



Dit digitale blad is een raapsel van wetenswaardigheden en ongeïnteresseerd betreffende de Koninklijke Marine en Koopvaardij uit het heden en verleden en is samengesteld door Arie Krijgsman

“de redactie “
A.C.Krijgsman
Abeelstraat 96
3319 AG Dordrecht
06-25160899
www.tenanker@kpnmail.nl



Deze digitale krant 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 hoop wel dat onze lezers respect tonen en niet lukraak het kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar toestemming voor te vragen.



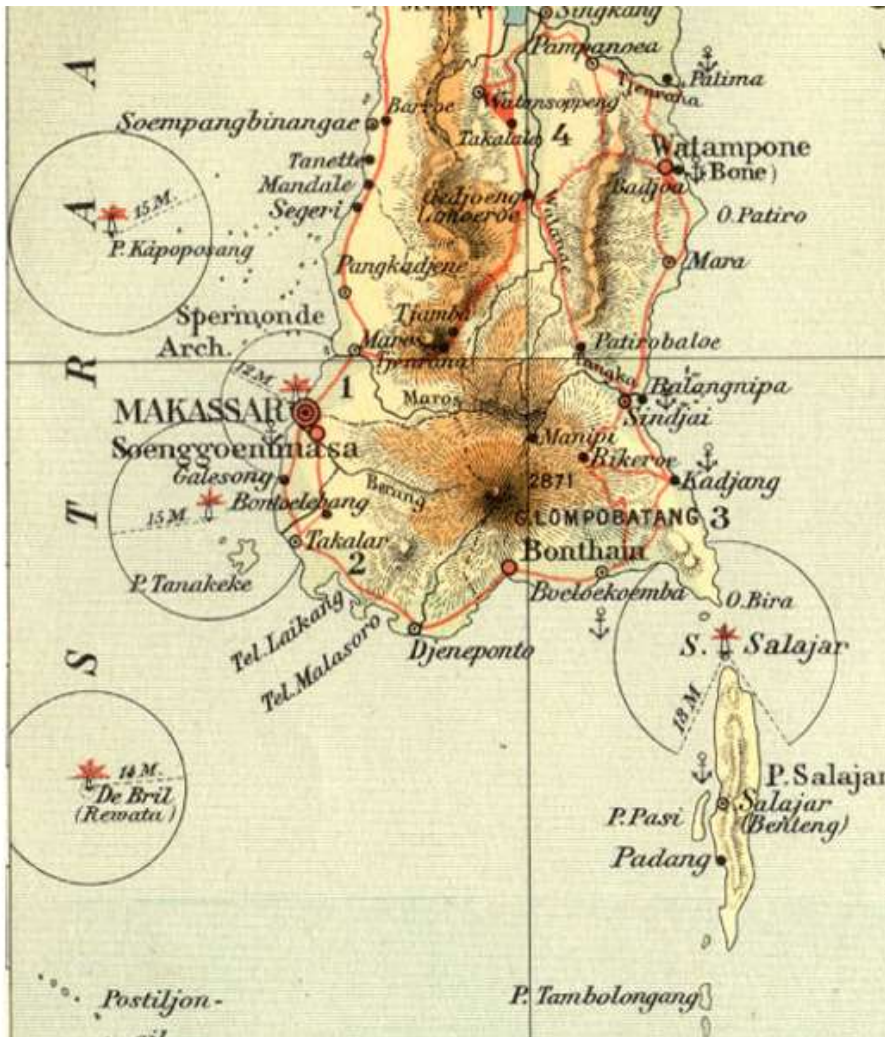
3e jaargang Extra editie Journaal van Ltz. Veerman Hoofdstuk 6.9, terug naar Java

Hoofdstuk 6.9 Terug naar Java, ter rede van Soerabaja, groot onderhoud Evertsen

Veerman vermeld niet wat de bestemming is van de reis op de datum van vertrek, maar later blijkt dat Soerabaja te zijn. Aan het begin van de Eerst Wacht op de 27^{ste} kwam de Heer Chassé weer aan boord zoals eerder vermeld, doch nu vergezeld van enige “Makassaarsche” heren die kwamen assisteren om het schip naar buiten te geleiden. Om 10.00 uur 's avonds werd het anker gelicht en werden de zeilen bijgezet. De koers die werd genomen was ZWtW. Bij zwakke variabele wind de volgende dag brak de Voor Marszeil draai reep (zie tabel 6.5.1), die haastig moest worden hersteld. Het was maar goed dat die ra niet naar beneden viel, want dat zou een ramp geweest zijn. De toppeneinden en ander touwwerk waren kennelijk genoeg om dit te voorkomen.

De wind wakkerde bij dageraad wat aan en spoedig kwamen loefwaarts van de Evertsen de Drie Gebroeders in zicht (zie kaarten fig. 6.7.8 en 6.7.9). De heren Siso, De Grave en andere vrienden gingen weer terug naar Makassar als ook de Loodsman Van De Werff. Dit ging meestal met een zeil sloep.

's Ochtends om 08.00 peilde men de noordelijkste der 3 gebroeders NOtO op 2 ½ mijl (10 nm) en het eiland Tanakeke O t ZO (zie kaart 6.9.1.) Daarna kwamen ze in dieper water want met de 40vdm loodlijn werd er geen grond meer geraakt. Om twaalf uur was de positie ZB: 5°- 46', Lengte- 135°- 17', het westelijkste Tonijns eiland (tegenwoordig Tengah Eilanden) werd gepeild NNW op 4 mijl, daarna werd er een westelijke koers



gestuurd, en na een kim en azimut peiling werden de kompassen 0° - 45° noord- oostelijk verlegd.

Figuur 6.9.1 Zuidkust van Celebes

Op de 29^{ste} oktober was er geen land vanuit de top te zien. De bepaalde Positie was; ZB 5° - $47'$ lengte: 132° - $28'$, Generale koers en verheid west met 42 mijlen afgelegd (168 nm, 311km), de bevonden diepte was 33 vdm.

Het ging dus heel wat vlotter dan op de heenweg.

Tegen de VM werd de kust van Madoera al gesignaleerd in het ZO, en de afgelegde afstand in dat etmaal was 133 nm.

De bekomen positie op de noon was; ZB 6° - $34'$, L; 130° - $23'$, de thermometer las 82° F (28° C). Bij zonsondergang lag de westhoek van Madoera, Tanjong Klampier, WZW op ongeveer 4 mijlen Duitse mijlen afstand (16nm). Veerman vermeldt dat vanwege de snelle vaart, 7.5 knopen, 14 km/h, het loden niet succesvol kon worden volbracht, en er geen grond kon worden bereikt.

De Evertsen ging ten anker op de 31^{ste}, vroeg tijdens de DW, op 19vdm diepte nabij de hoek van Panka. De vlag werd aan de voortop gehesen en er werd een kanonschot afgevuurd om de wal te waarschuwen dat ze er waren. Op die ankerplaats werden de "Dootskisten" van Madoera ZO $\frac{1}{2}$ O en Oejong Panka ZW gepeild. Men moet dezen niet verwarren met de "Dootskisten" op Java. Op de kaart in Figuur 6.9.2, die geschetst is door Veerman, noemt hij hen de "Valschen dootskisten". Er werd één schip waargenomen wat ten anker lag bij Oejong Panka. De bekomen positie was 6° - $46'$ ZB, therm 85° F. Het anker werd gelicht in de AM, en de dienstige zeilen werden bijgezet om naar de ankerplaats van Oejong Panka te gaan. Ten 4 uur 's middags werden de zeilen gegeid, en ankerde men op $4\frac{1}{2}$ vadem diepte op het daags anker.

Figuur 6.9.2 Vaarwater toegang naar Soerabaja. De Madoera "Valschen Dootskisten" zijn links onder te zien bij Klampier.

Het eerder gemelde schip bleek de "Nassau" te zijn, welke met ambtenaren was aangekomen uit Batavia. De temperatuur was die middag opgelopen tot 91° (33° C) het werd dus wat warmer. Even later om 4.45 uur kwam een officier van ZM-schip Nassau aan boord om de heer Dietz namens de Kapitein Sloterdijk te complimenteren. De Evertsen had kennelijk behoefte aan nog een timmerman, en die kregen ze van de Nassau.



De oppertimmerman Willem Wulfjens kwam aan boord. Tegen de avond kwam de loods E. Bart van Sijdoajio aan boord om hun naar Surabaya te geleiden. Dit was de eerste keer dat het reisdoel wordt vermeld. Het vaarwater van Oejong Panka naar Soerabaja getekend door Veerman in 1818, in Figuur 6.9.2, laat zien hoe gecompliceerd dit vaarwater weer was.

Men kan zich afvragen waarom de Nederlanders niet een gemakkelijker bereikbare havens hebben gekozen, maar Batavia en Makassar waren ook niet bepaald makkelijke havens om binnen te lopen.

Vrijdag 1 november, om 11.00 uur in de VM werd het anker gelicht en werd er ZtO gestuurd op aanwijzing van de loods, "Lootsman", zoals Veerman hem noemt. De Heer Jacobson ging daar naar de wal. Langzaam voeren ze het vaarwater op. Omstreeks 5 glazen in de AM werd er geankerd op 4 vdm moddergrond in de buurt van het Fort Lodewijk*).

Een ander landpunt dat gebruikt werd voor de peilingen en navigatie was het "Tommegons"**) huis te Sidajo, ook op de kaart te zien.

*) Van het Fort Lodewijk is tegenwoordig alleen nog maar een ruïne over.

**) Een "Tommengong" was een inlandse ambtsstitel, een rang beneden die van Adhipatti, en meestal een militaire rang.

Hier volgt Veermans beschrijving;

Saturdag den 2 de November 1816,

HW -----De wind ZZW-ZW -br/zls koelte, heldere lugt, niets bijzonders ,

DW ----- De wind ZZW-ZW- labber koelte, mooi weer, met den dag ligte anker, zette de nodige zeilen bij , stuurde NW , ten 7"-15' wende om de oost, en stuurde over 22 en 20 voet water , zagte moddergrond, over de bank wende over en weer en braste na gelegenheid, passeerde het fort Lodewijk met het halve vloed getij, Een Amerikaans koopvaarder naar zee .

VM ----- De wind WZ tot-ZZO – labber koelte, wolkden lugt, werkte met de vloed op, kreege diep water laveerde over 12-11 tot 8 vdm, te 5 gl: Ankerde buijten de stad Grissée in het vaarwater, maakte de zeilen vast, peilde de vlaggestok van Grissée Z ½ W, Stake ¼ van het daags voor, De vloed af

AM -----De wind ZO tot NNO , br/zls koelte, goed weer , wolkden en betrokken lugt, ligte anker en zeilden op, Ankerden op 10 vdm voor de residentie Grissée peilde des zelfs vlaggestok $W \frac{3}{4} Z^d$ – en de hoek van Menarij N - De Zuid westhoek van Madura OZO-

PV ----- De wind ZO, OZO ,frischen br/zls koelte, overdrijvend -buijegen lugt, Den Wel E: Heer Chassée en des zelfs Secretaris Van Schinnen naar de wal met hunnen goederen, bij de pomp 19dm

EW ----- De wind ZO-Oost br/zls en afneemende koelt, weerligt on het NW- niets bijzonders voorgevallen.

s'morgens om 5.00 uur werd het anker weer gelicht, en dreef het schip met de stroming mee Grisée voorbij en zette koers naar Soerabaja, alwaar zij om 08.00 uur ankerden op 9.5 vdm moddergrond. Hier lagen de De Ruijter en de Amsterdam al ten anker. Spoedig zonden ieder een officier om commandant Dietz te complimenteren. Verder lagen er verscheidene inlandse koopvaarders en prauwen op de rede waaronder de Nederlandse pink "Aurora" en de "Vrouw Aletta".

De Evertsen werd vertuid met twee touwen tegen eb en vloed stromingen.

De ankerpositie was: De W: L van 't rivier OZO, De Z.W.L van Madoera NW $\frac{1}{2}$ N, De vlaggestok van Grisee NWtW $\frac{1}{2}$ W.

Van middernacht tot in de middag uren blies er een ZOtoO wind met een bewolkte lucht en af en toe donder en bliksem, de regentijd was al begonnen.

Het was duidelijk dat het schip hoognodig in reparatie moest, want men begon al meteen met de aftakeling van de tuigage. Tijdens deze activiteiten vond een naar ongeval plaats

bij het afslaan van het voormarszeil. Met het neerlaten van dat zeil viel het "door

onagtsaamheid der Schiemansmaat Oudewortel, op den matroos W.Oosternagt, welke op de bak voor de mast

was staande, op het lijf, welke zijn beide benen onder de kniën brak, het linker Dijbeen ook. De gemelde S.M.m^t

in de ijzers gezet."

Die zeilen waren loodzwaar omdat ze van dik canvas materiaal gemaakt waren. De matroos Oosternagt heeft het overleefd, maar werd waarschijnlijk kreupel voor de rest van zijn leven.

Op 4 november gingen de elf Makassaarse krijgslieden naar de wal, en begonnen de werkzaamheden voor het aftuigen van het lopende wand, en om te beginnen werd al het lopende touwwerk uitgeschoren. De boegspriet die kennelijk in slechte staat was werd volledig afgetuigd. Dit was het begin van het groot onderhoud, en zo te zien moest er weer heel wat gedaan worden aan het schip om het weer zeewaardig te maken.

De raas werden naar beneden gelaten en daarna werden de grote- en kruis- stengen naar beneden gehaald, het fokkenwant werd volledig afgetuigd. Op de 8^{ste} november kwam er een commissie timmerlieden van de werf aan boord om de boegspriet te inspecteren, die prompt werd afgekeurd. Ook de grote sloep en de jol werden naar de werf gestuurd voor reparatie. Daarvoor in de plaats kreeg De Evertsen 26 Indonesische sloeproeiers met sloepen aangewezen voor het heen en weer transporteren van onderdelen en voorraden naar de werf. Omdat de Evertsen nu in reuze afgetakelde staat verkeerde werd de Amsterdam aangewezen als wachtschip op de ree.

Zieken konden nu weer naar de wal worden gestuurd voor herstelling. Matroos J.F.De Ridder werd als eerste naar het hospitaal gestuurd op de 6^e november. Dit was het Simpang Hospitaal dat door Daendels was opgericht in 1808. Het werd nog gebruikt door de Marine tot 1949. (De VOC had een klein hospitaal vroeger in Soerabaja, maar dat bestond al lang niet meer)



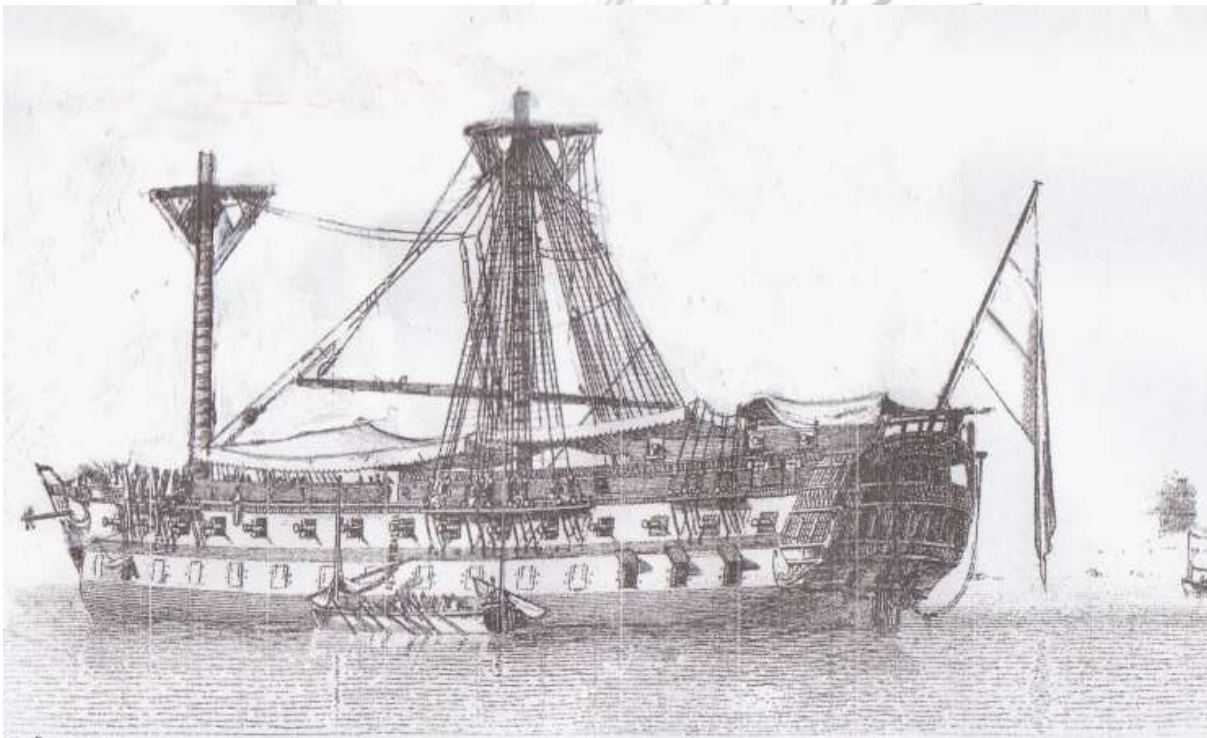
Figuur 6.9.3 Simpang hospitaal te Soerabaja in de oude tijd, links, en vlak na de oorlog, rechts.

Op Zondag de 17^e November werden de vlag, geus en wimpel halfstok gehesen ter ere van het overlijden van Klitz S. 't Hooft, commandant van de “De Ruijter”, die de avond daarvoor aan de wal was overleden.

Verman schrijft:

“gingen hede middag en Corps naar de wal, te 5” wiert het lijk buiten de stad begraven, als toen deet de Ruijter 9 minuut schoten, waarna de vlag geus en wimpels voor heesen, De kist werd door de scheepsonderofficieren gedragen, en werd door het 20^e bataillon infanterie drie charges gevuurd.”

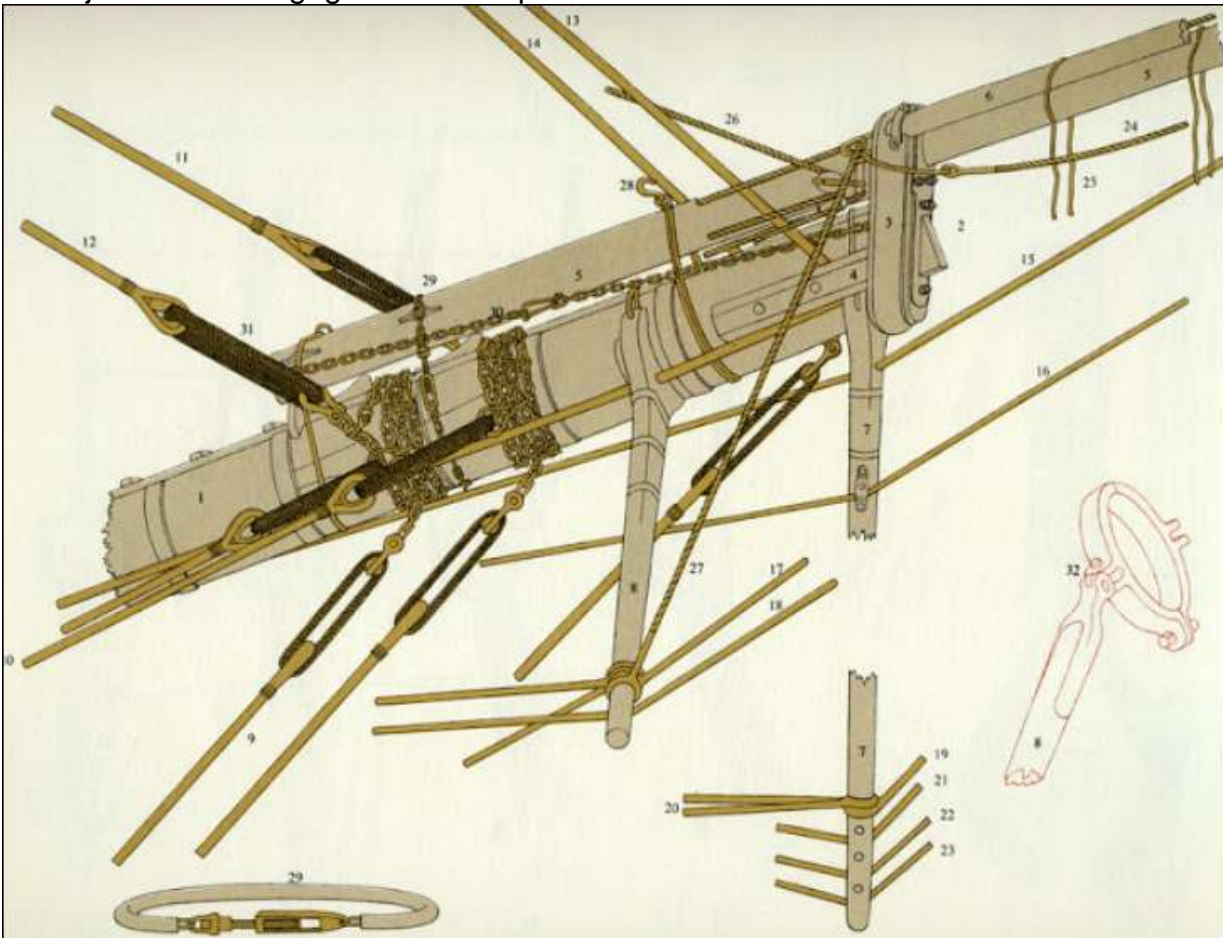
De volgende dag was de situatie enigszins anders want de vlaggen werden in de toppen gehesen op de schepen ter verjaring van H.M.de Koningin*), daarvoor werd er een saluut van 21 schoten afgegeven en kregen de bemanning een extra rantsoen Arak. Wat de Evertsen betref waren de toppen natuurlijk niet erg hoog omdat alle stengen al naar beneden waren gehaald, dus alleen de ondermasten stonden nog. Figuur 6.9.5 illustreert hoe de Evertsen er uitgezien moet hebben na de aftakeling.



Figuur 6.9.5 Schets van Evertsen in afgetakelde toestand in november 1816 te Soerabaja tijdens groot onderhoud.

*) Dit was Frederika Louisa Wilhelmina van Pruisen, de dochter van de koning van Pruisen, geboren op 18 november 1774

In de daaropvolgende dagen werd het scheepsroer uitgelicht en naar de werf gestuurd voor herstelling. Twee, wat Veerman noemt “constructeurs”, kwamen aan boord om de situatie van de boegspriet en het spoor* van de bezaan te evalueren. Die evaluatie was duidelijk niet erg goed, want meteen daarna werd de boegspriet er geheel uit gehaald, met alle bijbehorende tuigage zoals de Spaanse ruitser.



Verklaring van de cijfers in boven geplaatste afbeelding:

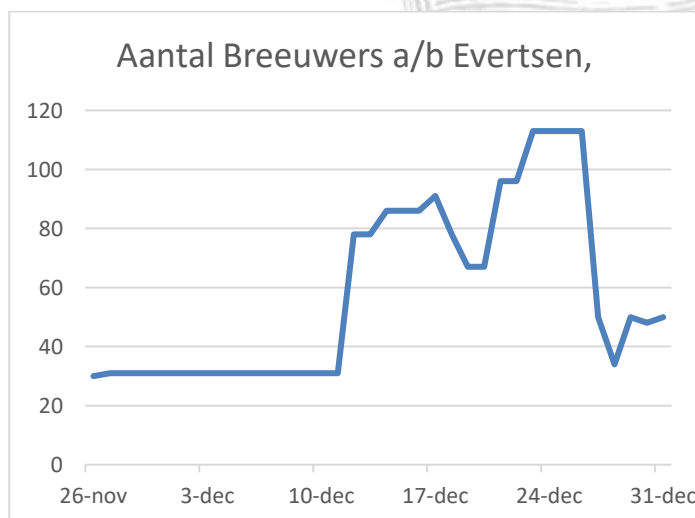
- 1 - Boegspriet.
- 2 - Pen of dobbelsteen aan de boegspriet voor het schild.
- 3 - Schild.
- 4 - Vioolstukken voor de voorstengestagen.
- 5 - Kluifhout.
- 6 - Hieling van het jaaghout.
- 7 - Spaanse ruitser.
- 8 - Voelhoorn.
- 9 - Binnen- en buitenwaterstagen.
- 10 - Boegstagen.
- 11 - 12 - Fokkestagen.
- 13 - 14 - Voorstengestagen.
- 15 - Kluiverleider.
- 16 - Kluiveruithaler.
- 17 - Bakstag kluifhout.

Spaanse ruitser, ook stampstok, dove
 jut, bevindt zich onder het uiteinde
 van de boegspriet nagenoeg naar
 beneden wijzende houten of ijzeren
 uithouder, voorzien van krammen,
 schijven of gaten, om de stagen van
 de kluiverboom en de jagerboom
 naar onderen te steunen, om het
 touwwerk meer spatting te geven
 en dit naar de gewenste
 aanhechtingspunten aan de romp te
 leiden. Ook werden bepaalde
 stengestagen over de Spaanse ruitser
 naar het voorschip geleid.

Het plan was om de boegspriet van de Amsterdam over te nemen. Waarom is niet erg duidelijk, want dan moest de Amsterdam weer een nieuwe zien te krijgen. Om de boegspriet van de Amsterdam uit te lichten werd de grote steng van de Evertsen overgebracht naar de Amsterdam om als bok te dienen, doch toen deze steng terugkwam aan boord van de Evertsen bleek dat de top was gespleten, dus die moest ook naar de werf getransporteerd worden voor reparatie voor zover dat kon. Een interessant feit was de vermelding dat er een nieuw grootmarszeil werd gemaakt aan boord uit 836 ellen doek, maar voor het lijken daarvan werd dit zeil naar de wal gestuurd. Verdere zeilmakers activiteiten werden ook aan de wal uitgevoerd. Dit was natuurlijk logisch want om zeilen te maken heeft men veel ruimte en grote platte oppervlakten nodig, waar men vaak het dek voor kon gebruiken, maar omdat ze nu in groot onderhoud waren met al het breeuwen en andere activiteiten kon dat niet meer, er was domweg geen ruimte voor. Voor het breeuwen en “Calfaten”*) kwamen er dertig Javanen aan boord om te beginnen met het campagne dek. Dat er veel ambachtslieden nodig waren was duidelijk, zelfs de oppertimmerman Kuilken van de De Ruijter werd overgeplaatst op de Evertsen. Veerman schrijft dat de ambachtslieden afkomstig waren van de “Constructie Winkel”. Dit was een organisatie van de werf die personeel uitzond voor werkzaamheden op schepen in de rede.

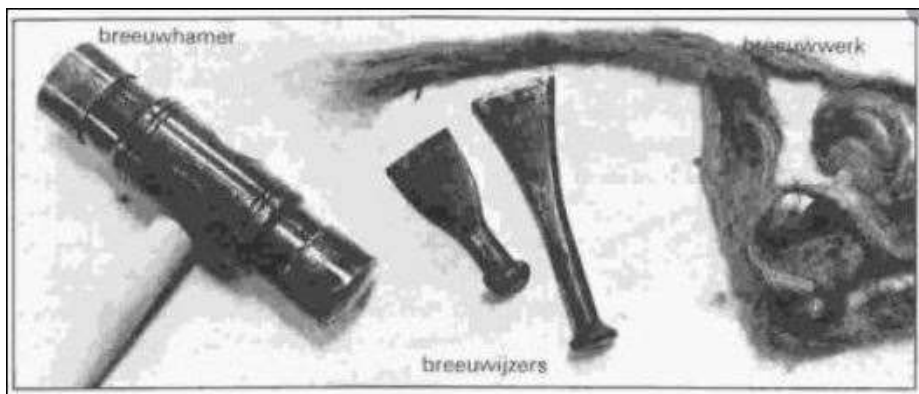
Er waren duidelijk grote problemen met de staat van het schip*), het aantal breeuwers werd spoedig opgevoerd tot 78, en daarbij kwamen er nog eens 13 timmerlieden aan boord. Deze lieden brachten zes vaten hars en pek (teer) met zich mee en meer dan 1500# werk*). Dit aantal werklieden ging daarna weer omhoog tot meer dan 100! Figuur 6.9.4 illustreert de intensiviteit van deze werkzaamheden. Deze ambachtslieden werkte binnen en buitendeks ondanks de stortregens die dagelijks vielen. (NB er waren dek tenten aangebracht zodat alle activiteiten aan dek door konden gaan). Dat er weer zoveel gebreeuwd en gekalfaat moest worden indiceert dat het schip in zeer slechte conditie verkeerde. Alle naden waren door het werken van het hout opengetrokken, zoals eerder vermeld tijdens de reis op de Indische oceaan, en de enige remedie was om zoveel mogelijk teer en werk tussen de planken te stoppen om het geheel wat water dicht te maken, maar dit hielp niet erg als het hout verrot was.

*) Er was in vroegere hoofdstukken al vermeld dat de schepen die gedurende de Franse tijd gebouwd waren, waaronder de Evertsen, De Ruijter, Amsterdam, Maria R, Prins Frederick, van bijzonder slechte kwaliteit waren, vanwege slecht hout en materialen en slechte constructie methoden. Dit bleek heel duidelijk vanwege alle ongevallen en rampen waar die schepen onder leden. Sommige schepen vielen letterlijk uit elkaar tijdens zwaar weer. Dit waren moeilijke toestanden waar de jonge Koninklijke Marine mee te kampen had, en er moest haastig een nieuw scheepsbouw programma op gang gebracht worden om dit te verbeteren. (Ref. “De Nederlandsche Zeemacht in hare verschillende tijdperken geschetst”)



Figuur 6.9.4 Breeuw en kalfaat werkzaamheden a/b Z.M Evertsen in 1816

Op de 25^{ste} kwamen er 113 Javaanse breeuwers aan boord! Langzamerhand moest elke naad in het schip opnieuw gebreeuwd zijn geweest. Er werd zowel binnen als buitenboord gebreeuwd.



*) Calfaten, of Kalfaten, is een meer intensieve form van breeuwen, waarbij meerdere lagen "werk", uitgeplozen katoen of vlas, in de naden werden gehamerd gevolgd door het ingieten van gesmolten teer.

Verschillende schepen kwamen aan of vertrokken in die periode, waaronder de Iris, die aankwam op de

rede op de 23^{ste} november, komende uit Batavia, en deze vertrok weer een paar dagen later.

Op de 1^e december arriveerde er een inlandse schoener uit Banjarmasin op Borneo. Dit schip had bannelingen aan boord en die werden in quarantaine gehouden onder het wakend oog van de Evertsen. Veerman drukte het uit als volgt; "Een Inlandsche schoener ankerde onder ons geschut...". Waarom die lieden verbannen werden is niet duidelijk, maar waarschijnlijk waren ze in opstand gekomen tegen de hernieuwing van het Nederlandse gezag, hoewel er niets te vinden is in de literatuur over een opstand in dat gebied in 1816.

Ter vervanging van de sloepen die naar de werf waren gestuurd voor reparatie kreeg Evertsen een "Labberlot Schaloept"**) met roei en zeiltuig van de De Ruijter te leen.

**) Sloep die een maat groter was dan een jol.

De matroos C. Scheffert, die eerder ziek naar de wal was gestuurd, kwam terug aan boord uit het hospitaal op de 27^{ste} november.

Het weer in die tijd van het jaar was enorm regenachtig met veel donder en bliksem. Het regende bijna elke dag, maar dat hield de werkzaamheden aan dek, zoals breeuwen en schiemanswerk niet op dankzij de dektenten.

Op de 28^{ste} kwamen kapitein Hofmijer, de commandant van de Amsterdam, met twee constructeurs aan boord om de nodige reparaties te overzien, met als resultaat dat de grote ra en de oude boegspriet naar de werf werden gestuurd. Ook bleek er een mankement te zijn met de bezaansmast. Deze werd er helemaal uitgesleurd en het bleek dat het spoor* moesten worden vernieuwd. Deze was waarschijnlijk verrot na lang onder het smerige lenswater te hebben gezeten.

Aan het eind van November werd er kat uitbetaald voor het 3^e kwartaal van 1816.

*) Zwaar stuk eikenhoutmet een uitholling dat op de kielbalk ligt waarop de mastvoet rust. De boegspriet heeft ook een spoor, maar dat is anders gevormd en ligt niet op de kielbalk.

De werkzaamheden gingen gestadig door met de Javaanse breeuwers en kalfaters en daarbij kwamen nog eens negen Javaanse timmerlieden, die elke dag aan boord kwamen. Ook het onderwijs ging door. De adelborsten Anemaat en Velsbarger van Z.M.-schip Nassau kwamen aan boord om het examen voor 2^e Luitenant (Ltz. 2) af te leggen. Als examinatoren waren Kltz. Verhuell, Ltz. 1 Steenboom, Ltz. 2 Fortuijn en Opperschipper Hoesman aangesteld door de SBN Buijskes.

Verder waren er weer wat personeelsproblemen, de 2^e Timmerman P. Tabernal was gedeserteerd en werd na 14 dagen opgepakt en weer aan boord gebracht, ook waren er weer meer zieken, de matrozen W.J. Hoens, Van der Sluis, Van Asperen, en Timmerman werden naar het hospitaal in Simpang gezonden.

De bevoorrading kwam zoals gewoonlijk bijna dagelijks van de wal en bestond meestal uit vers karbouwen vlees en groentes, hoewel deze keer tamarinde wordt vermeld. Dit is een beetje zuurachtige vrucht die het eten wat meer smaak geeft. Waterhalen moesten ze zelf doen en het journaal vermeldt dat dat uit de rivier gehaald werd. Dat kon misschien toen nog. Er woonde nog niet zoveel mensen in Soerabaja in die tijd, dus het water was toen nog redelijk schoon. Tegenwoordig zou dat niet meer mogelijk zijn.

Het lineschip Z.M. De Ruijter bevond zich in een nog slechtere staat dan de Evertsen waardoor dit schip werd afgekeurd, en daarna verder gebruikt werd als wachtschip. Het schip werd gekannibaliseerd voor onderdelen, en de Evertsen kreeg de grote steng van dit schip. Verder werd ook de bemanning verdeeld over de overige schepen, en de Evertsen kreeg twee officieren, Ltz. 2 H. Blok en H.P.N. 't Hooft met 27 matrozen van de De Ruijter aan boord in de rollen. Dit ter aanvulling van de 29 overledenen sinds het vertrek uit Batavia.

Er werd geen melding gemaakt over het vieren van Sinterklaas, maar op de 6^e December werden de Nederlandse, Russische en Engelse vlaggen gehesen met een saluut van 33 schoten ter ere van de verjaardag van de Kroonprins. (dat was Willem II) De bemanning kreeg weer een extra rantsoen Arak, daarentegen was de volgende dag minder leuk voor de bemanning want er werd krijgsraad (parade) gehouden op de Nassau, aldus Veerman;

Saturdag Den 7 den, De wind west tot ZZO, br/zls koelte, wolkden lugt, 's nagts Donder en regen; te 10" op de Nassau Sein arl 157 voor de Krijgsraad, waar ondergetekende als lit van benoemd was, te 11" was de Krijgsraad gescheiden en hielden bij ons aan boord Executie, na de gedetineerden hun vonnis voorgelezen te hebben en straffen volgens de wetten, Den 2^e timmerman Tabernal gedegradeerd tot matroos 3^e cl: Daarna met eenmaal van de raa gevallen en gelaarsd – De matrozen Weerman en Limburg, met ravallen 1 m^L en gelaarsd, waarna de Krijgsraad op de Nassau weder ontbonden wiert, bij het heisen der executie vlag, een schot gedaan en aan de respectieve leden der Krijgsraad de gewone Honneurs bewezen., verrigte het nodige bij de pomp 19 -2odm

Begin december werd de nieuwe boegspriet ingezet, dit was de boegspriet van de Amsterdam, met een nieuw ezelshoofd en spoor die van de werf kwamen. Tezelfdertijd werd er een nieuw spoor voor de bezaansmast geïnstalleerd, waarna deze mast weer kon worden teruggeplaatst.

De gezondheidssituatie was enigszins verbeterd in zoverre dat er maar twee doden vielen die maand, maar er waren wel weer vele zieken.

Op de 13^e december overleed Kltz Polkeijn, commandant van de Nassau, aan ziekte, ten huize van de Heer Blokland in Soerabaja. Hij werd met de nodige eer begraven aan wal. De Nassau vuurde 9 minuten schoten af met de vlaggen halfstok. De begrafenis werd bijgewoond door verscheidenen officieren en adelborsten, waaronder ook Willem Veerman. De andere was de matroos E.G. Broers. Hij werd op diep water overboord gezet. De matrozen Tabernal, de gedegradeerde timmerman, Van der Kuil en Leinschiem werden naar het hospitaal gestuurd, terwijl de matrozen Joseph Anthonij, A. Stoutevoet, en A.van Schoten weer terugkwamen van het hospitaal.

Op de 15^e december vertrok een koloniale kanoneer schoener, gecommandeerd door Ltz. Thishauer naar zee, wat een korte tocht bleek te worden zoals later te lezen is. De Iris kwam terug op de rede, en de Nassau vertrok naar Semarang. En paar dagen later arriveerde een Engelse kanonneer schoener uit de Molukken*). De matroos Hansen van de Nassau die uit het hospitaal werd ontslagen na haar vertrek werd tijdelijk overgeplaatst op de Evertsen, in “extra schafting” zoals men dat noemde.

*) N.B. de Molukken waren nog onder Engels bestuur, de gezag overdracht vond pas op 25 maart 1817 plaats.

De werkzaamheden vonden ook plaats in de ruimen die volledig werden leeggehaald en schoon gemaakt, en de ballast schuitjes*) werden opnieuw gestouwd. Die dingen zullen wel enorm roestig geweest zijn na al die tijd in het lenswater te hebben gelegen.

*) Dit waren gietijzeren blokken die dicht tegen elkaar gestouwd konden worden en daardoor meer efficiënt waren dan stenen en meer ruimte bespaarde, en daardoor het zwaartepunt dieper naar beneden bracht ten voordele van de stabiliteit van het schip.

Er wordt geen woord gerept over Kerstmis. Feest dagen werden niet gevierd in de oude Marine, behalve een melding dat de grote vlag en geus werden gehesen.

Diezelfde dag kreeg de Evertsen twee Engelse koopvaardij matrozen in de rollen, dit waren N. Baedjes (Veermans spelling) en J. Andrau (waarschijnlijk “Andrew”). Er kwam één matroos terug van het hospitaal, P. Ten Dam, en één werd er naartoe gestuurd, de matroos G. Zoutendijk.

De eerdergenoemde koloniale schoener, no.2, die op de 15^e was vertrokken kwam weer terug op de 26^{ste}. Dit schip was slaags geraakt met een groot zeerovers vaartuig even buiten Ouwer Ouwer (Awar Awar, zie kaart 6.7.4 linksboven) op de 24^{ste}, dus tamelijk dicht bij Soerabaja.

De Ltz. Thishauer was door zware verwondingen overleden, en de Cadet Langenberg en zes andere (Europeanen) waren zwaargewond geraakt door vergiftigde pijlen!

Door gebrek aan ammunitie werd het gevecht afgebroken, maar ze waren in staat geweest één man van het rovers vaartuig gevangen te nemen en terug te komen.

Geen van de andere schepen die daar ongeveer tezelfdertijd in de buurt waren, de Nassau, de Iris, en de Engelse kanonneerschoener rapporteerde zeerovers, doch deze laatste waren waarschijnlijk veel groter en zwaarder bewapend dan de koloniale schoener en werden daarom waarschijnlijk vermeden door deze lieden.

Toch waren er weer veel zieken aan het eind van het jaar. Op de 27^{ste} werden de matrozen G.H. Otten, C. Schrijver, C. Jansen, en D.van Lodenstijn naar het hospitaal gestuurd, en daarentegen kwam de matroos Golstein terug uit het hospitaal. Twee dagen later helaas, moesten er weer 6 man naar het hospitaal. De namen worden niet vermeld deze keer. Het ziekenhuis moet het behoorlijk druk hebben gehad met al die zieken die van de schepen kwamen. De totale lijst van zieken van De Evertsen die naar de wal werden gestuurd in de periode van aankomst tot het vertrek op 10 Februari 1817 is gegeven in het aanhangsel.

Omdat Veerman niet altijd consistent is met het vermelden van de zieken, of hun namen, die naar het hospitaal gingen kan men toch wel enigszins een idee krijgen van de overleveringskansen van degene die naar het ziekenhuis werden gestuurd. Uit journaal kan geconcludeerd worden dat er 92 mensen totaal naar toe gingen waarvan er gemeld werd dat er 59 terug kwamen, dus kennelijk genezen, 8 waren vermeld als overleden aan wal, en waar over 25 geen uitslag was. Deze moeten achter gebleven zijn toen de Evertsen weer vertrok, dus er is geen accurate statistiek uit te halen. Wel kan men uit de gegevens bepalen dat de gemiddelde tijd doorgebracht in het hospitaal door de overlevenden 18.7 dagen was met een standaarddeviatie van 13.6 dagen. De langste tijd doorgebracht was 38 dagen door matroos Van der Sluis. De kortste tijd was 4 dagen door vijf verschillende matrozen.

Dus voor de Evertsen kan men zeggen dat de overlevingskans $59/92 = 64\%$ was. Voor het hospitaal was dit nummer hoger want we weten de uitslag niet precies van de andere 25 die ernaar toegingen, maar men kan veronderstellen dat daar ook een aantal overlevenden tussen zat. Als van die laatste groep ook 64% het overleefde kan men schatten dat wanneer men naar Simpang werd gestuurd de overlevingskansen ongeveer 81.5% bedroegen. Voor die tijd was dat misschien wel goed. Ook opmerkelijk is het feit dat er maar één officier (Ltz. Blok) en één onderofficier (Kwtrm. Schröder) naar het hospitaal gingen. Dit is waarschijnlijk een indicatie dat de voedings en leefomstandigheden boven de stand van matroos wel een stuk beter waren, zoals bekend in de annalen van de VOC, hoewel er toch drie commandanten aan ziektes overleden. Het aantal zieken aan wal moet tamelijk hoog geweest zijn waardoor er een tekort was aan personeel aldaar, en daarvoor werd de Chirurgijn 3^e klas Siegman overgeplaatst van boord naar Simpang.

Zo ging men het nieuwe jaar, 1817, in.

Op nieuwjaarsdag kreeg de bemanning een extra rantsoen Arak en Pons (Punch*). De timmerlieden die aan boord werkten begonnen nu aan reparaties van het "Galjoen" en installeerde nieuwe "Schildpadden"**) voor de grote brassen. Er was ook wat schade ontdekt aan de koperen platen bij de waterlijn dat ook gerepareerd werd.

De wederopbouw begon op de 6^e januari met het aanbrengen van de stengen. Dit geschiedde gedurende enorme stortregens volgens het journaal. Deze waren alweer geïnstalleerd op de 8^{ste} en waarna de raas konden worden opgehesen.

De bevoorrading die dag bestond uit; 8 tromvellen, 4 ijzeren bouten, 4 leggers Arak, 2700 # zout, 1800# koffie en 3434# tamarinde.

Bij het schoonmaken van het achter ruim bleek dat vele vaten van de onderste laag verrot waren en vervangen moesten worden. Ook moesten de "Spijkskasten" in het ruim gerepareerd worden. Deze werkzaamheden waren alweer gereed op de 13^e.

*) Punch (Nederlandse verbastering "Pons") is afkomstig van een Hindoeestaans woord voor "vijf", omdat er typisch 5 ingrediënten in zaten, Arak, suiker, citroensap, water en verschillende spijsen.

**) Schildpadden zijn blokken met meestal 2 schijven die vastgenageld zijn aan dek of een rondhout

De 14^e januari, 1817 was een merkwaardige dag, er vielen weer enorme stort regens met veel donder en bliksem gepaard, en die ochtend

"sprong door een der Konstabelspoorten den Opperschipper Karel Metsker overboord, Deede vrugteloos alle moogelijke pogingen om hem te redden".

Dit klinkt als of deze man zelfmoord pleegde, en dit was waarschijnlijk niet de eerste keer dat zo iets gebeurde. Dezelfde dag kwam een keuringscommissie onder leiding van Ktz. Hofmeijer, Commandant van de Amsterdam, aan boord vergezeld door Kltz. Groot en Chirurgijn Olidam om te bepalen welke manschappen op de Evertsen "lichaamsgebreken" hadden.

Door deze keuring werden de matrozen C. Leens, G. Gelijts, P. Kok, J. Wondorf, L. Sandelhof, overgeplaatst op de Amsterdam, zijnde allen "gebrekkelig" bevonden.

Merkwaardig dat ze naar de Amsterdam gingen, misschien hadden ze daar wat minder zware taken aan boord waarvoor deze lieden gebruikt konden worden. Ook de matroos Oosternagt die beide benen brak bij het ongeval van het neerlaten der zeilen werd overgeplaatst op de Amsterdam maar pas later op de 9^e februari.

De Iris werd overgedragen aan de Koloniale Marine op de 15^e Januari, 1817, dit gaf vele overplaatsingen met zich mee. (Schepen die aan de Koloniale Marine werden overgedragen werden niet meer in staat geacht de terugtocht naar Nederland te maken) De Schipper S. Vreburgh van de Iris kwam met 14 matrozen aan boord in de rollen. Ook kwamen er 13 matrozen in de extra schafting die bestemd waren voor de Maria

Reigersbergen die ergens anders lag, maar spoedig verwacht werd. (De Maria R. was pas op de 29^{ste} oktober, 1816, gearriveerd te Batavia, na een reis met veel tegenspoed) Later kwam de 2^e Stuurman J. Pietersen van de Iris in extra schafting aan boord. Het feit dat de Iris naar de Koloniale Marine overging betekende in feite dat zij verder in de Oost zou blijven, en de bemanning een keuze had om permanent in Indië te blijven of overgeplaatst te worden, daarvoor werd de Europese bemanning verdeeld over het eskader.

De Iris moest daarna nieuwe matrozen aanwerven die dan meestal Indonesisch waren. Wat enigszins merkwaardig is, is dat ook victualiën van de Iris overgemaakt werden naar de Evertsen. Veerman noemt het een “restant van Konings’ victualij”, waarschijnlijk had dit met de boekhouding te maken, maar in ieder geval werden er 1048 flessen Arak, 748 flessen azijn, 50# vlees en 1500# rijst over gebracht. Verder brachten de ambachtslieden van de werf 21 kannen lijnolie, 6 bundeltjes verf en 20 vaatjes verf van verschillende kleuren.

De Timmerlieden werkten ondertussen aan het galjoen en verschans latten.

(De hedendaagse slecht weer of slingerlatten)

Op de 27^{ste} ontwaarde men een mysterieuze rode heilige gloed in de lucht in het oosten waaraan men eerst geen aandacht aan schonk, maar de volgende dag arriveerden er enige Koloniale vaartuigen uit het oosten die melden dat bij ^{Bezoekie*} de berg ^{Pamalang**} uitgebarsten was en veel schade had aangericht op de koffieplantages aldaar.

Tezelfdertijd werd de lucht duister door rook en damp zodat men de Javasche en Madoereesche wallen niet meer kon zien vanaf het schip, dit moet dus een behoorlijk zwaar rookgordijn geweest zijn. De naam Pamalang bestaat alleen nergens voor een vulkaan, maar wel bestaat er een kustplaats genaamd Pemalang ten westen van Semarang, in de buurt van de vulkaan Slamet, doch deze brak niet uit in 1817. Het is niet duidelijk waar Veerman deze naam vandaan haalde. De enige melding van een vulkanische eruptie in eind Januari 1817 is die van Kawah Idjen in Oost Java (ref. Junghuhn 1853 en Bosch 1858) .

Ook het feit dat de koloniale vaartuigen uit het oosten kwamen van Bezoeki duidt erop aan dit de Idjen moet zijn geweest. Er waren inderdaad koffieplantages op de berg hellingen in de buurt van Banjuwangi die vroeger door de Compagnie waren aangelegd.



Dit vulkanische complex waaronder ook de Merapi behoort ligt ongeveer 200 km ten oosten van Surabaya en moet de uitbarsting geweest zijn die hij beschreef. Er zijn verscheiden verslagen over deze uitbarsting in 1817 geschreven, en de datums kloppen precies met die in het Journaal. (Ref. Kawah Ijen volcanic activity: a review by C.Caudron et al, 2015, Springer on-line).

Deze vulkanische uitbarsting veroorzaakte veel rook en donder dat men duidelijk aan boord kon horen. Zelfs op de 5^e Februari kon men de berg horen “brullen” aldus Veerman. Daarna hing er nog lang rook en damp over de Straat Madoera. De stad Palambuang, of Balambuang, was kennelijk van de kaart geveegd want zij komt daarna niet meer voor op kaarten. Zie figuur 6.9.5



Figuur 6.9.5 Kaart van Oost Java, het Idjen vulkanen complex licht rechts, aangegeven door de rode ring, en Bezoeki licht aan de kust, groene ring.

*) Meest oostelijke streek van Java
 **) Veerman heeft naar alle waarschijnlijkheid de naam verkeerd verstaan of verbasterd. Op oude VOC-kaarten van Java is een gebied en een stadje genaamd "Palambuang" te vinden dat beneden de vulkanen ligt aan de verre oostkust van Java, en waar vroeger inderdaad door de VOC-koffie werd verbouwd.

Het roer was ondertussen teruggekomen van de werf en kon weer geïnstalleerd worden met nieuwe roerpennen. De wederopbouw van het schip ging tamelijk snel nu er nieuwe en gerepareerde onderdelen gestadig van de werf terugkwamen. Ook werden en nu weer voorraden geladen voor de volgende tocht. Hoewel Veerman het volgende reisdoel niet noemt is het duidelijk dat de volgende reis naar de Molukken ging, en er werd kennelijk actie verwacht want er werd aardig wat ammunitie aangevoerd van de wal, waaronder 45 vaten grof kruit van 50# elk, 8 vaten fijn kruit, 60 vaten scherpe geweerpatronen, 29 vaten kruit a 100#, 10 vaatjes losse patronen. Er wordt ook genoemd 500 hoenders voor de zieken *). Verdere voorraden waren 240# Sago, 240# Suiker, 120# Koffie en 10# thee, en 26 ankers Arak van 12 Graden (dit was een aanduiding voor de sterkte van de drank) voor de tap.

Aan het eind van de maand Januari werd het 4^e kwartaal kat van 1816 uitbetaald. Drie Engelsen koopvaardijschepen arriveerden uit Batavia op de 6^e februari met Nederlandsche troepen aan boord. Het was duidelijk dat er een expeditie op touw gezet werd. De equipage werd verder aangevuld met matrozen van de Iris. Veerman heeft het over het "Depot der Equipage Iris" aan de wal. Dit waren de Europese matrozen van de Iris die nog geen plaatsing hadden gevonden. De matrozen, Nederhand, Okkers, S.Koenen, F.Stevens, L.Van der Poel, H.Mijers, Slager en van Diets kwamen aan boord.

Door deze aanvulling werden de 13 Javaanse roeiers terug naar de Werf gezonden.

De wede optuiging geschiedde behoorlijk snel want op de 11^e februari werd het anker gelicht en de zeilen gehesen en werd er koers gezet richting Grissee. Er stond weinig wind, slechts een labberkoelte, dus het schip dreef heel langzaam de rede af.

De dezelfde moeilijkheden als op de binnenkomst moesten weer overkomen worden, weinig wind en sterke stroming. De commandant Dietz, de LTZ de Jong, de Victualiemeester en de 1^e Schrijver bleven in Soerabaja om "dienst benodigdheden te bespoeden". Dit was waarschijnlijk in opdracht van de SBN.

KLTZ VerHuell nam toen tijdelijk het commando over.

Tegen de avond van de 12^e februari werd er geankerd bij Menarij tijdens een stort en donderbui, en daar werd de loods E. Bart aan boord genomen.

De volgende dag, ook alweer tijdens zware regen en donder werd er voor anker gegaan voor het Fort Lodewijk, alwaar de Maria Rijgersbergen spoedig werd waargenomen. Zij kwam uit Batavia en was nu onder bevel van KLTZ J. Groot. (de vorige commandant Kltz. Everding van der Nijpoort was aan boord overleden).
De weerscondities waren beschreven door Veerman;

Van middernagt tot middag De wind West , WZW en Noorde, NNW, 's nagts zwaar onweer en regen, met de vlag opklarende , hongen een ligt werp anker agter aan, met 2 paardelijnne op de kampanje, ten 11" wonde het daags voor de kluis, de m/zls bij met 1 rif in, lieten ons dwars drijven, braste vol en tegen na gelegenheid. Gaven de Equipage een extra oorlam, passeerde over 23 2n 22 vt, van middag tot middernagt De wind NNW en variable, manoeuvreerde met de zeilen na gelegenheid, ten 12" 45' geide de m/zls lieten het daags druipen en ¼ voorlopen, op 19vt water, zagte moddergrond, maakte de zeilen vast, peilde de hoek van Panka NWtN, De O.Hk van Madura O-21°Nd, het tommegongshuis van Sijdajo W ¼ N . De koelte wakkerden, stake op het halftouw , in het begin der platvoet een zware donderbui verzelt van stortregen en blixem, te 5" wonde op ¼ , bij de pomp voor 10 - ar 19dm, ZM schip Nassau van Samarang komende bij Oedjong Panka geankerd, te 8" – 30" ligte anker , deeden 2 kanonschoten voor de loots prauw, welke bij de bakens ligt branden liet , Dreeven om de Noord ten 11"30' ankerde weder op 21 vt water.

Er was nog steeds veel contact met de wal, en er werden steeds meer voorraden geladen, zoals peper, Ding Ding (gedroogd vlees) en Katjang (boontjes) en "koebeesten". Er kwamen ook nog enkele gerevalideerde uit het ziekenhuis, en ene Lt. Adjudant Bijeringh kwam aan boord met Commissies(opdrachten) op de 15^e februari.

Langzaam werd er op Panka aangestuurd waar de drie bodems voor anker kwamen. Dit was een goede gelegenheid om de bemanningen te reorganiseren, en alle lieden in extra schafting op de Evertsen bestemd voor de Maria R. en de Nassau gingen naar hun schip van plaatsing. Het Mariniers detachement van de Evertsen dat tijdens de onderhoudswerkzaamheden was overgeplaatst op de Nassau kwam weer terug aan boord.

Voor de gezagsoverdracht van de Molukken kwamen de Commissarissen N. Engelhart en J.H. van Middelkoop aan boord vergezeld van hun vrouwen en slaven*), als mede 38 kisten kopergeld à 1200 Ropijen ieder en 4 kisten zilvergeld tezamen f. 46,000.-. De Kapitein der artillerie Van Munster embarkeerde met vrouw en kind, alsmede 29 kanonniers en één Bombardier.

De Luitenant der Genie Brouwer met 5 flankeurs, en een politiek ambtenaar en enige inlandse vrouwen van de troepen kwamen die dag ook aan boord.

Op de 19^e februari embarkeerde de Rechter Flank Compagnie van het 21ste bataljon infanterie, sterk 93 man, Europeanen, en de 6^e Compagnie van het 5^e bataljon

artillerie, sterk 21 Europeanen en 110 Javanen. De Ltz1 der koloniale Marine Van der Velden kwam aan boord als loods voor de Molukken, alsmede 2 chirurgijns der troepen met een vrouw. De Ambtenaar H.J. Chassé, die ook eerder naar Makassar reisde voor de gezagsoverdracht aldaar kwam ook aan boord voor hetzelfde doel. De Kapitein der infanterie Midee met vrouw en nog 22 flankeurs kwamen daarna aan boord. Het was duidelijk te concluderen uit het feit dat er veel vrouwen meegingen dat dit personeel verwachtte voor lange tijd op de Molukken te verblijven.

*) Hoewel de slavernij in de Nederlanden al afgeschaft was tijdens de Republiek werd het nog toegelaten in de koloniën en werd pas afgeschaft in Oost-Indië in 1860 en in 1863 in West-Indië en Suriname. Nederlandse families die al heel lang in Indië woonden hielden er vaak huishoudelijke slaven op na.

Een voorbijkomend koopvaardijship, de "Soerabaya", bracht de matroos D. Jedlo als arrestant over, hij werd later naar de Amsterdam gezonden. De secretaris Baumhouwer kwam aan boord voor de reis, en de sergeant Scholten, de mariniers J. Pieters en J Schoon, de matrozen P. Hubner, en H Noordlander kwamen terug uit hospitaal. De loods Wiedermeijer ging weer van boord, zijn taak volbracht, op de 20^{ste}, ze hadden hem niet meer nodig, want de schepen lagen ver genoeg buiten het moeilijke vaarwater zodat ze zelf verder konden navigeren.

Het eskader werd verder aangevuld met nog een ingehuurd Engels koopvaardijship, de "Zwaluw", dat ambtenaren en met hun goederen aan boord had.

De dag voor het vertrek werd besteed aan het inladen van extra voedingswaren, en zo te zien was er heel wat nodig met al die mensen aan boord. De Evertsen ontving, 26,661 # rijst (ongeveer 260 zakken), 1088# Dingding, 11,071# pekelspek en 30 halve leggers Arak. Kapitein Dietz moet ook in die dagen weer aan boord zijn gekomen, hoewel er niets over word vermeld in het journaal.

Het schip werd nu gereed gemaakt voor het vertrek, de statie trap opgehaald en de sloep, jol, en labberlot aan boord gehesen. Helaas brak de Kabelaring wat moeilijkheden gaf bij het ophalen van het anker.

De diepgang werd bepaald op 20' 9" vooruit en 23' achter, dus het schip helde een beetje achterover. Op zaterdag de 22^{ste} was het dan zover en vertrok het eskader naar de Oost. De koers genomen was eerst NNW om van de wal te komen en daarna NO. De wind was gunstig ZW tot W. De Nassau nam positie aan stuurboord en de Maria R. op bakboord op ongeveer 1 nm afstand, en de andere schepen volgde daarachter in formatie. Aldus begon de reis naar Amboina. (Ambon)

Wordt vervolgd....



