



Deze web-magazine is een samenraapsel van binnen gekomen berichten de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart aangaande over het heden en verleden.

“ Redactie ten Anker “

Abeelstraat 96
3329 AG Dordrecht
tenanker@kpnmail.nl



“ ten Anker “

Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.



4^e jaargang nummer 2 – dinsdag 5 januari 2021

Het Journaal van Willem Veerman, vervolg...

door H.B. van Rees en A.C. Krijgsman

Inhoud: Episode 9.0

De Thuisreis naar Holland

Met heel veel dank aan ;
Het Scheepvaartmuseum Amsterdam / S. Wegereef en B. Lahr

Hoofdstuk 9.0 De thuisreis naar Holland

9.1 Naar Batavia en het verblijf op de rede

Donderdag 5 november 1818, het was een enigszins buiige dag met een kalme noordoostenwind en een aangename temperatuur van 29° C. Sedert het vertrek uit het Westgat bij Oedjong Pangkah werd een noordwestelijke koers aangehouden en om 12.00 's middags werd de positie bepaald op 006° 13' ZB en 111° 01' OL (t.o.v. Greenwich). De afgelegde dagafstand bedroeg 99 nm (183 km), het ging dus tamelijk snel en spoedig nam

men de hoge berg Moeria waar en werden de Krimong Java (Karimundjawa) eilanden gepeild. Vanwege de ondieptes voor de kust werd er ieder uur 'gelood', diepte gemeten. Op 8 november bij zonsopgang kwam het gebergte van Pamanoekan in zicht en vier uur later werden de hoek van Krawang en de 'Moordenaarshoek' waargenomen. Aan het eind van de achtermiddag-wacht was Krawang gerond en kon men de rede van Batavia zien waar Zr.Ms. Prins Frederick ten anker lag bij Tandjong Priok.

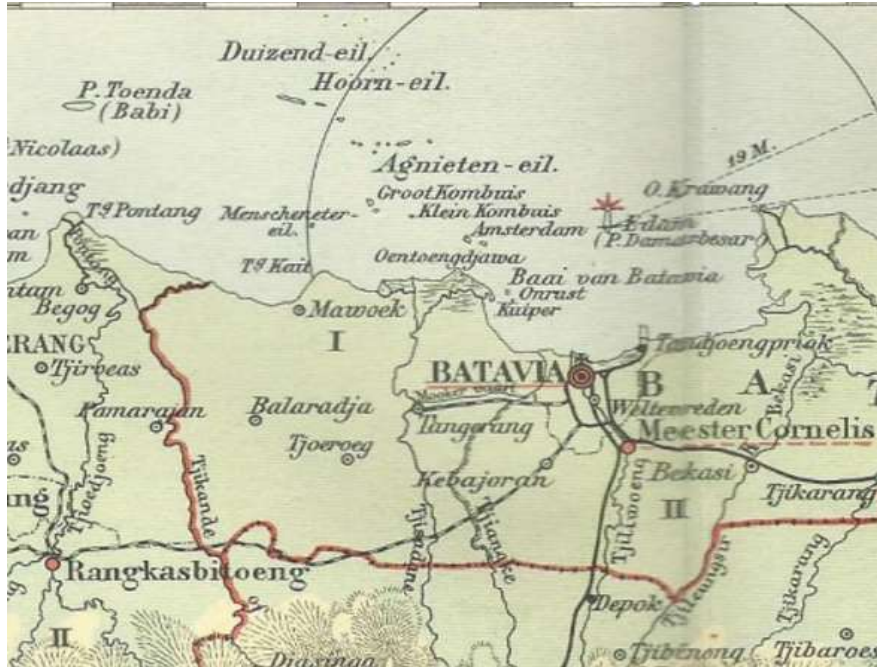


Model van de Prins Willem Frederik Hendrik in Rijksmuseum, Amsterdam, Nederland

<http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.244480>

Het was mooi weer en alles ging voorspoedig, het anker werd om 4 uur 's middags uitgegooid ten oosten van het eiland Edam. De volgende ochtend werd het anker weer gelicht en werd er langzaam en behoedzaam naar Batavia gezeild, waar de Evertsen ankerde op de gebruikelijke plaats noordwestelijk van de ingang van de Grote Rivier. Het was tamelijk druk op de rede, er lagen Nederlandse, inlandse, Engelse, Amerikaanse, Franse en Chinese koopvaarders voor anker. De handel was duidelijk weer op gang gekomen. Op de platvoetwacht gingen de Resident van Grisée en zijn vrouw, kind en zijn secretaris van boord. Ook commandant Ver Huell ging naar de wal. Volgens Ver Huell's beschrijving in zijn boek 'Herinneringen' moesten de Evertsen en de andere thuisvarende schepen, de Maria Reijgersbergen en Prins Frederick, wachten op orders voor vertrek uit Batavia. Dat kon nog wel een tijdje duren. Het is duidelijk dat Ver Huell alle scheepstaken aan de jongere en oudere officieren overliet, terwijl hij zelf de vrijheid nam om mooie tochten te maken door Java die hij beschreef in zijn boek. Het was een eenmalige kans, die hij benutte, want Java was een prachtig eiland met geweldig mooie natuur in die tijd en voor iemand zoals hij, die 'Naturalist' was. Aan de andere kant blijft een scheepscommandant toch altijd verantwoordelijk voor het wel en wee aan boord, het reilen en zeilen van zijn schip, ook bij zijn afwezigheid. En ook voor de staat van zijn schip na vertrek naar zee De troepen die in Soerabaja aan boord waren gekomen, debarkeerden de dag daarop. Ook werden er vier zieken naar de wal gestuurd. De staatsgevangenen gingen van boord op 13 november. Kwartiermeester Frederik Wilhelm overleed op de 15e kort na aankomst in het hospitaal. Er was duidelijk een probleem met het vervoer van de zieken naar het hospitaal en Veerman beklagt zich hierover:

NB: Daar de zorg en het transporteeren den na het hospitaal gestuurden zieken scheepelingen van de werf af na Weltevreden zeer slegt en gebrekkig gedirigeerd wort, is het niet te verwonderen dat verschijdene zieken of doot in het hospitaal komen of kort daarna aan de gevolgen der fatigues sterfen, hier is over geklaagd. Dit laat aan duidelijkheid (en gruwelijkheid) niets te raden over.



Figuur 9.1.1 Overzicht van de baai van Batavia, de hoek van Krawang licht rechtsboven

Een Chinese timmerman kwam aan boord om de houten pompen te inspecteren en onderdelen te vernieuwen. Matroos J. Paauw (iemand met een historie van problemen) kwam terug aan boord nadat hij met de Nassau uit Soerabaja was aangekomen. Hij was in het Simpang hospitaal achtergebleven toen de Evertsen vertrok. Het salaris van het derde kwartaal van 1818 werd uitbetaald in november. Op 18 november werd de verjaardag van H.M. de Koningin der Nederlanden gevierd met vlaggen en extra rantsoenen arak. Bij deze gelegenheid salueerde de Prins Frederick met 33 schoten. Zr.Ms. Maria Reijgersbergen arriveerde die dag uit Soerabaja en bracht drie matrozen terug die daar ook ziek achtergebleven waren. Dit waren G. Monsée, C Ooijens en Torson. Men vraagt zich af of deze mensen wel een keus hadden om weer te gaan varen. Matroos Monsée werd spoedig na aankomst opnieuw naar het hospitaal in Weltevreden gestuurd, hij was duidelijk niet volledig genezen van zijn ziekte, die naderhand ongeneselijk bleek. Hij werd nog een paar maal heen en weer gestuurd voordat hij overleed.

Met de voeding waren er af en toe problemen. Het vlees (en groente) dat op 19 november aan boord kwam werd afgekeurd en teruggestuurd. Schiemaansmaat L. Helzeman overleed in het hospitaal op 20 november.

Ter aanvulling van de bemanning kwamen 26 man over van de Nassau. Het was toen al duidelijk dat de ook Nassau in slechte staat verkeerde en afgekeurd zou worden.



Later kwamen er nog eens 38 man bij. Een volledige lijst van de aanvullingen staat in tabel 9.1 aan het eind van dit hoofdstuk. Van de Nassau kwamen twee 'tijdbewaarders' (de letterlijke vertaling van 'timekeepers') voor de navigatie. Deze waren genummerd, No. 411 en 541. Er staat bij beiden: "defect".



Deze chronometers of in marinetermen *tijdmeters* waren zeer kostbaar (Ref.), ze waren nog maar pas in gebruik genomen en werden spaarzaam over de schepen verdeeld. Van ieder uurwerk hield men een gedetailleerde administratie bij. Defecte tijdmeters konden alleen in Holland gerepareerd worden.

Ref.) Zie 'Het korvet Lynx in Zuid-Amerika, de Filipijnen en Oost-Indië, 1823-1825' door J.E. Oosterling, Walburg pres, 1989, pp 83-85.

Op 26 november kwamen vier gearresteerde Amerikaanse matrozen van het koopvaardijship 'Exchens' (waarschijnlijk 'Exchange', verbasterd door Veerman) op verzoek van de kapitein aan boord van de Evertsen. Het was toen de gewoonte dat, als een arriverend schip te kampen had met insubordinatie of muiterij, de daders werden overgedragen aan de lokale autoriteiten. Andere schepen die aankwamen waren de Nederlandse hoekerbrik 'Willem I' en de koopvaardij brik 'De Goede Voornemens'. Verder gebeurde er weinig die maand, behalve dat er twee **metalen** pompen aan boord kwamen, een grote verbetering ten opzichte van de oude houten pompen, later zou blijken dat zij die hard nodig hadden.

Scheepskok J. van Kooten overleed in de eerste week van december, hij werd op het eiland Purmerend begraven, de 2^e schrijver Bron overleed in het hospitaal. Een lijst van overledenen in Batavia is gegeven aan het eind van dit hoofdstuk in tabel 9.2.

Bij de voorbereidingen voor de thuisreis werden er 597 kisten specerijen aan boord geladen. Marineschepen werden dus ook deels gebruikt voor vrachtvervoer.

Drie van de vier Amerikaanse matrozen gingen naar de wal en kwamen ter beschikking van hun Consul daar, de vierde was doodziek en kon niet vervoerd worden. Hij overleed op 7 december. Veerman vermeldt zijn naam als M. Jhon (mogelijk heette hij "John"), hij werd ook op Purmerend begraven. Diezelfde dag kwamen er nieuwe passagiers aan boord voor de thuisreis, namelijk infanterie-sergeant Kobel met vrouw en kind. Deze sergeant was kennelijk niet erg gezond, drie dagen later overleed hij aan boord aan een "*beroerte*". Sergeant Kobel werd ook op Purmerend begraven. Later bleek dat zijn vrouw in verwachting was, wat een tragische situatie was. De andere passagiers die in Soerabaja aan boord waren gekomen moesten verder (geduldig?) wachten op het vertrek.

De matrozen De Jong en Simpel werden vastgezet wegens diefstal. De Jong werd gestraft met **het eindje**, omdat hij fl 138.- gestolen had van marinier P. Proper, en omdat hij het geld al had uitgegeven moest hij tekenen dat hij het uit zijn komende katje geheel zou terugbetalen.

Een pas uit Nederland gearriveerde koopvaarder berichtte dat Schout-bij-nacht Buijskes tot Commandeur in de Militaire Willemsorde was benoemd. Tezeldertijd slaagden de adelborsten W.D. Musquetier en J.P. Oorthuis voor hun officiersexamen en werden benoemd tot "*Luitenant der tweede classe*". Daarna werden zij overgeplaatst op de Nassau. Dat er goede handel met Japan was blijkt uit de vermelding over de aanvoer van vijf flessen "*Sakki*", (Saké, Japanse rijstwijn).

De metalen pompen werden uitgeprobeerd en bleken zeer goed te functioneren. Veerman gebruikt het woord "*Superbe*".

Op 17 december arriveerde Schout-bij-nacht Wolterbeek met de Tromp onder bevel van Kltz Verveer*), vergezeld van het fregat Wilhelmina onder Kltz Dibbetz. Zij kwamen onverrichter zake terug van Malakka **).

**) Hij is dezelfde man die in Soerabaja voor de Krijgsraad was gedaagd door de commandant van de Prins Frederick, Van Senden. Het was duidelijk dat hij er geen nadelige gevolgen van had ondervonden nu hij commandant van de Tromp was geworden en later van Zr. Ms. Anna Paulowna.*

****) Dit was een vergeefse poging geweest om Malakka te behouden. De Engelsen onder Gouverneur Raffles hadden zich daar gevestigd nadat Indië aan Nederland was terug gegeven, maar dit gebied, waar vroeger handelsposten van de VOC waren, hielden ze in bezit en stichtten er de handelspost Singapore en bleven daar.*

Aan het eind van het jaar gingen er weer elf man naar het hospitaal. Zr.Ms. Nassau werd officieel aan de Koloniale marine overgedragen op 1 januari 1819. Het schip werd niet meer in staat geacht om veilig een oceaanreis te maken. Haar bemanning werd verdeeld over de overige schepen zoals eerder vermeld. Schout-bij-nacht Wolterbeek bepaalde wie waar naar toe ging. Er gingen 64 man naar de Evertsen. Kapitein Nooij ging over op de Tromp en gaf het commando van de Nassau over aan de Koloniale Ltz1 Van den Berg. Een gedeelte van de Nassau-bemanning bleef aan boord geplaatst en ging op hun verzoek over naar de Koloniale marine. Die bleven dus verder gestationeerd in Indië. Allerlei seinboeken en instrumenten die de Nassau niet meer nodig had, werden aan de Evertsen overgedragen.

De vrouw van de overleden sergeant Kobel was aan boord bevallen van haar tweede kind, doch helaas overleed het op de 1^e januari. Een ware tragedie voor die vrouw. Het "*lijkje*" werd begraven op het eiland Purmerend.

De invalide geworden Kwartiermeester Vlaspolder van de Nassau kwam aan boord om mee te gaan met de thuisreis. Schout-bij-nacht Wolterbeek kwam aan boord op 4 januari vergezeld van Opperschrijver Rulofs om alle mannen hun contract te laten tekenen. Daarna werden schip en bemanning geïnspecteerd.

De heer Dubliken en zijn vrouw en kind, die in Soerabaja aan boord gekomen waren voor de thuisreis, gingen op de 14^e januari van boord. Ze hadden het waarschijnlijk wel gezien, zij hadden al sinds 27 oktober aan boord gezeten, wat een ware kwelling geweest moet zijn, zonder uitzicht op een vastgestelde vertrekdatum. Het journaal vermeldt niet dat ze weer terugkeren, het afstappen moet wel definitief geweest zijn. Wel kwamen er andere passagiers aan boord waaronder diverse infanteristen die gewond waren in verscheidene gevechten, waaronder de Infanterie Kapiteins Gerardij en Dibbetz en de soldaten

Westerend, Huerich, van de Mark, Hazeman, Roelofs, Tenissen en huzaar M. Schroote. Ook kwam de voormalige Gouverneur van de handelspost op het eilandje Deshima in Japan, de Heer Doeff met vrouw en knecht aan boord. Aan het eind van januari kwam er een Javaanse prins als passagier bij, *“Pangeran Radin Joero Nogoro”*. En als laatsten de weduwe mevrouw Koch met twee kinderen en meid, Opperchirurgijn D. Ooijkaas, een man die lang actief was geweest op Saparoea, en de *“jongeling”* C. Harting. De Nassau leverde nog een aantal mannen om de Evertsen-bemanning aan te vullen. Kisten met allerlei soorten inheemse plantensoorten, die verzameld waren door Professor Reinwardt en bestemd waren voor het ‘Koninklijk Kunst Kabinet’ in Nederland vormden een bijzondere lading in januari. Helaas zijn die allen verloren gegaan. Matroos G. Monsée, die er niet goed aan toe was, moest weer terug naar het hospitaal *“vanwege gevolgen van Venusziekte*) waardoor hij geheel krom en in elkander getrokken was”*. Er vond een triest ongeval plaats op 28 januari toen matroos Voormans uit de werk- sloep viel en verdronk omdat hij niet kon zwemmen.

*) ‘Venusziekte’ was een oude term voor de seksueel overdraagbare ziekte Syphilis.

Voor de ziekenzorg kwamen 100 kuikens en flessen rode wijn aan boord. Veerman beklagt zich over de etenstoelages (‘gamellegelden’).

NB Sedert Januarij wert aan de Officieren der thuisvarende scheepen geen Indies tafelgeld betaald, maar voor de tafel op de thuisreis vier maanden supletien toegelegd, De blijvenden {scheepen} kregen verhooging.

Op 3 februari botste het Engelse koopvaardijship *“Morlij”* (Morley), gevoerd door schipper Brown*) uit Londen bij het binnenkomen op de rede tegen de Evertsen aan, waardoor het kluifhout brak en de bakboordzijde beschadigd werd. (Zie figuren 9.1 en 9.2) Gelukkig kon het vervangen worden, door het kluifhout van de Nassau te halen en te installeren op de Evertsen. Lang 58 voet (17.5 mtr) en 12 duim (30.5 cm) dik.



Figuur 9.1 Schilderij van het koopvaardijship Morley, gezagvoerder Robert Brown uit Londen

*) Op 19 maart van het jaar 1815 werd de ‘Morley’ overmeesterd door het Amerikaanse “Privateer” of “Letter of Marque” schip ‘Rambler’ uit Boston onder gezag van Captain Samuel B. Edes bij Algoa, de kust van Afrika. Hij plunderde

alles wat enige waarde had, maar had niet genoeg mensen om de Morley te bemannen en

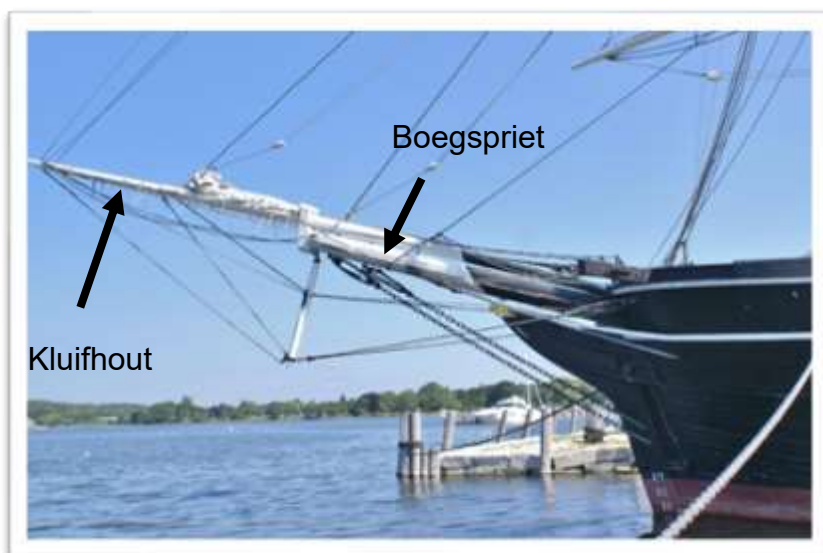
mee te nemen als prijs naar Boston, dus liet hij ze weer gaan. Edes was de man die later de bemanning van de Evertsen zou redden bij Diego Garcia. De Morley had net 164 gevangenen uit Engeland afgeleverd in Australië en was op weg terug naar London via Batavia alwaar zij tegen de Evertsen botste.

Het weer was over het algemeen slecht met veel regen vanwege de oostmoesson in het begin van februari 1819, de gezondheid van de bemanning werd er niet beter op.

Verschillende opvarenden stierven aan boord of aan de wal. (Zie tabel 9.2).

Eindelijk, op de 15^e februari, lichtten de drie thuisvarende schepen hun anker en probeerden ze ondanks de ongunstige winden en stroming de rede te verlaten. De Evertsen had *“319 man equipage aan boord, 16 passagiers, 4 kinderen en 5 bediendes”*. (Noot: grappig dat kinderen en bediendes niet als passagiers werden geteld.)

Er was voedsel aan boord voor 320 man tot 1 augustus en water voor 20 weken.



Figuur 9.1 Boeg met rondhouten van een oud zeilschip

9.2 Het begin van de thuisreis

De reis ging op 15 februari langzaam van start door de ongunstige windrichting. Er moest veel en vaak worden geankerd. Zodra er een zuchtje wind was uit een goede richting werden de ankers gelicht en kon men zeilen tot de wind weer weg viel en dan moest de 'spijker' er opnieuw in. De eerste etappe eindigde bij het eilandje Hoorn, daar lagen de drie schepen bijna een week voor anker terwijl het continu regende. Eindelijk kwam de wind uit de goede richting en was men in staat koers te zetten naar het eilandje Amsterdam, waar ook weer geankerd werd. Matroos Svens Peterson overleed 's nachts op 26 februari.

Bij dageraad de volgende dag werd de ankers weer gelicht, de Maria Reijgersbergen en Prins Frederick volgden de Evertsen. Het eskader kon nu voorbij het eilandje Amsterdam zeilen en voer tussen het Baken van Ontong en het eiland Middelburg door om ten noorden van het eiland Menseneter aan te komen. Ze namen dus weer het binnenvaarwater, zoals ze dat bij de aankomst uit Nederland in 1816 ook gedaan hadden. Er werd geankerd in de buurt van het eiland De Groote Kombuis. De dode werd op dit eiland begraven.



Figuur 9.2.1 gevolgde route van het eskader

Ltz. Beijering maakte gebruik van de vertraging door bij deze eilandjes te loden om de (veranderde) ondieptes in kaart te brengen. Spoedig kwamen er allerlei prauwen langs die vers voedsel te koop aanboden. Veerman gebruikt de naam “Kadrijers” voor deze bootjes, die uit Batavia kwamen.

Het Koloniale korvet Eclips kwam terug van een vergeefse reis, zij had bij het eiland Banka troepen moeten debarkeren, maar kon niet tegen de moessonwind in komen en kwam onverrichter zake terug naar Batavia. Vanwege hun ongepland lange reis had ze een tekort aan voedsel gekregen en verzocht ze enige voorraden van de Evertsen te krijgen, die prompt werden verschaft.

Op 1 maart 1819 werd om 05.00 uur het anker gelicht bij een zuidelijke wind, daarmee konden de schepen een noordwestelijke koers volgen en het Menseneters- eiland voorbij te zeilen, alleen toen de wind wegviel moesten ze tijdelijk weer voor anker gaan. Met toenemende wind voeren zij ten noorden van dit eiland langs tot de volgende stop bij de hoek van Pontang. Hier werd water gehaald uit een rivier die daar in zee stroomde en meer proviand aan de wal gekocht, waaronder geiten, kippen, “jammers” *), pompoenen, komkommers en diverse soorten vruchten. Alle watervaten, dat zijn alle 443 leggers, waren nu vol en dat betekende ongeveer 221,500 liter drinkwater. Tijdens deze stop overleed matroos der 2^e klasse Johannes Lijsen, men begroef hem ter plaatse op diep water, een zeemansgraf.

**) Oude term voor ‘broodwortels’ of ‘cassave’. In het Engels ‘yams’ genoemd, een populaire groente in Noord-Amerika.*

Alsof er niet genoeg voedsel aan boord was kwamen er op 8 maart zeven levende buffels vanuit Bantam aan boord. Verser vlees dan dit was niet te krijgen.

Op 11 maart gingen allen weer onder zeil en passeerden ze de St. Nicolaashoek om Straat Soenda in te komen, daarna ankerden ze op de rede van Anjer.

Een interessante journaal-aantekening was het volgende; *“ten 5”40’ deeden een los schot op een brik welke met ons laveerde en geen vlag toonde, waarop die een Amerikaansche hees”*. Dit toont aan dat de marine het scheepsverkeer in de Indische wateren nauwkeurig in de gaten hield, iedereen moest zich met een vlag bekend maken.

Op de rede van Anjer kwam nog meer voeding, vee en pluimvee aan boord, 4 ossen, 4 varkens, 9 schildpadden, 800 kippen, 200 eenden plus enige honderden kokosnoten.

Het zal een luidruchtige kakofonie van geluiden, getok en gekrijs geweest zijn. De spullen werden verdeeld over de drie schepen, later in de middag kwamen er nog eens 6 *“ligte koebeesten”* bij.

Door stromingen en veranderlijke wind raakten de ankers onklaar, de ankerlijnen raakten in elkaar verward door het draaien van het schip. De Prins Frederick vertrok op de 16^e maart toen de windcondities wat gunstiger waren, maar helaas zaten de ankers van de Evertsen onwrikbaar vast in de grond en waren ze niet meer boven water te krijgen. De volgende dag bleven de ankers ondanks alle inspanningen muurvast zitten. De Schout-bij-nacht dulde geen langer oponthoud en nu de condities eindelijk gunstig waren, beval hij de Maria Reijgersbergen om te vertrekken en de Evertsen om de ankerlijnen te kappen en ook te vertrekken Zodoende vertrokken de twee schepen op 18 maart 1819. Zo verloor de Evertsen haar daags- en tuijanker bij Anjer. Beiden zullen daar mogelijk nog op de bodem liggen. Matroos G. Lindstrom overleed aan boord op de 17^e.

Langzaam voer ze Straat Soenda uit samen met de Maria Reijgersbergen en op 21 maart bereikten de schepen het diepe water van de Indische oceaan. De schepen hadden er vijf weken over gedaan om van Batavia hier te komen. Een ellendig lange tijd! Dan zie je pas hoe moeilijk het was om afhankelijk te zijn van wind en stroming in de ongemotoriseerde zeiltijd.

De eerste gemelde scheepspositie op de Indische oceaan was 006° 18' ZB en 121° 39' OL (006.5° ZB, 105.03° OL t.o.v. de Greenwich meridiaan). Bij het binnenvaren van de Indische oceaan kreeg de bemanning een extra oorlam. Aan het eind van de dag verdween de wal uit het zicht. De Maria Reijgersbergen hield positie achter de Evertsen. De volgende dag, op 22 maart, was de noenpositie 007° 24' ZB en 120° 5' OL t.o.v. Tenerife (103° 04' OL t.o.v. Greenwich), er werden kim- en azimuthpeilingen genomen om de kompasfout te bepalen en het kompas af te stellen. Er werd goede voortgang gemaakt met een vaart van ongeveer 6 knopen, wat zo'n beetje de topsnelheid was van dit soort schepen. Matroos L. Post overleed op de 24^{ste}. Diezelfde dag scheurde het groot marszeil, maar ondanks die tegenslag en dat er met enige regelmaat onderdelen van het want braken, werd er toch een goede afstand afgelegd.

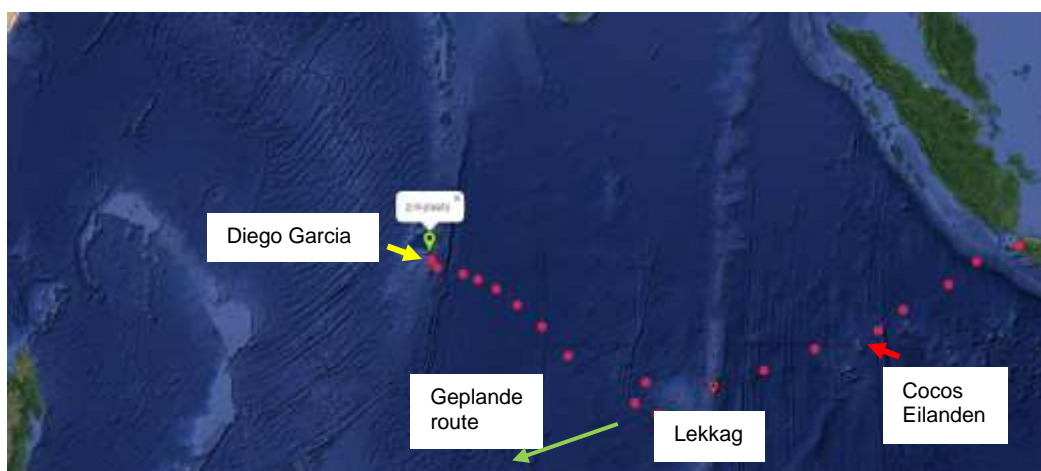
Bij de lengtebepalingen wordt heel duidelijk vermeld dat de “tijdmeters” gebruikt werden. (De vermelde posities zijn geïllustreerd in figuur 9.2.2). Bij een gunstige, matige wind

(windkracht 3 Bf) gingen er helaas meer onderdelen stuk zoals blokken en braken er schoten en vallen. Toen de wind een dag later aanwakkerde tot windkracht 5 Bf braken de 'schalen' van de grote ra, die daardoor sterk verboog en spoedig doormidden brak. De reserve-bezaansgiek, die iets kleiner was, werd snel opgetuigd en ingezet ter vervanging. De wind begon toe te nemen tot windkracht 7 Bf en noodzaakte om de zeilen te reven. De zeegang nam ook toe. De zee was "aanschietsende" volgens het journaal en het schip begon zwaar te werken. Meer zeilen begonnen te scheuren en meer touwen braken.

De Maria Reijgersbergen was nog in de buurt. Er werd constant lenswater gepompt zonder dat er sprake was van een grote lekkage. Het weer werd alsmaar slechter met aanhoudende regen, maar het behoud bleef goed, de afgelegde afstand in het voorbije etmaal van 27 tot 28 maart was circa 182 nm, dat betekende een gemiddelde snelheid van 7.6 knopen. Op de platvoetwacht begon het schip nog zwaarder te werken door de hoge zee. Tot overmaat van ramp brak de grote steng boven het ezelshoofd bij een kwast (knot). Dit richtte een ravage aan op het boventuig en aan de zeilen. De grote bramra en boven bramra hingen boven de stuurboords valreep, beiden waren doormidden gebroken. De bemanning probeerde zo veel mogelijk het kapotte tuig naar beneden te halen, maar tegen donker moesten ze met deze werkzaamheden ophouden. Te donker en te gevaarlijk. Alle zeilen van de grote mast waren gescheurd. Ondertussen was het niveau van het lenswater zo gestegen dat er harder gepompt moest worden. Men slaagde erin om een nieuwe kruisra op te tuigen en een zeil aan te slaan en zo de vaart in het schip te houden. Op de hondewacht van 29 maart, toen de wind nog steeds hard was met veel regen, brak het voorbramval en -rak, een uur later de "Gaerde" (het val) van de gaffelboom die naar beneden werd gehaald en aan de giek werd vastgesjord. De golven waren hoog en het schip had het zwaar.

Op de dagwacht was de Maria Reijgersbergen uit het zicht verdwenen.

De werkzaamheden om de "vleet" (masten en tuigage) te redden gingen weer door nu het weer licht werd. Beneden in het schip was het nieuwe bakstenen fornuis gescheurd en de bakboords wand ervan ingestort. Tijdens de eerstewacht pompte men met 5 pompen tegelijk om het lenswaterniveau te beteugelen, en hield het op ongeveer een halve meter. In deze drukte overleed de invalide kwartiermeester Vlaspolder.



Figuur 9.2.2 De noenposities van Evertsen's laatste reis. De groene pijl geeft de geplande route aan. Dit laat duidelijk zien hoe de koers werd veranderd toen de grote lekkage werd ontdekt op 30 maart. Ze waren toen al voorbij de Cocos Eilanden

9.3 Lekkage! Aan de pompen!

Om 01.30 uur, op de hondewacht van 30 maart, rapporteerde de officier van de wacht dat het water sedert het begin van de wacht met 17 duim (43 cm) gestegen was. Het lenswaterpeil werd vastgesteld op voor 91 cm en achter 122 cm. Alle zes pompen werden daarop bemand en bediend. Tegen het einde van de wacht was het peil wat verminderd, maar men bleef naarstig doorgaan met alle pompen. De oorzaak van de verhoogde toestroom van het water werd vastgesteld bij het eerste daglicht. Het bleek dat aan bakboords zijde bij de boeg de eerste strook koperen bladen van de "scheeg" (boegstuk) volledig verdwenen was, tot achter de grote mast, en ook verschillende bladen van de derde strook waren weg. Om het lekken te stoppen probeerde men om een zeil, verzwaard met kogels onder de boeg door op deze plek aan te brengen. Deze poging mislukte helaas, omdat losse koperen uitsteeksels het zeil deed scheuren en men genoodzaakt was het los te snijden en te kappen.

Bij de volgende poging probeerde men om een ander zeil aan de bakboords zijde te plaatsen omdat een groot lek was ontdekt bij de 'koebrug' (het onderste dek) op de hoogte van de 'fokkerust', naar schatting 7 à 8 voet onder de waterlijn. Het pompen was nu uiterst belangrijk geworden om het schip drijvende te houden. Door al deze activiteiten heen, zette men het lijk van de overleden kwartiermeester overboord. Het moet vast een onbeschrijflijke chaos geweest zijn, zowel bovendecks als benedendecks. Met de wetenschap dat er nog koeien, enige geiten, varkens, schildpadden en bijna 1.000 kippen en eenden aan boord waren in het beneden schip, dat zal een onwaarschijnlijk pandemonium in beeld en geluid zijn geweest.

Het lekwaterpeil ging wat omlaag, het was voor teruggebracht tot 38 cm en achter tot 43 cm, doch de gehele bemanning inclusief officieren, passagiers en 'baantjesgasten'*) werd bij toerbeurt aan de pompen gezet. De Schout-bij-nacht hield zich op aan dek. De timmerlieden en enige "knappe" matrozen probeerden met grote inspanningen de lekken buiten boord te stoppen. Dit moeten halsbrekende toeren zijn geweest op zo'n zwaar slingerend schip in een bootsmanstoeltje of een soortgelijk hulpmiddel. Deze mannen zagen dat over een lengte van 45 voet (13.6 m) het water door de naden van een of meer planken naar binnen lekte.

**) Dit waren bemanningsleden die niet direct bij het eigenlijke varen van een schip betrokken waren, zoals koks, ziekenverplegers, timmerlieden, et cetera.*

Om het scheepsgewicht te verminderen werd nu het "rond scherp", zoals eerder bepaald op ongeveer 17 ton, overboord gegooid. Ondanks al deze problemen werd er toch bestek gemaakt waaruit bleek dat er 121 mijlen waren afgelegd in het vorige etmaal. De wind woei matig uit het zuidoosten. Elk kwartier werden de mannen bij de pompen afgelost, ze kregen daarna een extra oorlam en boterhammen met spek.

Het was de leiding duidelijk geworden dat de Evertsen zo snel mogelijk ergens een 'noodlanding' moest maken want deze situatie was niet lang meer houdbaar. Eerst werd er

vastgesteld dat het dichtstbijzijnde eiland "Poelo Verraira" (of Ferreira?), door ons nergens op een kaart te vinden) bevond zich op een afstand van 230 nm in het westnoordwesten, men draaide het schip naar die koers. De tuigage was enigszins gerepareerd waardoor er een goede snelheid werd bereikt.

De wind bleef uit het oostzuidoosten blazen met windkracht 5, gepaard gaande met buien en hoge zeegang. Om meer gewicht te verminderen werden een paar 12 pond kanons (kaliber) overboord gegooid. Ondertussen braken er nog geregeld touwen in het want. Z.E. De heer Elaut ging ook helpen bij het pompen en ter aanmoediging bood hij elke pompende matroos drie gulden aan. Het pompen was zwaar en eentonig werk, men verhoogde het moreel door er bij te gaan zingen, zoals op het wijsje van "Ho, Ho, Jantje van Doorn". (kent iemand dat wijsje?)

Volgens het navigatiebestek zou Poelo Verraira op 208 nm (385 km) moeten liggen. Veerman meldt een dag later het volgende;

N.B. Volgens de tijdmeters moesten wij dit Eijland reeds zien, dan het zelve is twijfelagtig, ook maakt Horsburrij (Horsburgh) in zijne Directory tot the East Indian pilot er geen melding van. Beslooten dus het Eijland Diego Garcia) op te sporen, het welke volgens de tijdmeters WNW ½ W- 112-1/4 mijl van ons moest zijn.*

Deze afstand is 449 nautische mijlen (830 km), dus met een gemiddeld behoud van 120 nm per dag zouden ze er in ongeveer 4 dagen kunnen komen, met nog 4 dagen zwaar en intensief pompen. Om het schip lichter te maken pompte men drinkwater uit de vaten met behulp van brandspuiten over boord, op de platvoetwacht gingen nog 4 kanons à 12 pond de oceaan in. Een van de metalen pompen ging stuk en moest meteen gerepareerd worden, want het waterpeil steeg nu snel. Metalen pompen bleken in de praktijk veel beter te werken dan de oudere houten pompen.

**) Diego Garcia is een atol, gelegen in het midden van de Indische oceaan. Het werd door Portugezen ontdekt in de 16^e eeuw, was daarna Frans bezit en behoort nu formeel bij het Verenigd Koninkrijk. Amerika runt er tegenwoordig een militaire basis.*

Op 3 april gingen opnieuw timmerlieden en "knappe Matrozen" buitenboord aan het werk om zichtbare lekken te stoppen, het pompen ging continu door met alle zes. Weer gingen vier kanons (12 ponders) over boord.

Er werd goede vaart gemaakt waarmee ze alsmaar dichterbij Diego Garcia kwamen, de afstand werd bij het noenbestek berekend op 711 km ofwel 384 nm.

De dagen daarop werden voornamelijk besteed aan het pompen, pompen en nog eens pompen. Men bleef daarbij proberen om stukken zeildoek en andere doeken, verzwaard met gewichten, tegen de huid te plaatsen, alleen lukte dit niet goed en bleek dit nadelig te zijn voor de snelheid, men verloor er kostbare tijd mee, tijd die zij niet over hadden. Het stuk zeil werd los gekapt en zonk in de diepte. De afstand tot Diego Garcia werd nu gegist op 392 km (212 nm). Behalve dat zo af en toe weer touwen en blokken braken, ging het zeilen verder best goed. Het niveau van het lekwater kon men met het constante pompen op circa 40 - 45 cm houden. Het zeil dat de vorige dag tegen de boeg was aangebracht,

was helemaal gescheurd en er werd een nieuw stuk zeil, versterkt met victualiezakken, aangebracht. Er was hoop dat de vaart van het schip het zeil tegen de boeg zou drukken om op die manier het lekken te verminderen, maar de losgeslagen stukken koper (de platen) waren reuze scherp en veroorzaakten steeds het scheuren.

De afstand tot Diego Garcia werd op 5 april geschat op 270 km (146 nm). Tijdens de platvoetwacht werd ook het tweede boegzijl weggekapt omdat het niet afdichtte. Maar deze aanpak werd nog niet opgegeven, nu werd er een met teer ingesmeerd, derde zeil aangebracht en dit hielp enigszins de lekkage te verminderen.

Op 6 april kon men het waterpeil op 45 cm houden tot het opnieuw begon te stijgen. De afstand tot Diego Garcia was nog 92 nm (170.2 km). De wind begon die dag geleidelijk af te nemen wat natuurlijk een *mixed blessing* was, minder deining maar ook minder snelheid. Matroos M. Sluijter overleed die dag aan "*leverziekte en Diarhoea*".

Twee dagen later kreeg men op 06.30 uur in het noordnoordwesten land in zicht, op een gegiste afstand van 16 nm (29.6 km). Er werd zoveel mogelijk zeil gehesen om de vaart hoog te houden. De bemanning kreeg een extra oorlam om de moed erin te houden. Dit land bleek een laag land te zijn, het was inderdaad Diego Garcia. Men bleef met man en macht en hernieuwde hoop pompen. Toen brak de as van de stuurboords metalen pomp, nu kon er niet genoeg water uitgepompt worden door de overige pompen, maar "*De Smits baas J: Sprenger bragt door Schrandtheit de gemelde pomp spoedig in orde.*" En weer doorgaan op de slagroeier ...

9.4 Hulp van de Amerikaanse brik 'Pickering'

Bij aankomst bij het atol voer men langs de wal om een geschikte landingsplaats te vinden, wat niet zo gemakkelijk was omdat deze omringd was door koraalriffen. Er werd spoedig vanuit de mast een tweemaster waargenomen die in de baai voor anker lag. Evertsen vuurde van tijd tot tijd een kanonschot af om hulp te vragen voor zover dat mogelijk was. De grote vlag werd gehesen en ook de vlag van de Schout-bij-nacht en een Hollandse vlag in de voortop om het schip zo herkenbaar mogelijk te maken. Om 15.45 uur haalde deze brik anker op en voer uit onder Amerikaanse vlag. De brik kwam een uur later op korte afstand nabij, waarna hun kapitein Samuel Edes*) aan boord van de Evertsen kwam en spoedig de situatie begreep en alle mogelijke hulp aanbood.

Hij stelde voor het schip in de baai te brengen, maar hij kon niet garanderen dat het water en de diepte daarvoor geschikt was. Hij verklaarde dat hij niet al te bekend was met dit vaarwater, omdat geen enkel "*zeeboek*" uitgebreide informatie gaf over dit weinig bekende eiland. De brik was genaamd 'Pickering' en kwam uit Boston, Massachusetts.

Het schip loodste de Evertsen naar de twee westelijkste eilandjes van de atol waar een doorgang was naar de binnenbaai. Helaas vanwege de windrichting en de nauwte van de passage en de nabij liggende klippen en koraalgronden konden zij er niet in, en ook ankeren was niet mogelijk. Het journaal vermeldt dat Kapitein Edes aan boord werd gehouden:

“Hielden den Kapitein aan boord om geen kwade indruk op de Equipage te geven, om den volgende Dag af te wagten tot onze behouwening.

Het is onwaarschijnlijk dat deze man erg blij was met deze beslissing, maar hij had vast weinig keus, aan de andere kant werd hem waarschijnlijk geldelijke compensatie aangeboden, want hij was nou eenmaal ook zakenman. De bemanning betoonde *“onvermoeijde Eijver”*, op dek en als wel bij de pompen.

**) Captain Samuel Barrett Edes was een illustere figuur die een succesvolle carrière als ‘privateer’ (kaper) achter de rug had tijdens de oorlog van Amerika met Engeland van 1812 tot 1815. Hij was ook een enorme sjacheraar, die naar verluidt voor een hoop geld een zogenaamde Zeemeermin-mummie verkocht aan het beroemde circus Barnum and Bailey.*



Figuur 9.3.1 Diego Garcia. Links een moderne kaart en rechts een schets van Veerman. Er is niet veel veranderd in 200 jaar, behalve dan het vliegveld. Veerman had talent!

Bij aanvang van de eerstewacht viel de wind weg en raakte de vaart uit het schip en werd onbestuurbaar. Van de vorige dag stond er nog een zware deining wat het pompen niet makkelijk maakte. Het schip dreef door de stroming verder van het eiland af. Het was zo onmogelijk om de baai in te varen. Omstreeks 21.00 uur ontbood de Schout-bij-nacht alle officieren in de grote kajuit en besprak hij daar met hen de situatie. Hij legde zijn plan uit om de brik van voldoende victualiën te voorzien en met de hele equipage en alle passagiers daarop over te stappen. Hij zag verder geen mogelijkheid om de Evertsen voor ondergang te behoeden. Het schip raakte verder en verder verwijderd van het eiland en de zwaar beproefde bemanning was volledig uitgeput.

Om iedereen aan boord van de Pickering te kunnen overplaatsen werd adelborst der 1^e klasse W. Musquetier met zes matrozen naar de brik gestuurd om haar lading van kokosnoten overboord te gooien om zo ruimte te maken voor 338 personen (6 waren overleden sedert het vertrek), die in het ruim en aan dek gepropt moesten worden.

De Pickering was maar een klein schip vergeleken bij de Evertsen.

De Pickering bleef gedurende de nacht in de buurt varen. (Die ging natuurlijk niet weg zonder de kapitein.) Het lekwaterpeil werd ondertussen voor op 52 cm en achter op 42 cm gehouden.

De volgende dag, op 9 april, werden er sloepen uitgezet en enige vaten beschuit naar de brik overgebracht. Er werd nog steeds continu gepompt, doch het water steeg langzaam. Het werd nu duidelijk dat de kostbare scheepslading niet gered kon worden, maar wel alle opvarenden waarvan er zovelen hard gezwoegd hadden om al pompend het schip te redden. (Er wordt niets vermeld over alle dieren die aan boord waren, die zullen allemaal wel verdrongen zijn.)

Het schip was geheel stuurloos geworden door de windstilte. Om 08.00 werd het eerste of 'stuurboords-kwartier' van de bemanning overgebracht naar de brik. Het 'bakboords-kwartier' bleef aan de pompen doch omstreeks 09.00 uur was het waterpeil toegenomen tot 36 duim (91.4 cm). Toen kwam de Schout-bij-nacht bij de pompende mannen en gelastte hen er mee te stoppen, waarna ook het andere kwartier over ging naar de brik.

In korte tijd steeg het waterpeil tot 48 duim (1 m 22 cm). Er werden nog 6 vaten beschuit ontscheept, waarna de Schout-bij-nacht en Z.E. de Heer Elaut ook naar de brik vertrokken.

Om 10.00 uur verliet commandant Kltz Ver Huell het opgegeven, gedoemde schip. (N.B. Men zou denken dat hij de laatste man zou moeten zijn, maar hij was dat kennelijk niet.)

Het waterpeil was toen gestegen tot 5 voet (1 m 52 cm). Omdat de Schout-bij-nacht het debarkeren te lang vond duren, liet hij de Pickering dichterbij brassen, om het heen en weer varen met de sloepen te versnellen voor degenen die nog aan boord waren, waaronder Veerman. Deze beschrijft het volgende:

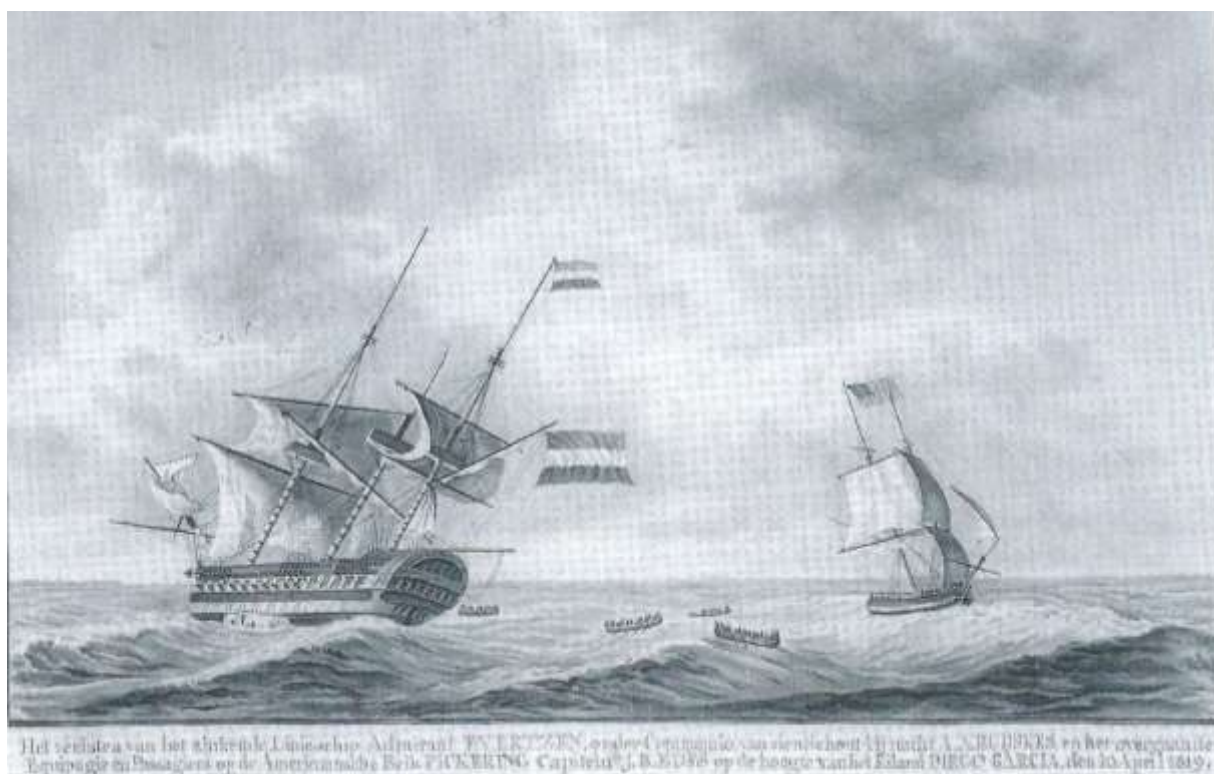
De Evertsen deed verschijdene noodschoten en hees de vlag verkeerd), zijnde de meeste officieren, als ik ook nog aan boord voor het afzenden van victualij gebleven, intusschen waschte het water binnenboord aan en hadden geen schaloepen aan boord, tegen 11 uren kwam de brik na ons toe. Peilden op den middag 7 voeten bij de grote mast (2 m 13cm). Met het begin der wagt (AM) kreegen twee schaloupen terug aan boord, waarin ten 1" met volk na de brik voeren. Deez brik door de meenigte schaloupen niet voort kunnende, lieten de werkschaloup en de laberlot vollopende drijven.*

**) Het "verkeerd" ophijsen van de vlag, onderste boven, werd in de zeiltijd gebruikt als een noodsignaal.*

Veerman moet met de sloep van 13.00 uur naar de brik gekomen zijn want daarna beschrijft hij dat de *rollen* (indeling van de bemanning) daar hardop gelezen werden en men ontdekte dat er nog enige lieden afwezig waren. De brik ging daarom terug naar de Evertsen en omstreeks 15.00 uur werden twee officieren met een sloep teruggestuurd om te kijken.

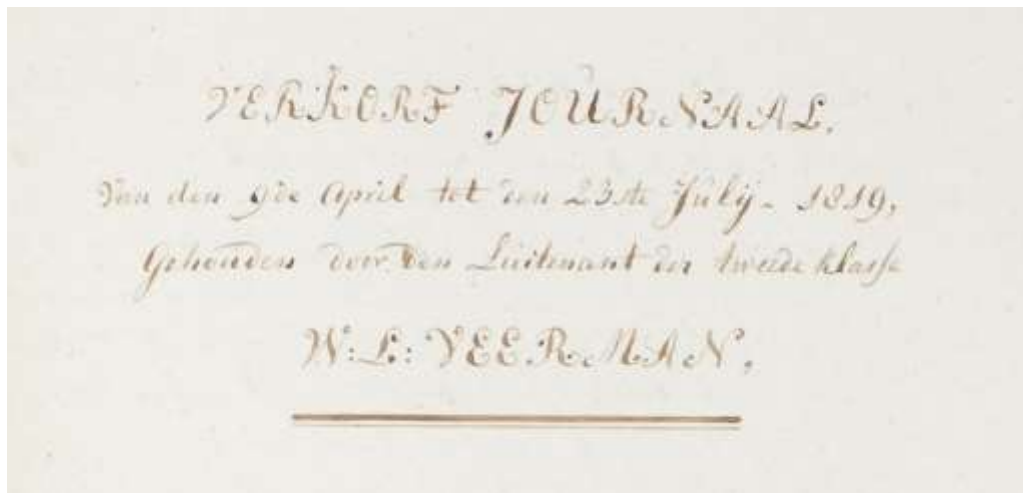
Deze brachten drie man terug die dronken in slaap waren gevallen in de apotheek. Zij hadden zich kennelijk aan de alcoholvoorraad tegoed gedaan. Op hun terugkomst werd gemeld dat het waterpeil nu al 12 voeten (3 m 65 cm) was. Omstreeks 18.00 uur werd weer een schot afgevuurd vanaf de Evertsen en weer werd er een sloep naar toe gestuurd. Deze haalde de 1^e konstabel R. Valk op, die ook veel gedronken had. Het laatste rapport was dat er toen meer dan 14 voet onder het grootluik stond. Iedereen, de gehele equipage en alle passagiers, bevonden zich nu aan boord van de brik. De Evertsen bleef stuurloos rond dobberen, de nacht in. De datum: 9 april 1819.

Hiermee sluit Veerman zijn journaal af en ondertekent hij het, hij had gelukkig kans gezien om enige persoonlijke eigendommen mee te nemen, waaronder dit journaal.



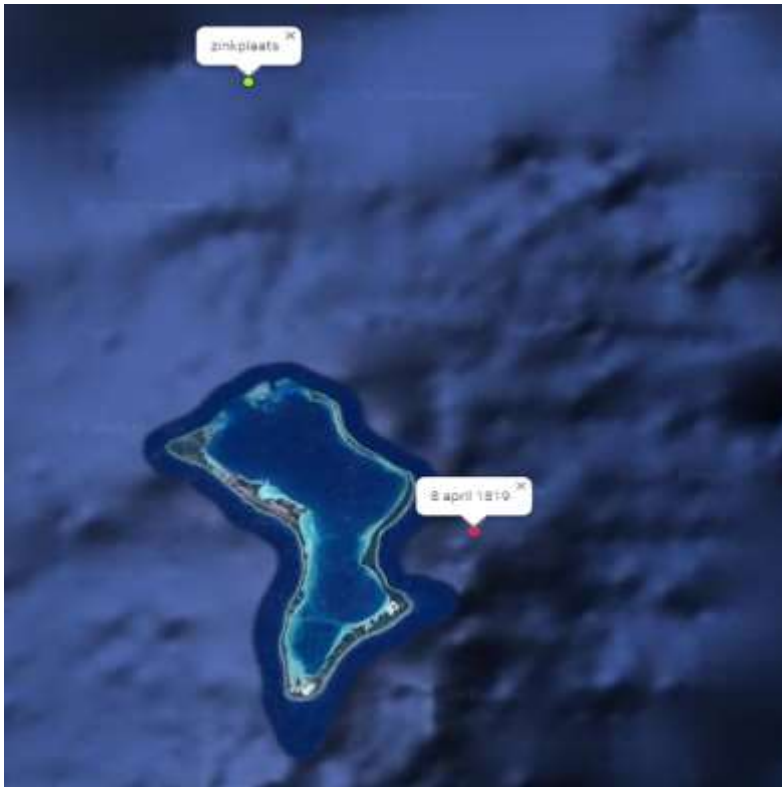
Aan boord van de Pickering opent hij een nieuwe beschrijving.

Figuur 9.3. Schets van het verlaten van Zr.Ms. Admiraal Evertzen op 9 April 1819, waarschijnlijk gemaakt door Kltz Ver Huell, gezien de naamspelling met een Z, zoals hij het in zijn boek 'Herinneringen' toepaste (als enige). Hij spreekt over Kapitein "J", James Edes terwijl Veerman hem als "Samuel" aanduidt. Volgens Amerikaanse annalen had Veerman het bij het rechte eind.



Vrijdag Den 9 den, Hedenmiddag ten zes uuren waren met den Geheelen Equipagien, passagiers van ZM's verlaten en zinkende schip Evertsen aan boord van de Amerikaanschen Commercie brik Pecering van Boston gevoerd door Samuel Edes , groot 260 tonnen met 16 man Equipagie, bestemd om ons het in 't gezicht zijnde Eijland Diego Garcia aan te landen. Hebbende wij bij het verlaten van het schip niet meer dan 11 vaten brood gered en 14 hammen, als ook de groote vlag, terwijl elk slechts een waarloze verschoning had geborgen, ook waren op de brik volstrekt geene ruimten.

De volgende dag, het kan geen comfortabele nacht geweest zijn, was het buiig weer met nog steeds een zware deining. Hoewel de Pickering gedurende de nacht afgedreven was, zag de uitkijk het eiland nog steeds vanuit de mast, ook de Evertsen was nog zichtbaar, ze dreef nog! Veerman vermeldt dat de Evertsen in de gaten gehouden werd met 'de kijker'. Men mag veronderstellen dat de kostbare navigatie-instrumenten, zoals tijdmeters, sextanten en kijkers, meegenomen waren, want daar was bij het verlaten genoeg gelegenheid voor geweest. De Evertsen dreef nog steeds stuurloos, de fokkemast was afgebroken en hing aan de tuigage over bakboord. Kort na dageraad zag men zwarte rook, men veronderstelde dat bij het laatste kanonschot enige vonken boven het halfdek in de zeilen waren gekomen die waren gaan smeulen en uiteindelijk vlam vatten. Het schip zelf zat vol met water tegen die tijd en om 08.30 uur verdween zij in de oceaan. De noenpositie die dag, 10 April 1819, werd bepaald op 007°1' ZB en 89° 0' OL volgens de "Tijdmeter". Omdat deze lengte beoosten Tenerife ligt kan men concluderen dat de Nederlandse chronometers gered waren van het zinkende schip. De lengtegraad beoosten Greenwich is 72.4°. Het wrak van de Evertsen moet daar op de zeebodem terecht gekomen zijn. Zie figuur 9.4. Hierna zette Pickering koers naar het eiland. Het tragische van dit ongeluk was het feit dat ondanks alle reparaties in Soerabaja met honderden ambachtslieden het schip niet meer zeewaardig kon worden gemaakt, en eigenlijk afgekeurd had moeten worden. Hierdoor ging een kostbare lading verloren



Figuur 9.4 De laatste posities. Op 8 april arriveerde het schip aan de westkust van het eiland, maar zoals te zien is op de kaart, was daar geen ingang tot het binnenwater. De geschatte positie waar ze gezonken is, wordt linksboven aangegeven en ligt op ongeveer 13 nm afstand van het eiland.



Tabel 9.1					
Naam	Rang/stand	Naam	Rang/stand	Naam	Rang/stand
Amir	Matr. 1e kl	Géreken	Matr. 3e kl	Vrieman	Matroos
Schinkel	Matr. 1e kl	Hijts	Matr. 3e kl	Morel	Matroos
Lindstrom	Matr. 1e kl	Van Paart	Jongen	Vesteren	Matroos
Berkwist	Matr. 1e kl	Klauk	Jongen	J. Hutte	Matroos
Louis	Matr. 2e kl	Van Rhijn	Ltz1	Willes	Matroos
Brokman	Matr. 2e kl	De Buick	1e Schrijver	Ortjen	Matroos
Kristiaans	Matr. 2e kl	Eftingh	Chirurgijn majoor	Van der Ham	Matroos
Koenen	Matr. 2e kl	Schijdius	cadet 1e kl	Zuijker	Matroos
J.Jansen	Matr. 2e kl	Velsbergen	cadet 1e kl	Benaks	Matroos
H. van Duin	Matr. 2e kl	Mol	2e Chirurgijn	Saut	Matroos
Hijerman	Matr. 2e kl	Opdorp	3e Chirurgijn	Caronne	Matroos
Van den Bok	Matr. 2e kl	Mulder	Schiemansmaat	Kortman	Matroos
Giezeling	Matr. 3e kl	J.Hutte	Schipper	Van Wijngaarden	Matroos
Le Roy	Matr. 3e kl	Faber	1e Constabel	Wouters	Matroos
Koster	Matr. 3e kl	Eijkedaal	Constabelsmaat	Broekhuijzen	Matroos
Van westen	Matr. 3e kl	Veugel	1e Bootsmaatsmaat	Francisco	Matroos
Leidsman	Matr. 3e kl	Nomen?	Kwartiermeester	Brillemans	Matroos
Van Engelen	Matr. 3e kl	DeLange	Bakker	Frederiks	Matroos
Posman	Matr. 3e kl	Von Mourich	Koksmaat	van 't Hoff	Matroos
H.Muller	Matr. 3e kl	Zuijthoek	Matroos	Hutten	Jongen
De Bilder	Matr. 3e kl	A.H. Smith	Matroos	mastram	Matroos
Charlongen	Matr. 3e kl	Eshuis	Matroos	Bloemendaal	Matroos

Tabel 9.1 Aan vulling van de bemanning

Tabel 9.2		
Overleden Batavia		
Van Lewen	Matroos	12 dec. 1818
Verwijden	Matroos	14 dec. 1818
J. van Kooten	Kok	1 dec. 1818
L. Helzeman	Schiemansmaat	20 nov. 1818
Frederik Wilhelm	Kwartiermeester	15 nov. 1818
Bron	2e Schrijver	
J.H. Noordstrom	Matroos	22 dec. 1818
J. Paauw	Matroos	23 dec. 1818
J.Arnoldus	Kwartiermeester	19 jan. 1819
H.Voormans	Matroos	28 jan. 1819
J.H. Schoemans	Matroos	1 feb. 1819
Jakobus Uilenburg	Matroos	10 feb. 1819
Overleden op thuisreis		
Johannes Lijsen	Matroos	3 maart 1819
Svens Peterson	Matroos	26 feb. 1819
G.Lindstrom	Matroos	17 maart 1819
L. Post	Matroos	24 maart 1819
Vlaspolder	Kwartiermeester	29 maart 1819
M.Sluijter	Matroos	6 april 1819

Tabel 9.2 Overledenen

Wordt vervolgd