

8.7 Tweede periode van groot-onderhoud op de rede van Soerabaja – voorbereidingen voor de terugreis naar Nederland

Zondag 8 Maart 1818.

Het was een buiige dag van aankomst. Het detachement infanterie en de 38 Molukse gevangenen gingen meteen van boord. Dat moet een ware opluchting zijn geweest, zij hadden sinds het vertrek uit Ambon opgesloten gezeten in het benedenschip. Het was welhaast een wonder dat iedereen het overleefd had, behalve dan Christina Martha op de heenweg naar Ternate.

De Evertsen had opdracht gekregen om naar Batavia te varen, maar omdat tijdens de reis duidelijk was gebleken dat het schip heel veel mankementen vertoonde, moesten er eerst op de rede van Soerabaja hoognodige reparaties worden uitgevoerd, waarmee men na aankomst onmiddellijk begon. De zeilen werden afgeslagen, de bramra's werden omlaag getakeld en de werksloep achter bij de kont vastgelegd.

Er lagen nog verscheidene andere schepen op de rede, waaronder een Nederlandse koopvaarder genaamd 'Aurora' en een koloniale kanoneerschoener.

In de ochtend van 9 maart bleek dat de werksloep gedurende de nacht was volgelopen en gezonken met verlies van de riemen en andere uitrustingsstukken. Zelfs deze sloep bleek lek te zijn. Gelukkig kon hij weer uit het water getrokken worden met het afmeertouw en leeg worden gehoozd voor verder gebruik.

De bemanning werd nog steeds geteisterd door ziektes en een aantal zieken, waaronder de matrozen Hijthof, Midderin, Verhoeve, Fortuin, J. Bos, Stevens en A. van Zijl werden naar het Simpang hospitaal gezonden. Er vond ook een disciplinair incident plaats, stuurman Houw en bootsmansmaat W. Heers werden in de boeien geslagen, jammer dat de reden niet wordt vermeld, twee dagen later werden zij weer vrijgelaten.

Het demonteren van delen van het schip begon snel op gang te komen. Een dertigtal Javaanse timmerlieden kwam aan boord en begon de berghouten*) van de buitenhuid te slopen zodat de 'binnenhouten' (spanten) konden worden geïnspecteerd.

Een scheepsromp in die tijd had een binnen- en buitenhuid waartussen de spanten zaten. De loze ruimte daartussen was altijd nat vanwege vocht en lekkages, met houtrot als gevolg, die aan de buitenkant niet te zien was. Bovendien begon men de stengen en ra's naar beneden te halen zoals dat ook gedaan was tijdens de vorige onderhoudsperiode in 1816. De defecte bezaansmast werd er helemaal uitgelicht. Verscheidene defecte pompen werden ter reparatie naar de werf gestuurd. Omdat de sloepen ook in slechte staat waren moesten zij ook naar de werf voor reparatie. Daarvoor in de plaats waren er twee sloepen van de wal aangewezen met Javaanse "mandoers" (opzichters) en roeiers om het verkeer met de wal gaande te houden.

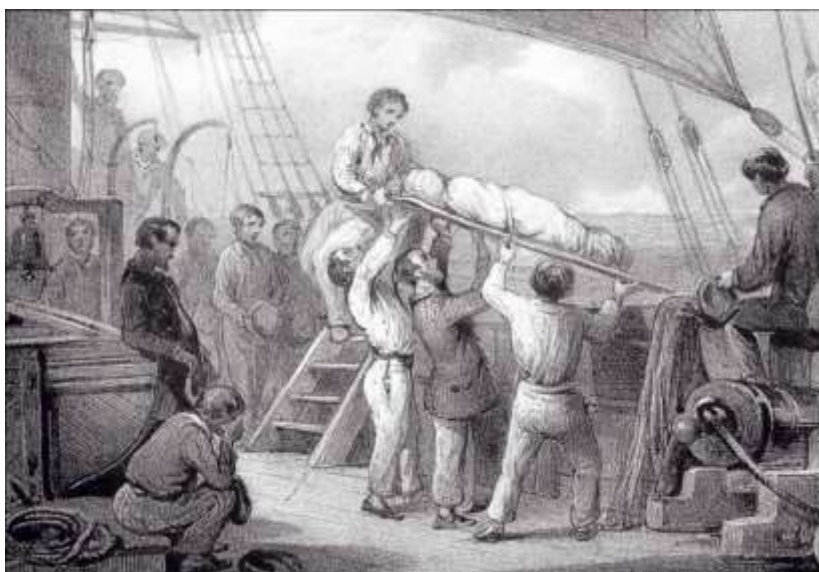
**) Berghouten waren langsscheepse stootranden die over de hele lengte van het schip liepen en dikker waren dan de huidplanken. Zij verhoogden mede ook de sterkte van de constructie.*

Om het schip lichter te maken, om alle ruimten goed te kunnen inspecteren en schoon te maken gingen de niet-essentiële voorraden zoals de zeilen, buskruit, geweerpatronen en kanonskogels van boord en werden tijdelijk op de wal opgeslagen. Ook al het geschut met rolpaarden en toebehoren werd ontscheept met behulp van de grote ra die als kraan werd gebruikt en op prauwen geladen. Dit karwei bestaande uit het verwijderen van 10 x 36 ponders, 20 x 24 ponders en 12 kanons van 12 pond duurde enige dagen.

De timmerlieden, voornamelijk Javanen, kwamen elke dag aan boord met spijkers, hout en andere spullen. Zij begonnen spoedig de buitenhuid onder de berghouten open te breken om te kijken wat de toestand daar was en eventueel vervangingen aan te brengen met nieuw materiaal. Veerman introduceert af en toe nieuwe sloopstermen, zoals een "trommelstok" die op de grote mast werd gezet. Dit was een rondhout dat erop leek maar veel groter was en diende als vlaggenstok nu de grote steng was neergehaald.

Het aantal timmerlieden liep tegen het eind van de maand gestadig op naarmate er meer problemen werden ontdekt. Soms waren er wel een vijftigtal aan het werk.

De gage van de vaste bemanning voor het 3^e en 4^e kwartaal van 1817 werd uitbetaald op 23 maart. Zoals altijd was de betaling achteraf, meestal omdat er onvoldoende geld aan boord was, dat kon pas in een haven worden verkregen.



Op 30 maart 1818 overleed konstabelsmaat J. Hendriks aan een "beroerte", op diep water kreeg hij een traditioneel zeemansgraf.

*Lithografie door Carel Christiaan Last (1808-1876), 1861.
Collectie Marinemuseum*

Omdat enige kapotte pompen ter reparatie naar de wal waren gestuurd was het peil van het lenswater opgelopen tot 46 duim

(116.84 cm) dus moest er heel hard gewerkt worden met de overgebleven pompen, om het lenswaterpeil terug te brengen tot 22 duim (56 cm).

Op 1 April 1818 kwam een inspectiecommissie aan boord, bestaande uit Ktz Groot, Kltz Ver Huell*), Ltz1 Vaillant, Ltz1 Steenboom, Constructeur Jonkers en drie oppertimmerlieden, om de staat kwamen van het schip keuren. Deze commissie beoordeelde dat de spanten goed en gaaf waren en bepaalde dat slechts aan de buitenhuid reparaties nodig waren. De romp van het schip werd goedgekeurd onder de voorwaarde dat de overige reparaties geheel werden uitgevoerd. Er wordt in Veermans journaal niets vermeld over de toestand van de kiel, hij was zelf duidelijk niet aanwezig bij deze inspectie. Naderhand beklagde commandant Ver Huell zich in zijn boek 'Herinneringen' over de slechte toestand van de kiel en andere balken. Deze klacht werd

later in Nederland actueel en controversieel bij het onderzoek naar de oorzaak van het zinken van de Evertsen. Hierover meer later in het laatste hoofdstuk.(Ref.)

**) De Commandant, Ver Huell, had in deze periode verlof genomen en maakte mooie tochten op Madoera en Java die hij beschreef in zijn boek Herinneringen. Af en toe kwam hij aan boord om zaken te inspecteren.*

(Ref. 1- J.J. Backer Dirks "De Nederlandsche zeemacht in hare verschillende tijdperken geschetst" (1890)

(Ref. 2-Tijdschrift Indische Letteren. Jaargang 4, 1989 pp 15 "Maurits Ver Huell en zijn reis door het voormalige Nederlands-Indië aan boord van het Linieschip "Admiraal Evertsen" in de jaren 1816- 1819, door L.M. Akveld)

Bij het schoonmaken van het ruim vond men tussen de ballast een "menigte rode schorpioenen" en "duizendpoten" waarvan sommigen meer dan dertig centimeter lang waren en zo dik als een duim. Veerman merkt op dat er geen ratten aanwezig waren. Die waren zeker opgegeten of verdreven door die beesten. Het was een wonder dat niemand van de bemanning gestoken of gebeten werd bij deze werkzaamheden.

**) Rode schorpioenen zijn zeer giftig, zij kwamen in Indië en Afrika voor. Zij waren waarschijnlijk aan boord gekomen als larven met het brandhout en andere vracht. De tropische duizendpoten, ook bijzonder giftig, waren ook op die manier aan boord gekomen.*

Begin april was het aantal timmerlieden opgelopen tot 71 en elke dag kwamen zij aan kwamen er 11 breeuwers en 'kalfaters' bij.

Onder de bemanning bleven steeds velen vatbaar voor ziektes, op de 11^e april worden er 17 zieken naar het hospitaal zijn gestuurd.

De werkzaamheden benedendeks gingen door met het vervangen en versterken van hele balken in 'de hel' (een ruimte onder de boeg voor de kruitkamer, in gebruik voor het opslaan van touwwerk) en de bottelarij (voorraadruimte voor voeding). Een van de timmerlieden, genaamd Knoesten, werd in de ijzers gezet en overgebracht naar De Ruijter (het wachtschip).

Er wordt helaas geen reden vermeld. Vast een 'bakje' van betekenis.

Het aantal timmerlieden was opgelopen tot 92 en de breeuwers tot 21.

Op 15 april gingen 14 zieken naar het hospitaal, de volgende dag nog eens 24 man, waaronder Lt2 H. Blok, er was dus vast een besmettelijk ziekte uitgebroken, maar er wordt niet vermeld welke het was. Om de gezondheid te bevorderen en de bemanning wat ontspanning te geven werd passagieren toegestaan. Dit gaf de ambachtslieden meer ruimte om te werken, want bovendien kwamen er nu ook metselaars bij. De ovens en fornuizen van baksteen waren namelijk in zo'n slechte staat dat ze er geheel uit gesloopt werden om ze te vervangen. Er kon daarom aan boord niet meer worden gekookt.

Dit probleem loste men op door een "Drie Coijangs"*) prauw langs zij te leggen waarop een tijdelijk fornuis van zand en bakstenen gebouwd werd. Hierop moesten de koks voor ongeveer 200 man koken. Dat er minder lui aan boord waren bleek uit het feit dat er om de twee dagen maar ongeveer 160 pond vlees werd aangevoerd.

**) Een “Coijang” of “Kojang” was een Indische inhoudsmaat van 27 Pikol oftewel 1.272 liter. Dit verwees naar het volume van de prauw*



De ambachtslieden brachten naast de honderden ponden spijkers en “takbouten”*) ook vellen papier en kaarsen mee. De kaarsen werden waarschijnlijk gebruikt voor verlichting van het benedenschip, maar met het papier, ook wel “huidpapier” maakte men de huid onder de koperen platen waterdicht, eerst smeerde men ze in met teer alvorens ze op de huid te plakken.

**) vierkante ijzeren bouten met een scherpe punt aan een kant en weerhaken aan de zijden die wanneer in het hout geslagen zich niet meer los konden werken*

Adelborst Musquetier werd met 8 matrozen tijdelijk gedetacheerd op de koloniale schoener ‘Munter’ (genoemd naar de te Saparoea gesneuvelde Ltz Munter).

Aan het eind van de maand werden er ook “boegkrommers” (natuurlijk gekromd hout dat in de boeg werd gebruikt) aangevoerd door de timmerlieden.

Bij de werkzaamheden ontdekte men een “vervuurde” (droog vermolmd, in het Engels “Dry rot” genoemd) balk onder de ‘koebrug’ (het laagste dek van een lineschip) die ook vervangen most worden.

Fig. 8.7.1 Foto van een in aanbouw zijnde boeg structuur van een replica houten schip. De ‘krommers’ waren door de natuur gekromde balken die qua vorm in de boeg pasten. De ‘scheg’ is de balk aan de voorkant van de boeg, helemaal rechts op de foto.

Matroos Straatman overleed te Batavia. In de maand april gingen er in totaal 101 lieden naar het hospitaal waarvan er 62 aangesterkt terugkwamen, er waren dus 39 nog (ernstig) ziek of overleden. Begin mei waren er ook weer opnames, maar niet meer zoveel als de maand daarvoor.

Men werkte hard door om rotte balken in het benedenschip te vervangen. De gebarsten scheepsklok werd vervangen door een nieuwe, de werf in Soerabaja kon kennelijk ook brons gieten. De nieuwe bezaansmast werd afgeleverd, maar de bijbehorende stagen werden afgekeurd omdat zij te kort waren.



Korporaal van Eck, een man die veel problemen kende, hij was een keer over boord gesprongen bij Boeloekomba en eenmaal gedeserteerd op Ambon, overleed op de wal in het hospitaal.

In het benedenschip, onder andere in 'de hel' vond men meerdere balken die versterkt of vervangen moesten worden. Het aantal timmerlieden steeg tot 92 en het aantal breeuwers/kalfaters tot 36 man. Wat een werkgelegenheidsproject! De 3^e chirurgijn Ten Berg werd ziek naar de wal gestuurd op 14 mei, hij overleed op de 19^e.

Op 21 mei kwam om 09.00 uur de krijgsraad bijeen aan boord van de Evertsen. De pas aangetreden Schout-bij-nacht Ridder Wolterbeek fungeerde aan boord als voorzitter. De aangeklaagde was overste Verveer, die was aangeklaagd door Ktz Van Senden, de commandant van de Prins Frederik. De aanklacht blijft helaas in nevelen gehuld. Het duidt er wel op dat de mannen het niet in den minne hebben kunnen schikken. Deze krijgsraad bestond verder uit Ktz Groot, Kltz Ver Huell, Ltz1 Steenboom, Ltz1 Vaillant, Ltz2 Veerman, Fiscaal Roelofs en opperschrijver van Agten. Om 12.00 uur was de bijeenkomst afgelopen en ging SBN Wolterbeek weer van boord, de uitkomst of uitspraak van de raad is niet openbaar gemaakt.

Figuur 8.7.2 Voorbeeld van 'Krommers', natuurlijk gekromde balken

De timmerlieden brachten nu ook koperen bladen*) en bladen lood voor de kombuis. (Het lood werd gebruikt als voering tussen het hout en baksteen). De nieuwe pompen waren gearriveerd en werden geïnstalleerd.

**) Koper werd aangevoerd uit Japan, een eerste vorm van globalisering avant la lettre.*

Ter versterking van de Evertsen-bemanning kwamen de matrozen H. Brouwer en J. Schults over van Zr.Ms. Tromp, en van Zr.Ms. Amsterdam kwamen kuiper Deesterbeen en de matrozen Blauwboer en Schreuder aan boord.

Het was druk op de rede van Soerabaja, de handel was weer op gang gekomen. Eer werden continu binnenkomsten en vertrekken gemeld van schepen, waaronder meerdere Amerikaanse schepen, Zr. Ms Nassau en Tromp. De Nederlandse brik Cornelia kwamen beladen met specerijen op de rede.

Veerman werd op de 28^{ste} mei naar de werf gestuurd om zeilen te keuren. Hij keurde 15 zeilen af maar oordeelde dat het gerepareerde grootzeil gereed was voor gebruik.

In de maand mei gingen er in totaal 35 zieke mannen naar het hospitaal, en er kwamen 45 terug aan boord, dus er lagen nog steeds een man of 30 in het hospitaal.

Aan het begin van juni was het aantal timmerlieden teruggelopen tot 42, die voornamelijk werkten aan onderdelen voor de boeg, zoals nieuwe 'krommers' en een boegstuk.

Men kan uit de drukke activiteiten bij de boeg concluderen dat de problemen daar nog steeds niet opgelost waren.

Bottelier J. Bartels werd in de boeien geslagen vanwege diefstal op 4 juni, hij werd op de 9^e vrijgelaten en ontslagen als bottelier.

Op 10 juni kwam van 08.00 tot 11.00 uur de krijgsraad onder leiding van SBN Ridder Wolterbeek weer op de Evertsen bijeen Hij vertrok die middag over land naar Batavia met de stukken (uitslag) van de Krijgsraad. Hij moest goedkeuring krijgen van hun bevindingen van de regering in Batavia. De afstand van Soerabaja-Batavia via de Grote Postweg (Jalan Pos) was ongeveer 625 km, in een koetsje dat ongeveer 10 km/uur doet, duurde zo'n reis in totaal 8 tot 9 dagen.

Kltz Verveer was kennelijk vrijgesproken van zijn aanklacht, want in het boek van P. Meijer*) wordt hij genoemd als de commandant van het korvet 'Anna Paulowna' in 1819.

(Ook Veerman vermeld hem later als Commandant van de Tromp in Hoofdstuk 9.0)

Matroos Frederik Kats overleed op de wal op de 18^e juni, daarna matroos P. Hein en marinier H. Pieters. Twee Amerikaanse koopvaarders vertrokken naar zee en het Nederlandse koopvaardijship Rotterdam en een Engelse brik arriveerden op de rede.

Zodra de balken onder de kombuis vervangen of verstevigd waren kwamen zes metselaars aan boord om een nieuwe kombuis te bouwen.

Bij inspectie van de huid aan stuurboord boven de koperen beplating bleek een 47 voet (14.32m) en een 30 voet (9.24m) lange huidplank verrot te zijn. Ook aan bakboord zaten verrotte huidplanken en moesten er hele stukken worden uitgebroken.

Op de 21^{ste} was matroos P. van Roon uit het hospitaal ontslagen, maar hij werd toen hij aan boord stapte in de boeien geslagen. Hij had kennelijk iets ernstigs op zijn kerfstok.

Matroos P. Kulins overleed, ook de matrozen Jonassen en Schuit overleden kort daarop.

Aan het eind van juni waren er 82 timmerlieden, 52 breekers en 6 metselaars bezig aan



boord. Het aantal zieken dat die maand naar het hospitaal ging was 31 maar gelukkig kwamen er 37 terug, het schip had nog steeds een twintigtal zieken om op te knappen op de wal.

In juli gingen de werkzaamheden met timmerreparaties, breekers en de bouw van een nieuw fornuis uit baksteen gestadig door.

*Bakstenen kombuis met kookpot...
foto: A. Krijgsman Batavia te
Lelystad 2009*

Op de 4^e juli deserteerde matroos P. Dekker uit het hospitaal en matroos 2^e klasse Mitteltrainer kwam hersteld

terug aan boord. Deze man was zwaargewond geraakt in Saparoea waar hij aan zijn linkerzijde van rib tot heup opengeschoten was. Het was een wonder dat hij dit had overleefd zonder infecties op te lopen, de chirurgijns moeten wel een topprestatie geleverd hebben om wonden vakkundig te behandelen.

De Evertsen moest nu ook “gekrenghd” worden, d.w.z. dwars omgetrokken, om zo veel mogelijk oppervlak van het onderwaterschip te kunnen bekijken en waar nodig reparaties uit te voeren. Zo'n groot schip kon maar beperkt worden omgetrokken, het werd gedaan met behulp van lichters en door het verleggen of ontladen van ballast, dan kwam het schip hoger en schever in het water te liggen. Het journaal vermeldt dat er 89 hele en 20 halve bladen koper van de huid werden afgehaald. Het schip lag zoals men op de afbeelding ziet onder een zekere hellingshoek, dat was niet erg comfortabel voor de



scheepsbemanning. Men probeerde ook om het roer te lichten maar dat ging niet, de “messing van het roer in de agtersteven was verwrongen” *).

*) *De Binnenvaart Encyclopedie* definieert “messing” als de toelopende voorkant van een houten roer.

Even een melding over de barbier, de “scheerder”, van de Maria Reijgersbergen: hij was overgeplaatst en aangesteld als 3^e Chirurghijn van de Evertsen. Dit duidt aan dat de barbiers (kappers) nog steeds het medische vak uitoefenden zoals vroeger bij de V.O.C.

Twee matrozen, konstabelsmaat Meers en matroos Severein werden vast gezet. We weten helaas niet wat ze uitgevreten hadden.

Op 16 juli brachten de timmerlieden 60 pond koperen spijkers en 100 koperen bladen aan boord vergezeld van twee en een half vat “labor”. Deze term wordt uitgelegd door Veerman als een soort vloeibare kalk die men op de huidplanken smeerde voordat de koperen platen erop vast werden vastgespijkerd. Een soort beschermende laag dus tussen het hout en de koperen platen. Het gebruik van koperen en ijzeren spijkers zo vlak bij elkaar in vochtige huidplanken bij zout water was een waar recept voor ellende, de twee metalen zouden elkaar letterlijk opvreten en verteren door onderlinge galvanische werking. Een schip kon zo letterlijk uiteenvallen, dat was een kwestie van tijd, men kon erop wachten.

De bemanning werd aangevuld met matroos De Boer uit Semarang, drie matrozen en een Javaans bemanningslid gingen naar het hospitaal.

In de fokkemast werd een ‘inwatering’ ontdekt, een potentiële bron van houtrot.

Men verhielp dit door het aanbrengen van schalen, om de mast te versterken en de opening af te sluiten. Dit soort reparaties waren niet erg solide, er kwam bij ruw weer veel kracht op de mast te staan, waardoor de lekkage gemakkelijk terug kon komen.

Nadat het schip over bakboord was gekrensd liet men haar nu over stuurboord hellen, zodat de bakboords onderzijde kon worden geïnspecteerd.

De zo bereikbare koperen platen werden er afgehaald en slechte huidplanken eruit gesloopt ter vervanging. De slechte staat van het schip werd zo klip en klaar bewezen.

In dezelfde tijd werd er nog steeds druk aan de boeg gewerkt, waar met veel moeite een nieuw boegstuk werd “ingedwongen” en waar aan bakboord onder het berghout een 45 vt. (13.6m) lange huidplank werd “ingedreven”. Na het installeren van nieuwe huidplanken moest er weer gebreeuwd worden om ze waterdicht te krijgen, de breeuwers hadden het er behoorlijk druk mee.

Het stuurrad ging met enige pomp onderdelen naar de wal voor reparatie. Af en toe worden er artikelen afgeleverd waarvan de toepassing niet helemaal duidelijk is, zoals b.v. 50 pond roet, 4 huiden boeileer en twee groene huiden. Het roet kon alleen maar gebruikt worden om iets zwart te kleuren, verder heeft het weinig toepassing. Het boeileer ..?

De 1^e bootsmansmaat C. Jansen overleed in het hospitaal op 30 juli. De volgende dag kwamen er 10 man ‘genezen’ terug.

Op 2 augustus waren de nieuwe fornuizen gereed en kon er weer aan boord worden gekookt, zij het onder een hellingshoek vanwege het krensen. De kookprauw kon weer terug naar de wal.

De salarissen en tafelgelden van het tweede kwartaal werden uitbetaald op 5 augustus door een secretaris die van de wal kwam. Een paar dagen later, op 7 augustus, werd er gevlagd ter ere van de verjaardag van H.K.H. Prinses Douairière van Oranje-Nassau (Koning Willems moeder). Het wachtschip salueerde met 21 schoten en de bemanning

kreeg een extra oorlam. Verder gingen de uitstaande opdrachten en werkzaamheden routinematig door. De verjaardagen van de koninklijke familie werden keurig bijgehouden en gevierd, zelfs in het verre oosten.

Een tweede poging om het roer uit te lichten werd uitgevoerd op 13 augustus, doch deze was ook tevergeefs; *“zijnde het bovenste der derde duimling*) in het hout der agtersteven gedrongen”*

**) Ook wel vingerling genaamd, dit is een ring gemonteerd op de achterstevenbalk waar de roerpennen in worden gestoken*

Met veel kracht en moeite moesten een paar boegdelen *“ingeramd”* worden. Men begint steeds meer tot de conclusie te komen dat de problemen van de boeg nog lang niet verholpen waren. Een deel daarvan kwam door gebrek aan leiderschap.

Op de 18^e augustus vermeldt Veerman: *“Kreegen een andere Kommandeur bij de ambagtslieden, hebbende de vorige om onkunde en dronkenschap van boord gejaagd.”*

Dit soort incidenten geven niet veel vertrouwen in de kwaliteit van het geleverde werk, wat later dan ook duidelijk zou blijken. Het aantal breeuwers was nu 15 en het aantal timmerlieden 83.

In het algemeen werd er niet op zondag gewerkt, doch op zondag 23 kwamen er 79 timmerlieden en 5 breeuwers om de werkzaamheden stug voort te zetten, dit in verband met de verjaardag van Koning Willem I en de feestelijkheden op de volgende dag.

De Nederlandse, Pruisische en Russische vlaggen gingen in top en Zr.Ms. De Ruijter salueerde met 101 schoten!

Eerst om 06.30 uur 33 schoten, daarna om 12.00 uur nog eens 35 en 18.00 uur weer 33. De dag werd zoals geschreven in *“gepaste vrolijkheid”* doorgebracht, dat betekende dat elke man een extra borrel (arak) en ½ fles punch kreeg.

Er vond een akelig ongeluk plaats op de 25^{ste} augustus toen matroos H.P. Prins van de *“groot zwichting”* *) op het kuildek viel op en zich verwondde van zijn linkerarm tot aan zijn oksel, waarschijnlijk was de arm verbrijzeld. De situatie was ernstig genoeg om de opperchirurgijn van het eskader erbij te halen. Deze consulteerde met de chirurgijn-majoor aan boord en concludeerde dat de arm geamputeerd moest worden. Er wordt verder niets vermeld over de matroos of die het overleefd had, maar zo ja, daarna natuurlijk blijvend invalide was.

**) een “zwichting” was een kort want dat zich onder de mars bevond met het doel om het stengenwant strakker aan te trekken.*

Het Javaanse bemanningslid Tambas, die eerder naar het hospitaal was gestuurd overleed aldaar op de 26^{ste} augustus.

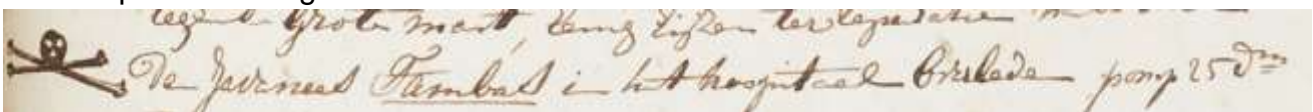


Fig.8.7.3 Journaal vermelding van het overlijden van Javaans bemanningslid Tambas

Ondertussen zwoegden de timmerlieden nog steeds onder de boeg om berghouten en planken aan te brengen, dit was duidelijk een zwakke plek, zeker gezien het feit dat er zoveel tijd, aandacht en arbeid aan besteed moest worden.

In de maand augustus werden 14 zieken naar het hospitaal gestuurd en kwamen 21 daarvan terug aan boord. Of deze lieden geheel en al genezen waren was nog maar de vraag. Tot deze datum waren er 15 man aan de wal overleden en lagen er nog 11 man in het hospitaal.

Op 31 augustus staat een merkwaardige vermelding beschreven. Er werd een “diamant” en een kist met glas van de wal ontvangen tezamen met andere reparatiegoederen, waaronder meer papier. Waarvoor een diamant nodig was is niet vermeld.

Tijdens de platvoetwacht zag men een grote brand in een kampong ten oosten van de rivier van Soerabaja, waarin ongeveer 220 huizen in vlammen opgingen. Vanaf het schip gezien kon men zien dat de brand omstreeks 21.00 uur geblust en onder controle was.

Begin september werden 82 timmerlieden en 6 breeuwers aan boord te werk gesteld, die een “kielstut” van 67 vt. (20.30 m) meebrachten. Dit is de eerste keer dat Veerman iets over de kiel schrijft. Men ging door met het lossen van 14 last (ongeveer 21 ton) ballast, die naar “*kielligters*” overgebracht werden om het schip nog hoger uit het water te laten komen.

Nadat meer ballast afgevoerd was werd de hellingshoek over bakboord vergroot.

Een groter deel van het onderwaterschip kwam bloot te liggen voor inspectie. Omdat nu de geschutspoorten aan de andere zijde onder water dreigden te komen, werden deze tijdelijk gesloten en dicht gebreeuwd. De inspectie vond plaats op 9 september. Hiervoor kwamen constructeur Jonkers en commandant VerHuell aan boord. *”Bevonden de huid aan BB superbe en zijnde op weinig plaatsen eenige zeer kleine gaatjes in het koper, daar wel wurm dog geen half duim diep in was”*.

Nadat alles gecontroleerd was zette men om 12.00 uur het schip behoedzaam weer rechtop. De volgende dagen werd de andere zijde van het schip op dezelfde wijze geïnspecteerd, die werd ook goed bevonden.

De matrozen Blomberg en J. Robok overleden in het hospitaal aan het begin van september 1818.

Het journaal vermeldt dat de inheemse ambachtslieden de hele dag aan boord werden gehouden om de werkzaamheden te kunnen versnellen, ze kregen daarvoor het z.g.

”Inlandsch rantsoen”(Ref.3 en 4)

Dit was een overblijfsel van de V.O.C.-tijd dat inhield dat Aziatische bemanningsleden meer rijst kregen maar geen gezouten vlees of spek, maar in plaats daarvan gedroogde vis.

Het arak-rantsoen was hetzelfde als van de Europeanen.

(Ref.3 “Staatsblad van Nederlandsch Indië”, vol.1 ,1864 p. 118, en Ref.4 “Werkers van de wereld”, M. van Rossum, Uitgeverij Verloren 2014, pp. 228,229.)

Het aantal timmerlieden werd opgevoerd tot 102 man met 11 breeuwers/kalfaters tegen het midden van de maand september. De scheepsdiepgang na al het ontladen en verschuiven van ballast bedroeg voor: 14.25 vt. (4.3m) en achter: 23 vt. (7m), een verschil van 2.7 m. Het schip helde flink achterover.

De werkzaamheden aan de tuigage vorderden snel en op de 19^e werd de grote bramsteng weer opgezet. Men deed een derde vergeefse poging om het roer te lichten op 23 september. Daarna werd dit niet meer geprobeerd. Alle pogingen mislukt.

Er vond weer een ongeval plaats op 29 september toen matroos D. Meene van de grote ra in het ruim viel en zijn arm brak. Er is verder geen rapport over een amputatie zoals bij het vorige ongeluk. Chirurgijn-majoor J. Van den Berg was ondertussen ziek naar de wal gebracht en overleed diezelfde dag in het huis van de Heer Offers. Hij werd begraven bij het Simpang hospitaal.

In de maand september gingen er 44 man naar het hospitaal en kwamen er 17 terug. De ballast en munitie werden weer aan boord genomen nadat alle werkzaamheden aan de buitenhuid met nieuwe koperen platen beëindigd waren. De kanonskogels van de 36, 24 en 12 ponders tezamen wogen bijna 17 ton. Er kwamen nu ook schilders aan boord die begonnen delen in de verf te zetten, de boegspriet, de bezaansmast, spiegel en binnen in het schip de longroom. De breeuwers waren zo'n beetje klaar, maar er bleven een paar man aan boord om kleine plekken te aan te pakken. Door de vele regens waren lekken in het dek snel op te sporen.

Timmerman Tabernal, een man waarmee men meerdere problemen hadden gehad, was gedeserteerd uit het hospitaal diezelfde dag.

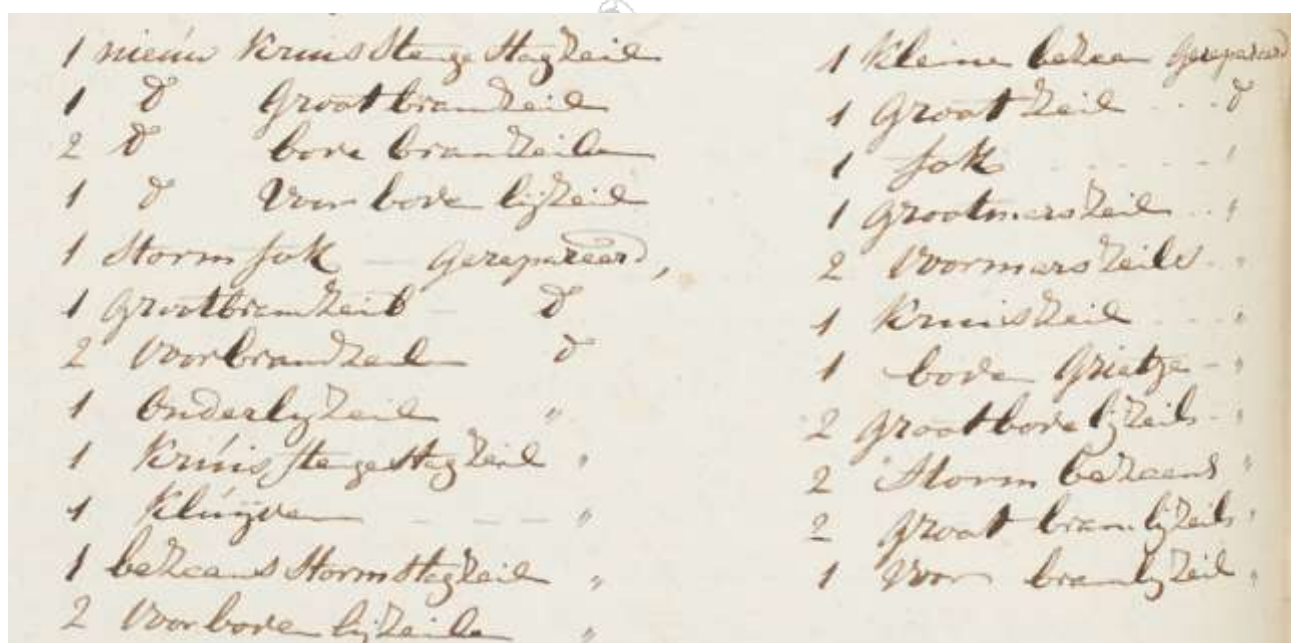


Fig. 8.7.3 Lijst van zeilen die terugkwamen van de werf.

Er werkten nog steeds per dag gemiddeld 75 timmerlieden aan boord. Het werk aan de tuigage maakte goede voortgang en men begon nu de kanons weer aan boord te hijsen en te installeren.

Matroos Soos die hem ook was gesmeerd uit het Simpang hospitaal werd twee dagen later in de kraag gevat en weer aan boord gebracht. Timmerman Tabernal was nog steeds niet gevonden.

De nieuwe zeilen werden aangevoerd en aangeslagen, volgens Veerman pasten ze goed. Veermans tabel in fig. 8.7.3 geeft aan welke zeilen er aan boord kwamen. De zeilmakerscapaciteiten van de V.O.C./marinewerf waren reuze veelzijdig!

Klus geklaard? Het werd steeds duidelijker dat het vertrek op stapel stond, de bagage van SBN Buijskes kwam op 21 oktober aan boord, en het aanbrengen van het tuig maakte snelle vorderingen. Timmerman Tabernal was ondertussen aan de wal gepakt en kwam in de boeien terug aan boord. "They got 'em".

De toekomst van deze kerel zag er niet erg rooskleurig uit.

Op de 24^{ste} oktober kwam er in een bijzondere vracht aan boord. *"Kregen een grote verzegelde kist aan boord, inhoudende de verantwoording van de gewezen 1^e Schrijver P. Roos met papieren betrekkelijk het voormalig Bataafsche eskader van den overleden Vice-Admiraal P. Hartzinck."* (voormalig bevelhebber van het Oost-Indisch eskader, hij overleed in 1808). Dit waren de paperassen en documenten*) van het eskader uit de tijd voordat de Engelsen Java innamen.

**)NB. Het is niet duidelijk of deze documenten in Batavia zijn afgeleverd, zo niet dan zijn zij verloren gegaan met het zinken van Evertsen.*





Van de werf kwamen nog 7 scheepspompen en 40 spilbomen (spaken voor de kaapstanders) terug en nog meer zeilen. Zie fig. 8.7.3. Voor de zieken kwamen er levende soepkippen (er was een kippenhok aan dek gebouwd) en een hoeveelheid flessen rode wijn.

*Foto: A.Krijgsman
(lenspomp a.b. van Batavia
2009 Lelystad)*

Tijdens zware buien met donder en bliksem op 25 oktober embarkeerde Kapitein der Infanterie A. van den Zantheuvel met vrouw en kind, een sergeant, een flanker, twee Bengalezen en 51 Madoerezen met bestemming Batavia. Daarbij kwamen nog 5 staatsgevangenen, de Tidorezen, Calet, Abdhul Hadji, Abdhul Semet, Lijan en Moeslin, dit waren

achtereenvolgens een Koning, een legerchef, priester, dokter en een bediende, die op het eiland Gilolo hadden gerebelleerd tegen het Nederlandse gouvernement.

Er kwamen 21 man terug uit het hospitaal.

De dag voor het vertrek naar Batavia, opnieuw tijdens zware regenbuien en hevig onweer, kwamen 25 timmerlieden aan boord en 2 breeuwers om de laatste hand te leggen aan de werkzaamheden, ook werd alle munitie aan boord gebracht onder condities die niet erg gunstig leken voor dit soort goederen.

Op 27 oktober werd bij dageraad het anker gelicht en zeilden zij naar de "Voorrede" daar gingen ze opnieuw voor anker. Loods Etienne Bart kwam aan boord, hij had de taak om het schip veilig naar Oedjong Pangkah te dirigeren. Twee matrozen, Oijens en Monsee, die een paar dagen eerder terugkwamen van Simpang werden terug naar het hospitaal gestuurd. Niet goed hersteld. Zelfs op de dag voor het vertrek kwamen er nog goederen van de werf aan boord, zoals glazen ramen bestemd voor de hutten.

Ook embarkeerden een aantal passagiers, de weduwe Venis...(onleesbaar) met 2 kinderen en een meid en de ambtenaar Dubliken met vrouw en kind, die op weg waren naar Nederland.

De oude jol die gebruikt was voor het heen en weer naar de wal varen ging terug met de Javaanse roeiers naar de havenmeester van Soerabaja, de heer Jacobsen.

Sommige ernstige zieken moesten in het hospitaal op de wal worden achtergelaten, dit waren kuiper Soesbergen, de matrozen 1^e klas G. Golstijn, J. Van der Wijden, J. Paauw en Torson en de matrozen 3^e klas G. Monsee en C. Oijens. Opperschrijver Rulofs en 2^e schrijver Bron kwamen van de wal terug.

Bij dageraad op 28 oktober 1818 werden twee Madoerezen vermist. (Waarschijnlijk waren ze 's nachts naar de wal gezwommen en gedeserteerd). Het anker werd om 10.00 uur gelicht om gebruik te maken van de ebstroom naar zee. Dit ging niet erg snel en een paar uur later werd opnieuw geankerd bij de zuidwesthoek van Madoera en de vlag van Grissée. (Zie Veerman's kaart figuur 8.7.4) Door de ongunstige windrichting bleef het schip de volgende dag voor anker liggen wat gelegenheid gaf om meer voedsel aan boord te nemen, zoals tien koeien die per prauw werden aangevoerd. Victualiemeester Rodenberg ging door met het laden van aangevoerde laatste voorraden.

Het anker ging later die dag weer op en langzaam kwamen zij bij de hoek van Pangkah, daar ging het schip weer voor anker om nog meer victualiën te laden. Alles werd met prauwen aangevoerd. Loods Etienne Bart ging van boord omdat zijn diensten niet meer nodig waren, zijn taak was volbracht. Op 31 oktober werden er nog 100 halve leggers water aangevoerd. Tabel 8.7.2 illustreert de hoeveelheid en variatied van voedsel die aan boord kwam die dag.

31 okt 1818	Rijst	25.975 pond
	Gezout vlees	7000 pond
	Dingding	6000 pond
	Peper	130 pond
	Koffie	3575 pond
	Zuiker	3575 pond
	Tamarinden	3575 pond
	Arak	2 leggers (.1000 liter)
	Bierazijn	2 leggers (.1000 liter)
	Klappus Azijn	3 halve leggers (750 liter)

Tabel 8.7.2

Volgens het journaal was er voor 3 maanden water aan boord. Op 3 november lagen ze nog steeds voor anker bij Oedjong Pangkah, en daar kwamen de laatste passagiers voor Batavia aan boord. Dit waren de resident van Grissée, de heer De Groot, met vrouw en kind en secretaris Erendijk met 4 bediendes.

In totaal waren er 324 mensen aan boord, waarvan 221 man scheepsequipage, de voedselvoorraad was voldoende voor 6 maanden. Vergeleken met het vertrek uit Den Helder in 1815 was de bemanning verminderd met ongeveer honderd man. Het schip was daarmee duidelijk onderbemand en aanvulling was noodzakelijk voor de lange terugtocht naar het vaderland, maar dit moest in Batavia geregeld worden.

Tabel 8.7.3 geeft de lijst van overledenen, 18 in aantal, in deze Soerabaja-periode. Die had bijna 34 weken geduurd, zeker een stuk langer dan men verwacht had, vandaar de haast die men nu had om weg te komen.

De scheepsdiepgang bij het vertrek was 20 ½ voet voor en 22 ¾ achter.

Op 4 november 1818, om 06.00 uur werd het anker gelicht en naar buiten gezeild. De koers werd westnoordwest. De gemeten breedte op de noen was 06° 48' ZB, en de hoek van Ouer Ouer werd gepeild op WZW ½ W, wat hen volgens hun kaart op 129° 30' OL plaatste (112° 24' ten oosten van de Greenwich meridiaan). Nu begon de korte reis naar Batavia.

Naam	Rang/Stand	Datum
J. Hendriks	Konstabelsmaat	30 maart 1818
Straatman	Matroos	29 april 1818
Van Eck	Korp. Marns	06 mei 1818
H.Ten Berg	3e Chirurgein	19 mei 1818
F. Kats	Matroos	18 juni 1818
P. Hein	Matroos	21 juni 1818
Pieters	Marinier	22 juni 1818
Kulins	Matroos	27 juni 1818
D.Jonassen	Matroos 1e klasse	28 juni 1818
P.Schuit	Matroos	30 juni 1818
Zoutman	Cadet 1e klasse	24 juli 1818
C. Jansen	1e Bootsmansmaat	30 juli 1818
J.Schults	Matroos	17 aug 1818
Dirksen	Matroos	21 aug 1818
Tambas	Matroos	26 aug 1818
P.Blomberg	Matroos	04 sept 1818
J.Robok	Matroos	06 sept 1818
J. van den Berg	Chir. Majoor	29 sept 1818

Tabel 8.7.3 Lijst van overledenen te Soerabaja in 1818



Volgende deel 19 januari 2021