

Op heden Vrijdag den tweeden February des jaars achttien honderd zeven en zeventig heb ik David Adrianus Johannes Bernardus de Graaf, Havenmeester te Batavia, op verzoek van den Heer Gerardus Jacobus Goekoop, gezagvoerder van het thans alhier ter reede liggende Nederlandsch fregatschip A & WC. mij begeven naar boord van genoemden bodem, ten einde de bij artikel drie honderd drie en tachtig van het Wetboek van Koophandel voor Nederlandsch-Indië, voorgeschrevene verklaring van hem gezagvoerder en overige opvarenden van zijnen onderhebbenden bodem af te nemen en daarvan acte op te maken.

En is mij aangeboden het aan boord gehouden scheepsjournaal, loopende van Dingsdag den drie en twintigsten July van het afgeloopen jaar tot Donderdag den eersten February jongstleden, hetwelk door mij is afgeteekend en na gemaakt gebruik weder aan den gezagvoerder ter hand gesteld.

Compareerden voorts voor mij de ondervolgende personen, allen in hunne te vermelden kwaliteiten, dienende aan boord van voormeld schip, onder gezag van den eersten comparant.

Eerste Stuurman Wiggert Hessels,
Tweede Stuurman Dirk, Johan, Nicolaas Gerdenier,
Derde stuurman Hendrik Bassinga,
Bootsman Frederik, Lodewijk Ellmer,
Timmerman Johannes, Karel Radijs,
Kok Anthonie Uijtenhout,
Hofmeester Anthonie, Johannes, Jacobus Bruining,
Zeilemaker Roelof van der Woude,
Matroos Jacob, Sipkes Visser,
Matroos Arend Stuffers,
Matroos Ary de Beer,
Matroos Wybrand Groendijk,
Matroos Willem Corell,
Matroos Tijs Visser,
Matroos Nils, Martin Jonsson,
Matroos Pieter Visser,
Matroos Jan Lieuwen,
Matroos Johann Sigerdal,
Matroos Abraham Kerat,
Matroos Erick Blomquest,
Ligtmatroos Hendrik Augestraus,
Ligtmatroos Jan Grin,
Jongen Johan Coppes,
zijnde de matroos Hans Hanssen door ziekte verhinderd hierbij tegenwoordig te zijn.

Verklarende de Comparanten, dat zij met voormeld fregat op donderdag den zevenden September jongstleden van North-Shields naar zee zijn gesleept, bestemd voor Soerabaia, beladen met een duizend acht honderd zes en twintig ton Gouvernements Steenkolen, hebbende toen eene diepgang voor van twee en twintig en achter van twee en twintig en een halve voet Engelsche maat.

Dat het schip was hecht en sterk van bouw, goed dicht, behoorlijk bemand en van al het noodige voorzien in een woord geheel zeewaardig, de lading volgens zeemanscostuum gestuwd en voorzien van eene door experts voorgeschrevene ventilatie en met alle voorzorgen tegen beschadiging beveiligd alles naar usance der zee.

Dat de reize is afgelegd geworden regtstreeks, zonder eenig oponthoud met uitzondering van ruim een etmaal in de nabijheid van Anjer (Straat Sunda) in afwachting aldaar van eene uit Batavia gevraagde sleepboot om redenen hierna te omschrijven, en zij te Batavia als noodhaven zijn binnengelopen op Donderdagmiddag den eersten February en het een honderd zeven en veertigste etmaal der reis.

Dat bij het nemen der koersen in verband met weder en wind, de aanwijzingen zijn opgevolgd van de meest bevoegde zeevaartkundige autoriteiten zijnde op loodsmans aanwijzing uit North-Shields naar zee gesleept, langs de kust van Engeland, door de Noord-zee naar de Hoofden opgekruist, het Engelsche Kanaal ingelopen en gepasseerd op peiling der vuren, voorts de route vervolgd door den Noord-Atlantischen Oceaan om de Zuid-Zuid-West langs de Kanarische en Kaap Verdische Eilanden, terwijl het Eiland Porto-Santo den acht en twintigsten September en twee dagen later Palma is gezien, wordende zoo

voortzeilende de Linie gepasseerd op Zaterdag den acht en twintigsten October in vier en twintig graden en dertig minuten lengte West van Greenwich.

Verder met volle zeilen bij de wind zooveel mogelijk Zuid gehaald langs Trinidad, dat Zondag den vijfden November werd verkend, en later Zuid-Oost en Oost-Zuid-Oostelijke koersen gestuurd, totdat men Zondag den zes en twintigsten November de Meridiaan van de Kaap de Goede Hoop bereikt in vijf en veertig graden en vijf en veertig minuten Zuiderbreedte, waarna iets bezuiden het Oosten werd gekoeret, en op den tweeden December slechts voor korten tijd stormachtig weder van het Zuid-Oosten rondlopende tot Zuid-Zuid-West werd aangetroffen.

Dat echter Vrijdag den achtsten dier zelfde maand ter hoogte van ongeveer vier en veertig graden en vijftig minuten Zuiderbreedte en zeven en vijftig graden lengte Oost van Greenwich men door een orkaan werd beleopen die van het Oosten kwam opzetten en rondliep naar het Noorden en Noord-West tot West, waarbij eene wilde en kokenzee teisterden en zeer belangrijke schade aan de zeilen en het staand en loepend want berekkenden, zoodat verscheidene inventaris artikelen deden verloren gaan.

Dat door het geweldige slingeren en werken van het schip, veldra de lijf en deknaden opensprengen, en de stortzeeën zoodanig overkwamen rollen, dat de romp geheel onder water was bedolven en het water naar beneden drong.

Dat bij deze gelegenheid meest alle zeilen, die nog nieuw waren gevlogen of van de raas werden afgescheurd, de bakboord verechansing voor een gedeelte ingeslagen, de kippen en varkenshokken over boord gespoeld, terwijl de achterhut door eene stortzee werd ingedrukt en de daarin geborgen voorraad van olie, verw, als anderzinds verloren ging.

Dat in de platvoet van dien dag de stuurketting en de bout der borgtaliën en in de volgende wacht, de roerpen bij de schacht en tegelijkertijd al de vingerlingen afbraken, en zoodoende het roer los in het hennegat hing, en daar de ijzeren pen die door de kop zat, niet kunnende wegzakken, aldaar tegen de achtersteven met geweld opsloeg en in de roerkoker veel schade aanbracht.

Dat men met alle kracht toen is begonnen om de vleet van het roer kwijt te raken, en toen het weder iets handzamer werd, ook het loepend touwwerk zooveel mogelijk werd opgeredderd om gaandeweg eenig zeil te kunnen aanslaan.

Dat ook de pompen nauwkeurig werden nagegaan en voortdurend aangezet, omdat het niet onwaarschijnlijk zoude zijn dat er lekkage was bekomen door de afgebroken vingerlingen en het afgeelagen roer.

Dat door de aanhoudende inspanning de equipage zeer uitgeput raakte en voor een gedeelte ziek lag, terwijl de matroos Visser bij die gelegenheid de linkerarm brak, en de eerste stuurman Hessels door eene stortzee tegen boord geslagen en belangrijk bezeerd werd.

Dat natuurlijk in dien hachelijken toestand het eerste moest gedacht worden om met de beschikbare middelen een noodroer te maken, waartoe men eerst na andere proeven te hebben genomen, den een en twintigsten December geslaagd is, zijnde sedert den tienden dier maand het weder vrij gunstig gebleven, en men toen gevorderd om de Noord tot acht en dertig graden en dertig minuten en om de Oost tot vijf en zestig graden en tien minuten.

Dat op de dagwacht van Maandag den elfden December met eene sloep buiten boord een onderzoek werd ingesteld (tengevolge van het wegslaan van het roer) naar de verdere schade aan het achterschip bekomen, waarbij bevonden, dat het hennegat veel had geleden, en ook dat de uiteinden van een paar huidplanken, dicht bij de waterlijn waren losgesprongen en meer dan twee duimen naar buiten gewerkt, hetgeen wel is waar met bijzondere inspanning en niet zonder levensgevaar, zooveel mogelijk is voorzien, maar tevens het vermoeden deed ontstaan, dat in het achterschip en steven, bijzondere werking was ontstaan.

Dat op grond daarvan kan worden aangenomen, dat het schip bij zwaar stampen gevaar zou loopen van daar ter plaatse lek te worden, en de daaruit voortspruitende gevolgen niet zouden zijn te overzien.

Dat de gezagvoerder alstoen scheepsraad heegt belegd, omtrent de nu bestaande noodzakelijk van het schip eenigzinds te ligten en daarvoor een gedeelte der inhebbende lading kolen te lossen, hetgeen met algemeene stemmen werd aangenomen, en na dien datum ongeveer twee honderd tonnen steenkolen zijn over boord geworpen, alleen

voor behoud van schip en lading.

Dat verder het sturen met het noodroer naar omstandigheden boven verwachting voldeed, en men gelukkigerwijze, de reize zonder verdere bijzonderheden heeft kunnen vervolgen, en het Eiland Amsterdam op den zeven en twintigsten December werd in het zicht geloopt, en Woensdag den zeven en twintigsten dezer maand January men Krakatau en Prinseneiland werden verkend.

Dat men na al de doorgestane en te boven gekomene gevaren en op grond van de heerschende Westmousson, men zich toen kon vlijen binnen weinige dagen de plaats van bestemming te zullen bereiken, maar men hierin vreesselijk is teleurgesteld geworden, aangezien in Staat Sunda varierende Oostelijke winden werden aangetroffen met een sterk om de West loopende stroom, waardoor het schip dikwijls werd teruggeslagen of wel zonder stuur rond dreef, of zoo de gelegenheid zulks toeliet, moest ten anker worden gebracht.

Dat men des nachts van den acht en twintigste January met veel inspanning was gevorderd tot ter hoogte van St. Nicolaas Punt Oost half Noord, op een vierde mijl afstand, maar toen het schip door de felle stoom weder werd teruggeslagen, langs Dwars in den Weg en Topershoejde en men andermaal verplicht was nabij en benoorden Anjer in negentien vadem water en voor vijftig vadem ketting ten anker te komen.

Dat het schip nu slechts door een noodroer werd bestuurd, en hiervan moeilijk kon gevergd worden van bestand te zullen blijven tegen de kracht van de sterk uitloopende stroom en met het oog gegeven op den toestand ten gevolge van al het doorgestane, door het verloren gaan van de meeste zellen, het verbruik van het meerendeel der inventaris en zoo voorts, de gezagvoerder er toe besloten is, met overleg van zijne onderhebbende schepelingen en alleen in het belang van schip en lading, ter voorkoming van andere voor de hand liggende gevaren, van andermaal het noodroer te zullen verliezen, om van Anjer te telegrapheren om eene sleepboot te zenden ten einde naar Batavia de naast bijzijnde haven als Noodhaven te worden opgesleept, en om aldaar datgene te verrigten, wat zal blijken noodig te zijn.

Dat reeds Woensdag avond den een en dertigsten January jongstleden het Stoomschip Baron Sloet van de Beele onder gezag van C.H.V. Oden, behoorende tot de Nederlandsch-Indische Stoomvaartmaatschappij kwam opzetten om het fregat A. & W.C. naar Batavia op te slepen en men aldaar den eersten February tegen den avond behoorlijk ter binnenreede is ten anker gebracht.

Dat een en ander breedvoerig is beschreven in en wordt bewezen door het aan boord gehouden scheepsjournaal, waaruit door mij Havenmeester op daartoe gedaan verzoek en aanwijzingen is genomen het navolgende Extract-Uittreksel uit het Logboek, gehouden aan boord van het Nederlandsch fregatschip A & W.C. op de reize van North-Shields naar Soerabaya, onder gezag van G.J. Goekoop.

Zeilende in den Indischen-Oceaan.

Zaterdag 28 December 1876.

Aanhoudend stormvlagen vergezeld van sneeuwbuijen en ijzel. Wilde moeilijke zee, zwaar werkend schip. Kregen aanhoudend veel water over het gehele schip. Gelegenheid van wind en zee als voren, hooge moeilijke zee, waardoor het schip soms geheel onder water bedolven was, waardoor de varkenshokken stuk sloegen, en eenige kophouten en andere houtwerken over boord spoelde. Zetten de pomp aan, geen water bij dezelve.

Vrijdag 29 December 1876.

Aannemend tot orkaanvlagen, lagen voortdurend met de lijverachansing te water, zwaar werkend schip soms geheel onder de zee bedolven, te 9 ure vloog het voortopzeil weg en successievelijk groot topzeil en vooropgestagzeil, de kluiwer spoelde over de boom en vloog aan flarden, eveneens raakten los en waalden aan flarden de fok, het voorbovenbramzeil en onder en bovenkruiszeil, daar het voor de équipage niet mogelijk was ze te bergen, daar men te naauwernood boven de verachansing kon komen. Zetten de pomp aan, doch konden geen water krijgen. Lagen bij. Hadden in een paar uur negen nieuwe zeilen verloren, de 1e stuurman werd door eene zee tegen de verachansing geworpen, en kon daardoor niet meer loopen.

Nog steeds als voren, het schip lag als onder het water bedolven. Van warm eten was geen sprake, de flarden van de slaande zeilen maakten het touwwerk boven onklaar, konden er echter niets aan doen. Nog steeds hevige orkaanvlagen, echter iets handzamer. Te 2 glazen brak de stuurketting en de bout der borgtalies. Ds matroos V. Visser brak daardoor den linker bovenarm. Riepen de wacht op om de slaande stuurpen, die dadelijk vastgezet werd, door de stuurketting van bakboord voor den nagel te leggen. Bragten de stuurketting en borgtalies weder in order. Pomp als boven. Geheel als voren. Te 7 glazen brak de roep in de schacht alsmede al de vingerlingen, zoodat het roer los in het hennegat hing, en door het ijzer van de pen rond de kop er niet doorheen kon zakken, zoodat het den koker dreigde te vernielen. Sloopten zoo speedig mogelijk het ijzerwerk weg, waardoor het roer zonk, echter was de koker erg beschadigd. Lagen goed bij voor storm bezaan. Bij de pompen geen water door het geweldige slingeren. De équipage werd moedelooz en uitgeput. Trachten hen echter zooveel mogelijk aan te moedigen.

Zaterdag 9 December 1876.

Afnemend van wind en zee, bespeurden met den dag, dat de bakboordverachansing voor ter lengte van twee stutten, binnen en buiten boord weggeschlagen.

Als boven. Bespeurden dat ook de varkenshokken en varkens waren verdwenen, en dat er twee stoppen van de gaspijpen, zoover ze boven dek stonden, waren afgebroken, waardoor veel water naar beneden kon gekomen zijn, de pomp als voren.

Besloten twee halve leggers te stroppen, om daarmee te trachten het schip vooreerst te sturen. De bootsman bij de vorige zieken.

Zondag 10 December 1876.

Stil, dreven rond, aan de deining prijsgegeven, waren met alle man bezig met een te maken stuurtoestel. Kregen ook een groot topzeil aan.

Bragten talies op de kluiwerboom voor de gebroken gij.

Klaarden het loopend touwwerk, datvoor een groot deel stuk was.

Vernieuwden het noodige. Haalden de pompen slingerlens. Bevonden dat er eene menigte deknaden, gesprongen waren, zoowel van de hutten als van het vaste dek.

Stil, als voren. Flaauw doorkomende koelte, van het Oosten. Kregen het stuurtoestel klaar, maar zetten het nog niet over boord uit. vrees, dat het dan het schip zou hinderen in het bijleggen. Hadden 3 trossen van 3 duim en 2 van 3 3/4 duim om het gesneden en gebroken loopend tuig te herstellen.

Maandag 11 December 1876.

Flaauwe Oostelijke koelte, meest stil. Hooge deining, waardoor het water nog door het hennegat opvloog. Zetten de giek over boord om de schade buiten boord te bezien. Bevonden dat twee stukken van planken losgewerkt waren, en meer dan twee duimen buiten de andere uitstaken. Daar het echter gevaarlijk was, om bij te gaan, beloofden aan den timmerman en de zeilmaker honderd gulden, indien zij die planken zoodanig voorzagen dat er geen schade verder kon worden toegebracht en het lek dicht was.

Daar het zoo na aan het water was, werd ten 8 ure scheepsraad belegd, en allen waren van oordeel, zooals uit bijgaande verklaring blijkt, zoo spoedig mogelijk het schip te ligten, door de lading te werpen. Begonnen daarmede uit het groot luik, lagen bij enz.
Zuiderbreedte $43^{\circ} 53'$
Oosterlengte $Gr. 58^{\circ} 40'$
Het 95° etmaal in zee.

Proces-verbaal van den Scheepsraad over Werping.

Heden den elfden December achttien honderd zes en zeventig, aan boord van het schip A & W.O. van Delft, schipper G. J. Goekoop, hebben zich vereenigt in de raadkamer, en op oproeping van genoemden kapitein, de Eerste Stuurman Wiggert Hèssels, de Tweede Stuurman, Dirk, Johan, Nicolaas, Anne Gerdener, de Derde Stuurman Hendrik Bassinga, de Bootsman Frederik, Lodewijk Ellmer, de Timmerman Johanes, Karel Radijs en de Zeilmaker Roelof van der Woude, aan welke de schipper heeft kenbaar gemaakt, dat door het verlies van het roer, het hennegat zoodanig beschadigd is, dat er bij zwaar stampen gevaar bestaat voor meerdere havarij of wegslaan der planken, waardoor zinken van het schip onvermijdelijk werd, dat het eenige middel om welligt aan dat gevaar te ontsnappen bestaat in het werpen van het zwaarste en minst kostbaarste, zijnde de lading steenkolen. Alle aanwezigen hebben daarop den raad van den schipper goedgekeurd ten vervolge waarvan het tegenwoordige proces-verbaal is opgemaakt, hetwelk dooral de aanwezigen gesloten en geteekend is geworden.

W. G. Gezagvoerder G. J. Goekoop.
1^o Stuurman W. Hèssels.
2^o " " D. J. Gerdener.
3^o " " W. Bassinga.
Bootsman F. L. Ellmer,
Zeilmaker R. van der Woude.
Timmerman I. K. Radijs.

Flaauw, gingen voort met het werpen van steenkolen. De zeilmaker en timmerman bij het bevestigen en dichtstoppen der planken in het hennegat. Peilden de pomp lens. Lagen bij enz.
Als boven, hadden gedurende den dag $\frac{1}{2}$ 45 tonnen steenkolen geworpen.

Dingsdag 12^o December 1876.

Als voren, hielden de pomp lens, gingen voort met werpen. Bespeurden dat door het stukslaan der achterhut een massa olie, verw, boter, menie, zinkwit, enz. waren weg gespoeld, zoodaede waschbalies en putsen. Lagen bij, gingen voort met werpen. Maakten tevens de doorgezaagde leggers klaar, indien het andere toestel niet mogt gelukken. Kaptten daartoe de $61/2$ duim want slagtros en gebruikte de 9 garenslijven voor bindsels. Alvoren, hadden ongeveer 45 ton kolen geworpen, hielden gedurende den dag de pomp lens.

Woensdag 13 December 1876.

Afnemend van wind, kregen nog aanhoudend zeewater aan dek. Hielden de pomp lens. Te zee glazen begonnen het stumtoestel over boord te werpen, en zetten eenige zeilen. Het schip luisterde echter niet voldoende, daar het nagenoeg bij de wind bleef leggen, nitttegenstaande het drie mijl vaart maakte, enz., bevonden der zee bij het afnemen, dat er geen water meer in het schip kwam. Het water was dus meerendeel door het hennegat en de

Zeilende in den Indischen-Oceaan.

afgebroken peilkokers naar beneden gekomen. Zorgden steeds voor de pompen, enz. Kool weer, heldere lucht.

Donderdag 14^{de} December 1876.

Kwamen gereed met de gestropte balies en haalden het andere stuurtoestel in en wierpen te 9 ure de lijbalies over boord, om daarmede eerst het schip te doen vallen. Zetten alle voorzeilen bij, maar het schip weigerde echter verder te gaan, dan dwars wind. Manoevreeerden om het verder te doen afvallen, doch konden daarin niet slagen. De balies zijn mijnsziens te klein voor zoo een zwaar schip. Besloten een noodroer te maken, van eene nieuwe bramsteng voor de schacht en een waarloose onbekapte bramra voor klik, terwijl verder de planken van een kettingbak, uit het tusschendeck, zullen moeten dienen tot beplanting. Door het aanhangen van dit roer is het echter ook nodig, dat het hennegat verder boven water komt. Gingen daarom in de namiddag voort met het werpen van lading en hielden de pompen lens.

Vrijdag 15^{de} December 1876.

Ongestadig, vervolgd met steenkolen te werpen. Verder bezig bij het noodroer. Verreeden een halve tros van 3 3/4 duim en een van twee duim voor aanslijngs en bindeels.

Zaterdag 16^{de} December 1876.

Prachtige gelegenheid, konden wij slechts zeilen. Het noodroer vordert langzaam en als het klaar is, hoe lang zal het duren eer er gelegenheid is om het aan te hangen. Ook moeten de gebroken roerbaken, waar de veren bij sommige nog aanzitten, nog uit de vingerlingen gedreven worden. Hopen van alles nog het beste. Het 100^{de} etmaal in zee. Aannemend van wind, hadden gedurende den dag ongeveer 25 ton steenkolen geworpen. Pomp lens.

Maandag 18^{de} December 1876.

Flaauw en stil. Lichten de gebroken roerbaken uit de vingerlingen. Vervolgens aan het noodroer over boord, en mogt het ons tamelijk goed gelukken hetzelfde te plaatsen, hoewel alles nog niet in de uiterste perfectie was. Bragten het schip voor den wind, hoewel met eenige moeite. Eenmaal koers liggende stuurde hetzelfde tamelijk goed. Zetten marszeil, kluiwer en fok. Bezig zijnde het roer over boord te zetten, passeerde ons een schip, en konden daarom niet met hetzelfde seinen. Het 105^{de} etmaal in zee.

Woensdag 27^{de} December 1876.

Flaauwe heldere lucht, waren bezig met de kettingen te voorzien van het noodroer. Peilden met het opkomen der wacht. Amsterdam 2 3/4 W naar gissing op 6 mijl afstand.

Flaauw. Bemerkten dat de zware tros op meer dan eene plaats nagenoeg af was. Besloten het roer binnen boord te nemen, en alles van kettings van muizings voorzien, te vervangen. Gebruikten daarvoor de kruisschoten. Verbreedden het roer van boven in de hoop er dan bij den wind en alle gelegenheid beter mede te kunnen sturen. Daar er geene groote spijkers meer waren, maakten wij dezelve van gordijnroeden.

Zondag 31^{de} December 1876.

Begonnen met den dag het roer dat reeds den vorigen avond te water was gebracht, goed achter den steven te hangen. Pomp 5 duim. Ligte aanwakkerende koelte, zetten alle dienstdoende zeilen, het schip stuurde tamelijk goed.

Zaterdag 20^{de} Januarij 1877.

Flaauw, zagen met den avond het land van Sumatra in het N.N.O. enz.

Dingsdag 30^{de} Januarij 1877.

Dreven voor stilte en harde tegen^tstroomen, om de W.Z.W., dreven dicht

beweeten het toppershoedje langs, kwamen ten anker. Aanwakkerende koelte van het N.O. Harde stroom om de Zuid-West. Kwamen met kracht van zeilen nabij Anjer in 12 vadem water ten anker. Staken 50 vadem ketting voor, enz. Lagen ten anker. Buijige lucht, enz. Hoewel het schip met noodroer onder alle omstandigheden buiten verwachting manoeuvreerde, kwam er toch door de hevige stroom met winden te veel kracht op, waarop wij besloten naar Batavia te telegraphseeren voor eene sleepboot. Geen ander was disponibel dan die van de N.I. Stoomvaartmaatschappij, die f. 2500 vroeg om het schip naar Batavia te slepen. Accepteerden dat aanbod, teneinde die haven als noodhaven aa te doen, enz. Nog wordt hierbij gevraagd de opgave van zeilen, rondhouten, touwwerk, provisiën en andere waarloose inventaris goederen, die tengevolge van boven omschrevene Zeeevenement zijn verloren gegaan of zijn verbruikt geworden.

w.g. G.J. Goekoop.

Verklarende de Comparanten een ieder voor zooverre hem zulke aangaat, na duidelijke voorlezing dat de inhoud van het bovenstaande zoede het Extraat journaal de zuivere waarheid bevat zonder bijvoeging of weglating van daadsaken en dat zij bereid zijn zulke met solemnele eede te bevestigen.

Ten slotte verklaarde de Comparant Gezagvoerder, dat alle zijne ondergeschikten gedurende de afgelegde reize en meer bepaald tijdens het doorgestane storm en orkaan weder hierboven omschreven zij behoorlijk hunne pligt hebben betracht, dat met de meeste zeemanschap en naarstigheid is gehandeld, en dat hij zich mitdien bij dese voorbehoudt de Wettelijke bepalingen op te volgen ter voorkoming van schade gedurende de reis aan zijnen onderhebbenden bodem overkomen, met alle gevolgen welke daaruit zouden kunnen voortspuiten of daarmede eenigzins in verband kunnen worden gebracht, speciaal ook wat betreft het werpen van een gedeelte der lading of het welligt lossen daarvan in beschadigden toestand, de onkosten van het slepen in Straat Sunda vanaf Anjer tot de noodhaven van Batavia en de latere bereiking van de plaats der bestemming ten gevolge van het inloopen te Batavia als noodhaven, kunnende het een noch het andere geweten worden aan gebreken van het schip of aan nalatigheid der opvarenden, doch geacht moet worden eenig en alleen het gevolg te zijn van rampen van hooger hand of Forçes majeure waartegen verzekerd is. Nog verklaart de Comparant Gezagvoerder, dat zijne equipage tijdens de bovenomschrevene Orkaan en ook later door volharding in de uitvoering van hunne moeilijke taak hebben uitgemunt en daaraan voor een gedeelte het behoud van het schip en lading is toeteschtijven.

Waarvan Acte.

Zullende op verlangen van den eersten comparant, de minute dezer welke geschreven is op een zegel van een halve gulden blijven berusten onder den Havenmeester te Batavia, en daarvan afschriften worden verleend aan belanghebbenden.

Aldus verleden voor mij Havenmeester te Batavia op dag en datum voorschreven aan boord van het Nederlandsch fregat A & WC. gevoerd door G.J. Goekoop. zijnde de minute na duidelijke voorlezing onmiddelijk door de Comparanten geteekend met uitzondering van H. Augesthaus, die verklaarde wegens ongeletterdheid niet te kunnen schrijven.

Verleden met dertien renvooiden wegens de doorhaling van eene letter en twee en twintig woorden en de bijvoeging van achttien woorden zonder apocel.

Breedigd door mij ieder naar zijne godsdienstige gezindheid, met uitzondering van de minderjarigen.

De Havenmeester

w.g. de Graaf.