

HET
SCHEEP
VAART
MUSEUM

Zuiker Plantage

HET JOURNAAL VAN JOANNES VELTKAMP (1759-1764)



*de meelenaar zuiker niet liet reet en perst werd, als het tussen de drie
de zuiker geboekt, wens, het zuiker reet*

W BOOKS



A watercolor illustration of a coastal city, likely Amsterdam, with a harbor and several ships. The city is built on a hillside overlooking the water, with numerous buildings and a prominent church spire. The water is a mix of blue and green tones, and the sky is a light, hazy blue. The overall style is soft and painterly.

HET JOURNAAL VAN JOANNES VELTKAMP (1759-1764)

EEN SCHEEPSCHIRURGIJN
IN DIENST VAN DE ADMIRALITEIT
VAN AMSTERDAM

Door Rosanne Baars

COLOFON

UITGAVE

WBOOKS, Zwolle
info@wbooks.com
www.wbooks.com
i.s.m.

Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam
info@hetscheepvaartmuseum.nl
www.hetscheepvaartmuseum.nl

TEKST EN HERTALING

Rosanne Baars

REDACTIE

drs. Sarah Bosmans, dr. Remmelt Daalder en Diederick Wildeman

FOTOGRAFIE EN BEELDBEWERKING

Bart Lahr

VORMGEVING

Ingeborg Scheffers

© 2014 WBOOKS / Het Scheepvaartmuseum

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Pictoright te Amsterdam.

© c/o Pictoright Amsterdam 2014.

ISBN 978 94 625 8051 0
ISSN 1387-1536
NUR 685

W BOOKS



Het
Scheep
vaart
museum

JAARBOEK 2014

Vereeniging Nederlandsch
Historisch Scheepvaart
Museum

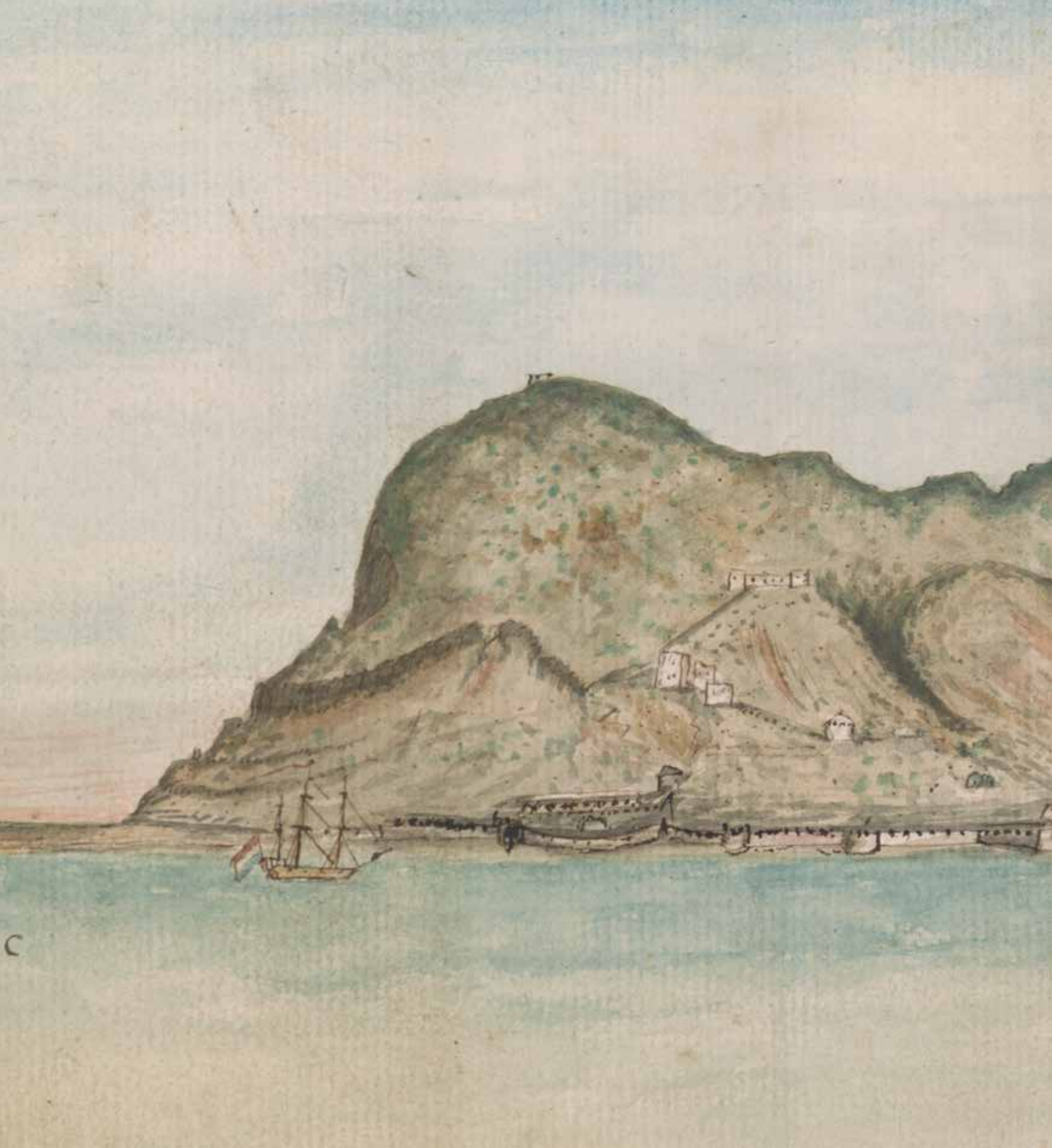
Het Scheepvaartmuseum

OVER DE AUTEUR

Rosanne Baars (Heemskerk, 1988) behaalde in 2011 cum laude de onderzoeksmaster Geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam. In 2012 was zij prof. J.C.M. Warnsinck-fellow bij Het Scheepvaartmuseum. Voor haar onderzoeksaanvraag over nieuws en publiek debat tijdens de Nederlandse Opstand en de Franse Godsdienstoorlogen heeft het NWO haar een vierjarige promotiebeurs toegekend. Sinds september 2013 is zij als promovendus verbonden aan de Universiteit van Amsterdam.

Deze uitgave kwam mede tot stand dankzij financiële steun van
De Samenwerkende Maritieme Fondsen
Stichting De Leeuwenberg





INHOUDSOPGAVE

5

WOORD VOORAF	P. 7
INLEIDING	P. 8
VERANTWOORDING VAN DE TEKSTEDITIE	P. 58
BRONNEN EN LITERATUUR	P. 61
HET JOURNAAL VAN JOANNES VELTKAMP	P. 64
EERSTE REIS (JUNI 1759 - OKTOBER 1760)	P. 72
TWEEDE REIS (OKTOBER 1760 - AUGUSTUS 1761)	P. 113
DERDE REIS (AUGUSTUS 1761 - NOVEMBER 1761)	P. 125
VIERDE REIS (MAART 1763 - JUNI 1764)	P. 128
AANHANGSEL	P. 150

INLEIDING

10

Het beeld dat we hebben van de situatie op oorlogsschepen in de achttiende eeuw is over het algemeen grimmig. Zeelieden werkten onder zware omstandigheden, waren regelmatig ziek en zwoegden onder een zware discipline. Romans en films over deze periode, bijvoorbeeld *Mutiny on the Bounty*, voeden dit sombere beeld. De slogan van de filmversie uit 1935 van het beroemde boek van Charles Nordhoff en James Norman Hall luidde: 'A thousands hours of hell for one moment of love!' Maar niet alle zeelieden in de achttiende eeuw beleefden hun tijd op zee als 'duizend uren hel'. Een bijzonder tegengeluid geeft het journaal van de Zwollenaar Joannes Veltkamp (1733–1818). Veltkamp voer van 1759 tot 1764 als scheepschirurgijn voor de Amsterdamse admiraliteit op de oorlogsschepen *Glinthorst* en *Zeepaard* naar Zuid-Europa, Noord-Afrika en Sint-Eustatius. Ook al was het werk hard en overleefde hij ternauwernood stormen, een lek in het schip, dreigende kapers en vijandige Engelsen, Veltkamp zag dit alles als een mooi avontuur en bleef vrolijk. Hij legde de nadruk op de positieve kanten van zijn reizen; de mooie vrouwen die hij zag in Livorno, de lekkere wijn die hij op Madeira dronk. Zoals hij ergens in zijn *Journaal* schrijft: 'Het gaat op een oorlogsschip zo, als het gevaar voorbij is, is het ook weer vergeten.'¹ Vol humor schrijft hij over de gebeurtenissen op het schip en de uitstapjes die hij maakte in de havens die zijn schepen aandedden. Na zijn terugkomst in Zwolle kopieerde hij zijn

aantekeningen in het net en bond ze, met tekeningen die hij onderweg had gemaakt, samen tot een boekwerk van 242 pagina's. Dit bijzondere handgeschreven journaal bevindt zich sinds 1937 in de collectie van Het Scheepvaartmuseum te Amsterdam. Door de jaren heen hebben veel auteurs Veltkamps dagboek gebruikt voor hun onderzoek. Zijn beschrijvingen van het leven aan boord zijn van grote waarde, bijvoorbeeld als bron voor de liederen die door de zeelieden werden gezongen. Daarnaast geeft zijn verslag belangrijke informatie over de muiten op het schip *Nijenburg*. Veltkamp was in 1764 aanwezig bij het proces tegen de muiters en moest als chirurgijn assisteren bij het uitvoeren van de straffen. Zeer waardevol is dat hij zijn journaal illustreerde met 31 gekleurde tekeningen. Deze tekeningen hebben bijzondere onderwerpen, die men nauwelijks ergens anders aantreft. Veltkamp tekende onder andere werkende christenslaven in Algiers, een plantage op Sint-Eustatius en een bedoeïen in de buurt van Tunis. Zijn tekeningen van het straffen van de muiters – het kielhalen en van de ra vallen – zijn uniek. Maar het journaal is ook een onderhoudend verhaal, met soms zeer humoristische passages, dat een geweldig tijdsbeeld geeft.

In 1759 nam Joannes Veltkamp dienst als chirurgijn bij de Amsterdamse admiraliteit. In de vier daaropvolgende jaren maakte hij vier reizen op twee oorlogsschepen, de *Glinthorst* en het *Zeepaard*.²

De eerste reis maakte hij van juni 1759 tot september 1760. Via Malaga, Livorno en Gibraltar voer hij op het schip de *Glinthorst* naar Algiers en daarna weer terug via Malaga, Gibraltar en Cadiz. De tweede reis ging via Madeira naar Sint-Eustatius. Dit was in de periode van november 1760 tot juli 1761. Van augustus tot november 1761 voer Veltkamp naar Lissabon en Cadiz. Zijn vierde reis, weer naar Noord-Afrika, maakte hij op een ander schip van de admiraliteit, het *Zeepaard*. Ditmaal voer hij via Malaga en Livorno naar Tunis en deed hij op de terugreis Livorno, Cadiz en Lissabon aan. Deze laatste reis maakte hij van maart 1763 tot juni 1764.³

Daniël Defoe, de beroemde schrijver van het fictieve reisverhaal *Robinson Crusoe*, had kritiek op reisverhalen van zeelieden. Volgens hem verveelden de auteurs de lezers doorgaans met een opsomming van weersomstandigheden en scheepstermen.⁴ Dit gaat in het geheel niet op voor het verhaal van Veltkamp. De belangrijkste reden daarvoor is dat Veltkamp geen echte zeeman was. Toen hij in 1759 op zesentwintigjarige leeftijd aan boord ging van de *Glinthorst* en begon aan zijn dagboek, was het ook de eerste keer dat hij een voet zette op een oorlogsschip. Veel zeelieden werden van jongs af aan opgeleid aan boord. Ze begonnen als scheepsjongen en kregen steeds meer ervaring met het zeemansleven. Veltkamp daarentegen was als chirurgijn aan wal opgeleid en kwam op relatief late leeftijd voor het

DE REIZEN VAN JOANNES VELTKAMP

REIS 1:

GLINTHORST KAPITEIN P.H. REIJNST

(zie binnenzijde omslag)

PERIODE	PLAATS
20 juni 1759–26 juni 1759	Amsterdam
2 augustus 1759–21 september 1759	Texel
7 november 1759	Straat van Gibraltar
17 november 1759–1 december 1759	Malaga
1 januari 1760–11 februari 1760	Livorno
13 februari 1760–3 mei 1760	Gibraltar
7 mei 1760–22 juni 1760	Algiers
13 juli 1760–14 juli 1760	Malaga
17 juli 1760–22 juli 1760	Gibraltar
23 juli 1760–26 augustus 1760	Cadiz
20 september 1760–8 oktober 1760	Texel
9 oktober 1760–27 oktober 1760	Amsterdam (de <i>Glinthorst</i> ligt nog bij Texel)

REIS 2:

GLINTHORST KAPITEIN J. VAN GOOR HINLOPEN

(zie binnenzijde omslag)

PERIODE	PLAATS
28 oktober 1760–27 januari 1761	Texel
24 februari 1761–1 maart 1761	Madeira
10 maart 1761	Kreeftskeerkring
23 maart 1761–21 april 1761	Sint-Eustatius
1 juli 1761–5 augustus 1761	Texel

REIS 3:

GLINTHORST KAPITEIN J. VAN GOOR HINLOPEN

(zie binnenzijde omslag)

PERIODE	PLAATS
1 juli 1761–5 augustus 1761	Texel
25 augustus 1761–27 augustus 1761	Lissabon
31 augustus 1761–23 september 1761	Cadiz
17 oktober 1761	Texel
2 november 1761	Amsterdam

(en daarna terug naar Zwolle)

REIS 4:

ZEEPAARD KAPITEIN D. HARTOGH

(zie binnenzijde omslag)

PERIODE	PLAATS
7 maart 1763–25 maart 1763	Amsterdam
25 maart 1763–29 maart 1763	Durgerdam
30 maart 1763–8 april 1763	Pampus
9 april 1763–26 april 1763	Marken
26 april 1763–18 mei 1763	Texel
12 juni 1763–29 juni 1763	Malaga
15 juli 1763–2 augustus 1763	Livorno
16 augustus 1763–9 september 1763	Tunis
19 september 1763–14 november 1763	Livorno
26 november 1763–29 december 1763	Cadiz
6 januari 1764–29 januari 1764	Lissabon
10 februari 1764–9 juni 1764	Texel
9 juni 1764–10 juni 1764	Durgerdam
10 juni 1764	Amsterdam

HIJ DIE DEES' BLADEREN DOORZIET,
DIE STORE ZICH AAN DE SCHRIJFTRANT NIET,
OP WOORD, OF LETTER, MEER OF MIN,
MAAR LETTE OP DE HELE ZIN,
EN OP MIJN TEKENEN GROOT EN KLEIN,
SCHOON HET NIET NAAR DE KUNST MOCHT ZIJN
OP JAREN DIE IK TOENMAALS HAD,
DAT IK NIET WAS IN HUIS OF STAD,
MAAR OP EEN DOBBEREND ZEEKASTEEL,
DAT MAAKT HIERIN EEN GROOT VERSCHEEL,
WANT DAT WERD HEEN EN WEER GEBONST,
DOOR WIND EN GOLVEN, DAT HET GONST.
DAN OOK HET KRAKEN VAN KANON,
DAT MEN NIET ZIEN OF HOREN KON;
EN DAN WEER TROMMEN EN DE FLUIT,
DAN ZUS EN ZO, WEER EEN GELUID,
DAN VLOEKEN, STAMPEN EN HET SLAAN,
EN SLINGEREN, DAT MEN NIET KON STAAN,
ZO GING HET DAN, VAN DIEN OP DAAR,
MIJN PENNESEEL EN PEN WERD RAAR,
MIJN SCHRIFT KREEG DAN GEEN VLOEIBAAR TRANT,
DAROM, VERSCHOON HET NAAR DIE STAND.¹

¹ - Beoordeel het journaal op
zijn merites.

Bij die bees blaas deren door zins,
 die stoor hem aan de schrijftraut niet; —
 op woord, of letter, meer of win,
 maar sette op de Gure zinn; —
 en op mijn tekenen groot en klein,
 schoon het niet naade kunst mocht zijn; —
 op saaren dien ik foemnaals had,
 dat ik niet was in huys, of stad; —
 maar op een dobberend See kasteel, —
 dat maakt hier in, een groot verscheel,
 want dat wierd geen, en weer, gebouft,
 door wind, en golven, dat het gozift. —
 dan ook het kraaken van Canon,
 dat men niet sien, of hooren kon; —
 en dan weer trommen ende fluit,
 dan dits, en zoo, — weer een gehuit; —
 dan vloeken, stamphen, ende slaan; —
 en singtonen; dat men niet kon staan;
 zoo ging het dan, van sien op daer,
 mijn penesel en pen wierd raar,
 mijn schrijft kreeg dan geen vloei baar traat
 daer om verschoont het uadien stant.

DE EERSTE REIS MET HET 'S LANDS SCHIP VAN OORLOG GLINTHORST

GECOMMANDEERD DOOR
KAPT. P.H. REIJNST

GEDESTINEERD NAAR
MALAGA,
LIVORNO,
GIBRALTAR,
ALGIERS
EN CADIZ

AMSTERDAM

1759. De 20^e juni bij Amsterdam aan boord gekomen en gemonsterd. Wij vermaakten ons die middag en avond zeer goed met het spelen van muziek en het drinken van een glaasje wijn. Onze matrozen en soldaten waren ook zeer vrolijk; wie het aan glaasjes ontbrak, zette het jenevervaatje aan de mond, en dronk uit het spongat,¹⁰ en gaf het elkander ook zo door. Sommigen dronken ook zo lang op die manier, dat zij met het vaatje aan de mond achterover vielen.

DURGERDAM

De 26^e juni, 's middags om twee uur gingen wij van Amsterdam onder zeil en wij kwamen om half vier voor Durgerdam ten anker en kregen daar de kamelen¹¹ bij ons [P. 73]. Aan beide zijden van ons schip werd een kameel gelegd en men liet die vol water lopen, zodat zij bijna als omlaag zonken, zodat de schuine of holle gedeeltes aan weerszijden onder ons schip kwamen te liggen. Deze werden van onderen door, van de ene kameel naar de andere met dikke touwen vastgedraaid. Door de schutspoorten werden dikke balken gelegd, die boven op de kamelen kwamen te rusten. Toen dat allemaal terdege was verzorgd en vastgemaakt werden de kamelen leeggepompt. Ons schip rees toen met de kamelen in de hoogte, wat een groot gekraak veroorzaakte. Deze kamelen zijn van binnen met kamertjes of vakken afgeschoten, en op ieder kamertje staat een pomp.

¹⁰ – Spongat: opening in een vat waarin een spon, een houten stop, zit.

¹¹ – Scheepskameel: een soort lichter of caisson, met behulp waarvan schepen over ondieptes werden geholpen.



Het oorlogschip leet op de kamelen.
 A het kameel aan stuurboord B de kamelen aan bakboord.

**Een schip met
 scheepskamelen**
 Het oorlogschip ligt
 op de kamelen.
 A. het kameel
 aan stuurboord.
 B. de kamelen aan
 bakboord.

12 – **Waterschepen:** zeilende sleepboten. Werden sinds 1690 gebruikt om scheepskamelen over ondieptes te helpen.

13 – Vlieter: vaarwater tussen Breezand en Vogelzand (toenmalige banken) in de huidige Waddenzee bij Wieringen, dichtbij de rede van Texel.

14 – Vuurspuwers of donderdraken: kanons.

15 – Bollen: kogels.

16 – Veltkamp bedoelt het schip *Oranjewoud*, een fregat in dienst van het Noorderkwartier, dat op 8 juli 1758 schipbreuk leed in de Waddenzee.

17 – Noorderkwartier: admiraliteit van Hoorn en Enkhuizen.

18 – Hermanus Lindenhoff (1736–1758), luitenant-ter-zee. Zie inleiding [p. 40].

19 – Doodzeilen: door zeilen de tegenwerking van de stroom overwinnen.

20 – Drempel: de beruchte zandbank 'de Drempel' bij Den Helder in het Schulpengat.

21 – 20 voet: 5 meter 56 (eerder in zijn verslag zegt Veltkamp nog 23 voet diep).

22 – De Gronden: de grens van het continentaal plat.

23 – Spaanse Zee: de noordelijke Atlantische Oceaan.

24 – Barlings: Ilhas Berlengas. Rotsen voor de kust van Portugal waar jonge zeelieden werden 'gedoopt'.

25 – Twee schelling: twaalf stuivers.

26 – **Dukaat:** vijf gulden.

OP PAMPUS

De **30^e juni** zeilden, of liever dreven wij met dit gevaarte over Pampus en we werden ook nog voortgesleept door zes waterschepen,¹² die alle achter elkander, als zes paarden, ons schip voorttrokken. De **3^e juli** zeilden wij 's morgens van Pampus en kwamen 's avonds om zeven uur bij Urk ten anker. De **8^e juli** zeilden wij 's morgens om acht uur van Urk, en gingen 's avonds om zes uur bij de Vlieter¹³ ten anker. De **9^e juli** werden wij ontlast van de kamelen, wat ook niet zeer gemakkelijk ging, want zij lieten die eerst wederom vol water lopen, wat ook nog zeer omzichtig moest gedaan worden, zodat de ene niet eerder dan de andere omlaag zou zakken, maar dat zij beide met het schip egaal neerkwamen. Wij werden ontlast van die vrienden, maar kregen daarvoor in de plaats 58 vuurspuwers of donderdraken,¹⁴ die bollen¹⁵ konden uitbraken van achttien, twaalf, acht en zes pond zwaar. Die werden zo nu en dan met lichters of kagen aan boord gebracht.

De **27^e juli** in de namiddag gingen wij onder zeil en zeilden voorbij het schip Groenewoud¹⁶ dat voor het Noorderkwartier¹⁷ was uitgevaren en op deze plaats was omgeslagen en gezonken. Het stond nog met zijn masten en boegspriet boven water. Bij het omslaan en zinken van dat schip is luitenant Lindenhof verdronken.¹⁸ Wij hadden een konstabelsmaat bij ons aan boord, die op die tijd daar aan boord was geweest. 's Avonds om zeven uur gingen wij bij het eiland Texel ten anker.

De **3^e augustus** werden al onze kanonnen schoongemaakt en met los kruit geladen en één voor één afgeschoten, wat geen onaardig gebulder gaf. De **12^e september** werden de ankers gelicht om onder zeil te gaan, maar omdat de wind niet sterk genoeg was, moesten wij onze ankers wederom laten vallen. Bij Texel is het zo gelegen, dat de wind uit het oosten moet waaien en men met de vloed onder zeil moet gaan. Dan moet de wind zo sterk zijn dat men meer dan de vloed kan doodzeilen¹⁹ om tijdens het hoogste water in het gat te zijn, waar een bank ligt die de Drempel²⁰ genoemd wordt, om daar te kunnen overkomen, want ons schip ging twintig voet diep²¹ onder water.

UIT TEXEL GEZEILD

De **21^e september** zeilden wij uit Texel met 19 schepen, zo van oorlog als ter koopvaardij. De **22^e september** hadden wij Engeland al in zicht, maar wij zagen van dit land niets anders dan hoge bergen en witte klippen. De **24^e september** zagen wij de Franse kust, die ons als een lager land voorkwam, en zagen daar ook de stad Calais liggen. Het gehele Kanaal door zagen wij de meeste tijd land, zowel aan de achterzijde als aan de linkerzijde, maar wij zagen het meest aan de rechterzijde het hoge land van de Engelse kust. De **26^e september** verlieten wij het Kanaal en kwamen wij op de Gronden²² en in de Spaanse Zee.²³

De **25^e oktober** kwamen wij ter hoogte van de Barlings.²⁴ En naar het scheepsgebruik moesten al diegenen die de Barlings nog nooit voorbij waren geweest gedoopt worden, of ze moesten de man niet minder betalen dan twee schelling.²⁵ Maar er werd vaker 1, 2 of 3 guldens of een dukaat²⁶ gegeven

dan twee schelling. Dat dopen ging dan zo in zijn werk: in de grote sloep die als men op zee is midden op het schip staat, boven de barkas²⁷ en de kleine sloep, gaan dan een of meer onderofficieren zitten met enige putsen²⁸ vol zeewater bij zich, en wie in de kuil²⁹ passeert en geen doopgeld betaald heeft, krijgt zo'n puts vol water over zijn hoofd. Dat geld wordt door het volk dan wederom besteed aan wijn of aan iets anders wat het beste geoordeeld wordt of aan het beste wat voor dat geld op de eerste rede waar men aankomt te krijgen is.³⁰ Iets gelijks wordt gedaan op de schepen die de Tropen of de Linie³¹ passeren.

De **30^e oktober** zeilden wij voorbij Kaap Vincent,³² die een hoek van de kust van Portugal vormt – het is een hoog gebergte. Daar bovenop die uithoek is een klooster, dat van ver een raar gezicht is en daarom door de zeelui het monnikenstrontje genoemd wordt.³³

De **7^e november** kwamen wij voor en in het nauw van de Straat van Gibraltar. Wij hadden aan onze rechterhand de kust van Afrika en aan de linkerhand de kust van Europa. De **8^e november** kwamen wij in de Middellandse Zee. Wij hadden in de gepasseerde nacht wel zeven of acht maal overal³⁴ of alarm gehad. Als de trommen alarm sloegen, was onze post in de bottelarij.³⁵ Dan kwamen de ondermeesters³⁶ met de lantaarn om het kistje met het slagverband³⁷ te halen, en vertrokken daarmee naar de bottelarij, ook om daar de bedden voor de geblesseerden klaar te maken. Hiervoor werden de zeilen uit de zeilkooi³⁸ die daar voorhanden waren gehaald en rondom als bedden in de bottelarij gelegd. Als de aftrom³⁹ geslagen werd, werd alles ook weer opgeborgen en een ieder ging dan wederom naar zijn kooi. Soms duurde het maar een half uur of het was wederom alarm. Als de trom alarm slaat, weet een ieder zijn post, van de grootste tot de kleinste. De dominee bijvoorbeeld moest naar de lantaarn van de voorste kruitkamer en de botteliersmaat⁴⁰ naar de lantaarn van de achterste kruitkamer. De secretaris⁴¹ was dan commandeur van twee stukken kanon in de kajuit, net als de hofmeester.⁴² De kleine jongens moesten met de kardoeskoker⁴³ lopen om daarmee de kardoezen⁴⁴ uit de kruitkamer naar de stukken te brengen, die daar nodig waren. Zodat binnen een kwartier iedereen op zijn post is en het hele schip in slagorde is en niemand loopt dan elkander in de weg.

Wie de wacht had moest toch boven blijven, want elke vier uur wordt de wacht afgelost. De bemanning was verdeeld in twee delen. Het ene deel wordt het Prinsenkwartier, en het andere deel het Graaf Mauritskwartier genoemd.⁴⁵ Het was zo verdeeld, dat altijd een van beide kwartieren op wacht was. De dag was verdeeld in zes wachten, iedere wacht duurde vier uur, zodat in een etmaal zes wachten waren en daarin had dan ieder kwartier drie wachten. De eerste wacht werd na het slaan van de taptoe⁴⁶ opgezet, 's avonds om acht uur. Dan kwam de provoost⁴⁷ met een stok bij het grote luik op het tussendeck, sloeg dan met die stok driemaal op de trap en riep met een zeer harde stem: 'Hoort, mannen, hoort, de een zegt het de ander voort, niemand drinkt zich dronken aan bier of wijn, het zal vanavond Prinsenkwartier zijn (of Graaf Mauritskwartier zijn).' De eerste

37 – Slagverband: verplegingsartikelen die bij een zeeslag te pas kunnen komen.

38 – Zeilkooi: ruimte op een schip waarin de reservezeilen bewaard worden.

39 – Aftrom: einde van het alarm, afgekondigd door een trommelslag.

40 – Botteliersmaat: maat van de bottelier, of victualiemeester, degene die op het schip verantwoordelijk was voor het voedsel.

41 – Secretaris of schrijver: degene die de administratie bijhield aan boord.

42 – Hofmeester: ging over de verzorging van de kapitein en de officieren. Bracht het eten en regelde de provisie.

43 – Kardoeskoker: houten (of leren) koker met deksel waarin de (gevulde) kardoes naar de batterij gedragen werd.

44 – Kardoes: een papieren of doeken zakje dat werd gevuld met kruut.

45 – Prinsenkwartier en Graaf Mauritskwartier: benaming voor de vier, later drie en uiteindelijk twee afdelingen waarin de bemanning van een oorlogsschip werd verdeeld en die op zee om de beurt de wacht hadden.

46 – Taptoe: trommel- of trompetsignaal om soldaten 's avonds te waarschuwen naar hun kwartieren te gaan.

47 – Provoost: onderofficier die verantwoordelijk was voor orde en discipline, had een stok als teken van zijn waardigheid.

27 – Barkas: een sloep die werd meegenomen op grotere schepen.

28 – Puts: kleine emmer, in gebruik aan boord van schepen, oorspronkelijk gemaakt van hout, leer of zeildoek.

29 – Kuil: het lagere deel tussen het voor- en achterschip.

30 – Volgens het journaal van Dedel was de totale som van het doopgeld 392 gulden, 13 stuivers en 8 penningen. Daaraan had kapitein Reijnst 10 dukaten (50 gulden) bijgedragen en Dedel 25 gulden.

31 – De Linie: de evenaar.

32 – Kaap St. Vincent of Cabo de São Vicente: een kaap aan de uiterste zuidwestkust van Portugal, in de Algarve.

33 – Het klooster van Kaap Sint Vincent. Tegenwoordig de locatie van de vuurtoren.

34 – Overal: uitroep, betekent iedereen aan dek op zijn post!

35 – Bottelarij: provisiekamer.

36 – Ondermeester: Veltkamp had twee ondergeschikten, de ondermeesters.

wacht was van acht tot twaalf uur. De nachtwacht was van twaalf tot vier uur; de dagwacht van vier tot acht uur; de voormiddagwacht van acht tot twaalf uur; de namiddagwacht van twaalf tot vier uur; de platvoetwacht van vier tot acht uur. In deze wacht is alles in beweging, men mag dan zingen, spelen en dansen en allerhande grappen maken, maar alleen als het weer en de wind het toelaten.

De 9^e november zeilden wij door misverkenning van het land Malaga voorbij, en zagen de volgende morgen dat wij voor Venus Malaga⁴⁸ waren. Wij moesten toewenden,⁴⁹ we hadden een bramzeilskoelte, en het was stil. In de namiddag om zes uur kwam er een valwind⁵⁰ uit het noord-noordwesten over het gebergte, dat de Granaatbergen⁵¹ genoemd wordt en dat altijd van boven met sneeuw bedekt is. De wind gooide onze voorsteng en bramsteng van boven neer, en knakte de grote steng.⁵² Dit zorgde op ons schip voor een grote confusie. Wij moesten het anker midden op zee laten vallen, en alles was in de weer om het te redden. Ik stond op het halfdek toen het gebeurde, maar de splinters, touwen en zeilen vlogen mij zo om de kop, dat ik mij haast niet wist te bergen en nam de vlucht naar achteren onder de kampanje.⁵³ Wij bleven op een mijl⁵⁴ afstand voor Malaga liggen, om ons wederom klaar te maken door nieuwe stengen⁵⁵ op te zetten, die wij nog in voorraad aan boord hadden. Al het want- en touwwerk, zowel van de grote en voorsteng, als van de bramstengen, moest allemaal uit elkander en in elkander.

MALAGA

De 17^e november kwamen wij in de haven en achter de moelie⁵⁶ van Malaga en lagen daar met de touwen van het schip aan de wal vast, wat een zeer vrije en veilige ligplaats was |P. 78/79|. 's Avonds om half negen vloog achter de moelie een Spaanse bark in brand, onze barrekas, of barkas, werd er meteen naartoe gezonden, met de brandspuit en de kleine sloep met waterputsen. De brand was niet te lessen;⁵⁷ 's nachts sprongen de vier stukken kanon van de bark los en 's morgens was die bark tot op het water toe afgebrand.

Malaga is een volkrijke stad en de huizen zijn meestal in een Moorse stijl gebouwd, dat wil zeggen, met een plaats in het midden. De ingang of de voordeur lijkt meer op die van een paardenstal dan van een huis. Het wonderlijkste dat mij opviel was, dat als men langs de straat wandelde en men zich van zijn water wilde ontlasten, dat men het dan maar achter de deur deed van zo'n huis als dat openstond. Deze stad is ook voorzien van een grote en fraaie kerk. Dichtbij deze stad boven op een berg ligt een kasteel of sterkte, dat het Moorse kasteel genoemd wordt. Dichtbij deze stad was ook een zeer gemakkelijke plaats, die de waterplaats wordt genoemd, waar wij ons verse water haalden, dat van boven uit het gebergte kwam neerlopen, als een cascade,⁵⁸ door marmeren leeuwenkoppen en marmeren bakken. Het uitzicht was daar overheerlijk, men keek uit over de groene, bloeiende en tegelijk vruchtdragende bomen; hele akkers en velden bedekt met kastanjes, granaten, citroenen, sinaasappelen, vijgen, kersen en moerbessen. In hetzelfde uitzicht zag men boven die groeiende

48 – **Venus Malaga:** Velez Malaga.

49 – **Toewenden:** overstag gaan.

50 – **Valwind:** van boven neerslaande landwind die vooral in de dalen en aan de kusten van bergstreken voorkomt.

51 – **Granaatbergen:** Las Sierras de Granada.

52 – **Vorsteng, bramsteng, grote steng:** verlengstukken van de verschillende masten.

53 – **Kampanje:** een verblijf of vertrek (hut, kajuit) achter op het schip.

54 – **Mijl (zeemijl):** 7408 meter.

55 – **Steng:** een stuk rondhout, gebruikt om de mast te verlengen.

56 – **Moelie (mouille, moelje):** havenhoofd.

57 – **Lessen:** blussen.

58 – **Cascade:** waterval of trapsgewijze opeenvolging van kleine watervallen.



Twee spanjaarden in hunne Dracht en Vla Dinck
 te Malaga

Twee Spanjaarden
 Twee spanjaarden met
 hun dracht en kleding
 te Malaga.

Chamaleon





HET JOURNAAL VAN JOANNES VELTKAMP (1759-1764)

De uit Zwolle afkomstige scheepschirurgijn Joannes Veltkamp (1733-1818) maakte tussen 1759-1764 vier reizen in dienst van de admiraliteit van Amsterdam naar de Middellandse Zee en het Caraïbisch gebied. Het zeemansleven was misschien hard, maar voor de jonge, vrolijke scheepschirurgijn was het een avontuur en hadden de verre kusten veel moois te bieden. Van zijn belevenissen hield Veltkamp een journaal bij, voorzien van kleurrijke en gedetailleerde tekeningen.

Dit reisverslag geeft een bijzonder beeld van leven en werk aan boord van een achttiende-eeuws oorlogsschip. Veltkamp is op zijn best als hij de uitstapjes beschrijft die hij maakt in plaatsen als Livorno en Algiers. Met veel humor en oog voor detail beschrijft en tekent hij de omgeving, de 'hemelse gebouwen en liefvallige vrouwen'. Juist deze combinatie van tekst en beeld maken het journaal zo bijzonder. Veltkamp maakte onder meer enkele uiterst zeldzame tekeningen van werkende christenslaven in Algiers, een suikerrietplantage op Sint-Eustatius en het kielhalen van een bemanningslid.

Deze moderne hertaling, voorzien van een uitgebreide inleiding waarin het journaal in de context van zijn tijd wordt geplaatst, is de eerste integrale uitgave van het reisverslag van Joannes Veltkamp.



WWW.WBOOKS.COM



9 789462 580510

daer de Rum of Kildagvel gestookt word
speren rollen word door het Raete 11, de