

RELATION D'UN VOYAGE DE ROTTERDAM A BATAVIA

Het reisverslag van een Belgische koloniaal 1825-1826

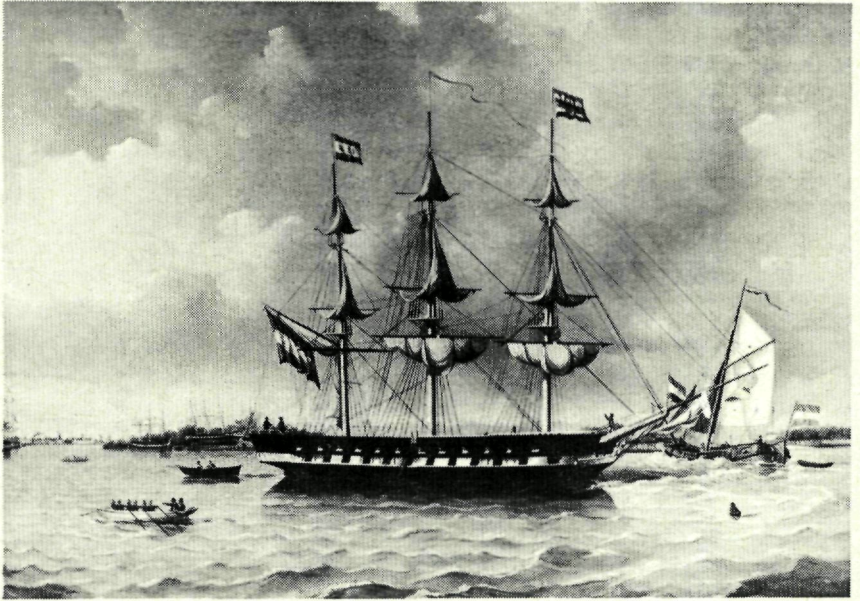
door J. VAN BEYLEN

In 1977 verwierf de bibliotheek van het Nationaal Scheepvaartmuseum door schenking¹ een schriftje (18,8 x 10,4 cm) van 48 bladzijden, waarvan er 42,5 beschreven zijn. In dit schriftje werd in inkt, in een vloeiend geschrift en in het Frans een relaas van een reis van Rotterdam naar Batavia neergeschreven. De reis werd volbracht tussen 7 oktober 1825 en 25 februari 1826. Het verhaal is niet gesigneerd, maar uit de tekst kan men afleiden dat de auteur een Belg moet geweest zijn. De gebruikte taal is vlot, hoewel een beetje archaisch en enigszins afwijkend van het hedendaagse Frans. De vlotte schrijfwijze van de auteur heeft voor gevolg gehad dat vele woorden aan elkaar geschreven zijn, wat de leesbaarheid lichtjes hindert. Hier en daar zijn afkortingen gebruikt en enkele woorden konden niet ontcijferd worden. In zijn geheel getuigt de tekst van een goed waarnemingsvermogen en de auteur schijnt belang in de natuur te stellen. Zijn duidelijk handschrift en zijn stijl duiden op een zekere graad van ontwikkeling en beschaving, terwijl het feit dat hij een dagboek hield voor zijn intellect pleit.

Het dagboekje onthult enkele bijzonderheden over zijn persoonlijkheid. Hij schijnt naar Batavia te zijn vertrokken als bediende van de Nederlandse Handel-Maatschappij en wel met de bedoeling „de ramasser quelques écus”. Hij reisde in gezelschap van andere bedienden en van directeur A. Meyer, uit Genève. De anderen waren afkomstig uit Rotterdam, Antwerpen, Brussel en Londen, een tamelijk internationaal gezelschap dus. Daarbij was nog een J. Peitsch uit Straatburg die majoor-chirurgijn was in het ziekenhuis van Batavia en uit vakantie naar zijn post terugkeerde.

Vermoedelijk vormde deze groep het eerste contingent bedienden dat door de Handel-Maatschappij naar Batavia werd gezonden. De Nederlandse Handel-Maatschappij werd op initiatief van Koning Willem I opgericht op 24 maart 1824, maar de akte van oprichting werd eerst op 7 februari 1825 gepasseerd, zodat de maatschappij pas toen actief kon gaan werken. Er werden agentschappen opgericht o.m. te Antwerpen en te Gent, en te Batavia zou een vertegenwoordiging gevestigd worden². De reis werd afgelegd aan boord van het fregatschip *Baron van der Capellen*, kapitein Jos Henri Pe(e)ters. De gegevens over het schip zijn nogal verwarrend. Volgens *Lloyd's Register of Shipping* 1822, waarin het schip voor het eerst wordt genoemd, werd het in 1796 te Bombay gebouwd, 670 ton. In 1824 wordt 1811 als bouwjaar genoemd. In het register van 1826 staat dat het in 1815 te Batavia werd gebouwd, 464 ton. Alle

registers vermelden teak als bouw materiaal en een gekoperd onderwaterschip. Het *Registre Veritas* bevestigt dat het schip in 1815 te Batavia werd gebouwd, 500 ton. Het fregat werd genoemd naar de gouverneur-generaal van Nederlands Indië en hoorde in 1826 toe aan de rederij Westerman & C^o te Amsterdam. Het was bewapend met 24 stukken. Behalve de kapitein telde het drie stuurlieden, vijf onderofficieren en vierenveertig matrozen.



Jacob Spin (1806-1875), *Het Nederlands koopvaardijfregat „Baron van der Capellen”, voor anker liggend op de Maas bij Rotterdam. Omstreeks 1830.* Rotterdam, Maritiem Museum „Prins Hendrik”.

De reis naar Batavia nam een aanvang op 7 oktober 1825. De *Baron van der Capellen* lag toen op de rede van 's-Gravendeel, een kleine haven aan de Dortse Kil ten zuidwesten van Dordrecht. Van daar voer het schip naar Hellevoetsluis, maar deze korte tocht nam vijf dagen in beslag. Toen het schip Hellevoetsluis kon uitzeilen, moest het als gevolg van storm in Cowes (Wight) en Yarmouth en nog eens in Cowes binnenlopen en kon men daar eerst op 11 november voorgoed uitlopen, dus meer dan een maand na het vertrek uit 's-Gravendeel. Op 12 november passeerde het schip Point Lizard, de kaap aan de Engelse zuidkust die geacht werd de grens te vormen tussen het Kanaal en de Atlantische Oceaan³. Voor de zeeman begon of eindigde een zeereis op de meridiaan van Point Lizard en vandaar begon of hield men op met het nemen van sterrekundige waarnemingen voor de plaatsbepaling. Vóór in 1794 de meridiaan van Greenwich officieel als nulmeridiaan gekozen werd, werden op toenmalige kaarten zowel de officiële meridiaan van Londen, die over St.-Paul's cathedral liep, als een afzonderlijke meridiaan over Point Lizard

getekend. Van 12 november af, vulde de auteur van het reisverhaal dagelijks de aardrijkskundige coördinaten van zijn waarnemingen in. Hij kreeg die vermoedelijk van de kapitein. Daarbij noteerde hij eveneens de thermometerstand (Fahrenheit) en de barometerstand (in duimen). In het geheel werden honderddertien waarnemingen opgetekend zodat men een inzicht krijgt van de route die door het schip werd gevolgd. De waarnemingen eindigen op 22 februari 1826 zodra de kust van Sumatra nabij Straat Sunda in het gezicht was. Deze Straat had voor de navigatie dezelfde betekenis als Point Lizard. Ook daar achtte men een zeereis ten einde. Van Straat Sunda af had men toch nog drie dagen nodig om Batavia te bereiken. Samen met de zesendertig dagen van 's-Gravendeel naar Point Lizard was het schip dus honderdveertig dagen onderweg.

De route van het fregat is vrijwel normaal te noemen. Deze is afhankelijk van het seizoen. Er werd namelijk rekening gehouden met de heersende winden. Van Europa naar de evenaar profiteerde men van de noordoostpassaat langs de Westafrikaanse kust. Voorbij de Kaapverdische eilanden verzeilde men in de doldrums waar zeer weinig of geen wind was en van wisselvallig karakter. In de winter was deze gordel het smalst bij de Zuidamerikaanse kust en dus ging men dicht langs deze kust naar het zuiden om in het gebied van de zuidoostpassaat terecht te komen. Ter hoogte van de steenbokskeerkring bereikte men de noordwestelijke winden tot men in de buurt van de 40ste breedtegraad de brave westenwinden of „roaring forties” kon pikken. Van ruwweg Tristan da Cunha bleef men, zoveel als het weer dit toeliet, langs deze breedtegraad naar het oosten zeilen tot een stuk voorbij St.-Paul om daar afhankelijk van het seizoen met de zuidoostpassaat tussen de 80ste en de 90ste graad oosterlengte naar Straat Sunda te zeilen.

Naar hedendaagse maatstaven gemeten, lijken bepaalde delen van het reisverhaal tamelijk langdradig, vooral daar waar de auteur vogels, beschrijft of het eiland St.-Paul. Men dient er echter rekening mee te houden dat b.v. een pinguïn in het begin van de 19de eeuw voor de meeste Europeanen een vrijwel onbekende vogel was, evenals een albatros. Vanzelfsprekend moet een vulkanisch eiland als St.-Paul een geweldige indruk op de reizigers gemaakt hebben en uit het verhaal voelt men duidelijk dat men er naar snakte weer eens vaste grond onder de voeten te hebben. Tenslotte moet men er eveneens aan denken dat het schrijven van het reisverslag een tijdverdrijf was tijdens de lange zeereis en dat de auteur daardoor allicht wat uitvoeriger zijn gedachten neerschreef.

De schrijver vermeldt toch een paar merkwaardige zaken. In het begin van zijn verslag noemt hij o.m. de *Baron Renfrew*, een schip dat toen nogal ophef maakte en dat tijdens de beschreven storm aan de grond liep ⁴. Op het eind van zijn reisverslag vermeldt hij ook de geruchten over troebelen op Java. Deze verwijzing heeft betrekking op de opstand die in 1825 onder leiding van Diepo Negoro op Java uitbrak en door een Nederlands expeditieleger onderdrukt werd.

Hoewel het verslag zelf geen uitsluitsel geeft omtrent de identiteit van de auteur, was het toch mogelijk zijn naam en een aantal bijzonderheden over zijn leven te achterhalen, dank zij documenten die uit dezelfde schenking in het bezit van de bibliotheek geraakten.

Het oudste stuk is een brief van 26 april 1826 verstuurd uit Ogdenburgh, (New York, V.S.A.) geadresseerd aan „Louis Rosseel by de Factory van de

Nederlandsche Handel Maatschappij te Batavia”, ondertekend door „ton frère Joseph”, want de brief werd in het Frans geschreven. Hij bereikte zijn bestemming op 6 november 1826. De schrijver begint zijn brief met een dankwoord voor een bericht van 5 augustus 1825 dat hij uit Rotterdam ontving en waaruit blijkt dat daarin iets moet geschreven zijn over het voornemen van de geadresseerde om naar Batavia te gaan. In zijn reisverslag schrijft de auteur dat hij op 30 september (1825) uit Antwerpen naar Rotterdam was gekomen om naar Batavia te vertrekken. Strikt genomen kan hij dan geen brief verstuurd hebben op 5 augustus. Het is echter mogelijk dat hij omstreeks deze tijd eveneens in Rotterdam was, hetzij om dienst te nemen bij de Handel-Maatschappij of om zijn vertrek voor te bereiden of zaken hiermee in verband af te handelen. Het lijkt dus aannemelijk dat de auteur van het schriftje en de geadresseerde van de eerste brief dezelfde persoon is : Louis Rosseel. Uit deze eerste brief blijkt verder dat Joseph te Ogdensburgh agent was voor een Weense firma, maar in welk verband wordt niet gezegd. Ook leest men tussen de regels dat de betrekkingen tussen beide broers eerder sporadisch waren en niet bijzonder hartelijk.

Een tweede brief werd op 2 september 1826 eveneens uit Ogdensburgh verstuurd : „... faute d'occasion à New York, mes amis ont envoyé ma lettre à Salem que est en relation directe avec Batavia”. Deze brief bereikte zijn bestemming op 22 juli 1827. Joseph vraagt daarin nadere inlichtingen over een erfenis die hem en zijn broer Louis zou nagelaten zijn door hun beider broer François.

Uit de twee brieven spreekt een duidelijke bezorgheid van Joseph – hij moet een zeer vroom man geweest zijn – voor het zieleheil van Louis, waaruit men kan besluiten dat deze een ietwat lossere levensstijl leidde.

Door een derde document, nl. een huwelijkscontract, komt men nog meer over Louis Rosseel te weten. Het contract werd op 9 februari 1831 verleden bij notaris Rutgeerts, Korte Nieuwstraat, 1e wijk, nr. 840 te Antwerpen. Het stuk bevestigt dat Louis Rosseel een huwelijk met gemeenschap van goederen wenst aan te gaan met mejuffrouw Maria Van Dijck. De inbreng van Louis wordt op 80.000 gulden „Nederlands geld” geschat, die van zijn aanstaande vrouw op 300 gulden.

Afgaande op de inbreng van Louis Rosseel, het feit dat zijn omgangstaal Frans was en het peil van zijn opleiding in acht nemend, mag men stellen dat hij op dat ogenblik tot de burgerij behoorde. In 1831 was hij terug te Antwerpen. Vermoedelijk als gevolg van de Belgische revolutie moesten de Belgische beambten van de Handel-Maatschappij te Batavia hun biezen pakken. Mogelijk is de gunstige geldelijke toestand eveneens te danken aan de erfenis waarvan in de tweede brief sprake is, hoewel uit verdere documenten blijkt dat zijn verblijf in de Oost niet nutteloos moet geweest zijn.

Door een huwelijksakte, afgeleverd door de Burgerlijke Stand te Antwerpen vernemen wij het volgende : Ludovicus, Franciscus Rosseel, geboren te Gent op 6 juni 1785, zonder beroep, trad op 10 februari 1831 in het huwelijk met Maria, Clara Van Dijck, geboren te Antwerpen op 30 oktober 1792, zonder beroep. Op dit document staan drie kinderen vermeld : geboren op 24 april 1814, Cornelia, Joanna ; geboren op 5 maart 1819 : Petrus, Josephus, overleden op 8 januari 1836 ; geboren op 23 augustus 1823 : Eduardus, Bernardus. Het blijkt dat alle kinderen geruime tijd vóór het huwelijk geboren zijn en niets wijst er op dat zij uit een vorig huwelijk van een der partners zouden

kunnen stammen. Het zijn dus voorhuwelijkse kinderen van beiden. Misschien had de zorg van broer Joseph over de levenswandel van zijn broer Louis hierop betrekking?

Louis Rosseel liet al op 27 februari 1832 bij dezelfde notaris Rutgeerts een testament verlijden. Daarin staat vermeld dat hij „enigszints ziekelijk na den lichaeme, doch zijne zinnen, memorie en verstand wel magtig zijnde” zijn bezittingen aan zijn huisvrouw wil nalaten, evenals deze „welke mij zullen bevonden worden te competeeren te Batavia of alomme elders in Nederlands Indië”. Hij stelt de heren Nicolaus Cesard, koopman, en Antonie Bakker, secretaris bij de factorij van de Nederlandse Handel-Maatschappij te Batavia, aan als executeurs. Hij sluit echter het Eerwaarde Collegie van Heeren Weesmeesters te Batavia en elders van alle bemoeienissen met zijn boedel uit. Over de kinderen wordt in het testament niet gerept. Louis Rosseel overleed volgens een nota op zijn huwelijksakte op 13 april 1835.

¹ Schenking Mw. Ph. van Hooydonck-Kennis te Antwerpen, door bemiddeling van Dr. A. Delaey te Antwerpen (Bibliotheek nr. A 30.106).

² *Gedenkboek der Nederlandsche Handel-Maatschappij 1824-1924*. Amsterdam, 1924, pp. 7-9.

³ De huidige grens tussen het Kanaal en de Atlantische Oceaan loopt van Land's End naar Bishop Rock (Scilly's) en vandaar over Ouessant (Frankrijk) naar de Franse kust bij l'Anidut.

⁴ De 'Baron of Renfrew' was één van de eerste viermastbarken die in de 19de eeuw gebouwd werden (1825). Het schip was 304 voet lang, 61 voet breed en 34 voet diep, en mat 5294 ton. Eerst in 1853 werd een groter schip gebouwd, nl. de 'Sovereign of the Seas'. Meegedeeld door L. Van Coolput uit Ninove. Zie ook F. W. Wallace, *Wooden ships and iron men*. Londen, 1925, pp. 14-17.

Rélation d'un Voyage de Rotterdam à Batavia

Vertrek uit Rotterdam
naar Hellevoetsluis.

Le 7 Octobre 1825 nous partons de Rotterdam (ou déjà nous nous étions rendus d'Anvers dès le 30 Septembre précédent) pour nous rendre à bord du Navire Frégate Baron Vander Capellen Capitne Jos Henri Peeter, alors en rade a 'S Gravendeel. notre patron prévoyant beaucoup de lenteur à faire dépendre des Vents Sa marche Sur Hellevoetsluis, prit engagement avec un Steampacket pour remorquer la Fregate Jusqu'à Cette destination. Cette Opération qui ne pût avoir son exécution le même Jour en raison des vents qui s'y opposent formellement n'eût non plus le lendemain le Succès qu'on en attendait, levant quoique moins violemment fort, continuant d'y être contraire. Malgré donc tout ce qui fût mis en œuvre le bateau à Vapeur ne pût nous trainer ce Second jour que Jusqu'au Klunderd. Là, nous Jettons l'ancre tandis que le Steam Packet se dirigea sur Rotterdam pour se préparer à effectuer sa Tournée régulière sur Londres. nous restons plantés devant ce maudit endroit n'ayant absolument d'autre perspective que la vue de quelques tristes Clochers. Le 10 nous pouvons à peine atteindre Willemstad. un âne, même en caressant tous les Chardons, qui Se trouvent probablement Sur Cette route, comme sur toute Autre, aurait parcouru Cette espace en moins d'une heure & nous, nous y mettons trois quarts d'une bonne Journée !

Arvaart uit
Hellevoetsluis

Enfin le 11, vers le midi nous arrivons devant Hellevoetsluis. Voila donc, Sauf Erreur, cinq Journées passablement mal employées pour faire une misérable route de quelques heures & le Secours illusoire que nous avait donné le Steampacket couta au Capitaine Peeter trente bonnes Guinéas ; Ce fut un coup sensible pour lui !! aussi la Vapeur n'était-elle plus en odeur de Sainteté & Jamais de la vie Jen'ai entendu prononcer plus de God V... que dans l'intervalle de ces cinq malheureux Jours.

Nous restons un Jour à Hellevoetsluis, mauvais trou S'il en fût ! nous y soignons quelques provisions de première nécessité aux quelles quelques des Passagers n'avaient du tout Songés, en raison de ce que Sans expérience Sur les Voyages de mer, nous avions crûs un moment pouvoir nous attendre à être Servis à bord comme on le serait dans un hotel garni ; nous avons depuis acquis la Certitude que nous étions loin de compte.

Le 12 a 11 heures matin nous mettons en mer au nombre de huit Passagers dont les noms Suivent :

Passagiers

mm. J. Peitsch	de Strasbourg
A. Meyer	Geneve
J. Schuurman	Rotterdam
J. Brissers	Anvers
E. De Winter	d°
L Van Langenhoven	Bruxelles
Edward Vos	Londres

& moi. lepremier, chirurgien Major à l'hospital de Batavia en retour d'un Congé obtenu pour l'Europe, le Second & les suivants en qualité l'un de Directeur les autres en Celle d'Employés près la Factorie de la maatschappij.

Le Capitaine, trois Stuurmans, cinq Sous officiers parmi les quels un enfant d'Esculape, ainsi qu'un maitre d'hotel qui quoique Bengalais connaissait sa partie au Superlatif, deux Cuisiniers plus Crasseux que les plus

Bemannig

Naar het Kanaal

Storm

Cows op Wight
schuilhaven

Scheepsrampen

crasseux marmitons connus & à connaître & quarante quatre hommes tous bien choisis pour la manœuvre formaient l'Equipage.

Le 13 Seulement a 6 heures Soir nous avons en vue les Cotes d'Angleterre.

Après avoir eu Soins de prendre à notre bord un Pilote, que Sur un Signal était venu nous Joindre, nous Jettons l'ancre non loin de South-Foreland. Le 14 Soir nous mouillons devant Romney aiant eu durant toute Cette Journée les Côtes de France & d'Angleterre alternativem. en vue.

Le 15, Une apparence de Vent favorable nous fait manœuvrer de bonne heure, nous étions d'autant plus intéressé de faire diligence qu'environ une cinquantaine de voiles Se firent voir Sur l'horison, ce Coup d'œil magnifique pour tous ceux qui comme moi S'aventuraient pour une premiere fois Sur l'océan, ne dura pas aussi longtems que nous l'eussions désiré, Car le vent changeant tout à coup de direction, nous les eûmes bientôt perdus de vue, partie de Cette Flotille prenant la route rétrograde & nous, continuant la nôtre. Cette retraite inattendue nous fit présumer, non Sans quelque Certitude, que partie ou totalité n'était autre que des Bateaux pêcheurs d'un tonnage raisonnable.

Toujours louvoyant nous nous trouvons à 10 heures matin à la hauteur de la pointe d'Ongeness ; à 7 heures Soir nous avons doublé Celle de Beachy Head.

Le 17, Vers les 2 heures Soir, parvenus à la hauteur de St Aldans Head, après avoir eu pendant la Journée présédente l'isle de Wight consécutivement en vue, un vent impétueux O.N.O. nous empecha de tenir la mer plus longtems ; un 2d Pilote (car ces Conducteurs Sur les Côtes de l'Angleterre Sont, ainsi que les Oiseaux de proie marins, toujours en mer & cela S'explique.) fût par nous Signalé & installé à notre bord, il nous conduisit à Cowes, Isle de Wight, où nous Jettames l'ancre à 7 heures. Le Vent était tel que l'aiant arriere en retournant Sur nos pas nous filions de 12 a 12 1/2 nœuds à l'heure, ce que plutard dans toute la traversée, malgré que nous ayions eu plus d'un Jour des Vents passablement forts & pour le moins aussi favorables, il n'a pu nous réussir de pouvoir faire.

Nous apprenons bientôt après par les Feuilles Anglaises & Celles qui nous arriverent dela Hollande tous les malheurs que Cette Tempête avait amenés. on Citait entr' autres deux Navires qui en avaient été Cruellement les Victimes. L'un, Baron Ramfrew, construit au Canada à destination Spéciale pour le bois de construction quel 'Amérique dirige Sur les divers points du Continent, Batiment portant quatre mats & duport de dix a Onze mille tonneaux ; & un Baleinier Sur Son retour du détroit de Davis. Nous avons vu le premier Batiment dans l'après diné du 15, Se dirigeant Sur la Tamise rémorqué par deux grands Bateaux à Vapeur. C'était une énorme masse & vu la grande distance qui nous Séparait nous ne Savions au premier abord quelle idée nous en former. Jetté par la Tourmente des Côtes d'Angleterre Sur Celles de France ce navire y fut mis en pieces, mais on n'avait à regretter la perte d'aucun homme de son bord ; la mer, pendant les trois jours Suivants, fut couverte de Ses débris. Le Baleinier, quant au personnel eut un plus funeste Sort ; Le Commandant, deux de Ses fils, ainsi que le premier Stuurman & vingt Six matelots y trouvèrent la mort. puis allez courir les mers !!

Ces nouvelles désastreuses firent qu'impression à notre bord & certes nous nous estimions fort heureux d'être parvenus à ne pas devoir courir les chances des dangers aussi éminents !

Dans l'intervalle de notre Séjour à Cowes nous fimes Successivement quelques promenades a Portsmouth, Southampton, Newport, ainsi qu'a d'autres Jolies petites ville à notre proximité. nous n'oublions pas de visiter avec la plus minutieuse attention les Charmans environs de Cowes, qui ne forment point la partie la moins intéressante de la plus intéressante des Isles qu'on nomme à Juste titre le Jardin des trois Royaumes Britanniques.

Nous passons enfin le tems le plus agréablement qu'il nous fût possible & certes il nous fallait cette distraction d'objets toujours nouveaux pour ne point Succomber à une espèce de consommation qui Se Serait infailliblement emparé de nous dès les premiers Jours de notre rélache à Cowes.

Cependant tout n'était pas profit ! Au retour d'une première promenade à Portsmouth, nous faillissons d'etre Victime d'un instant de retard. Le Patron qui alors était des nôtres manifesta l'intention d'aller à son bord au moment même que le Steam Packet faisait deja route Sur Cowes. Les gens de mer au Surplus très bons diables, font les despotes abord. De la maniere dont le nôtre énonça Son intention, nous n'eûmes garde de dire : non ! nous nous resignons, & réduits à prendre une embarcation à Voiles nous nous y hazardons. Le temps était beau, aucun danger apparent ne nous permit defaire la moindre reflexion Sur le mauvais état de la Barque qui nous reçoit. mais à peine avons nous dépassé le Monkton-Fort, Situé à peu de distance du port, que le Vent commença à Souffler d'une maniere vraiment éffrayante ! nous Sentons alors toute notre imprudence avec d'autant plus de force que le Patron de la barque ne voulût entendre aucunes propositions de nous mettre à terre a Ride (Isle de Wight) d'où nous étions peu distants, là nous aurions pris un *Carriage* pour regagner Cowes. Le traite n'écoula rien ! il voulait, disait-il, remplir religieusement l'engagement qu'il avait contracté avec nous. Il fallait bien Subir la loi du plus fort, il était chés lui ! Cependant nous aurions pu le forcer de nous faire prendre terre, mais d'apres ce que nous conseilla le Capitaine Peeter nous n'en fesos rien ; En effet maitre d'une méchante barque, il aurait pu la faire expressement chavirer Sur les Côtes, nous en attribuer la Cause pour ensuite nous en faire payer les pots cassés. pareilles friponneries avaient été deja mises en Jeu et avaient complètement réussies d'apres ce que Peeter nous affirmait. Enfin après avoir passé quatre heures dans des tranes mortelles, (nous étions assaillis par une furieuse tempête) nous débarquons a destination, Sans pouvoir cependant nous faire conduire à notre bord, aucun des patrons des Chaloupes de la rade ne voulant Se hasarder de l'entreprendre. La Tempête toujours croissante dura toute la nuit & ce ne fut que le Lendemain vers le Soir que nous pûmes regagner notre gîte.

Malgré la Violence des Vagues qui tourmentaient en tous Sens notre frele embarcation, où pour surcroit d'inquiétudes l'eau entrait par cinq endroits différents, Je ne ressentais Ainsi que MM. Peitsch & Brissers, aucun malaise, mais tous les autres Passagers, notamment un pauvre Anglais, deja d'un âge avancé, maçon de Son métier, & deux Jeunes Ladies, dont la position inspirait une tendre pitié, avaient cruellement Soufferts. Il n'y eût même pas notre Capitaine qui en échappa & Jusqu'au patron de la

fatale barque tout paya tribut à la mer, mais ce dernier n'en fut pas atteint au point de devoir abandonner le Commandement ; il n'aurait manqué que Cela pour nous faire capot. Mr Meyer, à l'aide de ceux qui Se portaient bien, donnait les Soins les plus assidus aux deux Jeunes Anglaises Jusqu'au moment où des Soulevemens de Cœur le forcèrent d'abandonner Sa Qualité de Sécourant pour Se mettre en rang d'oignons parmi les Sécourus. Cet ami nous avait dit lors de notre mise en mer que Ses nombreux Voyages l'avaient mis parfois aux prises avec de vives tourmentes Sans que Jamais il y avait laissé partie de Ses glaires ; ce que ne purent faire des Voyages longs & pénibles fut provoqué chés lui par une traversée d'une étendue d'environ huit mille anglais !

D'après la bonne contenance, dont au nombre de trois nous venions de donner des preuves évidentes, le Capitaine voulut bien repondre de notre franc passage Jusqu'a destination de Batavia ; il ne Se trompa pas nous avons tranquillement affronté tout ce qui Se présentait.

Nous essayames le 27 a 2 heures soir De Sortir de la rade de Cowes, le Vent quoique Calme Se présentait favorablement & nous augurons pouvoir gagner la mer avant la nuit ; Vain espoir ! A peine étions nous en vue de Yarmouth, distance de neuf milles environ, que le Vent tournant de nouveau à l'Ouest nous força d'y Jetter l'Ancre.

Le Lendemain 28, nous eûmes la même contrariété & forcés d'avoir recours à de nouvelles distractions, nous projettons une promenade à pied aux Needles, rocs Situés à la partie ouest de l'Isle & distants de Yarmouth d'environ cinq milles qu'on nous indiquait pour une des parties les plus curieuses de l'Isle. On ne nous trompa pas Sous ce rapport. La promenade fut effectuée avec plaisir mais non Sans difficultés ; arrivés à destination nous Sommes exténués de fatigue. Le Capitaine agit prudemment en dirigeant Sur les Needles une des Chaloupes montée par quelques bons rameurs, car il nous aurait été de toute impossibilité, Sans ce Secours, de regagner Yarmouth de la maniere que nous l'avions quitté, tellement les montées qui toutes étaient plus ou moins difficiles à gravir, nous avaient fatigués. mais nous oublions bientôt nos fatigues en Jettant les yeux Sur la belle & riche Vue del'Isle, que la hauteur du principal roc qui domine les Needles (environ 600 pieds) nous permet de distinguer en tous Sens. Ce rocher d'une matiere calcaire d'une blancheur éblouissante & taille à pic nous pénétra de terreur en observant de près la mer qui s'y brise. de distance en distance nous trouvâmes attaché à des pieux fortement enchassés dans les Crévasses de Son Sommet quelques restes délaissés d'Echelles de Corde, au moiën des Quelles les Habitants des environs longent ces Pans de parois pour découvrir les nids d'oiseaux, qui font dans la Saison qui y est propre, leur demeure dans les Creux multipliés que présentent ces énormes masses, dont quelques parties détachées depuis des Siecles & d'une assés majeure hauteur S'avancent dans la mer. On nous dit que parfois la Quantité d'oiseaux y afflue tellement quel'Air en est obscurci lors qu'effrayés de quelque bruit ou poursuivis par des hardis chasseurs, ils prennent leurs Essor. Une chose Singuliere c'est que quelque gros tems qu'il fasse, la mer observée du haut du fanal bati Sur le Sommet du Rocher principal y parait toujours Calme a peu de distance & a peu pres telle qu'une Nappe parfaitement étendue, tandis qu'elle Se brise avec un fracas épouvantable contre le pied de ce même roc.

Les Sentimens mélancoliques que ces vues nous avaient inspirés n'ont cessés que lors que nous fûmes totalement hors de portée de l'Alum Bay qui les avoisine & qui couronné de rochers moins élevés à la Vérité, mais présentant les mêmes dégradations des tems avait en quelque Sorte renouvelés.

Le 29, retenus par le meme obstacle de la veille, nous tournons nos régards Vers Lymington, qui considérée de notre bord indiquait devoir être une petite ville d'agréable apparence,, mais qui vue de près & après inspection prise, ne nous laissa d'autre impression que Celle d'avoir parcourus une plus misérable guérite encore qu'Hellevoetsluis sans avoir la moindre utilité que présente parfois ce dernier port. nous nous hatons d'en Sortir & à peine rendus à notre bord l'apparence d'un gros tems que Se mitonnait dans le Lointain nous fit manœuvrer de nouveau Sur Cowes qui devient de nouveau notre refuge. L'apparence ne fut pas trompeuse, dans la nuit il fit un tems affreux, mais tout fut Calme le Lendemain.

Les Calmes continuent Sans nous offrir aucunes chances de Sortir Jusqu'au 2 Nov^{re} où une effrayante tempete, aussi terrible dans Ses effets quel'avait été Celle du 17/18 Octobre, Se manifesta, Elle dura pendant toute la Journée du 3. & eut ce jour plus de violence encore ; des malheurs Semblaient Se préparer Sous nos yeux. Un Batiment Anglais venant du Bengale, en rade de Cowes & mouillé non loin de nous fut jetté de Ses Ancres au nombre de trois & toutes tentatives d'en Jetter un Quatrieme appelé Je ne Sais trop pourquoi Ancre de miséricorde, devenant inutiles nous le voyons demi heure apres l'évenement, dérivé deja loin de nous, aborder le pavillon de détresse, Malgré la pétulance des vents, malgré une mer en fureur, des pilotes Se dirigent Sur lui montés dans un diminutif de canot & eurent le bonheur de le faire rentrer de nouveau en rade. nous le crûmes indubitablement perdu.

Dans la nuit du 5 au 6 même temps mais avec moins de Violence fit renouveler les inquiétudes.

La Soirée du 9 nous amena un bon vent N., c'était celui Si impatientement attendu ; il nous donna l'espoir de pouvoir nous mettre en mer le Lendemain, mais dans la nuit son impétuosité devient extreme & une tempête plus forte que toutes Celles qui l'avaient precedées enfut la Suite. Elle continua Sans interruption Jusqu'au 11, a 4 heures matin. Pendant la Journée du 10, la partie basse de Cowes fut entierement inondée, quelques arbres arrachés par la Violence des Vents flottaient ça & là dans la Rade & n'inquiétaient pas peu les embarcations qui y étaient a l'ancre ; C'était en un mot le plus infernal que J'eusse vu de ma Vie.

Enfin le vent tenant bon au N.E. & toute appréhension d'une Suite à la tempête dont nous venions de voir la fin, S'étant dissipée nous mettons a la Voile le 11 9bre a 11 heures matin. notre espoir de quitter cette fois, pour n'y plus revenir de ce Voyage Cette rade dont la vue commençait à nous faire mal au Cœur, Se réalisa & notre marche fut tellement bonne que vers le soir du même Jour nous eumes Atteint la hauteur de Portsland.

Avant de poursuivre de Subséquentes observations Sur notre marche Je ne puis omettre deux particularités que me toucherent de près, l'une & l'autre auraient pû m'être fatales. Le Lendemain de notre retour de Southampton, quelques Jours après que nous fumes Si Joliment ballotés dans le passage de Portsmouth à Cowes, Je pris un bain à bord & m'étant

De auteur vertelt hoe hij zich met een zakmes verwondt.

rogné les Ongles des doigts des pieds Je mis par distraction mon canif non fermé dans la poche de mon gillet, que autre distraction non moins gauche J'avais laissé déboutonné, les pans Se battaient Sur les Cuisses pendant que Je donnais un coup de brosse au patalon que J'avais Sur moi ; la brosse m'échappa & m'abaissant assés vivement pour la reprendre, Je me donne la lame raisonnablement large de mon Canif dans la cuisse droit Jusqu'à l'Os. Rien de plus ! malgré le Coup violent que Je m'étais donné la plaie n'était pas aussi considérable que Je l'avais cru d'abord, mais d'apres le rapport de M Peitsch, qui vint de Suite à mon aide. Je l'avait échappé belle. Le tranchant qui avait rencontré une Veine l'avait légèrement éfflurée ; Un peu plus de coté J'aurais pu revenir estropié en Europe, mais fort heureusement J'enfus quitte pour une abondante Saignée & quelques Jours de repos.

L'autre Catastrophe me donna dans le moment plus d'inquiétudes : Ils' agissait aussi de la vie, ce qui n'est pas peu de chose ! Vers la fin du mois d'octobre quelques passagers frileux aient pris des logemens à Cowes en ce qu'à bord il n'y avait moïn d'entretenir un foyer dans la Cabine principale, m Meyer, Suivant leur exemple, me demanda le 7 novembre Soir de l'accompagner à terre pour y prendre le thé, Se donner un Air de feu & en même temps chercher un appartement convenable pour l'occuper le Lendemain. Le 2d Stuurman fut chargé de Cete Expédition & tout S'étant arrangé au gré des désirs de l'Ami Meyer nous nous remettons dans la chaloupes vers les 8 heures Soir. regagnant tranquillement notre bord, nous aperçûmes mais trop tard pour l'éviter encore, un Schoener qui rentrait et qui faisait voile directement Sur nous ; deja nous nous croions perdus, Quand par un bonheur dont nous ne pouvons encore nous rendre raison, Soit que par une manœuvre prompte & adroite de la part du Schoener, Soit que le premier Saisissement à la vue du danger nous l'eut fait envisager plus grand qu'il l'était effectivement, il ne nous toucha que de Coté. Cependant non revenus de Cete peur panique, deja mon Compagnon s'était Saisi d'une corde que le patron Anglais avait jetté dans la Chaloupe au moment même du choc, tandis que moi Je m'étais cramponné aux portes haubans aux quels J'étais attaché comme le serait le Lierre au chène. Dans cette position nous nous attendions à chaque Seconde de voir disparaître la chaloupe Sous les eaux, lors que peu après l'événement notre Stuurman nous tranquillisa en nous criant qu'il n'y avait absolument rien de brisé à la Chaloupe, mais que cinq rames avaient été mises hors d'étât de Service. Monsieur Meyer & moi abandonnâmes l'un la Corde protectrice & moi mes porte haubans. Au moien d'une seule bonne rame & les debris des cinq Autres Seules Victimes de ce petit désastre, nous regagnâmes notre bord.

Une profonde Obscurité avait été cause de Cete rencontre ; encore eussions nous pu l'éviter Si le Schoener n'eût fait Sa rentrée au port au milieu de deux embarcations qui y étaient à l'ancre. En effet à peine avions nous dépassé le premier Batiment, C'etoit notre route la plus directe que le Schoener était Sur nous, nous trouvant ainsi tous deux dans l'impossibilité de nous reconnaitre mutuellement.

Au pis aller nous aurions pu nous tirer de là ; mon Compagnon & moi savions nager & notre distance du rivage ne pouvait etre tout au plus que d'un bon quart de mille, mais encore n'eut il pas été régalant, à part même le saisissement qu'un événement de Cete Nature ne peut nécessairement

De auteur vertelt hoe hij in Cowes bijna verongelukte als gevolg van een aanvaring.

manquer de provoquer, de prendre forcément de nuit un Bain de mer, notamment Sur les Cotes d'Angleterre & au mois de novembre. Revenons à notre route.

Point Lizard

Le 12 a 6 h. m : nous nous trouvons à la hauteur de la pointe de Lezard, qui fut la dernière terre d'Europe que nous eumes en vue ; nous lui fesos nos adieux le fin verre de Snick à la main. Vers le midi & au moment même d'Effectuer notre Sortie du Canal, un Calme plat nous Surpris & ne nous donna qu'un & demi nœuds, tout au plus deux par intervalles, mais il ne fut pas de longue durée ; le Vent Se rafraichit & vers le Soir nous filons de 5 a Sept nœuds, ce qui, pour ceux à qui le mot nœud ne Serait point encore familier, rend de 1 $\frac{3}{8}$ a 2 $\frac{1}{8}$ lieues communes à l'heure.

Schip in zicht

Le 13, avec une brise favorable nous dépassons un Navire Anglais de même tonnage à vue depays que le nôtre & tenant même route. à 4 h : S : nous le laissons loin derrière nous quoique Seulement vers les 11 h : m : nous l'avions à peine aperçu Sur l'horizon. On aurait pû, j'aurai crainte de blesser l'amour propre du Capitaine qui le Commandait, lui donner le nom de Tortue en Substitution de Celui de Voltigeur qu'il portait en grosses majuscules dorées qui plus est.

Een bui

Le Lendemain 14, a 2 h : m : nous eumes un grain assés fort pour nous faire reveiller tous en Sursaut ; Je crûs d'abord que le Diable était céans. par le choc violent qu'en eprouva le navire plusieurs objets tant Sur le pont que dans l'intérieur des Cabines Se trouvèrent culbutés & ce fût ce bruit qui nous tira fort brusquement d'un premier Sommeil. Ces objets qui n'avaient pas été encore Suffissamt. assurés contre pareils accidents appartenaient en grande partie aux Passagers. Je fus du nombre de Ceux qui essuièrent des Avaries ; nous nous en Consolâmes volontiers dans la Soirée du même jour en vidant quelques bouteilles de plus qu'a l'ordinaire. nous filons de 8 a 9 nœuds. Vers les 11 heures m : nous remarquons Sur notre gauche un Koff Hollandais Sur Son retour, notre Patron le reconnait pour appartenir a Rotterdam, trop éloigné pour parlementer nous lui Signalons notre Latitude, afin qu' arrivé au Pays des *Rotterâmois* il en fasse faire mention dans les feuilles maritimes. Vers le Soir nous appercevons pour la première fois une troupe de marsouins folatrant a l'entour du Navire. leur nombre pouvait S'estimer être d'une cinquantaine d'individus.

Ontmoeting met een Rotterdamse kof

Le Vent N.E. qui nous avait favorisé depuis notre Sortie de Cowes vint à fléchir & changea insensiblement de direction, dans la nuit du 14 au 15, il se porta au S.O. & devint tellement calme qu'il ne donna à peine qu'un a l'heure. ce calme ne nous abandonna que dans la nuit du 17, qu'une brise favorable Survint, encore ne fut elle que de Courte durée. Cette dernière Journée ainsi que la précédente ne donnerent pas une marche Satisfesante n'ayant pu parvenir à la Hauteur du Cap Finistere que le 18 à 10 heures matin, a 3 heures Soir nous le doublons par 12° 20' de Longitude est.

Finisterre

Madeira

Enfin la Journée du 19 devint bonne, elle donne 8 nœuds, ce qui continue & nous avantage tellement que le 22, à 8 heures matin nous avons atteint la hauteur de l'Isle Madere par 18° 14' de même longitude. nous ne pouvons distinguer cette Isle que très imparfaitem. Je Jettais, en mon particulier au moins pendant une heure Sans désespérer, les yeux Sur l'endroit indiqué par le Capit pour être la vraie position de Madère & quoique ces yeux ou pour mieux dire cet œil était favorablement secondé par une des meilleures Lunettes du bord, dont J'avais fait l'acquisition a

Anvers, encore n'y voyais je goutte. C'est qu'il faut avoir des yeux marins pour bien distinguer les objets dans le lointain Sans S'y tromper, comme il faut avoir le pied Marin pour ne pas donner du nez à terre, ou au plancher du pont Si l'on veut, toutes les fois que la mer a l'occasion de tourmenter le navire & par Suite les Passagers.

Le 23, nous eumes la hauteur de l'isle Palma que nous pouvons mieux distinguer quoique bien imparfaitement encore. Mais ici la Distance qui nous en Séparait, que nous Calculions être de vingt à Vingtinq milles y mettait qqe obstacle. Au Surplus, & dans toutes les Saisons on S'en est convaincu, ces Régions présentant toujours des temps plus ou moins nébuleux, il faut S'approcher de bien près de ces isles pour pouvoir les distinguer de maniere à S'enfaire une idée juste. Quoique notre Patron affirmait positivement avoir vue Sur le pic de Tenériffe, la maniere confuse avec la quelle l'objet indiqué S'est présenté à mes regards ne me permet pas de me prononcer Sur ce point ; toutefois le cher homme ne voulut départir deson opinion nonobstant qu'il n'y eut que lui à bord pour qui ce fameux pic fut visible à ne pas S'y méprendre.

Dans la nuit du 25 au 26, nous eûmes une légère tourmente, qui vers le matin prit plus de consistance & dura Jusqu'à fort avant dans l'apres diné. c'était le premier gros tems que nous fumes a même d'examiner en plein mer. Aux yeux du Capitaine ce n'était qu'une vetille ; & cependant des Lames assés fortes Se Jettaient Sur le pont, quelques unes S'élevaient à mi hauteur des huniers & rétombaient avec un bruit auquel quelques Oreilles n'étaient pas encore faites. Par la Suite mieux aguérís à voir impassiblement pareils & plus rembrunis Spectacles, ils ne firent plus naitre en nous aucun Sentiment de Crainte, ce que c'est que la force de l'habitude !

Cette premiere tempete finie, nous nous appercevons avoir perdu un passager, il nous avait procuré de tems en tems quelques distractions, Sa perte nous fut d'autant plus Sensible que deja nous étions à même d'apprécier Ses qualités & que nous lui portions tous beaucoup d'attachement. C'était un hoche queue qui avait pris bord à la hauteur de Madère & qui faisait gaîment le Voyage avec nous. Niché dans les porte haubans du grand mat une Lame l'aura probablement fait disparaître de la liste des Vivans de Son Espèce. nous donnâmes quelques regrets a un aussi joli petit animal qui nous donnait deja l'espoir de pouvoir le familiariser.

Le 27 matin, avant d'avoir atteint la hauteur de San Antonio, l'une des isles du Cap Verd & la premiere en vue sur notre route, nous remarquons avec étonnement, qu'indistinctement toutes les Voiles étaient plus ou moins teintes de Rouges ; elles Se présentaient telles àpeu près que Se dessinent le Granit. nous apprîmes par le Capit^{ne} que les Vents de terre, emportaient parfois le Sable rouge des Isles du cap verd à des distances pres qu'incroyables, que nous voyions alors les Effets de ce phénomène. nous en étions encore éloignés d'après estime d'au moins 30 a 35 milles, chose vraiment inconcevable Si l'expérience n'en constatait la réalité.

Le 28, nous Voyons un Requin à la Suite du Navire & nous lui donnons la Chasse. il prit a l'hameçon, mais pendant qu'on S'efforçait à le hisser Sur le pont, il parvint à Se détacher. Quoique les mouvements de l'animal étaient Violents, les efforts des matelots étaient Si ténaces que

Haaievangst

Doldrums

Bruinvisser

Storm

Evenaarsdoop

nous l'aurions eu en notre pouvoir, Si par un dernière & vigoureuse Sécousse une partie de la machoire Supérieure ne Se fut détachée. malgré notre desappointement nous ne pûmes nous empêcher de rire en voiant les matelots, employés à la besogne de hisser le Requin, Se renverser les uns Sur les Autres au moment où la Corde ne présentait plus de résistance ; la Culbute fut des plus complètes & quelques l'entr'eux firent des mines de réprouvés, mais quelques Verres de Snick firent cesser la mauvaise humeur. l'Animal quoique grièvement blessé Suivit le Batiment pendant qqes instans encore & disparut ; il pouvait avoir de 10 a 12 pieds de long, c'est le Seul que nous ayions vu Sur toute l'Etendue de la Route ; il est vrai que ces Cetaçées fréquentent les Côtes de préférence que nous n'eûmes pas l'occasion d'approcher Jusqu'à Sonda Streat.

Le 30 novembre vers le Soir nous nous aperçûmes que les Vents favorables que nous avons eus depuis le 19, commencèrent à fléchir ; Le Lendemain nous eûmes grand Calme, les Vents aliZés nous avaient quittés pour nous reprendre plutard de l'autre coté de la ligne.

Vers le Soir, Journée du 2 xbre nous Sommes Spectateurs d'un divertissement poissonnal ; ce n'était rien en lui même mais la moindre chose qui ne frise pas la monotonie fait Son effet en mer & porte avec lui une espèce de distraction. Une troupe de Marsouïns Se fit voir en avant du Navire à environ un tiers de mille de distance, elle était Sur un allignement de près de trois cents pas & quasi aussi régulièrement, comparaison à part, que le sont nos troupes en un beau Jour de parade ; Sans exagération leur nombre pouvait être évalué à cinq cents individus, Tous étaient en Joie car le calme que nous environnait nous permettait d'entendre le bruit que leurs Sauts multipliés faisaient resonner Sur l'eau. Il n'y a pas de poisson qui Soit plus agile que le marsouin, il est alerte comme le Lievre & S'esquive côme ce dernier au moindre bruit. notre navire S'approchant ils firent Volteface & en un clin d'œil on n'en vit plus la moindre trace. Quoiqu'en des temps un peu agités nous ayions été dans le cas d'en voir Souvent Sous la Jettée du Harpon, seule Arme dont on se sert pour l'attaquer Jamais nous ne Sommes parvenus en toucher aucun.

Le 4 Decembre nous amena une bonne brise & quoiqu'elle ne donna que 5 a 6 nœuds nous aurions désiré dela conserver plus longtems ; déjà vers les 6 heures Soir un nouveau calme vint nous attrister. Dans la nuit la Nature Sembla vouloir Se brouiller. ce Second Orage dont nous avons vu le Commencement à huit heures Soir nous inquieta Si peu que nous nous étions rendus tranquillement au repos, mais a une heure environ du matin, il Se renouvela avec un bruit épouvantable, il Se manifestait de deux cotés à la fois & l'atmosphère ne présentait qu'une Seule masse de feu. Je puis dire que Je n'avais point encore vu un aussi terrifiant Spectacle, Le tonnerre grondait encore au lointain quand nous eûmes atteint Sept heures matin.

Le 7, nous passons la ligne par 24° 38'. Jouissance pour les matelots, Fete a Neptune, dont je me dispense de tracer les dégoutans détails, me bornant Seulement à notifier qu'après nous être mutuellement mouillés extérieurement, entre passagers S'entend, nous nous administrames Si bien intérieurement que les plus faibles d'entre nous contre ces Sortes

de Véritable débauche manquaient à l'appel du Dejeuné du Lendemain & donnerent à Morphée le restant de la Journée du 8.

Du 8 au 14 il ne Se passe rien de particulier ; tantot des Calmes qui nous désesperent, tantot des brises assés favorables qui nous rendent passablement Satisfaits de notre marche. Dans la Soirée du 10 ou du 11, (ma mémoire est fugitive à cet egard) nous remarquons pour la première fois une Comète que nous eumes après par Continuation en vue pendant environ une quinzaine de Jours.

Le 14 nous eumes devant nous un Batiment que nous croyions d'abord Sur Son retour en Europe & déjà chacun de nous Se disposait à y donner de ses nouvelles par une Occasion qui Se presentait aussi favorablement ; mais bientôt nous reconnûmes notre Erreur, Ce Navire faisait même route que nous. En moins de deux heures nous l'eumes atteint, C'était la Dame Catherina Elizabeth, Capit. Ingherman, a destination pr Batavia. Ce Patron, J'en ris encore quand J'y pense, voiant notre marche Supérieure, appuïé encore par la mise dehors de toutes nos voiles, aussitot que nous avions été convaincus qu'il Suivait la route que nous tenions, nous prit tout betement pour quelque gros Corsaire Colombien, intentionné de lui dire deux mots ; car nous approchant nous voyions qu'il S'était mis en état de défense. Toutes les Batteries étant libres & prêtes à repondre à un premier feu ; quoique nous eussions hissé le Pavillon national, avant qu'il en eut fait de même Sa Vision resta la même Jusqu'à notre approche. Aiant communiqué avec lui, il nous apprit que parti d'amsterdam au mois d'Août, il fut forcé de relâcher à Plymouth & manque de Vents favorables il n'avait quitté ce port que le 23 Octobre Suivant ; il avait donc dix huit jours de marche deplus que nous depuis notre depart de Cowes. Après un Court entretien Sur quelques particularités, qui ne Sont D'aucun interét ici, nous le quittons & mettons encore moins de tems à le perdre de vue que nous en avons mis à l'atteindre. Ce navire emportait Sans contredit la palme du fait de lenteur Sur Celui que plutot J'ai cru convenable de Surnommer la Tortue.

Les Reflexions des Passagers à bord de pareilles embarcations doivent être bien tristes, En remarquant une marche aussi Supérieure que la nôtre devait paraître à leurs yeux ! Il est naturel que Se voyant aussi rapidement dépasser il doit un moment leur Sembler que leur Batiment rétrograde au lieu d'avancer & qu'ils ne peuvent asses Souhaiter de voir bientôt le terme de leur Voyage. On les fait & Souvent ces Souhais quand tout va bien ; quel découragement ne doit il donc pas Se manifester parmi des Passagers Se trouvant dans la position que Je veins de décrire !

Le 15, nous eumes un Calme de qqes heures Suivi d'un Vent frais qui ne nous abandonna que le 20, Jour où nous eumes delapluie pour la première fois – Elle tomba par Torrens & Continua ainsi pendant toute la matinée du 21. Il avait dû nécessairement éclater des tempêtes dans des Latitudes non éloignées de Celles où nous nous trouvions, la mer étant considérablement houleuse ; des Lames passaient Sur nos têtes à une hauteur assés marquante & notre navire était dans un mouvement tellement irrégulier que quelques faibles constitutions de notre bord s'en ressentirent.

Windstille

Dolfijnen

Opnieuw wind

Tristan da Cunha

Storm

Jusqu'au 26 nous n'eumes pas à nous louer du temps. des Calmes des vents contraires nous affectaient désagréablement par intervalle. Les 23 & 24, Jours d'un calme extraordinaire, n'avancant pas d'ailleur d'une Semelle, nous fimes en Chaloupe quelques tours du navire à distance de quelques Centaines de pas. La vue de notre Batiment à pleines Voiles qui Se balancaient mollement contre leurs Cordages, Seul au milieu d'un horison immense, formait pour moi & quelques de mes Compagnons un Superbe Coup d'œil & nous apportait une nouvelle distraction, que toujours nous recherchions Sous quelque forme qu'elle Se présenta. Le 25 matin, le même calme Continuant nous voions qqes Jeunes Dauphins folatrant à l'entour du navire, leur petitesse ne nous fit faire aucune tentative d'enprendre quoique l'occasion S'enpresentat belle ; d'ailleurs la non activité de notre marche ne nous permit point en quelque Sorte la volonté de nous en occuper. Chacun de nous rétiré dans son coin Se laissait aller à Ses Reflexions & il aurait fallu un autre Spectacle que Celui d'une troupe de Jeunes Dauphins pour nous tirer de l'état d'assouppissement qu'un calme de Quelques Jours avait provoqué. Le 26 nous voions avec plaisir qu'un vent favorable allait nous ramener dans la bonne route, nous filions de 6 a 7 nœuds par heure, le vent Se rafraichissant vers le soir nous amène une marche de 8 a 9 nœuds ; ce qui dessipa un mom' les mauvaises humeurs devenues a l'ordre dujour pendant les Journées précédentes. Le Lendemain 27 nous Sommes à l'ahauteur du Cap debonne Espérance par 17° 40' de long, ouest. Un Calme nouveau qui nous survint immédiatement ne nous permit d'atteindre Celle du Cap Lagullas que dans la Soirée du 28 par 14° 30' de même longitude.

Le 29 matin des Essaims d'Albatros (Espèce de Vautour de mer queles matelots désignent Sous le nom de Jan Van Gend) indiquaient la proch^{ne} apparition de terre.

Effectivement d'après nos observations du midi, nous devons être à 4 heures soir à la hauteur de Tristan d'Acunha par 36° 40' Latitude Sud. Le temps infinement Brumeux ne nous permet point de voir cet Isle, ou Seulement qqes familles Américaines sont établies depuis peu d'annees & y exercent le Commerce des Peaux de chiens marins & d'autres Phoques qui y sont en Abondance. nous ne pouvions cependant être éloignés de cette terre que de 12 a 15 milles au plus. Tant de vues superbes perdues pour nous, dont nous aurions pû jouir si le Ciel eut été sans nuages nous ramenerent à la triste reflexion que nous ne verrions d'autre terre que celle de notre Destination. Notre Etoile en décida autrement un peu plutard.

Nous filons toujours 9 nœds de bonne direction quand le 30, vers le midi, nous fûmes surpris par un violent Coup de vent S.S.E. qui par le mouvement immédiat (en sens contraire à notre marche) qu'il impliqua aux voiles, occasionna au navire un choc très fort pour donner momentanément de l'inquiétude. Quelques moments après une tempête se manifesta.

Tous les matelots rivalisent d'ardeur pour plier au plus vite toutes les voiles & bientôt le navire presente plus que ses mats & ses Cordages, à l'exception cependant d'une seule, appelée Stormzeil, dont on ne fait emploi que dans les cas épineux. Cette voile taillée en Cône allongé &

très éfilé prend toute l'étendue de la distance du grand mat à celui du derrière à une hauteur d'environ dix pieds au dessus du niveau du Pont. Des oiseaux, **Storm vogeltjes**, étaient des le matin les précurseurs de cette tempête qui devint en peu forte dans la nuit & continua jusque dans l'après-midi du jour suivant. Le calme subit qui la suivit pouvait nous être plus fatal que la tempête même, par la raison que le navire n'était plus soutenu par les vents pour couper les flots, il devient le jouet de toutes les lames qui viennent se briser contre lui, & pour lors les ablutions que reçoivent les individus plus ou moins avides de voir le beau mais terrible spectacle d'une mer en furie, ne sont pas minces. Nous étions par 36° 50' Latitude Sud qui donnent un froid plus vif que 45° de Latitude Nord & cependant je ne fus pas le seul qui se soit trouvé dans la nécessité de prendre d'autres vêtements à trois différentes reprises – trois fois nous fûmes mouillés à gogo par les Lames qui ne cessaient de venir nous caresser.

Enfin vers les 10 heures soir toutes les craintes s'étant dissipées, nous fîmes force Libations à Bacchus & fêta mes vrais marins la Fête du Lendemain.

Les trois premiers heures de 1826 s'étaient écoulées quand nous nous rendimes au repos, après avoir eu le pénible soin de mettre dans leurs draps qqes jeunes chenapans peu faits à trinquer sans broncher avec les marins & Certes nous en avions grand besoin, aucun de nous n'ayant songé à se reposer la nuit précédente – A notre reveil, il fesait déjà un peu jour, on nous apprit qu'un matelot occupé à l'aube du jour à quelque manœuvre avait eu la maladresse de se laisser cheoir [échoir] dans la mer. On s'en aperçut assés à tems pour mettre la chaloupe en mer, il fut ramené à bord plus mort que vif.

On supposa, nous sans quelque raison cette fois çï, car ces Messieurs avaient bu, à notre exemple, comme des trouz, que le vin y était pour quelque chose ; il en eut été autrement qu'on n'en aurait pas moins tenu le même raisonnement.

L'habitude d'attribuer à la boisson la chute d'un malheureux est tellement enracinée chés la gent pour que la médisance est quasi un devoir que se serait peine perdue que de travailler à l'extirper. Notre matelot n'était pas encore entierement remis quand je le vis dans l'après diné mais vers le soir, quelques nouveaux verres de vin présentés à ces Lurons, en l'honneur du grand jour, le remit bientôt à la Danse, sorte de récreation accordée à la gent matelote par le Patron, tous les Dimanche & Fêtes par lui reconnues.

Le 2 janvier nous doublons par 4° 14' de Longitude l'Isle où le plus grand des Potentats avait fini ces jours & nous vidons quelques Bouteilles à sa mémoire. Il ne manquait pas d'Amis de la Boutelle à notre bord, mais je puis assurer que parmi les plus déterminés le Chirurgien pouvait dire avec raison : **a moi le Ponpon**. Si j'avais pu pénétrer dès notre Sortie de Hellevoetsluis le Caractere bacchique de Ce joyeux Compagnon, j'aurais pris volontiers le craion pr déterminer le nombre de vases qui ont humecté ses Entrailles & mes notes j'en suis certain, n'auraient pas mal figurées à côté de celles sur les fameux buveurs de l'Ancienne Rome que mit en scène l'ingénieux auteur du poème sur la Gastronomie.

Le 5 nous voyons quelques Epaulards (Baleines) ; ils se firent apercevoir à si peu de distance que nous craignons parfois qu'en passant ils ne fissent qq̄te caresse au navire, ce dont nous aimions singulièrement à n'être point favorisés.

A vue de pays ils pouvaient avoir de 43 a 50 pieds de longueur, la largeur de la queue, qui nous eumes l'occasion de voir à loisir toutes les fois qu'elles plongeaient, présentait une étendue de dix a douze pieds. Ces Cétacées que nous avons vues par continuation pendant un grand nombre de jours s'avancent plus vers l'Equateur dans les Régions du Sud que dans les Régions du nord ; ici ils se font voir en été jusqu'au 35° & en hyver on en a vu des troupes qui s'avançaient jusqu'au 25°, preuve non equivoque que le Pôle Sud est plus glacial que le Pôle nord.

Le 7 le vent qui nous restait favorable, commença a souffler rondement & occasionna un Roulis qui eut pût ne devenir fatal, si comme dans toutes les précédentes gentilleses de ce genre, je n'avais eu mon étoile pour moi. J'étais occupé à agaier des petits animaux fruits d'un accouchement canin très laborieux qui s'était effectué à bord depuis quelques semaines, quand un mouvement du navire, provoqué par une forte lame qui s'y brisa m'envoya a donner de la tête contre le cul d'une piece de canon qui étaient restées sur le pont ; tous virent cette chute avec crainte, avec appréhension d'un mauvais résultat pour moi ; heureusement que jenesais plus quoi, me fit broncher en chemin & évita que le coup ne tomba d'aplomb, ma chute ne laissa pour résultat qu'une forte contusion à la machoire gauche dont la peau resta attaché au canon, ce qui me mit dans l'impossibilité de pouvoir me raser d'une quinzaine de jours. Je n'avais pas mal l'air d'avoir décapuciné. & ce fut un véritable jour de Barbe quand je pûs me débarbouiller de cette gênante étoffe.

Le 9 à 7 heures Soir, après avoir doublé le Cap Lagullas par 40° 30' Latitude Sud comme par la même latitude, nous avions double le 8 celui de Bonne Espérance le vent se renforça avec plus de violence & ont nous fit craindre une nouvelle tempete. L'air était sillonné d'Eclairs, dans la nuit quelques coups de Tonnerre se firent entendre d'assés près. Le roulis du navire ne nous permettant pas de nous tenir au lit, nous passons le temps à faire autre chose. Le choix pour les passer le plus agréablement possible dans la position où nous nous trouvions tomba sur la Bouteille, car c'était toujours la que nous déposions les poids des Contrariétés, le Docteur ne voiait que cela d'ailleurs.

Chacun de nous se mit dans la grande Cabine aiant sa Bouteille de Vin entre les jambes & lui faisant des Caresses toutes les fois que le Roulis n'y portait empêchement, opération qui s'effectua parfois en sens contraire, car tel qui voulut s'humecter de son Vin, en arrosait souvent le parquet.

La nuit se passa ainsi sans autre accident que celui de se rouler de tems en tems les uns sur les autres & à la petite pointe du jour nous montâmes sur le pont. Quoique l'orage fut sur son déclin nous eumes encore l'occasion de voir la mer dans toute sa brillante horreur.

Un Brick américain que notre marche supérieure nous avait fait atteindre dans la nuit, était alors à notre gauche à environ un mille de distance. La nature des Lames était telle que tantot nous voyions la pointe des mats, tantot le casque de ce Batiment à la Surface de nos

Walvissen

De auteur valt
met het hoofd
tegen een kanon

Kaap de
Goede Hoop

Opnieuw storm

Ontmoeting met
Amerikaanse brik

têtes. L'Equipage du Brik jouissait de la même vue, notre navire s'abîmant tantot dans les Gouffres qui se présentaient devant lui, & tantot s'élevant avec impétuosité à la cîme des montagnes d'eau, qui tour a tour se produisaient. Nous nous attachames beaucoup à ce Térifiant tableau, mais il n'est reellement attraiant que lorsqu'il ne presente aucun danger apparence, comme ici c'était le cas, toutefois nous croyions agir avec prudence de nous tenir assuré cette fois contre tous les accidens & chacun de nous se tenait cramponné à quelque Solide qu'il n'eut gardi de lacher. Dans l'après midi la mer se calmant par degres nous pouvons nous rapprocher du brick. L'Américain nous apprit qu'il était parti de la Baie de tous les Saints le 29 Octobre, qu'il avait été constamment favorisé des Vents jusqu'à peu de distance du Cap ; son trajet jusques la avait été en Effet très rapide. Il commandait le Franklin de Salem & son intention était de se diriger sur Badany (Isle de Sumatra). Sur le soir il prit les devants.

Bon voilier en temps ordinaire il ne pouvait nous tenir tête quand le vent se rafraichissait. Borré soufflant passablement mais non encore suffisamment aux grés de nos désirs, nous le voyons retarder sa marche dans la journée du 10. C'est ainsi qu'alternativement nous perdant, nous retrouvant tantot ayant de l'avance, tantot désolés de nous voir dévancés, nous nous tenons compagnie jusqu'au 19 janvier jour ou nous le perdons entierement de vue sans l'avoir revue de toute notre route & lui laissant les devants. Pendant le Séjour de notre Parton à Batavia, il reçut de ce même Américain une lettre dattée du Padang ou il lui disait qu'il nous avait attendu à l'Isle St Paul le 31 Janvier où il avait fait pause pendant cette journée & que son mouillage devant Padang avait eu lieu le 12 Mars suivant. On verra plus loin que notre marche, malgré beaucoup de contrariétés, avait été supérieure a la sienne.

Vers les 10 heures du matin, journée du 12, le Vent se raffranchit de nouveau & dans l'après diné nous eûmes à essuier non une tempête mais une véritable tourmun (sic).

Peut être avons nous pû imputer à bonheur qu'elle n'a durée que peu d'heures. Elle surpassait en effet en violence, tout ce que nous avions déjà vu en ce genre depuis notre depart d'Europe, tant en rade de Cowes que depuis notre mise de là en mer, nous fûmes horriblement balottés, aussi la mer était elle bien plus mauvaise que dans la nuit du 9 au 10. Quelques Lames pouvaient sans exagération être évaluées de 50 a 60 pieds de hauteur & d'une violence a pouvoir embrasser une étendue d'environ une centaines de pas. Vers les 7 heures soir tout rentra dans l'ordre & bientôt le calme le plus parfait succeda au temps le plus affreux.

Le 13 Mons. Meyer s'adonna à la chasse aux albatros, parmis le nombre des abattus deux furent amené à bord par la chaloupe, mise dehors cet Effet. Le plus grand, d'après la mesure que nous en prenons sur le pont avait 14 pieds 2 pouces d'envergure, sa longueur pris du bec jusqu'à l'extremité de la queue, était de 7 pieds 8 p^{ces}. Le bec absolument semblable à celui du vautour, mesurait un peu plus de 7 pouces. Les Pattes palmées comme celles du Canard avaient en longueur & largeur également 7 pouces. son poids était d'environ 18" d'Amsterdam. Ils sont en chair a peu près comme les Mouëttes, c'est a dire que les Os forment

De passagiers van de *Baron van de Capelle* gaan op bezoek naar de Amerikaanse brik.

De kapitein van de Amerikaanse brik komt aan boord van de *Baron van de Capelle* eten

Verbinding met de Amerikaanse brik voor het bezorgen van brieven

Koudegolf Beschrijving van albatrossen

la plus grande masse de leur pesanteur, os qu'on pourrait comparer sans dévier à la verite à ceux d'espèces quadrapèdes de même Volume. Un seul de ces Oiseaux, dont aucun d'après les propos tenus à bord n'a été jusqu'ici transporté vivant en Europe, on peut en lever la quantité de duvet nécessaire pour garnir un lit d'oreiller bien organisé. J'ai retiré du Second albatros qui en poids & Grandeur ne differait guere de celui que j'épluche ici tant bien que mal les deux plus fortes plumes, elles étaient à mes yeux plus grandes mais de croissance moins bonnes que les Plumes du Cigne.

Pendant une grande partie de la journée du 14, nous nous tenons enfermés dans la grande cabine, le froid qui se faisait sentir vivement ne nous procurait aucun plaisir à parcourir le pont de long en large délassément régulier & monotone dont nous connaissions la mesure & que nous prenions quand il ne se présentait matiere à faire autre chose. Le 15 par contre une superbe journée se preparait par nous, mais aussi nous fûmes ce jour également favorisés d'un Superbe calme. Le Brick Américain dont deja il a été question avait au commencement de cette journée une avance sur nous de 3 à 4 milles. Par les Calmes continuels que nous éssuions notre Patron prévoiant d'arriver le dernier à destination fait mettre la chaloupe en mer & dirige vers le Capitaine Americain avec une lettre pour ses Armateurs à Batavia pr qu'il la remette à son passage devant Anjer, si bien attendu son intention de se rendre à Padang n'était pas bien positive, comme il avait paru en douter encore.

Au bout de quatre heures nous vimes revenir la chaloupe avec le Capitaine du bord Etranger, il nous rendit visite pour Effectuer la remise d'une lettre pr ses Armateurs a Padang à etre délivrée a notre passage a Anger. Nous le reconnûmes d'abord pour un jovial compère. Il prit le souper avec nous & bientôt sa conversation ne Laissa plus de doute sur son ivresse. Après avoir épuisé une Ribambèlle de Balivernese dont il lui plût de nous gratifier, il nous parla de Tristan d'Acunha qu'il avait passé à deux milles de Distance sur le meme jour que nous l'avions doublée, qu'il put en distinguer les falaises, mais que le temps brumeux empechait de remarquer les hauteurs que tout au plus une Quarentaine de pieds au dessus du niveau de la mer. Prenant ce rapport au pied de la lettre, il ne dût pas nous étonner qu'y passant le même jour à une distance beaucoup plus éloignée ns n'ayions rien pû voir voir de cette isle vraiment intéressante sous le rapport de ses vues Pittoresques. Pendant que nous passions gaiment les tems à table, le Brick probablement sur l'ordre de son Patron fut marche rétrograde sur nous. arrivé à peu de distance & notre repas achevé nous nous rendons a son invitation de passer à son bord. Quelle différence Bon Dieu, de son bord au Nôtre !

Je me crus transporté pour un moment sur un Batiment Portugais, qui passent pour les plus sales marins du monde connu. plustard cependant j'ai reconnu que les Chinois en fait de Saloperie pouvaient leur faire la Barbe). Je ne reconnaisais point là un Janky dont le bon ordre à tous les bords de cette nation que j'avais eu l'occasion de voir à Anvers m'avait si souvent frappé comparativement à Celui des autres Batimens de toutes nations qui avaient également reçu mes Visites.

Beschrijving van de toestand
aan boord van de
Amerikaanse brik.

Uitwisselen van gin en kaas.
De Amerikaan schenkt twee
albatrossen.

Uitwisselen van kari
en peper van Cayenne.

Een bui en
grote hitte

Madagascar

Le Patron du Franklin devait être nécessairement un **Rénégat**, car impossible, le fit on même à dessein d'être plus malpropre, tandis que sa toilette était recherchée en Véritable Dandy.

Quelques rafraichissements sâlement servis ne fûrent avalés que pour ne pas manquer à la Civilité quoique le Patron Américain ne fut pas plus en rapport avec Celle ci qu'avec la propreté avec laquelle il paraissait avoir fait divorce. Enfin nous nous séparons bons Amis, quoique nous ne lui passons pas la frime qu'il se donne beaucoup de peine à nous faire gober d'avoir fait la traversée de New York a Batavia en 68 jours. Ce qui ne peut se faire à moins que le navire n'ait eu le Diable au Corps. Quelques Echanges furent faites à son bord – en retour de quelques cruchons Gin & some cheese véritable crû de Hollande que le Capitaine Peeter par Galanterie avait pris lui. il nous abandonna deux albatros vivans, que nous eûmes la latitude de choisir dans une partie de dix Sept qui se traînaient sur le pont & qui étaient le produit d'une pêche à la ligne. Au moien de quelques morceaux de lard attachées à des Hamcons flottant sur la Surface de l'eau à l'aide d'un morceau de bois quarré de quelques pouces, il avait réussi de prendre vivans le nombre indiqué de voraces volatilles, tandis que Mr. Meyer s'excersant à les mettre bas à coups de fusil ni fut atteindre que le tiers de ce nombre, encore étaient ils tous parfaitemens ocçis (sic).

Ceux qui l'Américain nous ceda étaient de véritables masses D'Autruches ; l'un pesait près de 20'', l'autre environ 22 1/2'' Nous avons conservés vivans, ces Oiseaux le premier jusqu'au 23 J. le dernier jusqu'au 25. nous nous étions fait une fête de les transporter jusqu'à Batavia, mais en dépit de nos soins ils se sont laissé crever de faim quoique nous en usions avec eux comme on en use en Europe quand on veut avoir sur sa table un gros dodu Dindon. Notre jovial Janky nous donna en outre quelques phioles de Karri & de poivre de Cayenne qui en est la Sauce, dont le lendemain nous fimes un Ample potage au Rix. C'était la première fois que je mangeais du Rix au Karri, je le trouvai excellent & En Effet c'est le manger le plus digestif en usage dans les Indes, mais il ne faut pas être ennemi du poivre pour s'y faire. Il est devenu à Batavia mon dejeuner journalier.

Le 17 nous eumes un diminutif de Bourasque, il nous amena un bon vent qui nous manquait depuis quelques jours. La grande chaleur qui nous éprouvames dans la matinée nous avait fait présager que la journée ne se serait pas passée sans Orage.

Celle du 18 fut froide au point de nous interdire toute visites sur le pont autres que celles d'une nécessité absolue – on devinera sans peine leur Nature.

Depuis le 19 au 23 à l'exception Cependant de la journée du 21 & partie de Celle du 22, qui furent excellente, nous eumes constamment des vents contraires que nous écartaient de la bonne route. Dans l'intervalle nous doublons (le 21) le Cap St Mary, isle de Madagascar par 39°38' Latitude Sud.

Enfin le 23 Soir, une brise qui devait nous etre favorable, se fit sentir à notre grande Satisfaction, elle Dedommagea en quelque sorte la marche lente que nous avions dû tenir les jours précédentes. Du 24 au 25 nous

doublons les Isles Bourbon & Maurice ici par 39°25 & 39°20 de même Latitude.

Nous parvenons enfin à l'Epoque où L'Espoir de voir terre nous sourit. Le 30 a 5 heures matin nous nous trouvons en vue de l'Isle St Paul. c'était pour nous une seconde terre promise. Avec quelle joie, mais aussi avec quel desordre nous nous appretions à fouler sous nos pieds une verdure dont depuis quatorzevingts jours nous n'avions pas jouis. C'était un jour de fête à bord, une sotte journée enfin. Cependant à mesure que nous avançons le tems parait se brouiller & nous croions un instant que définitivement il était écrit aux Grand livre d'en haut que nous ne quitterions ce bord qu'à destination. Cette idée nous désolait & notamment l'ami Meyer plus que tout autre lui, qui avait déjà tout préparé pour s'en donner à la chasse & aussi pour quelques amateurs de la pêche, qui par distraction ou préoccupation si l'on veut, de ce leur projet semblait ne pas pouvoir être mis en execution, préparaient si bien leurs Filets qu'eux mêmes s'y trouvèrent pris. Nous eumes beaucoup de peine de les delivrer de ce comique emprisonnement. Enfin tout se passe aux grés des souhaits des y ayant Cause. l'épais nuage qui déjà couvrait toute l'étendue de l'Isle se dissipe & Vers les 10 heures matin parvenues à la distance de quatre milles de Terre, le temps se remet entierement & nous promet une belle journée dont nous promettons de jouir de tout notre Saoul. L'ordre de mettre en panne fut immédiatement exécuté.

Deux chaloupes furent mises en mer pour d'un Coté prendre inspection de l'isle & de l'autre s'adonner à la Chasse & à la pêche. Nous arrivames vers le midi a la Côte Est, seul point ou l'on puisse aborder, le restant offrant partout à l'œil effrayé des brisans inaccessibles. Cette isle aride & deserte de 9 a 10 milles de longueur sur moitié de large n'offre dans toute son étendue qu'un seul Volcan. Le Cercle de la montagne est comme un entonnoir d'un rond presque parfait dont une petite partie est entierement emportée & qui forme l'entrée de la Baie ou du Bassin qu'une irruption y a occasionné. A l'ouverture du bassin se trouvent deux jettées de même longueur, formées par des fragmens de Rochers que les vagues ont roulés pendant des Siècles & quoique la majeure partie d'entre eux soient pour ainsi dire simétriquement ronds, ils étaient si Solidement enclavés les une dans les autres qu'on aurait pu conjecturer que la main de l'homme devait y avoir necessairement participé. A droite pris de cette Entrée se trouve en forme de Ruche, un rocher détaché de l'Isle par un canal peu profond, de 40 a 50 pas de largeur, ce Rocher est composé d'une lave noire & crévassée dans tous les sens. Un peu plus loin un autre rocher de même matière sans etre crévassée, plus distant de terre, mais n'ayant environ que 50 pieds de hauteur semble avoir appartenir à la même masse ; nous fumes d'autant plus portés à le croire, que des Baudes également en lave noire, ne sortant de l'eau qu'à marée basse, les joignaient l'un l'autre. La plus grande hauteur de la montagne est évaluée de 700 a 750 pieds, la Roche principale de 90 a 110 pieds. Le Bassin dans sa plus grande étendue peut avoir une lieue de contour ; sa profondeur mesurée au milieu est de 29 a 30 Brasses.

L'entrée a une largeur de 140 a 150 pieds dont les jettées déjà mentionnées occupent la majeure partie. plus qu'elle ne presente à la navigation qu'une ouverture d'une trentaine de pieds au plus ayant

Voorbereidingen voor de jacht
en de visvangst op St.-Paul

Met twee sloepen naar St.-Paul
om te jagen en te vissen.

Beschrijving van St.-Paul

environ de huit a dix pieds de profondeur, mais sur une longueur d'une infiniment petite étendue. Ce Bassin d'après estimation pourrait contenir une centaine de navires de haut tonnage, Car sauf les parties basses d'eau qui longent les jettées toutes les autres ont à peu de chose près la même profondeur que celle observée au milieu.

Des deux Cotés du Bassin se presente un Phenomène volcanique aussi terrible aumoins mais plus récent que Celui qui a causé le déchirement du Cratère. La montagne présente des Pans de parois de plusieurs centaines de pieds de longueur & hauteur en lave vive, noire, calcinée presque carbonisée, mais dont encore aucune partie n'est décomposée, en sorte qu'il n'y ait pas de doute que les irrutions qui ont déchiré ces parties sont moins anciennes que celles qui ont formé le Bassin. Nous avons trouvé en effet près de ces mêmes parties des Especes de lave tellement décomposées qu'elles étaient pour ainsi dire reduites en terre légère qui pourrait devenir avec quelques soins propre à être cultivée, mais le manque d'eau fraiche empechera toujours que les marins qui s'y rendent pour la pêche des chiens marins mettent cette terre en friche.

Nous nous étions munis d'un petit thermomètre pour constater par nous mêmes si le fait rapporté par James Horsburgh (Directions for sailing to & from the East-Indies)¹ était réel. Nous le trouvâmes parfaitement exact ; La chaleur de l'atmosphère était dans l'intérieur de la Baie de 110° a 115° de Farenheit & celle de l'eau chaude qui nous voyions bouillonner près la jettée de droite, où se trouve placé comme deja dit la roche Principal dont l'eau qui l'entoure est également toujours bouillante a marée basse, avait de 190 a 0,200°. Le même auteur rapporte qu' étant approché de nuit de St Paul, il avait vu des feux souterrains à travers les crevaches de la Ruche. Nous ne fûmes pas a même de vérifier ce fait, qui aurait put avoir lieu dans un tems & pas du tout dans un autre, toutefois les faits avancées par ce navigateur passent pour des faits tellement vrais, qu'il n'y a presque point de Capitaines, pour qui l'anglais soit familier, qui n'aient son Ouvrage a leur Bord.

Ce fut dans l'Intérieur de la Baie qui s'effectua la Peche, tandis que la seconde chaloupe commandée par le Chasseur chef, Mr Meyer longeait les cotes intérieures pour découvrir le Gibier, mais ni l'une ni l'autre de nos gestions ne furent productives. La premiere ne donna pour resultat qu'une trentaine de poissons de diverses grandeurs & Espèces & Sept Ecrevisses. Le dos de ces derniers sont magnifiquement nuancé de trois Couleurs & hérissé de pointes noires tres aigues & telles à peu près comme celles dont les Raies sont Armés. Des marins devaient avoir fait une descente dans l'Isle car nous n'y trouvames aucun Chien marin qui y sont cependant, d'après le même Horsburgh, tellem (sic) multiples que dans une Seule matinée un Batiment pecheur, qu'il cite, y avait chargé douze cents individus. Nous eumes bientôt la Conviction de la réalité de cette excursion en visitant le rivage intérieur de la baie du Coté de la jettée de droite, qu'est le seul point où les montées jusqu'environ le quart de la Hauteur de la montagne puissent être gravies.

¹ JAMES HORSBURGH, *Zeemansgids naar, in en uit Oost-Indiën*. Amsterdam 1841, blz. 109-112.

Men vindt de
namen van vroegere
bewoners

Ontdekking van hutten

De bezoekers griffen
een tekst op een rots

Men vindt een graf

Men klimt 120 voet hoog
en vindt kanonnen

Sur la premiere montée environ 25 pieds audessus du niveau de la mer, nous trouvons ca & la quelques Cabanes en partie détruites & une autre toute nouvellement construite, quelques unes formées de gazon, d'autres de petits fragments de rochers ou de lave. Cette dernière était d'une construction plus solide que les autres, ses fondemens donnaient a Croire que parmi le nombre de marins qu'y avaient travaillés, il devait en avoir à qui l'art de la maçonnerie n'était point inconnu. Elle pouvait contenir au plus une douzaine de personnes & présentait une hauteur assez convenable pour pouvoir y marcher sans se courber. Sur les pierres les plus saillantes nous trouvons inscrit les noms des neuf individus qui l'avaient probablement construite & habitée.

Ils étaient tracés en Craie blanche & encore très distincts ; la plupart étaient des noms anglais – nous suivons leur Exemple mais d'une manière générique, nous contentant d'émettre sur un Eclat de Roche qu'à force de Bras & a l'aide de nos Solides Rameurs nous roulons dans la Cabane, les mots qui suivent : *'Le 30 Janvier 1826. Les passagers à bord du navire le Baron van der Capellen Capitaine Henri Peeter, en destination d'Europe pour Batavia, ont visité ces tristes & curieux lieux.* A quelque distance de cette Grotte nous en trouvons une autre tellement petite que nous ne pûmes nous Soumettre à l'idée qu'elle eut jamais été habitée. Effectivement apres que Chacun de nous y fut entré à tour de rôle, car deux personnes ne pourraient y être contenues, nous fûmes convaincus que jamais vivant n'en avait fait son habitation. Une pierre de 4 1/2 pieds longueur d'inégale largeur sur la quelle se trouvait encore déposé qqes lambeaux d'habillemens, frapperent d'abord nos regards. Quelques caracteres tracées en craie blanche que le temps avait à peu près rendus roux, quoique distincts encore, nous indiquaient suffissamment que des pêcheurs avaient rendu à la terre le corps d'un de leur compagnons mort ou assommé par eux dans ces déserts !

Des ossements de quadrupèdes & de volatilles de toute Espèce, semes ça & là aux environs de la grande Cabane & dont quelques uns mais en petit nombre étaient encore en état de putréfaction, indiquaient encore que la dernière excursion devait être très récente. Des Lambeaux d'habillem^s grossiers, des Souliers usés, ceux ci faits en peau de chien marin non préparée, abandonnés dans ces Cabanes attestaient également que les marins y fesaient parfois d'assés long Séjours.

Parvenus à la seconde montée aiant environ 120 pieds d'élévation de plus que la premiere, nous trouvons sous nos pieds une piece de Canon qui jadis devait avoir eu la calibre de 6", je dis eu parce que la rouille l'avait travaillée en tous sens ; quelques pas plus loin il s'en rencontra une seconde & comme la premiere elle était aussi pointée en regard de la mer. Si la conclusion que nous tirames de cette Découverte, que des naufragés sur ces Parages avaient sauvé ces pieces & auraient eu le courage de les monter si haut pour donner au premier Batiment en vue connoissance de leur désespérante position. Si cette conclusion, dis je, est vrai combien ces malheureux auront eu a souffrir dur qu'a l'Exécution de leur projet, Car indépendamment de la chaleur excessive que s'exhale de la terre les montées pour parvenir à cette hauteur sont des plus difficiles à grimper, alors même qu'on n'a que son propre poids, quelles fatigues n'ont donc point éssuies les malheureux contraints de trainer après eux de pareilles masses.

Nous Essayons de chercher un sentier pratique pour nous conduire plus loin vers le sommet de la montagne, d'autres l'avaient fait avant nous, nous en vîmes des traces évidentes, mais aiant fait une cinquantaine de pas d'une marche difficile sur une pente presqu' escarpée & malgré tout notre désir de nous procurer des notions sur les Positions ultérieures de l'Isle, nous fûmes forcés de nous arreter au même point où quelques de nos Prédecesseurs avaient aussi trouvé convenable d'arreter leur Course. Nous remarquons avec une Espèce d'Effroi des masses énorme de rochers toutes plus ou moins à pic, dont quelques unes s'avancaient a la hauteur de 200 pieds sur les montées deja décrites, de maniere à y presenter des abris contre les pluies. En descendant nous restons convaincus qu'âme vivante n'étaît point encore parvenue sur les bords du Sommet de cet étonnant Cratère.

Revenus a la Seconde montée d'ou nous pouvions distinguer notre Bord, il nous semble que notre Patron s'était mis plus Au large, un des Stuurmans en fit le premier la reflexion & nous en déduisit la Raison – Les vents venant constamment de la mer peu de Batimens se hasardent d'approcher des Cotes est de cette Isle, malgré que toutes taillées à pic donnent deja a peu de distance une profondeur d'eau de 60 a 80 Brasses, car le moindre gros temps survenant suffirait pour les perdre. Notre Capitaine se tenait donc à une distance respectueuse, mais sa prudence nous paraissait exagérée; le Batiment estait au moins a 5 milles de distance.

Une chose singulière & dont nous avons voulu nous convaincre par nous mêmes, c'est que sans sortir de son Canot le pecheur peut, la ligne à la main, prendre d'une part un Poisson, a quinze Pieds de distance de la Cote de la jetée de droite & de l'autre en étendant cette ligne du Coté opposé le faire cuire dans l'Eau bouillante que longe cette jetée, ainsi que la Ruche. Ce fait peut étonner d'abord, mais il est bien simple dans le fond & je crois qui St Paul n'est pas le seul point de notre Globe qui offre la même Singularité. C'est au moiën de ce Coquemar au naturel que nous nous fixions sur le Gout, qu'offrait a notre Palais, chacun des Individus qu'avaient les fruits de notre Pêche.

Passons maintenant à Notre Chasse qui moins brillante encore que la peche ne nous fit pas moins passer quelques instans d'une gaité folle. J'ai dit que l'ami Mr Meyer commandait l'Expédⁿ. Après avoir suivi près le quart du Contour du Bassin sans voir de Gibier âme qui vive nous pensons que le plus prudent etait de n'appreter à la retraite & de mettre à profit le temps précieux que nous perdions, à aider nos freres Pêcheurs qui avaient au surplus besoin de quelques Bras, Quand tout à coup notre chef s'écrie avoir vu un Chien marin. Dirigés sur ce point nous remarquons qqes drôles d'animaux de genre mixte que les yeux peu exercés de ce chef, en fait de gibier de St Paul s'étaient figurés etre le chien marin en question – nous n'osions pas rire malgré que nous en avions une terrible envie – nous tombons sur les pauvres Pinguïns, qui n'en pourraient, mais qui payerent chèrement la Bevue (sic). Notre prix consistait en une vingtaine d'individus qui se laisserent assommer le plus tranquillement du monde & d'environ une quinzaine qu'il nous réusit de prendre vivants avec la main.

La plupart de ces derniers furent nourris à bord & Vécurent encore une dizaine de jours, mais come les Albatros il fallait les faire manger forcément, encore à défaut de poissons il fallait leur bourer l'estomac avec du lard. Ils eurent une indigestion d'un bon matin ils allèrent en Compagnie

faire leur révérence au Pere Eternel, qui suivant Mr. Meyer devait les avoir créés dans un moment de franche gaité au Sortir d'un bon Diné.

Les Pinguïns sont en effet bien godiches Animaux, ils sont aquatiques sans ailes, mais deux Espèces de nagioires leur en tiennent lieu & ils s'enservent dextérieurement pour conduire leur Course sous l'Eau quant ils vont en récolte de leur pature. Sont ils à terre, ils marchent processionnellement sur deux pattes grossièrement palmées, dont le dessous noir, brulé pour ainsi dire & d'un dur comme du maitrefer. Les nagioires ou ce qui entient lieu, car je ne me sens pas la Capacité de les décrire, leur battent les flancs à peu près de la même maniere que les Bras battent les flancs d'un individu villageois auquel ils appartiennent, quand il se donne l'agrément de la Danse.

Les premiers qui s'offrirent à nous en équivalant du chien marin (car je ne saurai jamais oublier celui là) étaient postés à l'entrée du creux d'une Roche, à quatre pieds à peu près au dessus de la surface de l'Eau, à notre approche, ils vinrent à nous dans une attitude menaçante mais aussi d'un plaisant le mieux peauté aux cris multipliés de Karakan, Karakan, Karakan ; du premier Coup de Baton, car à la vue de l'Ennemi nous jugeons inutile de leur faire voir le feu, il en tomba cinq, un fut pris à la main & le restant s'esquiva au plus vite Dans son trou, où nous ne trouvons pas convenable de les suivre ; il n'y sentait pas l'ambre. Cinq ou Six repaires de la même espèce furent successivement attaqués & détruits de la même manière.

Sans en avoir le bec, le Pinguin porte à peu près une tête semblable à celle du Hibou, Sauf que les aigrettes qui couronnent les yeux sont plus grandes chisle. Premier, il est de la grandeur d'une poule d'Europe, il a le ventre & toutes les parties de dessous d'un blanc de lait Superbe, tandis que le dos & parties supérieures d'un gris cendré mouchetté telle à peuprès que se dessine la Couleur des Pintades. Les aigrettes sont d'un Jaune à la Cornelis & c'est ce Dernier ornement qui leur donne cet air godiche qui fait pousser de rire.

Nous nous lassâmes d'enprendre & quoique ce soit un morceau friand pour les matelots, d'après l'attestation de qqes uns de ces messieurs, qui étaient des nôtres, nous les abandonnons à leur triste Sort.

Nous eussions pû prendre une quantité de mouëttes qui voltigeaient sur les cotes intérieures du Bassin, mais n'étant bonnes à rien, nous nous contentons d'enprendre deux au filet – ils étaient d'Espèce différente dont l'une entierement grise, l'autre d'un cendré argenté de toute fraîcheur.

Toutes deux avaient le tete noire, le Bec & pates rouges. Elles fûrent empaillées par le Docteur du bord, Diafoirus Junior s'il en fut ; il s'y prit si mal que trois jours après nous fûmes obligés de jeter les deux empaillées au dessus du Bord.

Nous avions pris aussi un jeune de cette dernière espèce de Mouettes, qui sût se faire a notre bord, qu'il parcourait en tous sens que nous étions presents ; sans cette précaution son affaire aurait été bientôt faite par l'Aréopage manœvrante qui ne se serait pas fait scrupule de la condamner à leur passer par les Gosier de compagnie avec le nombre des Pinguïns assomés que nous leur avions abandonnés. Il ne fallait pas y aller forcément pour le faire manger, il croquait habillement les Kakerlaks. Insectè de la grandeur & même couleur que le harmeton, destructeur de livres, linge, etc.

qu'on lui jettait à foison, & plut à Dieu que nous eussions eu de ces mouëttes à bord dès le principe de notre Route, ils nous auraient bientôt délivré de cette maudite engeance dont le navire fourmillait.

Tel fut le fruit que nous retirâmes de notre descente à St Paul. nos observations auraient Certainement pu devenir plus intéressans si nous avions eu le loisir d'y mettre le temps convenable, mais a peine était il 3 1/2 heures du Soir, que le Patron reste à son bord, comme de juste, fit effectuer une détonnation de deux Coup de canon, c'était le signal de retraite; nous aurions pû faire semblant de ne pas l'avoir entendu, car à peine le bruit en parvint jusqu'a nous, mais le Stuurman, aux Oreilles de lievre, étoit, *il fallait se rendre a bord.*

Quoique nous ne fûmes pas très a notre aise à St Paul, en raison de l'excessive chaleur que nous y éprouvions, nous y laissâmes des regrets, tant ces lieux, tristes sans doute nous avaient cependant inspirés d'intéret. Tous les Ojets, s'étaient profondém. gravés dans la mémoire, qui sait si quelqu'un de nous aura encore l'occasion d'y renouveler sa visite.

Rendus à notre bord nous recevons malgré le résultat mesquin de nos travaux, un compliment gracieux en étalant nos Poissons bien nous en fût d'avoir encore ce peu de chose à offrir, car le Capitaine qui avait compté sur une belle journée n'avait pas donné ordre de faire tourner la broche, bien persuadé, dit il, que nous aurions amplem concourrus aux frais de sa table, à défaut nous aurions dû nous contenter pour nous restaurer de nos fatigues à croquer le fin morceau de fromage ce qui dans tous les cas possibles ne peut faire qu'un très méchant Diné. On se jetta en affamés sur le Poisson qui se trouvait etre Délicieux.

Jusqu'au 8 Fevrier rien de particulier. Je saute a pieds joints sur cette huitaine pour avoir au 9, Jour ou quelques Oiseaux de Proie, appelés par les marins Boschman, se firent appercevoir. Cet oiseau dont le vol est extrêmement rapide & qui s'élève à une hauteur prodigieuse dans les airs, se laisse prendre très difficilement. Il est de la grandeur d'une Oie, le corps beaucoup plus mince et totalement blanc à l'exception d'une nuance bleuatre qui prend le contour des ailes, son bec est rouge & recourbée la queue est longue très éffilée & pas du tout en proposition avec le reste de l'individu: cinq ou six plumes en Constituent tout le Volume. Ils attaquent les autres oiseaux de proie marins.

Dans la nuit du 9 nous commencons à éprouver les Coups de Vent qui regnent dans les Parages du 25^m au 10^e Degrés de Latitude, ils sont souvent fors dangereux dans les changemens des moussons, notamment aux mois de Fevrier, Mars, Août & Septembre. Ce fut dans la nuit du 11 au 12 qu'ils devinrent plus frequens & partant plus dangereux, nous en eumes beaucoup à Souffrir. Ils se soutiennent pendant toute la journée du 12. Le mer était par moment tellement houleuse que nous aurions désiré la contempler du rivage plutot que de notre bord où elle se montra à une hauteur à la quelle nous ne l'avions point vue encore. Le passage de ces Latitudes aux époques énoncées ci desous est un pas que le marin ne franchit pas sans crainte. J'ai vue des momens où notre Patron n'était pas du tout à son aise & en effet nous en avons passé qui n'étaient pas plus chenus. Enfin vers le soir il semblait ne plus se succeder avec tant de rapidité, ils perdaient même dans la nuit beaucoup de leur force, mais nous en essayâmes de dures pendant la journée du 13 & partie de celle du Lendemain. Notre marche était infini-

Bedenkingen bij
een zeereis

Regen en hitte

Cocoseilanden en
Mallejans

Omgang met mallejans

Beschrijving mallejans

Bijgeloof aan boord in
verband met vogels

ment lente, à chaque instant il fallait mettre bas les voiles & chaque coup de vent était suivi d'un Calme.

De tous les dérangements nécessairem. attachés aux longues courses de mer, le calme est sans contredit celui qui soit le plus funeste. Bien de fois nous invoquons une tempete pour qu'il vienne nous tirer de l'Etat de Stupeur que provoquoient ces calmes désolans. Ils firent autant plus d'impression que la traversée commençait a se faire longue & pour combler cette facheuse Position nous eûmes des pluies qui n'en finissaient pas, ce qui joint à la chaleur qu'on éprouve dans ces parages, enfermés dans une Cabine d'ou l'air ne pénètre point, nous fit souvent souffrir le martire. La journée du 13 fût d'une chaleur accablante, malgré que la pluie tombait par Torrens, nous aimons mieux nous y exposer que de nous tenir enfermés – nous changeames cinq à Six fois de Vetemens, mais au moins nous avions eu la faculté de nous rafraichir a Satiété.

Quelques Oiseaux, auquels on donna a bord le nom de Malle Jans nous annonciaient l'approche des Isles de Cocos. Ces oiseaux de la grosseur mais plus grandes que la poule, ont le corps très qu'ils aient la vue fort bonne, car leur approchant du bec un morceau de lard, l'un deux me le prit au beau milieu, tandis que l'autre prenant mal des mesures m'emporta quasi un morceau de l'index.

Leur mordure donne du Sang & quoiqu'il n'y ait le moindre danger elle est très douloureuse. Je ne crois pas non plus qu'ils aient la vue fort bonne, car leur approchant du bec un morceau de lard, l'un deux me le prit au beau milieu, tandis que l'autre prenant mal des mesures m'emporta quasi un morceau de l'index.

Les Malle Jans ont les dessus des ailes & le dos de couleur chocolat, le dessous est d'un blanc sâle, le Bec de couleur incertaine & les pattes également palmées sont d'un bel Orange. Ces Animaux peuvent marcher de pair avec Certains Députés qui sont nationaux que par les Extrémités.

La Superstition ne devrait pas être à l'ordre du jour a bord d'un navire. Jamais j'en aurai été asses Sot de le croire si j'en avais eu l'occasion de m'en convaincre au bord du nôtre. Là, comme ailleurs elle exerce son empire & notre Patron paraissait en être imbu comme la plupart de ces confreres. Nous l'avons vu boudier pendant des journées entieres quand in donnait la chasse à tels ou tels animaux aux quels il ne fallait, selon ses Traditions, rien faire de nuisible, si l'on voulait se rendre les vents favorables. Toutes les fois qu'un Calme ou une Contrarité quelconque à notre marche venait à se déclarer & que la Veille quelque chose en ce genre avait eu lieu, il na manquait pas d'en attribuer la chose. Je dis la cause, à celui ou ceux qui s'en etaient rendus les instrumens. C'est ainsi que le malheureux matelot qui avait pris les deux oiseaux précités n'eût pas beau jeu & sans la vigoureuse defence que nous etablimes en sa faveur il l'aurait maltraité d'une rude maniere. Ce qui veut dire qu'il aurait donné ordre de ne pas donner à ce malheureux sa Portion de Snick jusqu'a Batavia. Puisqu'ici les marins seules

étaient coupables pourquoi ne faisait il pas defence de se les laver ? La justice aurait été rendue plus équitablement & le matelot y aurait gagné ? Comment des hommes de ce calibre, réniânt Dieu & les Saints plustot dix fois qu'une peuvent ils s'abaisser a donner foi à d'aussi misérables inepties !

Le 14 nous prenons un Dauphin, il avait 3 1/2 pieds de long & pouvait pesser de 8 a 9'' ; il fut mis au pot le jour même ; il avait bon gout quoique fade & quasi aussi Sec que l'Esturgion dont il a la dureté de chair. Jamais Je n'ai vu un plus bel azur que celui qui couronait le dos de ce bel Animal. Il y en avait une troupe devant le navire & je puis dire que leur vue a été pour moi un des momens de plaisir en ce genre le mieux senti que j'eusse eu a bord.

Nous chéminons par petites journées continuellement occupé à garnir, à dégarnir les matures, lorque le 19, vers les 8 heures du matin une tempete s'organise sous de noires couleurs, elle fut violente mais sa Durée ne fut qu'une bonne heure. Elle nous fût même en quelque sorte avantageuse, en ce qu'elle amenait à sa suite un bon vent après le quel nous Soupitions depuis du tems. nous avions l'Espoir qu'il nous aurait été Constant & ne fûmes point trompés dans notre Attente.

Notre trajet tirant à sa fin on commença le 20 de grand matin a tirer hors de fond de câle les chaines d'amures & autres agrès, comme aussi les pieces de canon qu'on avait fait disparaître du pont qqes jours après le passage de la Ligne.

Le 20 & 21 nous ne pourons prendre aucune observation, nous augurons d'après la marche que nous indiquait la ligne de minute que nous ne pouvons être éloignés de l'Isle d'Engano. En conséquence des vigies furent postés pour prévenir de l'approche de terre, mais ce ne fut qu'a 9 1/2 heures du soir que nous découvrons les Cotes de cette Isle que nous doublons dans la nuit par 5° 40 de latitude sur Estime.

Le 22 dans la matinée nous eûmes vue sur les Cotes de Sumatra, à 7 heures soir nous jouissons de la vue de Keisers Pik & vers les 10 heures de la même journée nous fesons notre entrée dans le Canal de la Sonde, bien proprement ainsi nommé, car depuis lors jusqu'a destination de Batavia le sondeur avait son occupation. Nous sommes forcés bien malgré nous d'aller nous coucher, la nuit était sombre impossible de distinguer les objets.

Le lendemain nous sommes de bon matin sur le pont. nos yeux ne rela-
chent point d'admirer les different points de vue, tant de Sumatra que de Java qui se presentaient toujours changeant de formes, tour à tour à notre avidité. Celle qui me frappe le plus fut celle de l'Isle de Crokatao, embellie encore par les Côtes avoisinantes de Sumatra qui la dominant. Elles sont de toute beauté en fait des sites pittoresques. A 11 heures nous signalons un navire Américain sur son retour sur Boston, nous lui passons sur sa demande quelques provisions de beurre, Genievre & fromage. Il communique au Stuurman, qui les lui délivre, que toute la partie Sud de Java était en totale insurrection, les Caisses publiques pillées & ce qui se trouvait d'Européens a Batavia & lieux Environnants etaient sous les armes. La nouvelle n'était pas gaie surtout pour Mr Peitsch, qui à son départ pour l'Europe avait laissé sa Femme & Sa petite famille à Samarang où était le theatre de la Guerre. A huit heures Soir après avoir passé Anjer, nous jettons l'ancre à gauche de l'Isle Dwaars in den weg ; deux heures après le vent nous le permettant nous continuons notre route. Dans la nuit ns passons la pointe

Bantam.
Men geeft brieven mee
met een thuisvaarder.

Nachtvaart met sloepen
voorop die bakens plaatsen.

Batavia

St nicolas & le 24 a 3 h : m : nous nous trouvons mouillés devant Bantam. A huit heures de nouveau Sous voile, ns échangeons quelques lettres écrites à la hate avec le Cap^{ne} Lange commandant la Suzanne & alors sur son retour en Europe. Lange contredit en partie les rapports du Janky – ce dernier avait beaucoup gonflé les choses, non obstant, cela ne laissa pas de nous donner quelqu'inquietude, n'émettant plus de doute qu'un havresac & une clarinette de six pieds nous attendaient à notre débarquement à Batavia.

Jolie & tout a fait jolie perspective pour des Gens qui s'y rendaient dans l'intention d'y ramasser quelques écus. A midi nous doublons Poelo Babi & Poelo Pantang a quatre milles de terre. à 6 heures soir nous laissons à notre droite man-eaters Isle. Cette Soirée nous donne un coucher de Soliel superbe, mais la nuit n'étant pas des plus claires & le Capitaine voulant décidément arriver le Lendemain à Destination, il mit ses deux Canots en mer. commandés par le 2^d et 3^e Stuurman qui reçoivent l'ordre de placer des Lanternes en guise de Fanaux sur toutes les Elévations de l'Etendue encore à parvenir, je dis à parcourir. A travers de cette illumination d'un nouveau genre, qui aux yeux des magots dont quelques une de ces terres sont remplies a dû paraitre admirable, nous passons au plus grand piano possible successivement les Isles du grand & petit Combuis, Onrust, Middelbourg & autres Riens.

Enfin au Lever du Soleil, le 25 fevrier 1826, nous avons devant nous cette terre promise. La vue de la Rade est magnifique. Les montagnes de Buitenzorg s'y distinguent aux yeux comme s'ils cotoyaient le Rivage. Le Courant mettant empechement à notre entrée en rade nous jettions l'ancre a huit heures matin. deux heures plus tard la Brise de mer nous permet de nous relever. nous entrons en Rade vers le midi sous le Salut d'usage de douze coups de canon & à quatre Soir nous sautons à terre. Seulement arrivés à la Campagne vers les six heures nous fesons pour premier repas un méchant diné rechauffé. A neuf heures nous nous affretons à passer une bonne nuit pour nous refaire de nos fatigues, car nous n'avions guere quitté le pont la nuit précédente, mais pas du tout. Les muskets étaient la !

Amen.

	Dates		Longitude	Latitude	Thermomètre [° Fahrenheit]	Baromètre [duim]
1825	9bre	12	E 5 50	N 49 30	48	non-observé
	«	13	7 15	48 33		«
	«	14	9 31	47 04	50	«
	«	15	11 45	45 25	53	«
	«	16	12 13	44 41	56	«
	«	17	12 25	43 46	59	«
	«	18	12 18	42 15	61	30 5
	«	19	12 59	40 21	65	30 5
	«	20	14 32	37 48	64	30 5
	«	21	16 50	34 56	67	30 3
	«	22	18 15	32 30	68	30 4
	«	23	18 09	29 11	74	30 3
	«	24	19 48	26 05	72	30 3
	«	25	22 15	23 14	74	30 1
	«	26	24 42	19 35	77	30 1
	«	27	26 04	16 56	81	30
	«	28	25 02	14 38	78	30

	«	29	23 35		12 03	80	30
	«	30	22 01		9 27	85	30
1825	Xbre	1	E 20 33	N	6 41	87	30
	«	2	21 58		5 13	88	30
	«	3	20 27		4 57	86	30
	«	4	21 13		4 06	88	30
	«	5	21 33		3 24	90	29 9
	«	6	22 56		1 58	88	29 9
	«	7	24 58		0 22	88	29 9
	«	8	26 21	S	1 10	90	30
	«	9	27 43		3 08	85	30
	«	10	28 46		5 27	82	29 9
	«	11	29 49		8 02	80	30
	«	12	30 26		10 41	80	30
	«	13	30 55		13 34	78	30
	«	14	30 55		16 41	80	30 1
	«	15	30 22		19 13	78	30
	«	16	30 26		20 30	77	30
	«	17	30 06		22 15	78	30 1
	«	18	29 06		24 12	77	30
	«	19	26 49		26 26	75	30
	«	20	25 00		28 21	74	30
	«	21	24 12		29 09	70	30
	«	22	24 06		30 43	68	30
	«	23	22 36		30 03	68	30
	«	24	21 45		29 48	70	30
	«	25	21 04		30 21	72	30
	«	26	19 19		31 52	72	29 9
	«	27	17 40		34 40	70	29 9
	«	28	14 30		35 30	68	29 9
	«	29	12 35		36 40	68	29 8
	«	30	8 50		36 55	65	29 6
	«	31	6 40		36 02	66	29 8
1826	Janvier	1	E 5 49	S	35 26	68	30
	«	2	4 14		36 09	70	30 1
	«	3	1 16		36 48	68	30
	«	4	O 1 53		37 19	68	30 1
	«	5	4 57		37 45	65	30
	«	6	8 36		39 37	65	29 9
	«	7	11 52		40 12	65	29 8
	«	8	15 35		40 27	67	29 6
	«	9	20 16		40 30	67	29 4
	«	10	24 48		39 40	68	29 7
	«	11	26 38		39 34	64	29 8
	«	12	27 14		41 08	65	29 6
	«	13	27 04		41 03	63	29 7
	«	14	29 16		40 33	60	29 9
	«	15	32 37		40 17	64	29 8
	«	16	34 45		41 08	65	29 6
	«	17	36 23		41 17	66	29 5
	«	18	39 46		40 10	61	29 8
	«	19	42 18		39 12	65	30
	«	20	44 10		39 10	65	30
	«	21	46 30		39 38	66	30
	«	22	50 57		37 56	67	29 9
	«	23	51 56		38 28	66	29 9
	«	24	55 15		39 25	64	30
	«	25	60 05		39 20	65	30
	«	26	63 55		39 28	65	30
	«	27	66 37		39 32	65	30
	«	28	70 53		39 25	66	29 9
	«	29	75 40		38 37	68	30

	«	30	77 25	38 40	70	30
	«	31	80 05	37 35	69	30
1826	Février	1	O 81 57	S 36 31	70	29 9
	«	2	85 10	35 13	70	29 9
	«	3	87 28	33 25	70	30 1
	«	4	89 15	31 13	71	30
	«	5	90 43	29 06	73	30
	«	6	91 37	27 06	76	30
	«	7	91 54	25 11	76	29 9
	«	8	91 36	23 25	78	29 8
	«	9	92 17	21 28	79	29 8
	«	10	93 30	18 32	80	29 7
	«	11	94 47	15 50	80	29 5
	«	12	95 40	13 14	79	29 4
	«	13	95 34	12 29	81	29 4
	«	14	95 29	12 18	82	29 6
	«	15	96 10	11 30	83	29 7
	«	16	96 52	10 04	85	29 7
	«	17	97 17	8 58	84	29 9
	«	18	98 04	7 47	84	30
	«	19	98 49	6 57	86	30
	«	20	99 30	5 35	87	29 9
	«	21	101 30	5 33	88	29 9
	«	22	104 05	5 52	88	30

Account of a voyage from Rotterdam to Batavia

The paper deals with an anonymous diary in handwriting of a Belgian colonial servant of the Dutch Trading Company who in 1825-1826 sailed from Rotterdam to Batavia on board the *Baron van der Capelle*. The study treats of the writer's personality and actually identifies him. Besides that the manuscript is analysed in a general way. Moreover the complete text of the diary which is written in archaic French, is published including the daily observations. On the basis of these data the route of the ship has been indicated on a chart. Although the voyage of this ship was not an exceptional one, the diary shows in an interesting way how daily life went on onboard ship during this long passage in the beginning of the 19th century.