60, 65, 72, 91, 171
 Maassluis (zie kaart 4) 39, 61, 63, 65, 70, 72, 77
 Madeira, eiland Atlantische Oceaan 108, 114, 116, 122, 131, 157, 164
 Madrid 71
 Madura, eiland (zie kaart 3) 110, 138, 148, 149
 Makasar 149
 Malaga 28
 Malta, eiland Middellandse Zee 106
 Marokko 25, 26, 27, 82
 Marrakesh 84
 Marseille 29, 31, 42, 92, 95, 96, 97, 100, 101, 102
 Messina 106
 - Straat van 105
 Middelburg (zie kaart 4) 28, 33, 127
 - eiland (zie kaart 3A) 117, 130
 Middelharnis (zie kaart 4) 103
 Middellandse Zee 15, 25, 27, 28, 30, 31, 32, 77, 79, 83, 91, 95, 123
 Moskou 74
 Nederland 18, 19, 23, 26, 27, 30, 33, 36, 41, 49, 53, 59, 68, 72, 74, 75, 108, 136, 144, 152, 169
 Nederlands-Indië 35, 36, 37, 38, 39, 107
 Needles (zie kaart 2) 71, 113
 Newcastle (zie kaart 1) 59, 60, 61, 66, 67
 New Orleans 126
 New York 35, 40, 42, 48, 79, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129
 - Custom House 124
 - East River 34, 36, 124, 125, 126, 127
 - Hoboken 127
 - Jersey 127
 - Long Island 127, 130
 - Narrows (doorgang ten westen van Long Island) 130
 (New York, vervolg)
 - North River 35, 36, 124, 127
 - Sandy Hook 130
 - Tenth Street 126
 Nieuwediep 80, 136
 Nieuwesluis (zie kaart 4) 40, 114, 115, 131, 139, 146, 156, 163, 170
 Nieuwe Zand (zie kaart 4) 168
 Nieuw-Holland is Australië 164
 Nieuw Zuid-Wales 121, 152
 Nijl, rivier 101
 Noord-Duitsland 12
 Noord-Frankrijk 18
 Noord-Holland 63, 103
 Noordwijk aan Zee 14, 48, 61, 63, 65, 103, 130
 Noordzee (zie kaart 1 en 4) 24, 79, 93, 102, 103, 133, 151
 Noorwegen 124
 Norden 12
 Norman Cross (zie kaart 1) 11, 12, 15, 25, 42, 61, 62
 North Foreland (zie kaart 1 en 2) 72
 Norwich (zie kaart 1) 61
 Oegstgeest 54
 - Kempenaerstraat 54
 Oldenburg 12
 Onrust, eiland (zie kaart 3A) 117, 118, 119
 Ontong Java (zie kaart 3A) 117
 Oostende (zie kaart 2) 160, 167
 Oostenrijk 74
 Oost-Friesland 12, 59, 63, 65, 69
 Oost-Indië 32, 46, 106, 111, 124, 133, 149, 156, 165, 172
 Oostzaandam 64
 Oostzee 14, 25, 116
 Oporto (Porto, Portugal) 77, 79
 Orfordness (zie kaart 1) 66
 Ossining (bij New York) 128, 129
 Oude Maas (zie kaart 4) 39, 115
 Oudeschild 93
 Oude Wetering 25, 91
 Ouessant (zie kaart 2) 90, 133
 Ouse, rivier (zie kaart 1) 61
 Overijssel 103
 Overtoom (zie noot 44) 25, 80
 Owers (zie kaart 2) 72
 Palas, Kaap, zuidoostkust van Spanje (zie noot 70) 93
 Palma, eiland (Canarische eilanden)

- (vervolg Palma, eiland) 111
 Paloma, Kaap (zie Kaap Pallas) 93
 Pampus (zie kaart 4) 40, 140, 147, 151, 155, 161, 163
 Papenburg (Noord-Duitsland) 12, 15, 19
 Parijs (zie kaart 2) 18, 19, 70, 74, 76, 77
 - Place Royal 70
 - Tuilerieën 70
 Paul, St., eiland Indische Oceaan 132, 137, 142
 Perth 12
 Peterborough 12
 Petersburg, St. (Leningrad) 30, 83
 Philadelphia 127
 Plata, Kaap (zie Kaap Pallas) 93
 Plymouth (zie kaart 2) 25, 76, 77, 93, 111, 121, 145
 Portland (zie kaart 2) 108, 115, 160
 Porto Santo, eiland Atlantische Oceaan 122
 Portsmouth (zie kaart 2) 25, 72, 76, 80, 113, 127
 - Dockyard 80
 Portugal 76
 Prinseneiland (zie kaart 3) 110, 117, 122, 142, 144, 150, 154, 157, 166
 Prinsen Straat (zie kaart 3) 107, 117, 152, 157
 Probolinggo (zie kaart 3) 148, 149
 Pruissen 12, 18, 74
 Pulu Babi, eiland (zie kaart 3) 157
 Rabat (Marokko) 26
 Rambach (grens Hessen en Saksen) 144
 Rame Head (zie kaart 2) 121, 145
 Ramsgate (zie kaart 2) 160, 161
 Rechte Kanaal is Het Kanaal 91
 Redcar (zie kaart 1) 67
 Renesse (zie kaart 4) 170
 - Schaar van 170
 Rijnland (Duitsland) 49
 "Robbelandsbaai" (zie noot 1) 59
 Roca, Cabo da 81
 Rondebosch (Zuid-Afrika) 109
 Rostock 136
 Rotterdam (zie kaart 4 en 5) 11, passim
 - Beurs 170
- (Rotterdam, vervolg)
 - Boerengat 170
 - Bolwerk 170
 - Boompjes 33, 106, 130, 133, 135, 140, 146, 151, 156, 170, 171
 - Fijenoord 140, 171
 - Geldersekafe 171
 - Glashaven 171
 - Goudseweg 33, 106
 - Grote Draaisteeg 116, 140, 170
 - Haringvliet 170
 - Heulbrug 171
 - Hoge Zeedijk 20
 - Landstimmerwerf 170, 172
 - Leuvehaven 30, 45, 65, 95, 103, 122, 140, 156, 170, 171
 - Pays Bas, Groot Hotel des 170, 171
 - Plantage 170
 - Pontegat (achter de Veerhaven) 156, 170, 171
 - Rotterdams Welvaren, werf 20, 32, 33, 106
 - Scheepmakershaven 146, 171
 - Steiger 116
 - Wijnhaven 19, 73, 171
 Rovinj 94
 Rusland 73, 74, 116
 Rye (zie kaart 2) 65, 102
 Sables d'Olonne, Les 158
 Saksen 144
 Salé (Marokko) 82, 85, 86
 Salou (Noord-oost-Spanje) 91
 Santander 76
 Sardinië 85
 "Satem" (zie noot 17) 65
 Savannah 126
 Scarborough (zie kaart 1) 59, 66, 67
 Schelde, rivier 116
 Schenectady (bij Albany) 128, 129
 Scheur (zie kaart 4) 139
 Scheveningen 14, 19, 20, 23, 48, 60, 61, 75
 Schiermonnikoog, eiland (Noordzee) 67
 Schinkel, rivier (zie noot 44) 80
 Schotland (zie kaart 1) 18, 59, 66
 Schouwen, eiland (zie kaart 4) 103, 121, 133, 139, 151, 161, 167, 169
 Scilly eilanden (zie kaart 2) 93, 113, 121
 Secondi (Ghana) 152
 Seine, rivier (zie kaart 2) 70, 77

- Semarang (zie kaart 3) 31, 34, 36, 37, 110, 113, 132, 149, 153
 - residentiehuis Botjong 113
 Serang (zie kaart 3) 153
 Sheerness (zie kaart 1) 75, 91
 Sicilië 106
 Sidaju (zie kaart 3) 137
 Simonsbaai (Zuid-Afrika) 109, 110
 Simonsdorp (Zuid-Afrika) 109, 110
 Singels (zie kaart 2) 65, 102, 114, 150, 155, 160, 161
 Siracusa 94
 Sleswijk 68
 Slijkgat (zie kaart 4) 40, 136, 151
 Sloten 64
 Smyrna 25, 28, 95
 Sneek 15, 64
 Solo, rivier (zie kaart 3) 115
 South Foreland (zie kaart 2) 102
 Spaarndam 25, 91
 Spanje 71, 85, 100, 105, 123
 Start Point (zie kaart 2) 90, 108, 116, 122, 136, 139
 Stille Oceaan 129
 Stockton (zie kaart 1) 59, 60
 Stromboli, eiland Middellandse Zee 105
 Sumatra, eiland (zie kaart 3) 132
 Sumenep (zie kaart 3) 138, 148
 Sunda, Straat (zie kaart 3) 41, 107, 108, 110, 113, 114, 115, 117, 122, 132, 133, 137, 139, 150, 153, 159, 164
 Sunderland (zie kaart 1) 59, 60
 Surabaya (zie kaart 3) 31, 34, 36, 37, 42, 45, 110, 115, 132, 133, 137, 138, 140, 142, 143, 148, 149, 150
 Sydney 164
 Taag, rivier 77
 Tafelbaai 34, 41, 108, 110
 Tafelberg 35, 109, 115, 119, 139
 Tangerang 26, 42, 83, 84, 85, 86, 89, 91
 Teneriffe 147
 Tengergebergte (zie kaart 3) 137
 Ter Heijde (zie kaart 4) 161
 Terschelling, eiland (Noordzee) 30, 68, 69, 79, 80, 169
 - Brandaris, vuurtoren 169
 Texel, eiland (Noordzee) 19, 20, 62, 66, 80, 93
 Texelsche Zeegat (tussen Den Helder en Texel) 79, 96, 136
 Theems, rivier (zie kaart 1) 75
 Tiengemetten, eiland (zie kaart 4) 104
 Tjirebon (zie kaart 3) 34, 108
 Tönning 68, 69
 Torreveija 101
 Tremiti eilanden (Middellandse Zee) 94
 Triëst 29, 92, 94
 Trinidad, eiland Atlantische Oceaan 108, 111, 114, 136, 142, 148, 157, 164
 Tripoli 25, 79, 81
 Tristan da Cunha, eiland Zuid-Atlantische Oceaan 107, 131, 132, 136
 Tunis 25, 79, 85
 Twente 38
 Valkenburg 49
 Valsbaai (Zuid-Afrika) 123
 Varel 12, 17
 Venetië 94
 - Golf van 94
 Verenigde Staten 125
 Verkeerde Kanaal is het Kanaal van Bristol 91
 Vigo 77, 79
 Vlaardingen (zie kaart 4) 14, 62, 100, 114, 135, 139
 Vlieland, eiland (Noordzee) 68
 Vlissingen (zie kaart 4) 14, 62, 71, 80, 113, 168
 Voornsche Kanaal (zie kaart 4) 39, 40, 115, 145, 146
 Wadden 67
 Walcheren, eiland (zie kaart 4) 60
 Washington 124
 Waterloo 77
 Westereilanden zijn de Azoren 110, 133
 West-Indië 25, 136
 West-Java 37
 Westkapelle (zie kaart 4) 167
 West-Schouwen 169
 Whitby (zie kaart 1) 67
 Wight, eiland (zie kaart 2) 71, 111, 113, 160, 163
 Wijnkoopsbaai (zie kaart 3) 164
 Wijnkoopsbergen (zie kaart 3) 114
 Winterton (zie kaart 1) 60
 Winterton Ness (zie kaart 1) 60
 Wolf Rock, eiland (zie kaart 2) 155
 Yarmouth (zie kaart 4) 11, 60, 61

Zand, het	51	Zuid-Amerika	25
Zandvoort	102	Zuider Oceaan is Zuid-Atlantische	
Zante, eiland Middellandse Zee	29,	Oceaan en Indische Oceaan ten	
	94, 95	zuiden van 35°ZB	107, 108, 111,
Zeeland	36		136
Zierikzee (zie kaart 4)	148, 168	Zuiderzee	79, 103, 131
Zijde is de Hollandse Noordzeekust		Zuid-Europa	24, 26
van Hoek van Holland tot Den Hel-		Zuid-Spanje	28
der	102	Zuidzee is Stille Oceaan	129
Zuid-Afrika	111	Zwarte Zee	28

