

NIMH

Een uitgave van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie

Zeespiegel

Een maritiem-historische ode aan Marc van Alphen bij zijn afscheid als wetenschappelijk medewerker van het NIMH

KRIJGSMACHT EN HANDELSGEEST

Het standaardwerk over de Militaire Geschiedenis van Nederland tussen 1648 en 1813:

NRC Handelsblad: "Lang is militaire geschiedenis er een geweest van minutieus beschreven gevechten te land en ter zee, van oeverloze verplaatsingen van regimenten, bataljons en compagnieën, van veranderende uniformen en rangaanduidingen. Voor dit boek is gekozen voor een modernere benadering, die aansluit bij een internationale tendens in de militaire geschiedschrijving. Daarbij gaat het veel eerder over het functioneren, de inzet en het optreden van leger en vloot binnen het sociaal, economisch en politiek kader. En niet alleen krijgen de officieren aandacht, ook is veel ruimte ingedeeld voor de soldaten en matrozen."

Militaire Spectator: "Het auteursteam van het NIMH heeft met Krijgsmacht en handelsgeest een prachtige prestatie geleverd. Het handboek is gebaseerd op een schat aan secundaire literatuur en waar nodig ook op aanvullende primaire bronnen. Kennis die voorheen versnipperd beschikbaar was is dus nu in één band raadpleegbaar."

Productspecificaties

Titel: Krijgsmacht en handelsgeest.

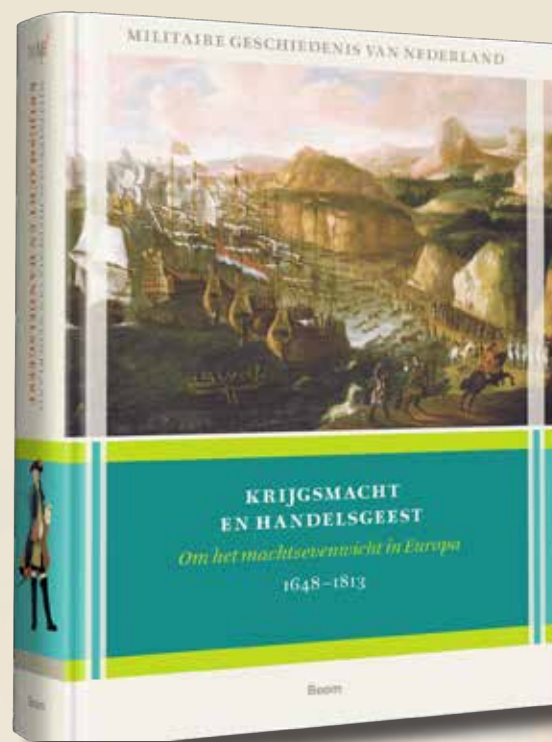
Om het machtsevenwicht in Europa (1648-1813)

Auteurs:

Marc van Alphen, Jan Hoffenaar,
Alan Lemmers, Christiaan van der Spek

Uitgever: Boom Amsterdam

ISBN: 9789024430383





Nederlands Instituut voor Militaire Historie

Vooraf

Colofon

Redactie :

Erwin van Loo
Anselm van der Peet
Adri van Vliet

Vormgeving:

Erik van Oosten

Drukwerk:

Baasimmedia
Nieuwerkerk aan den IJssel

Het NIMH heeft getracht alle rechthebbenden van het beeldmateriaal te achterhalen. Mochten personen of instanties desondanks van mening zijn dat rechten niet zijn gehonoreerd, dan kunnen zij zich wenden tot het instituut.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze ook, zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van het NIMH en de betreffende auteur(s). De meningen en opvattingen die in deze publicatie worden uitgesproken, zijn en blijven voor de verantwoordelijkheid van de auteur. Zij geven niet noodzakelijkerwijs de mening weer van de minister van Defensie.

2020 Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag

Afbeelding omslag voor:
blik op het achtersteven van het M-fregat Hr.Ms. Karel Doorman.
Afbeelding omslag achter:
het hijsen van de zeilen op de Hr.Ms. Urania.

Nederland kent een lange maritieme geschiedenis. Het hoogtepunt lag ongetwijfeld in de zeventiende eeuw. De scheepvaart droeg in dit eeuwen in belangrijke mate bij aan het uitgroeien van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden tot een der rijkste en machtigste landen ter wereld. Aan het eind van de eeuw nam het Verenigd Koninkrijk die dominante positie op zee weliswaar steeds meer over, maar ons land bleef ook daarna een zeevarende natie. Over de maritieme geschiedenis van Nederland hebben zich inmiddels talloze historici gebogen. Zij publiceerden ontelbare boeken en artikelen over zeeslagen, over ontdekkingsreizen en over belangrijke admirals als Michiel de Ruyter en Piet Hein. Maar ook bijvoorbeeld de marine, de koopvaardij, de scheepsbouw, de visserij en de cartografie bleven niet onbelicht.

De maritieme geschiedenis van Nederland is echter zo veelomvattend dat veel onderwerpen en thema's nog niet of nauwelijks zijn beschreven. Een bewijs hiervan ligt voor u: een tijdschrift met de toepasselijke naam *Zeespiegel*. Het bevat meer dan veertig bijdragen van (maritiem-)historici over tal van aspecten van de maritieme geschiedenis van Nederland. En dat in de breedste zin van het woord. In dit magazine vindt u onder andere het antwoord op de vraag hoe een Britse matroos kon sneuvelen tijdens de Slag om Arnhem in september 1944, waar de zogeheten Sifflet nou precies voor diende en ook zult u erachter komen dat Rambonetten niets te maken heeft met de filmheld Rambo. Het bewijst nog maar eens dat 'het laatste woord' over de maritieme geschiedenis nog lang niet is gezegd.

Zeespiegel komt niet uit de lucht vallen. Het tijdschrift is tot stand gekomen ter gelegenheid van het afscheid van Marc van Alphen als wetenschappelijk medewerker van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH). Bijna dertig jaar lang was Marc als maritiem-historicus actief binnen de defensieorganisatie. Na een kortstondig leven als leraar geschiedenis en maatschappijleer aan een middelbare school in Lelystad, begon hij in 1991 zijn loopbaan binnen defensie, in eerste instantie als docent op het Koninklijk Instituut voor de Marine in Den Helder. Een jaar later stapte hij over naar het Instituut voor Maritieme Historie. Als gevolg van de samenvoeging van de militair-historische instituten ging Marc in 2005 over naar het NIMH. Weldra ontwikkelde hij zich tot een kundig marinehistoricus met veel kennis over marine zeilvaart, officiersopleidingen, genealogie en de VOC. Hij publiceerde onder meer samen met Anita van Dissel, de *Kroniek der Zeemacht*, met daarin gedenkwaardige gebeurtenissen uit vijf eeuwen Nederlandse marinegeschiedenis. De kers op de taart was ongetwijfeld zijn promotie in 2014 met een proefschrift getiteld *Het oorlogsschip als varende bedrijf. Schrijvers, administratie en logistiek aan boord van Nederlandse marineschepen in de 17de en 18de eeuw*. Meer recent was Marc een van de auteurs van *Krijgsmacht en handelsgeest. Om het machtsevenwicht in Europa (1648-1813)*, dat deel uitmaakt van de zesdelige serie Militaire geschiedenis van Nederland van het NIMH.

Zeespiegel is een woord van dank van alle auteurs aan Marc. Wij wensen hem alle goeds.

Erwin van Loo en Ben Schoenmaker

Inhoud

Vooraf	1
Inhoud	2
Befaamde docenten zeegeschiedenis van het Koninklijk Instituut voor de Marine	4
Gerard M.W. Acda	
Marc van Alphen, de schrijver uit de 17e en 18e eeuw en de moderne officier logistieke dienst	5
kapitein-luitenant-ter-zee Joris ten Berg	
Gedenkbank voor een held	6
Harry de Bles	
"His memory is as dear to-day as in the hour he passed away."	7
Serge Blom en Jaus Müller	
Een ellendige talmerij doch lofflijk middel	8
Graddy Boven	
Een Haagse borstrok voor Van Speijk?	9
Ron Brand	
Een Japans-Nederlandse vlaggenhybride	10
Jeroen ter Brugge	
De Gemenelands galei op het Hollands Diep in de jaren 1630.	11
Jaap R. Bruijn	
Rembrandt kiest het ruime sop	12
Remmelt Daalder	
Een 'Tipsy' aan de wand.	13
Anita M.C. van Dissel	
In de knop gebroken	14
Els van Eijck van Heslinga	
De vele verleidingen van de zeeman	15
Victor Enthoven	
De VOC in Bengalen aan de vooravond van de Vierde Engelse oorlog	16
Femme Gaastra	
Satijnen schoenen voor de schipper.	17
Roelof van Gelder	
Het avontuur van de Britse Assistant Paymaster C.S. Nunn RN	18
behorende tot het Air Station at Great Yarmouth - 1916	
Bas de Groot	
De korte carrière van een 'socialistenvreter'	19
Henk den Heijer	
Zonder wrijving geen glans.	20
Wouter Heijveld	
Het verleden als argument voor de toekomst?	21
Jan Hoffenaar	
Verklaring op erewoord in de Javazee	22
Leon Homburg	
Kreekels kristal voor de Kweekschool (1814)	23
Els M. Jacobs	
Anna's grote reis	24
Andrea Kieskamp	
Haarlem? Nee: Hasselt!	25
Pieter Jan Klapwijk	
Op dat verschrikkelijk oogenblik...	26
Alan Lemmers	

Bedwelmd achter de stuurknuppel	27
Erwin van Loo	
Landverkenningen: kunde of kunst?	28
Sjoerd de Meer	
Duizend bommen en granaten! Een quarantainevlag!	29
Wietske van Oostveen	
“Waarlijk een kostelijke schat voor Nederland, indien wij onze regten daarop bewijzen kunnen”	30
Anselm van der Peet	
Britse spotprenten over de Nederlandse vloot, 1795-1815	31
Gijs Rommelse	
Dat was me het tochtje wel	32
Paul C. van Royen	
Een kalender als kroniek	33
Ben Schoenmaker	
Het arsenaal van Veere: eerste zeemagazijn van de Nederlanden	34
Louis Sicking	
De Sifflet	35
Peter Sigmond	
De start van een nieuw tijdperk	36
Christiaan van der Spek	
Wat heeft onze Catalina voor Nederland betekend?	37
Prudent Staal	
Een marinehistorische ontboezeming	38
Herman Stapelkamp	
Rambonnetten	39
Ger Teitler	
Een vroegmoderne marine praatgroep	40
Adri P. van Vliet	
De rode leeuw in Alfriston	41
Jeroen van der Vliet	
Spelevaren of desertie?	42
Lodewijk Wagenaar	
De zee als ‘fly over zone’ in de maritieme geschiedenis	43
Diederick Wildeman	
Het Doggersbankspel	44
Annette de Wit	
Getroffen in volle actie op zee	45
Ad van der Zee	



Befaamde docenten zeegeschiedenis van het Koninklijk Instituut voor de Marine

door: G.M.W. Acda

Vanaf 1829 bood het in dat jaar in Medemblik opgerichte Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) jongemannen een driejarige opleiding tot zeeofficier, officier der mariniers en scheepsbouwer. Het vakkenpakket van de opleiding was omvangrijk en omvatte exacte vakken, moderne talen, wetgeving, aardrijkskunde, geschiedenis en godsdienst. Ook scheepsbouw, zeevaartkunde, artillerie, tekenen en zeegeschiedenis stonden op het lesrooster.

Docenten, zowel burgers als militairen, namen veelal meerdere vakken voor hun rekening. Zo kon een kleine groep leraren het volledige onderwijs verzorgen onder leiding van enkele hoogleraren. Tot die hoogleraren behoorde dr. H. Beijerman, docent geschiedenis, aardrijkskunde, zedenkunde en letterkunde.¹ Om reden van bezuiniging werd de zeeofficiersopleiding in 1850 ondergebracht bij de Koninklijke Militaire Academie (KMA) in Breda. Dat was van korte duur. In 1854 verhuisde de opleiding naar Den Helder, aanvankelijk met een wachtschip als internaat en geïmproviseerde studielokalen op het terrein van de Rijkswerf. In 1869 werd de eerste steen gelegd voor het nog altijd in gebruik zijnde hoofdgebouw van het huidige KIM.

Van 1854 tot 1878 was J.J. Backer Dirks docent zeegeschiedenis. Hij maakte naam als auteur van *De Nederlandsche zeemagt in hare verschillende tijdperken geschetst* (4 delen; Rotterdam/Nieuwediep 1865-1876). Een latere opvolger, J. Brouwer, docent zeegeschiedenis van 1894 tot zijn dood in

1905, publiceerde het *Beknopt handboek voor de geschiedenis der Nederlandsche Zeemacht* (Helder 1906). Brouwers opvolger Boldingh verwierf faam als 'de zeeheld' omdat hij uiterlijk zou lijken op admiraal De Ruyter en als zodanig ook wel eens publiek optrad. H.J. Boldingh, buitengewoon LTZ 1 KMR en in 1924 bevorderd tot KLTZ titulair KMR, was van 1905 tot 1936 leraar zeegeschiedenis. Bij zijn afscheid als docent werd Boldingh, inmiddels achtenzestig jaar oud, bevorderd tot KTZ titulair KMR.

Als adelporst kreeg ik les zeegeschiedenis van KLTZ b.d. F. van der Straaten, als LTZ 3 KMR op 1 april 1926 in dienst getreden van de KM.² Van der Straaten was in 1961-1966 docent zeegeschiedenis. Ik herinner mij dat tijdens een van zijn lessen een adelporst met belangstelling voor het vak de overste attendeerde op een historische onjuistheid in zijn voordracht. Van der Straaten beloofde de adelporst een pakje sigaretten als de aanmerking terecht was. Bij de volgende les hield Van der Straaten met opgewekt gezicht een pakje sigaretten omhoog. In 1967 werd LTZSD 2 o.c. drs. Ph.M. Bosscher docent zeegeschiedenis en conservator van het Marinemuseum. Pas met Bosscher, en ook na hem, werd de functie van leraar zeegeschiedenis door een afgestudeerd historicus vervuld. In 1980 werd Bosscher, inmiddels in 1973 bevorderd tot LTZSD 1, vrijgesteld van dienst voor onderzoek en publicatie van de geschiedenis van de KM in de Tweede Wereldoorlog. De tot KLTZSD bevorderde Bosscher promoveerde in 1984 op het eerste deel van zijn

driedelige studie. Na Bosschers vertrek als docent in 1980 trad dr. G. Teitler, in 1974 gepromoveerd, aan als lector en al spoedig als hoogleraar militaire geschiedenis en algemene strategie.³ In 1988 promoveerde Teitler opnieuw.⁴ Vanaf 1992 gaf hij ook college op de KMA en na 1994 ook op de Universiteit van Amsterdam. Toen Teitler in 2005 met emeritaat ging werd hij opgevolgd door de aan de KMA verbonden prof. dr. H. Amersfoort. Teitlers omvangrijke leeropdracht maakte het aantrekken van een aparte docent maritieme geschiedenis wenselijk. Achtereenvolgens werd maritieme historie gedoceerd door LTZ 1 drs. H. de Bles in de jaren 1987-1990, dr. P.C. van Royen voor slechts het najaar van 1990 waarna hij in 1991 werd benoemd tot directeur van het Instituut voor Maritieme Historie, drs. M.A. van Alphen in 1991-1992, drs. G.K. Pielage in 1992-1994, LTZSD 2 drs. T. van Gent in 1993-1998 en dr. V. Enthoven in 1998-2008.

Na zijn cum laude afstuderen in 1988 als doctorandus geschiedenis aan de Gemeentelijke Universiteit Amsterdam was Marc van Alphen tot 1991 docent geschiedenis en maatschappijleer aan de Scholengemeenschap Lelystad. Na zijn eenjarig docentschap aan het KIM vertrok hij naar het Instituut voor Maritieme Historie waar hij in 1992 een aanstelling kreeg als wetenschappelijk medewerker. Marc koos definitief voor maritiem-historisch onderzoek en zou in 2014 promoveren.⁵

1 Ph.M. Bosscher, 'Van Medemblik naar Den Helder: het KIM in de periode 1829-1960' in: G.M.W. Acda e.a., *Het Instituut. Honderdveertig jaar opleiding tot marineofficier 1829-1999* (Amsterdam 2000) 9-53, aldaar 21, 23-24.

2 *Naamboek Koninklijke Marine 1931* ('s-Gravenhage 1931) 76.

3 G. Teitler, *De wording van het professionele officierskorps* (Rotterdam 1974).

4 G. Teitler, *Anatomie van de Indische defensie Scenario's, plannen, beleid, 1892-1920* (Amsterdam 1988).

5 Marc van Alphen, *Het oorlogsschip als varend bedrijf. Schrijvers, administratie en logistiek aan boord van Nederlandse marineschepen in de 17de en 18de eeuw* (diss.) (Franeker 2014).

Marc van Alphen, de schrijver uit de 17e en 18e eeuw en de moderne officier logistieke dienst

door: kapitein-luitenant-ter-zee Joris ten Berg

Elk jaar verzorgt Marc van Alphen op het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) een gastcollege over de inhoud van zijn proefschrift: *Het oorlogsschip als varend bedrijf* aan officieren in opleiding van de Logistieke Dienst. Vanuit het KIM en met name vanuit de officiersgemeenschap een gewaardeerd college omdat de officieren in opleiding worden bijgebracht wat onze voorgangers aan boord van marineschepen deden in de 17e en 18e eeuw.

Wat ook vooral leuk is aan dit gastcollege is om te zien hoe de schrijver uit de 17e en 18e eeuw zich heeft ontwikkeld naar de moderne officier logistieke dienst. En dan met name de gelijkenissen. Een aantal van de taken die de moderne officier logistieke dienst heeft, had zijn spreekwoordelijke voorganger ook al.

Een aantal aansprekende voorbeelden hiervan zijn:

1) Schrijven van brieven.

De functie van schrijver zegt dit eigenlijk al, maar de niet alledaagse vaardigheid van kunnen lezen én schrijven in de 17e en 18e eeuw was natuurlijk de aanleiding om een schrijver mee te nemen. Hij verzorgde de officiële correspondentie. In de moderne tijd zien we dit eigenlijk nog steeds terugkomen. Het Hoofd Logistieke Dienst (HLD) heeft veelal een rol in het schrijven van de formele correspondentie van een commandant. Denk hierbij aan aankondigingsbrieven voor buitenlandse havens aan ambassadeurs of consuls.

2) Het bijhouden van de monsterrol.

Nog steeds wordt er aan boord een zogeheten *Next of Kin* (NOK) lijst bijgehouden, de moderne versie van een monsterrol. Deze personele administratie voert bureau administratie uit en is gerelateerd aan de salarisadministratie.

3) Het bijhouden van de schuldrol.

Hoewel er geen sprake meer is van een schuldrol zien we nog wel dat er financiële transacties plaatsvinden tussen een eenheid en individuele opvarenden. Bijvoorbeeld als het gaat om betalen van de toko-rekening, het aanvragen van een voorschot of declaraties. Ook dit gebeurt aan boord bij bureau administratie onder verantwoordelijkheid van de kasbeheerder en onder toezicht van het HLD.

4) Boekhouder van de admiraliteit.

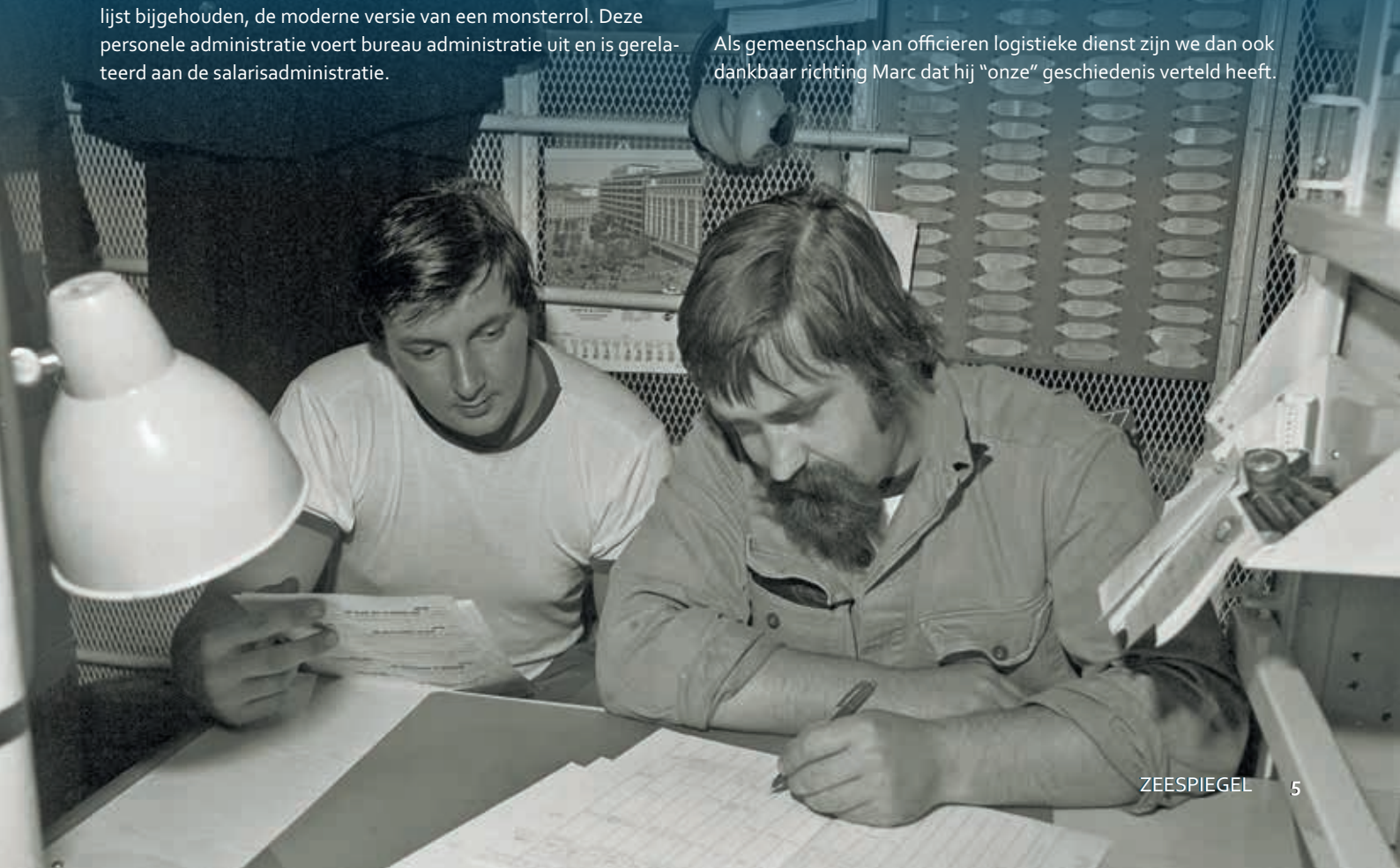
Dit is een rol die één op één nog steeds van toepassing is. Het HLD in zijn rol als controller van de eenheid ziet toe op een rechtmatige en doelmatige uitgave van rijks gelden.

5) Secretaris van de krijgsraad.

De krijgsraad zoals we die in de 17e en 18e eeuw kenden, kennen we niet meer. Echter heeft het HLD in zijn rol als juridisch adviseur nog wel een directe betrokkenheid als het gaat om straf- en tuchtrecht, maar ook bestuursrechtelijke taken van de commandant.

In hoofdlijnen kunnen we zeggen dat de hedendaagse officier logistieke dienst drie rollen vervult: de juridische adviseur van de commandant, de logistiek manager van het schip en de controller van de eenheid. In de taken die de schrijver al had in de 17e en 18e eeuw zie je deze rollen terugkomen. Een continuïteit in de geschiedenis dus. Dankzij het werk van Marc van Alphen is dit zichtbaar en tastbaar. Bij de diploma-uitreiking van officieren logistieke dienst krijgen zij uit handen van de vlagofficier logistieke dienst een exemplaar uitgereikt van *Het oorlogsschip als varend bedrijf*.

Als gemeenschap van officieren logistieke dienst zijn we dan ook dankbaar richting Marc dat hij "onze" geschiedenis verteld heeft.





Gedenkbank voor een held

door: Harry de Bles

Op 4 oktober 1917 steekt Hr.Ms. *Pangrango* in zee voor een patrouille op de Noord-zee. De Grote Oorlog is in zijn derde jaar. Nederland handhaaft strikt haar neutraliteit. De plicht roept voor de kleine torpedoboot en haar bemanning. Er staat een stevige bries. In de woeste zee slaat matroos Bartholomeus Bleije overboord. Een jonge officier, luitenant-ter-zee Guus de Jongh, bedenkt zich geen moment en springt hem na. De reddingspoging slaagt, maar De Jongh zelf laat daarbij het leven. Op 20 oktober, precies 1 jaar en 1 dag na zijn huwelijk met de Deense Johanne Hjortshøj, wordt hij in Amersfoort met militaire eer begraven. Na de uitvaart keert Johanne terug naar Denemarken en schenkt daar op 27 februari 1918 het leven aan een dochtertje dat zij vernoemt naar haar geliefde: Guuske. Op 10 juli 1919 is Johanne aanwezig bij de onthulling van een aan De Jongh opgedragen gedenkbank aan de Buitenhaven in Den Helder. De bank wordt later bij werkzaamheden aan de dijk afgebroken en in vereenvoudigde vorm geplaatst bij het Marinemuseum. Dankzij de vondst van de oorspronkelijke bouwtekeningen in het Amsterdams Archief kan de bank in 2013 in opdracht van het Marinemuseum nauwgezet gereconstrueerd worden, met behoud van de oorspronkelijke, met De Jonghs

naam gegraveerde, kalkstenen blokken. Dankzij social media kom ik op het spoor van nazaten van zowel De Jongh als van de geredde matroos. Guuske blijkt nog te leven en woont in Albaek in Denemarken. Bij de familie Bleije zit het verhaal niet tussen de oren. De kleinzoon weet dat er in opa's verleden iets gebeurd is dat te maken heeft met de foto van een marineofficier die in de woonkamer hing. Bij het aanhoren van mijn verhaal beseffen de broers dat zij en hun kinderen het leven danken aan de officier die afgebeeld stond op die foto.

Het verhaal intrigeert mij zo zeer dat ik afreis naar Albaek voor een ontmoeting met Guuske. Hoewel zij haar vader nooit gekend heeft, heeft zij uit correspondentie tussen Guus en Johanna wel een beeld van hem gekregen. De meeste brieven heeft zij op verzoek van haar moeder na naar overlijden vernietigd. De enkele brieven die bewaard zijn gebleven, en die ik mag inzien, lezen als *Romeo en Julia*. In 1912 gaat adelborst De Jongh, ingescheept aan boord van Hr.Ms. *Gelderland*, op bootjesreis. Tijdens een galabal in Aarhus voor de officieren in spe ontmoet hij Johanne en valt voor haar charmes. Een term in de Oost doet de liefde niet bekoelen. Hoewel hij ruim 8000 zeemijlen van haar verwijderd is getuigt Guus in poëtische brieven van zijn liefde voor Joanna. Zodra hij terugkeert

in Nederland neemt hij verlof op en reist zo snel als hij kan naar Denemarken. De liefde is nog steeds wederzijds en op 19 oktober 1916 treden Guus en Johanne in het huwelijk. Ze betrekken een woning aan de Binnenhaven, Johanne raakt zwanger en Guus wordt aangesteld als officier toegevoegd op Hr.Ms. *Pangrango*. En dan voltrekt zich 4 oktober 1917 het drama.

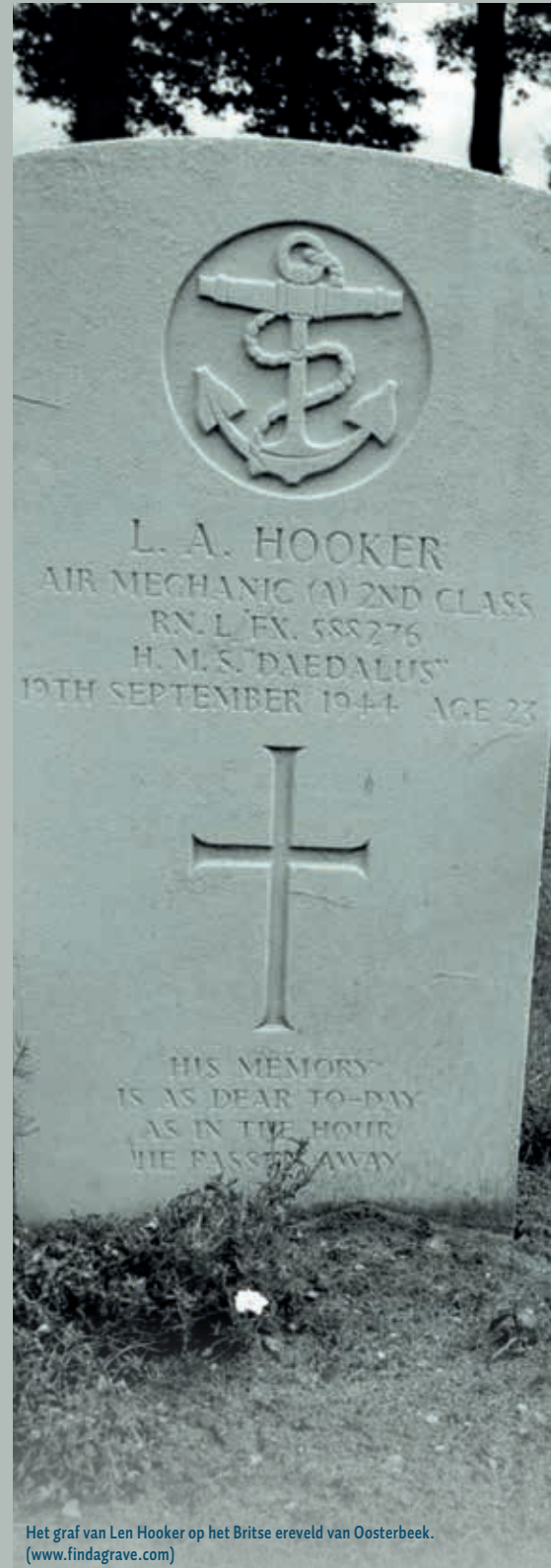
Johanne blijft de rest van haar leven alleen, trouw aan Guus. Bijna onge-loofwaardig is dat Guus in een van de liefdesbrieven aan Johanne schrijft over twee vogeltjes in een kooi waarvan er een dood gaat en het andere de vrijheid geboden wordt, maar in het kooitje blijft. In haar bejaardenwoning gedenkt Guuske dagelijks de daad van zelfopoffering van haar vader. Aan de muur hangen naast zijn fotoportret zijn officierssabel en de gouden Carnegiemedaille die hij postuum voor zijn reddingsactie ontving. Na mijn bezoek hou ik contact met Guuske. Op 27 februari 2018 ben ik eregast op haar 100^e verjaardag. Zij overlijdt op 23 januari 2020. Wat rest is de bank waarover viceadmiraal Borsboom bij de onthulling op 6 juni 2013 zei: "Deze bank overstijgt landsgrenzen, generaties en rangen." Een gedenkbank voor een held als monument voor collegialiteit en saamhorigheid.

"His memory is as dear to-day as in the hour he passed away."

door: Serge Blom en Jaus Müller

Het is misschien minder bekend in de militaire geschiedenis, maar ook de *Royal Navy* heeft een menselijk offer gebracht tijdens de Slag om Arnhem in september 1944: de 23-jarige *air mechanic (A) 2nd class* Leonard Augustus Hooker.¹ Hij was in het voorlaatste oorlogsjaar geplaatst op de HMS *Daedalus*. Anders dan *His Majesty's Ship* doet vermoeden, was 'Daedalus' een *Royal Naval Air Station* bij Lee-on-the-Solent. Hooker was namelijk, zoals zijn rang ook al aangeeft, een vliegtuigmonteur. Halverwege september 1944 bevond hij zich evenwel niet in Lee-on-Solent, maar op het RAF-vliegveld Keevil in Wiltshire om ervaring op te doen met het sleutelen aan Bristol Hercules-motoren van de Short Stirling. Hierdoor ontstond de mogelijkheid om tijdens operatie *Market Garden* als passagier mee te vliegen op een bevoorradingsmissie met een Stirling van het op dit vliegveld gestationeerde 196 Squadron. De viermotorige Stirling was in 1944 inmiddels flink verouderd. Als strategische bommenwerper voldeed het toestel niet meer, maar de bommenwerper was nog wel uitstekend bruikbaar als sleep- en transportvliegtuig. Het opmerkelijke aan dit verhaal is dat Hookers naam niet op de *crewlist* van die dag staat vermeld. Het heeft er alle schijn van dat de marineman als vriendendienst mee aan boord is geklommen. Een beetje avontuur tijdens zijn plaatsing op Keevil kon geen kwaad, toch? In de middag van 19 september 1944 vertrok de Stirling IV met serienummer EF248 en *callsign* ZO-V richting Nederland. De bestemming was een dropzone in de buurt van Arnhem. De vlieger, *warrant officer* Keith Prowd, herinnerde zich later hoe het toestel

vlakbij Arnhem werd geraakt door Duits luchtafweergeschut. De motor aan het einde van de stuurboordvleugel vatte vlam. "Met de rook die uit de motor kwam, waren we een makkelijk doelwit geworden."² Terwijl het toestel verder vlam vatte, duwden de *dispatchers* de containers, die bestemd waren voor de Britse parachutisten van de *1st Airborne Division*, uit de Stirling. "We vlogen op dat moment op 1500 voet hoogte. Door het hevige luchtafweer vielen nog eens twee motoren uit en een Stirling vliegt niet ver op slechts één motor", aldus Prowd.³ Hij gaf de inzittenden vervolgens opdracht uit het brandende vliegtuig te springen. Toen Prowd als laatste sprong, bevond zich niemand meer in het toestel, dat kort daarna in de omgeving van de voormalige vakantiekolonie Grijsoord neerstortte.⁴ Keith Prowd en de andere bemanningsleden werden tijdens de daling aan hun parachutes begroet door Duits vuur vanaf de grond. Zelf landde Prowd ongedeerd in een dennenbos, maar Len Hooker zag hij niet meer. Later bleek dat de marineman bij de boerderij 'Kleine Kweek' in een veldgraf was begraven. Wat er precies is gebeurd is tot de dag van vandaag met nevelen omhuld.⁵ Tegenwoordig rust Leonard Hooker - samen met vier bemanningsleden van de Stirling - op het Britse militaire ereveld bij Oosterbeek. De persoonlijke tekst op zijn grafsteen met daarop het onklare anker van de marine luidt: "His memory is as dear to-day as in the hour he passed away."



Het graf van Len Hooker op het Britse ereveld van Oosterbeek. (www.findagrave.com)

¹ Martin Middelbrook, *Arnhem 1944 The Airborne Battle* (Stockton 2009), p. 391.

² Interview met Keith and Ken Prowd, gepubliceerd op https://www.pegasusarchive.org/arnhem/keith_prowd.htm (verkregen op 11 september 2020).

³ Ibidem.

⁴ Verliesregister van de Studiegroep Luchtoorlog (SGLO).

<https://www.verliesregister.studiegroepluchtoorlog.nl> (verkregen op 11 september 2020).

⁵ Ibidem.

Een ellendige talmerij doch lofflijk middel

door: Graddy Boven

Dankzij de uitvinding van de scheepskameel rond 1691 door Meeuwis Meindertsz. Bakker was het mogelijk schepen aan het einde van de zeventiende tot het begin van de negentiende eeuw over de ondiepte Pampus te tillen. Amsterdam was erg afhankelijk van de scheepskamelen. Het dichtslibben van de Amsterdamse haven en havenmond zorgde aan het einde van de zeventiende eeuw voor een groot probleem. Schepen met bestemming Amsterdam, mits ongeladen en voorzien van een ervaren loods, konden op eigen kracht Pampus nog wel bereiken, maar daar begonnen de problemen pas echt. Twee keer per etmaal bracht de vloed modder en zand tot voor Amsterdam en bij hoog tij stond er slechts drie meter water.

Bakker doopte zijn innovatie 'scheepskameel'. C. van IJk schrijft daarover: *deze wanschepsels hadden een wonderlijke figuur en werden zo genoemd om haare Lastdraagende vermoogens en de wiegende beweging die ze maekten*. Jarenlang werkte hij aan de perfectionering van zijn uitvinding en wist de scheepskameel aan te passen aan de diepte en de lengte van de te lichten schepen. In april 1690 achtte hij de tijd rijp voor een proefvaart. De driedekker *Princes Maria*, een 170 voet (48,16 m) lang en 16 voet (4,53 m) diep oorlogsschip met 92 stukken geschut, haalde hij dat jaar met succes over het Pampus. De Admiraliteit was zo tevreden met het resultaat dat de uitvinder een jaargeld voor het leven kreeg

toegekend. Bakker schrijft: *Verklaare ik onderschreven Mieuwes Meindertsz. Bakker uytvinder van de kamelen, dat ik in de maandt Juny 1692 's Lands Schip van Oorlogh genaamt de Maaght van Enkhuysen, 't welk lanck is 156 voet (44,16 m), over de plaat, met behulp van twee kameelen, tot 't diep, hebbe gebracht. Sulks soude noch in korten tijt geschiet zijn, indien tusschen beide geen stilte gekoomen waar. Des oorconde hebbe deze met mijn ondertekening becraghtigt.*

Zonder de scheepskameel konden de grote schepen van de Admiraliteit en de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) door hun diepgang niet op eigen kracht de haven bereiken. Slechts een klein deel van de schepen deden de Amsterdamse haven aan, meestal voor reparatie en onderhoudsbeurten. De rest bleef liggen op de rede van Texel of Vlieland, in afwachting van een nieuwe uitvaart. Ook nieuw gebouwde schepen op de Amsterdamse werven konden alleen met de door waterschepen voortgetrokken scheepskameel over het Pampus getild worden en dan via de Zuiderzee naar de Waddenzee varen. Het fenomeen 'scheepskameel', leek op het eerste gezicht een *ellendige talmerij*, maar was uiteindelijk een *lofflijk middel* voor de schepen en Admiraliteit en de VOC.



Alle scheepskamelen waren in bezit van de Amsterdamse Admiraliteit, die daarmee een zeer winstgevende monopolie in handen had. Een rekening uit 1784 geeft aan dat de totale operatie van aankomst bij Texel tot en met het afmeren in de Amsterdamse haven met gehuurde sjouwers en waterschepen maar liefst f 12.942,00 kostte. Een onwaarschijnlijk hoog bedrag voor die tijd. Desondanks was Bakkers uitvinding een groot succes en sloeg aan in Italië, Frankrijk, Rusland en Engeland. Ook daar versperden dichtgeslibde toegangswegen de route naar scheepswerven. Vanaf het begin van de negentiende eeuw kregen ook kleinere schepen steeds meer hinder van het verder verzandende Pampus. Daarom werden er korte kamelen gebouwd die alleen het achterschip optilden, wat net voldoende was om de ondiepte te passeren. De scheepskameel verloor haar functie na de aanleg van het Noord-Hollands Kanaal in 1824. In 1827 werd bepaald dat de waterschepen en de bij Medemblik opgelegde scheepskamelen verkocht dan wel gesloopt moesten worden. Op 22 juli 1834 lagen de laatste kamelen gereed voor verschepping en die tocht markeerde het definitieve einde, na 143 jaar, van Bakkers uitvinding.

Literatuur:

Bourne, W. *Treasure for travellers* (Londen, 1578).
Lombarts, W. E. en Udemans, W. *Over de Oost-Indische Schepen* (Middelburg, 1779).
May, J. *Octrooi voor Job May den 26 juny 1744* (Nederlands Scheepvaartmuseum cat. H. 126).
Long, I. le en Moine de l'Espine J. le *De koophandel van Amsterdam en Nederlandse steden naar alle gewesten van de wereld* (Amsterdam 1801).
Reyd, E. van, *Voornaemste Gheschiedenissen* (Amsterdam, 1626).
Witsen, N. *Aeloude en Hedendaegse Scheepsbouw en Bestier* (Amsterdam, 1671).
IJk, C. van *De Nederlandsche Scheepbouwkonst gestelt* (Amsterdam, 1697).

Een Haagse borstrok voor Van Speijk?

door: Ron Brand

De winter van 1830-31 in de Lage Landen was streng. Op de Schelde bij Antwerpen was toenemende ijsgang en de Nederlandse kanonneerboden lagen werkloos bij het Vlaamsche Hoofd en de citadel, een belangrijk bolwerk in de strijd tegen de Belgische revolutionairen. Storm en wind zorgden regelmatig voor een onstuimige rivier. De Belgische Opstand was eind augustus 1830 begonnen en het was de taak van de manschappen op de Nederlandse marineschepen om het scheepvaartverkeer van en naar Antwerpen te controleren.¹

Naast een tekort aan stoomschepen en de onvoldoende kwaliteit van het marinepersoneel waren de Nederlandse oorlogsschepen niet goed bevoorrad en voorbereid op de winterse omstandigheden.² Daarom leefde de bevolking in het noorden van het Koninkrijk intens mee met de arme manschappen die zich ophielden in de zuidelijke gewesten. In tal van plaatsen schonk de burgerij allerhande goederen aan de overheid, zo lezen we regelmatig in kranten uit die tijd. De directeur-generaal van Oorlog ontving deze aanbiedingen en giften en liet ze overbrengen naar de plekken waar er behoefte aan bestond. Onder deze hulpgoederen bevonden zich onder andere warme kleding, uitrustingstukken, linnen, zwachtels, pluksel, kompressen en scheurlakens. Zo schonk een aantal niet met name genoemde Haagse dames warme goederen voor de schepelingen van het flottielje van kapitein-luitenant-ter-zee Koopman.³ Dit was Jan Coenraad Koopman (1790-1855), opperbevelhebber van het flottielje kanonneerboden op de Schelde en als

zodanig de superieur van luitenant-ter-zee Jan Carel Josephus van Speijk (1802-1831). Kennelijk waren Koopman en zijn manschappen erg vereerd met deze geste, zodanig dat hij de moeite nam om voor de geschonken goederen te bedanken. In de collectie van het Maritiem Museum Rotterdam wordt een handgeschreven opgave voor de dankbetuiging bewaard.⁴ Deze luidt:

De redactie van het Dagblad van 's-Gravenhage wordt vriendelijk verzocht de onderstaande Dankbetuiging te willen plaatsen.

De schepelingen der flotille voor Antwerpen betuigen hunne innigen dank aan eenige s'Gravenhaagsche Dames voor de toegezondene vierentwintig stuks wollen borstrokken, achtenveertig paren wollen kousen, achtenveertig paren wanten, achtenveertig stuks wollen dassen en twee en zestig twee once pakjes pruimtabak, deeze zoo liefelijke blijk van deelneming heeft het gevoel van erkentelijkheid voor hunnen vrouwelijke landgenoten doen vermeerderen. De ondergetekende is het eene genoeglijke vereering, mede, zoo wel uit zijnen naam, als uit die zijner onderhebbende officieren, de opentlijke verzekering te geven van opregten dankbaarheid aan die s'Gravenhaagsche Dames, voor de belangstelling in het lot der onder hunne bevelen dienende schepelingen, eene belangstelling welke steeds eene aangename herinnering zal doen bestaan.

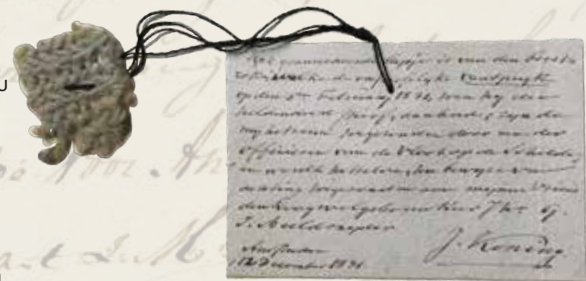
**Op de Schelde voor Antwerpen 29 Januarij 1831
De Kommandant Z.M. Zeemagt aldaar
Koopman**

Koopman liet deze dankbetuiging plaatsen in het *Dagblad van 's-Gravenhage* van 2 februari 1831, maar het bericht verscheen in verschillende bewoordingen ook in diverse andere dagbladen.⁵ Een paar dagen later, op 5 februari 1831, liet Van Speijk zijn schip, *Z.M. Kanonneerboot No. 2*, ontploffen. Door een harde noordwestenwind raakte zijn schip aan lagerwal en wat hij al eerder had aangekondigd als hij in het nauw zou worden gedreven, bracht hij ten uitvoer. Hij stak de lont in een vat met buskruit en sleepte zodoende het grootste deel van zijn bemanning mee de dood in. Van de 31 koppen overleefden alleen een scheepsjongen, twee matrozen, een

zeilmaker en een loods. De anderen, 26 manschappen, deelden in Van Speijks 'heldendood'. Al snel werd de explosie in de noordelijke provincies uitgelegd als een heldendaad. Van Speijk had zichzelf opgeofferd, liever dan dat hij de vlag had moeten overgeven aan de opstandige Belgen. Hij werd tot held gebombardeerd en in de weken en maanden daarna verschenen ontelbare eerbewijzen,

zoals schilderijen, prenten, lofdichten, penningen en monumenten. Ook talloze relikwieën van Van Speijk kwamen tevoorschijn, zoals stukjes hout van *Zr.Ms. Kanonneerboot No. 2*, stukjes stof en knopen van zijn uniformjas en zelfs een geprepareerd deel van de rechterarm en een stukje schedelbot.⁶ Naast de brief van Koopman herbergt de collectie van het Maritiem Museum Rotterdam een kleine collectie *Speijkiana*, waaronder een lapje van de borstrok van Van Speijk in de kleur lichtgrijs.⁷ Volgens een kort begeleidend briefje van Jacobus Koning, Van Speijks eerste en voornaamste

biograaf, droeg Van Speijk deze tijdens de ontploffing. Misschien was het wel een van de borstrokken uit Den Haag. Hopelijk hebben hij en de andere ongelukkige bemanningsleden in hun laatste dagen en uren nog iets gehad aan die warme kleding.



1 Meer over de omstandigheden zie: Ronald Prud'homme van Reine, *Liever niet de lucht in*.

De omstreken zelfmoordaanslag van Jan Carel van Speijk (Amsterdam/Antwerpen, 2016), o.m. 114, 120-121.

2 Prud'homme van Reine, 88-89, 122.

3 Zie ook: [F.J. Hallo], *Vriend des Vaderlands, Naauwkeurige opgave, bevattende: de giften en geldelijke bijdragen voor de achtlingwaardige ingezetenen der Noord-Nederlandsche provinciën, ingezonden aan de ministeriën van Financiën en van Binnenlandsche Zaken, aan de departementen van Oorlog en Marine, aan de ministers van staat, belast met de zaken van de hervormde eeredienst, burgemeesteren en overheden; gedurende den opstand in België* (Amsterdam, 1831), 317.

4 Collectie Maritiem Museum Rotterdam, inventarisnummer H1769.

5 Bijvoorbeeld in de *Opregte Haarlemsche Courant* van 3 februari 1831 en in de *Nederlandsche Staats-courant* van 4 februari 1831.

6 Zie hiervoor: Sandra de Vries, *De lucht in gevlogen, de hemel in geprezen. Eerbewijzen voor Van Speyk* (Haarlem, 1988) en Marc van Alphen, 'Van Speyk: trendsetter of trendvolger?', in: Maurits Ebben e.a., *Alle streken van het kompas. Maritieme geschiedenis in Nederland* (Zutphen, 2010), 53-7.

7 Collectie Maritiem Museum Rotterdam, inventarisnummer P2674-2.

Een Japans-Nederlandse vlaggenhybride

door: Jeroen ter Brugge

Op volle zee weet je maar nooit wat je tegenkomt. Dat is nu zo, maar dat was in het verleden met veranderlijke en soms onduidelijke internationale verhoudingen al helemaal het geval. Een geoefend zeemansoog kon vanuit de verte aan de vorm van een schip grofweg nog wel inschatten waar het vandaan kwam, maar voor een goede herkomstidentificatie dienden van oudsher vlaggen. Naast natievlaggen werden door de marines en de grote compagnieën ook vaak kleinere en in vorm afwijkende seinvlaggen gebruikt, al dan niet met wisselende en geheime instructies. In Nederlandse archieven en andere erfgoedinstellingen bevinden zich diverse achttiende en negentiende-eeuwse 'seinvlaggenboeken' - met ingekleurde vlaggetjes en een uitgebreide beschrijving van de betekenis van het gebruik - en meer algemene 'vlaggenboeken'.

Een vlaggenboek is niet alleen een fraai geïllustreerde catalogus, ook geeft het een stand van zaken in de toenmalige politieke toestand in de wereld. In Nederland zijn van oudsher opvallend veel vlaggenboeken vervaardigd, alle met een duidelijke relatie tot de maritieme wereld. Ook in Groot-Brittannië en Frankrijk, in de vroegmoderne tijd de andere maritieme grootmachten, werden deze samengesteld. Voor de meeste van deze vlaggenboeken geldt Carel Allards 'Nieuwe Hollandse scheeps-bouw ... benevens de afbeeldingen van alle de voornaamste vlaggen' (1695 en 1705) als voorbeeld. Tot ver in de negentiende eeuw werden de door hem beschreven vlaggen gekopieerd, sommige inmiddels volstrekt achterhaald.

Een zeer interessante loot aan de vlaggenboekenstam dook onlangs 'in de handel' op.¹ Het betreft een Japans-Nederlandse hybride, getiteld 萬國船旗印圖集 (Bankoku hakki inzushū: 'Verzameling van afbeeldingen van scheepsvlaggen van de wereld'²). De Japanse kenmerken, zoals het rijstpapier, de bladerwijze van rechts naar links en de later toegevoegde bijschriften, wijzen duidelijk op een ontstaanslocatie in Japan. Tegelijk duidt de opzet met 87 vlaggen in twee ingekaderde kolommen, met de Nederlandse vlag over de hele breedte, de tekenstijl en de primaire Nederlandstalige titels op een Nederlandse hand. Op basis van de afgebeelde vlaggen kan het handschrift voorlopig rond 1850 gedateerd worden. Een interessante periode aangezien de Amerikaanse commodore Matthew Perry in 1854

het land tot diplomatieke en commerciële openheid dwong en dit land vervolgens dringend behoefte had aan dit soort kennis. Op verzoek van Japan zond Nederland Gerhardus Fabius, officier in de marine, om mee te helpen aan de opleiding van officieren voor een op te bouwen Japanse vloot. Het is verleidelijk het handschrift-vlaggenboek in dit licht te zien.³

Naar verluidt in dezelfde periode verscheen ook een gedrukt Japans vlaggenboek, 萬國船旗圖譜 (Bankoku hakki zufu: 'Verzameling van afbeeldingen van vlaggen van de wereld'), samengesteld door Matsui Shin. Net als het nu opgedoken handschrift is het schatplichtig aan diverse Nederlandse en Engelse vlaggenboeken, tot en met de weergave van vlaggen die al meer dan 200 jaar niet meer gevoerd werden en ook die van verschillende Nederlandse steden en zeemanscolleges.



Twee van de Nederlandse vlaggen afgebeeld in het handschrift 'Verzameling van afbeeldingen van scheepsvlaggen van de wereld' (ca. 1850).



Pagina met Nederlandse vlaggen uit de 'Verzameling van afbeeldingen van vlaggen van de wereld' (萬國船旗圖譜) door Matsui Shin (circa 1854).

1 Antiquariaat Forum, 't Goy/Houten, 'Catalogus Japan' (september 2020), onder dankzegging aan Laurens Hesselink.

2 Met dank aan Menno Fitski (Rijksmuseum) voor de vertalingen.

3 H. Stapelkamp; Gerhardus Fabius (1806-1888). Een leven voor de marine (Amsterdam 1999), p.91-102.

De Gemeenelands galei op het Hollands Diep in de jaren 1630

door: Jaap R. Bruijn

De "Zwarte Galei" verovert een Spaans schip bij Antwerpen in 1600. (Gravure toegeschreven aan B.W. Dolendo Amsterdam, Rijksmuseum)

Galeien behoren niet bij het imago van de Nederlandse marine. Tientallen gestraften aan de riemen op weg naar het gevecht, niet de vrije wind in de zeilen van het echte oorlogsschip. Rondom 1600 waren er een paar galeien, die vochten tegen Spaanse galeien bij Sluis. Veel is er nadien niet over bekend.¹ Galeien werden geroeid, hadden een ramstevan, enkele kanonnen en bezaten een beperkt zeilvermogen. Lezend in de resoluties van de admiraliteit van de Maze uit de jaren rond 1630 duikt opeens weer een galei op, aangeduid als 'galey', in een notariële akte 'de gemeenelands galey' genoemd. Zij wordt diverse malen genoemd, in 1639 afgelegd en voor sleet geveild.²

Deze galei had een functie in de strijd tegen Spanje. De zuidgrens van de Republiek onderging telkens veranderingen. Op de rivieren en in de zeearmen lagen diverse kleine oorlogsschepen (de vloot 'binnen duyns') ter bescherming tegen Zuid-Nederlandse invallen. Ook de galei. In 1629 lag zij bij Drimmelen en vanaf 1630 werd zij steeds ingezet ter beveiliging van de Hollandse en Zeeuwse stromen, met name van het

Hollands Diep. In de zomer van 1633 nam de galei bijvoorbeeld deel aan gevechten bij Lillo. Elk najaar was de grootste zorg een veilige ligplaats met het oog op gevaarlijke ijsvorming ('yschcaaringe').

Het is niet bekend, waar en wanneer deze galei is gebouwd naast drie eerdere van ca. 1600, zoals de befaamde *Rode Galei*.³ De resoluties vertellen wel een aantal zaken betreffende de bemanning. In 1630 wordt Willem Cornelis de Raven, assistent van de provoost-geweldiger van de Maze in Rotterdam, kapitein van de galei. Zijn bemanning bestaat uit vijftig kloeke vrijwilligers, matrozen en officieren, onder wie een trompetter, schipper en schrijver.⁴ Verder zijn er 'forcairen ofte banditen' aan boord. Rechtbanken in Holland en Utrecht zijn aangeschreven om gevangenen, geschikt om te roeien, naar Rotterdam op te sturen. Dat levert de volgende jaren een constant aanbod op, dat zo groot wordt dat na vier jaar nieuwe aanmeldingen meestal worden geweigerd. In 1633 wordt over 86 bandieten gesproken, een jaar later over 92. Waarschijnlijk hanteerden drie man een riem en dan waren er minstens veertien banken per boord. Het zijn allerlei soort mannen: veel

soldaten uit het Staatse leger, veroordeelde VOC opvarenden, twee lakeien van het stadhouderlijk hof, een chirurgijn, een Engelsman, merendeels als 'delinquenten ofte gecondemneerden' aangeduid. Hun straffen liepen uiteen van één jaar tot levenslang. Om hen te kunnen voeden kreeg kapitein De Raven vijf, later zes stuivers per dag per man; voor de overige bemanning iets meer. Bijna jaarlijks vroeg hij het admiraliteitsbestuur voor zijn roeiers een hemd en een paar kousen, soms ook een pij, een paar klompen en een rode muts. Eén keer vroeg hij om drie dozijn psalmboeken. In 1631 deed zich een mislukte poging tot muiterij voor, geleid door de Turk 'Mamy'. In 1632 vindt 'moetwillige manslach ofte moort' plaats op een kwartiermeester. Een zoektocht naar de dader door vier matrozen en het uitloven van een premie van f 100 bij arrestatie hebben succes.⁵ De Raven had er in 1637 genoeg van en werd kapitein van een schip van de binnenvloot. Zijn functie gold als niet 'agreabel'. Zijn opvolger werd een voormalig kapitein van de vrije nering, maar dat zou dus niet lang zijn.⁶

1 J.P. Sigmond, *Zeemacht in Holland en Zeeland in de zestiende eeuw* (Hilversum 2013), 356-376.

2 Nationaal Archief (NA), Admiraliteitsarchieven (AA) 134, 6 mei 1639. Deze resoluties zijn in de jaren 1980 uiterst prudent door vice-admiraal b.d. A. de Booy afgeschreven; de afschriften berusten onder meer bij het NIMH. De naam gemeenelands in A. Bijl Mzn, *De Nederlandse convooiidienst 1300-1800* ('s-Gravenhage 1951), 190.

3 Sigmond, *Zeemacht*, 364-367. Voor de "Rode Galei" zie o.a. Bijl Mzn, *De Nederlandse convooiidienst*, 52-62. Met dank aan de heer Sigmond.

4 NA, AA 125, 10 juni 1630.

5 NA, AA 127, 15 oktober 1632.

6 NA, AA 132, 20 februari en 7 maart 1637.

Rembrandt kiest het ruime sop

door: Remmelt Daalder

Bij zeventiende-eeuwse zeeschilders zal niemand aan Rembrandt denken. Terecht, want in zijn brede oeuvre is maar sporadisch een bootje te vinden. Naast een enkele ets met een praam bij een boerderij is er slechts één schilderij van zijn hand dat met enige moeite als 'marine' kan worden gekwalificeerd: de Storm op het Meer van Galilea, een spectaculair doek uit 1633. De voorstelling is gebaseerd op het Bijbelverhaal waarin Jezus in een vissersschip tijdens een storm ligt te slapen. Zijn doodsbangen discipelen maken hem wakker, waarna hij de wind bestraft met de woorden 'Zwijg! Wees stil!'. De wind gehoorzaamt en gaat liggen.¹ Lange tijd stond het schilderij bekend als het 'St. Pieters scheepje', naar de belangrijkste leerling, die als visser zijn brood verdiende. Het schilderij is tegenwoordig helaas vooral bekend omdat het in 1990 met een aantal andere meesterwerken is gestolen uit een museum in Boston. Sindsdien is het spoorloos.



Christus in de storm op het Meer van Galilea, 1633. Olieverf op doek door Rembrandt, 160 x 128 cm. Boston (Mass.), (Isabella Stewart Gardner Museum) (vermist sinds 1990).

Rembrandt heeft het moment vastgelegd waarop de Heiland net is wakker geschud en slaperig zijn ogen opent. Een aardig detail vormt de man in een blauwe kiel die zich vasthoudt aan de verstaging van de mast en probeert te voorkomen dat zijn muts wegwaait. Dit zou een zelfportret van de schilder zijn, die zich zo een

ereplaats aan boord van het scheepje van Petrus bezorgt. Volgens de befaamde kunsthistoricus en Rembrandt-kenner Horst Gerson beziet de kunstenaar 'de gevaren op zee met het realistisch oog van een zeeman.' Op die deskundige blik van Rembrandt is wel wat af te dingen. Andere auteurs lijken zich nog veel minder in de maritieme merites van diens werk te hebben verdiept. Hoog tijd dus om dat aspect eens aan een nader onderzoek te onderwerpen.

Voor de compositie heeft Rembrandt vermoedelijk een prent van Maerten de Vos als voorbeeld genomen. Bij de uitwerking van het schip is hij echter zijn eigen weg gegaan. Onderzoek naar de vissersvaartuigen uit het begin van onze jaartelling zal hij wel niet hebben gedaan, bronnen daarvoor waren er trouwens niet. In plaats daarvan heeft de kunstenaar zich losjes laten inspireren door het gangbare vissersschip van de Noordzeekust, de pink. Niet zo'n gekke keuze, want ook dat waren eenvoudige vaartuigen van arme godvrezende vissers en, als de nood aan de man kwam, ook geschikt voor het vervoeren van Jezus van Nazareth en zijn aanhang.

Hoe dat schip in elkaar zat lijkt Rembrandt van weinig belang te hebben gevonden. De precieze vorm van de romp weet hij handig weg te frommelen achter een enorme golf die het scheepje aan bakboord overspoelt. Een onduidelijk stukje van een zijwaard lijkt nog net te zien tussen het schuim. Met de tuigage viel minder te smokkelen dan met de romp. Aan de mast is een razeil bevestigd, zoals pinken inderdaad hadden. Rembrandt heeft ook een fok gehesen, niet erg gebruikelijk bij de pinken die hij op het strand van Egmond of Scheveningen kon aantreffen. Hoe dat razeil gebrast moest worden is helemaal onduidelijk, de daarvoor benodigde schoten ontbreken. Het commentaar van een bevriende maritiem historicus was vernietigend: 'ik zou nooit bij Petrus aan boord stappen.' Verstandig, al duidt het wel op weinig Godsvertrouwen. Rembrandts geloof was kennelijk groter, hij gaf zichzelf immers een plaatsje aan boord.

Het is misschien een scheepje van het jaar nul, maar Rembrandt zou zich van deze kritiek weinig hebben aangetrokken. Hem ging het om een meeslepende illustratie van een Bijbelverhaal dat tijdgenoten zeker zal hebben aangesproken, vertrouwd als ze waren met de gevaren van de zee. Rembrandt was niet de enige die de Bijbel illustreerde met afbeeldingen van eigentijdse vaartuigen, al dan niet naar eigen ontwerp. Ook tijdgenoten, zoals Adam Willaerts en Ludolf Backhuysen lieten Christus en andere Bijbelse figuren plaatsnemen in schepen die ze zelf aan de Hollandse kust zagen. Dat vraagt eigenlijk om meer onderzoek.

Literatuur:

A corpus of Rembrandt paintings, deel II, 302 – 310:

A 68 Christ in the Storm.

Horst Gerson, *De schilderijen van Rembrandt*

(4^{de} druk, Alphen aan den Rijn 1968), 48.

Gary Schwartz, *Rembrandt. Zijn leven, zijn schilderijen*

(Maarssen 1984), 167-168.

Met dank aan Ton Wegman.

Storm op het Meer van Galilea, gravure door Adriaen Collaert naar Maerten de Vos, ca. 1585. (Amsterdam, Rijksmuseum)



¹ Marcus 4: 37-49. Dezelfde geschiedenis ook bij Mattheus 8:23-26, en Lucas 8:22-25.



Een 'Topsy' aan de wand

door: Anita M.C. van Dissel

Eerst sierde de reproductie van de litho 'Topsy' van Bernard Leemker de studentenkamer van Marc in Amsterdam. Later verhuisde de prent naar het Instituut voor Maritieme Historie in de Jan van Nassastraat in Den Haag. Sinds 2005 hangt de lijst in zijn werkkamer van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie. 'Topsy' verbeeldt een zeemanscafé en is mooi van lelijkheid. Een wellustige kasteleinsche richt zich over de bar tot twee biljartspelers op de voorgrond. Zij zijn aan hun kleding en tatoeage duidelijk te herkennen als zeelieden. Het golvende biljart en de springende ballen duiden op de woeste baren van de zee, maar refereren natuurlijk ook aan de dronkenschap van beide varens-gasten.

Bernardus Hendericus Josefus Leemker staat bekend om zijn geestige afbeeldingen. Hij werd op 8 oktober 1899 in Groningen geboren. Over zijn privéleven is opvallend weinig bekend. Leemker moet in de jaren twintig naar Den Haag zijn vertrokken, waar hij in 1990 overleed. De website van het RKD-Nederlands Instituut

voor Kunstgeschiedenis omschrijft hem als illustrator, schilder en tekenaar.¹ Zijn werk lijkt geïnspireerd door tijdgenoten Willy Sluiter en Piet van der Hem. De schilderijen van vissers, rivier- en havengezichten en landschappen brachten te weinig op om rond te komen. Leemker verdiende de kost als reclameontwerper en illustrator van (kinder)boeken en schoolplaten. Wie surft op het internet herkent zijn kleurige tafereel van Spaanse dansers, biljartspelers en clowns. Eenzelfde reproductie van 'Topsy' bracht onlangs op een online-veilingssite in de uitverkoop €12,50 op.²

Marc verwierf de afbeelding uit de nalatenschap van een oom. 'Hier, net iets voor jou, een paar matrozen', zoals dat dan gaat. Hij zag de humor er wel van in. Met enige fantasie deed de voorstelling hem aan een achttiende-eeuws zeemanslogement denken. Toevallig was hij juist begonnen met zijn baanbrekend afstudeeronderzoek naar de rol van logementhouders, zielverkopers en transportkopers bij de werving van zeelieden. Dat waren meestal vrouwen die werkloze vreemdelingen onderdak boden

en hun onbeperkt drank en voeding voor-schotelden. Om de oplopende schulden te voldoen, werden de sloebbers gedwongen aan te monsteren bij de marine, Verenigde Oost-Indische Compagnie of West-Indische Compagnie. In de kasteleinsche herkende Marc wellicht Maria Martens alias Maria van Dijkhuizen. Deze voormalige prostituee deed zich kennen als een belangrijke ronselaar van scheepsvolk in Enkhuizen. Dat legde haar bepaald geen windeieren. Bij haar overlijden erfden haar vier kleinkinderen ieder tienduizend gulden.³

De reproductie van 'Topsy' gaat nu samen met de meters boeken terug naar huis. Ik hoop dat het tafereel Marc zal inspireren om zijn onderzoek naar de verdiensten van de zeeman verder uit te werken en voor een breed publiek te boekstaven. Zijn onnavolgbare kennis van scheepssoldijboeken en notariële archieven komt daarbij goed van pas. Gezien de vele e-mails met vragen om nadere informatie en uitleg, is er grote behoefte aan zo'n publicatie.

¹ <https://rkd.nl/nl/explore/artists/48819> (geraadpleegd 3 juni 2020).

² <https://www.vindingrijkbrede.nl/webshop/curiosa/schilderijen/tipsy-druk-bernard-leemker-ca-1950/> ;

<https://www.kunstveiling.nl/items/2-lithos-bernard-leemker-60-x-50-cm-gesigeneerd-en-ingelijst/57405> (geraadpleegd 3 juni 2020).

³ Marc van Alphen, *Handel en wandel van de transportkoper: opkopers van VOC-transportbrieven in Enkhuizen (1700-1725)* (doctoraalscriptie 1988); Marc van Alphen, *Het oorlogsschip als varend bedrijf. Schrijvers, administratie en logistiek aan boord van Nederlandse marineschepen in de 17^{de} en 18^{de} eeuw* (Franeker 2014) 120-121, 361.

In de knop gebroken

Over de dood van een luitenant-ter-zee in 1799

door: Els van Eijck van Heslinga

"Gij sou[d]t niet meer zijn, mijn Sels, o mijn God. Mijn hart, o jaa, dat voorspeld mijn nog dat gij leeft. Sels, Sels, eenige jongeling dien ik eid (ooit?) beminde. Zou[d]t gij mijn [ontruikt doorgehaald] ontruk[t] zijn. O God, neen, neen, mijn geliefde. U[w] Daatje kan het haar niet voorstellen. [...] Wij zullen ook bemin[n]en voor de eeuwigheid.[...]"

Deze wanhopige

Admiralty over de kaping van de *Industry*. Schip en lading zijn tot 'goede prijs' verklaard.

Met Alieda's brief sloot ik in 2013 mijn bijdrage aan deel V van de serie *Sailing Letters Journal* af. "Wij beleven een bedroefden tijd" gaat over zeventien brieven aan Nederlandse krijgsgevangenen in Engeland. Wie Sels was, kon snel worden vastgesteld. Maar niet of Alieda's angstige vermoeden over zijn lot juist was. Dat kan nu wel dankzij voortschrijdende digitalisering van allerlei bronnen, onder meer van kranten.

Jan Sels, geboren in 1775, was de zoon van de gelijknamige viceadmiraal (1743-1807). Zijn carrière verliep voorspoedig. Op 24 oktober 1798 was hij eerste luitenant aan boord van het fregat *Furie*. Samen met het korvet *Waakzaamheid* was de *Furie*'s morgens uitgezield om Franse troepen met een grote hoeveelheid wapens naar Ierland te brengen. Kort na vertrek werden beide schepen ten noordoosten van Texel door het Engelse fregat *Sirius* onder commando van kapitein Richard King onderschept. De *Sirius* was nieuw en zwaarder bewapend dan de Nederlandse schepen. De *Waakzaamheid*, het kleinere en langzamere schip bleek een gemakkelijke prooi. King zette een prijsbemanning over en begon aan de achtervolging van de *Furie*. Aan het eind van de middag werd het Nederlandse schip achterhaald en zwaar beschoten, waarbij acht doden en veertien gewonden vielen. Daarop streek de *Furie* de vlag. Waarschijnlijk zijn de opvarenden van beide Nederlandse schepen ondergebracht in het krijgsgevangenenkamp Norman Cross, vlakbij het stadje Peterborough, zo'n 120 kilometer ten noordoosten van Londen. Dat was het jaar ervoor net geopend. In het begin van de oorlog waren krijgsgevangenen vaak op afgedankte marineschepen gezet in verschillende marinehavens langs de Engelse kust. Maar al snel bleken die lang niet voldoende om de grote aantallen mannen te herbergen. Een schatting is dat de Britten in de periode tussen 1793 en 1814 ongeveer 200.000 krijgsgevangenen achter tralies moesten zetten. Officiëren werden op erewoord in

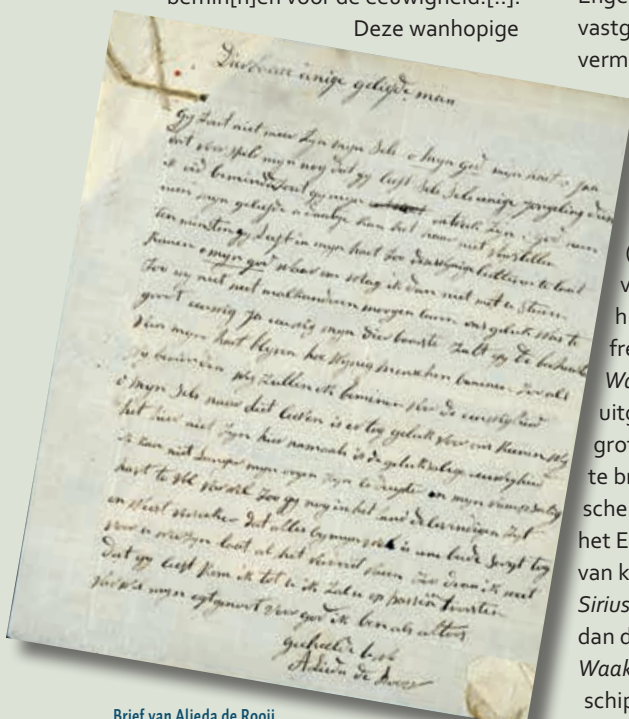


Pakje van zeventien brieven aan Nederlandse krijgsgevangenen in Engeland [februari-mei 1799]. (The National Archives Londen, High Court of Admiralty 32/713-2)

kleinere steden en dorpen in het binnenland bij gezinnen gehuisvest. Dat was ook het geval met de officieren van de *Furie* en de *Waakzaamheid*. In deze tijd verbleven er zo'n honderd officieren in Peterborough. Het stadje telde ongeveer 3500 inwoners. De buitenlandse 'gasten' moeten een vertrouwd verschijnsel zijn geweest. Dat blijkt ook wel uit het feit dat er in deze jaren een aantal huwelijken is voltrokken van Nederlandse marineofficiëren met Engelse meisjes.

Zondag 17 maart 1799. Door de straten van Peterborough trekt een begrafenisstoet. De *Cambridge Intelligencer* van 23 maart doet verslag van deze gebeurtenis. Voorop loopt het muziekkorps van de *Loyal Volunteers*, en achter de baar sluit een groep mannen aan. Duizenden toeschouwers bewijzen de overledene de laatste eer. Het blijkt te gaan om Jan Sels, 1^{ste} luitenant van het Nederlandse fregat *Furie*. "His remains were interred [...] with all military forms, and attended by all the Dutch officers on their parole of honour in said city".

Donderdag 16 mei 1799. In de *Oprechte Haarlemsche Courant* verschijnt een bericht gedateerd 9 mei. Daarin geeft viceadmiraal Jan Sels kennis van het overlijden van zijn oudste zoon Jan "in den bloeiende ouderdom van ruim 22 jaaren, in zijn krijgsgevangenschap in Engeland. ..." Het bericht van het overlijden van Jan Sels in Peterborough heeft zijn familie dus na ongeveer zes weken bereikt, in ieder geval kort voor 9 mei 1799. De brief van zijn geliefde Alieda moet onmiddellijk na het vreselijke nieuws zijn geschreven en voor het vertrek van de *Industry* op 11 mei. Haar emoties, hoop en wanhoop lopen door elkaar heen. Zij kon het duidelijk nog niet geloven, en eindigt met "Vaarwel mijn egtgenoot voor God. Ik ben als altoos geheel de uwe."



Brief van Alieda de Rooij aan Jan Sels [mei 1799]. (The National Archives Londen, High Court of Admiralty 32/713-2)

woorden zijn geschreven door Alieda (Daatje) de Rooij. Haar ongedateerde brief zat in 1799 in een postzak aan boord van de *Industry*, een klein schip van 16 last onder de Deense vlag, geladen met 3400 kazen. De bemanning bestond uit vijf zeelieden. Er waren ook vijf passagiers aan boord. Kort na 11 mei zeilde de *Industry* uit de haven van Rotterdam, op weg naar Londen. Maar op 15 mei hield de Britse douanekotter *Lively* het scheepje aan ten zuidoosten van Orford Ness in Suffolk. De Engelsen vermoedden te maken te hebben met een geneutraliseerd Nederlands schip. Behalve de scheepsdocumenten aan boord werd ook de post in een viertal linnen zakken in beslag genomen. De brieven hebben hun bestemming nooit bereikt. Zij bleven bewaard bij de stukken die gebruikt zijn in de rechtszaak voor de High Court of

De vele verleidingen van de zeeman

door: Victor Enthoven



Op vrijdag 26 oktober 1990, aan het eind van de middag, hield Marc van Alphen een lezing over zielverkopers, transportbrieven en transportkopers tijdens een symposium georganiseerd door de Amsterdamse studentenzeilvereniging Orionis in het Scheepvaartmuseum Amsterdam. Zielverkopers waren een vroege liefde van Marc. Het waren een soort ronselaars die afgemonsterde zeelieden binnen de muren van hun logement, lees kroeg of bordeel, probeerden te houden tot ze platzak waren, om ze vervolgens op een schip te laten aanmonsteren.¹ Aan de wal stond de zeeman bloot aan vele verleidingen en gevaren zoals levendig door de Amerikaanse matroos Jacob Nagle (1775-1841) wordt beschreven tijdens een verblijf in Londen in 1787:

I had a young lad with me belonging to Canady [Canada] and was paid off with me from the *Ardent*. He appeared so much like me, that all strangers though we ware brothers, therefore we passed for brothers. He was about 14 years of age.

I stroled from one public house to the other in St. Catherines [Dock] and long rooms where all the ladies of pleasure resorted. I fell in with a [A]Merican lady of that description that came over with an officer. She having seen us both at Mr. Roger'es [boarding house], she informed me where he [his 'brother'] was, with a girl in a house near the China Ship.

In the morning when I awoke I found him a long side of me but without money or watch. I roused hun up, and he was then stupid. I enquired where he had been. He inform'd me when I went away a girl came in and enticed him home to hur house, where I came in the evening, and she had got some money from him get sum phlip [sic] and made him so drunk that he could not speak to me when I was there.

"And what have you done with the watch and your money?"

"I do not [k]now."

We got up. I went to the house again, the baud² being there.

"Now, Madam, if you dont deliver watch and money, you shall go before the Squire."

She call'd the girl down stairs.

"Do you [k]now any thing of this young mans money and watch?"

"No, I [k]now nothing about him."

"That is sufficient," said I, "but I will convince you better presently," and turned about to go. She then got friendly.

"Stop." Said she, "I will look, purheps he lost it in the bead,"

and up she went. In a bout a quarter of an hour she came down with the watch and four guineas, saying she found them in the bed, one guinea short, short of what he had when he went there. The watch was mine but the money was his. I told him he might think himself well off with losing one guinea, as it took part of that make him drunk and senceless and the remainder he mus of course allow his loving Dulcana³ for taking care of him, so we took our departure.⁴

¹ Marc van Alphen, 'Zielverkopers, transportbrieven en transportkopers', in: Victor Enthoven, Judica Krikke en Kees Mastenbroek (red.), *Amsterdam, haven in de 17^{de} en 18^{de} eeuw* (Amsterdam, 1990) 22-27.

² Baud = koppelaarster.

³ Dulcana = Dulcinea, de denkbeeldige schone beminde van Don Quichot in de roman van Cervantes.

⁴ *The Nagle Journal. A Diary of the Life of Jacob Nagle, Sailor, from the Year 1775 to 1841*, bezorgd door John C. Dann (New York 1988) 70-72.

De VOC in Bengalen aan de vooravond van de Vierde Engelse oorlog

Botsende belangen of voordeel voor iedereen?

door: Femme Gaastra

Het was geen gering geldbedrag dat in augustus 1757 door de Indiase bankier Jagathset Fatehchand in Fort Gustavus, hoofdkwartier van de VOC in Bengalen, werd binnengedragen. In totaal ging het om 2.204.496 gulden in zilveren rupias. Dit alles zal onder toezicht van de directeur van Bengalen, de uit Haastrecht afkomstige Adriaan Bisdom, en de secunde van de Bengalese Raad, Robert Armenault, hebben plaatsgevonden. Zij waren het die deze financiële transactie in Bengalen voltooiden. De twee VOC-dienaren wisselden het geld om tegen drie wisselbrieven van respectievelijk f 638.487, f 676.045 en f 713.603 en brachten nog wat kosten in rekening die aan de VOC toevielen. De wissels waren bestemd voor de Londense bankier Joshua van Neck, die een Amsterdams koopman had gemachtigd het geld bij de kamers van de VOC te innen. Het geld was eigendom van Robert Clive, de grondlegger van het Britse rijk in India, en van enkele andere, niet bij name genoemde 'Engelse heren'. Zij hadden dit geld na de overwinning van Clive bij Plassey in 1756 afgeperst van Mir Jafar, de Indiase krijgsman, die naar de Engelsen was overgelopen maar eigenlijk gedegradeerd werd tot een 'puppet' in Engelse handen. Het plan om de VOC te gebruiken om dit kapitaal naar Europa over te maken kwam van John Walsh, de secretaris van Clive. Bisdom had zijn best moeten doen om deze transactie goedgekeurd

te krijgen bij de Politieke Raad in Fort Gustavus. De raadsleden waren bang dat de bewindhebbers in de Republiek de hele zaak zouden afkeuren. Zij werden immers geheel onvoorbereid geconfronteerd met betaling van een enorm bedrag aan Van Neck. Bisdom wees op de grote voordelen die de deal met zich meebracht: de VOC zou voorlopig kunnen afzien van het sturen van zilver om de Bengaalse producten en de lage koers van de rupia maakte dat de VOC wel zo'n 175.000 rupia winst zou behalen. De Raad ging aarzelend akkoord en stelde als voorwaarde dat uitbetaling in Nederland in drie termijnen zou plaatsvinden.

Nu was het gewone wisselverkeer binnen de VOC vergaand gereglementeerd. Zo mocht de Hoge Regering in Batavia voor twee miljoen gulden aan wissels accepteren, Ceylon maar driehonderdduizend gulden en voor Bengalen gold een limiet van honderdduizend gulden. Wissels mochten maximaal 36.000 gulden bedragen. Wie een hoger bedrag naar patria wilde overmaken moest dus een tweede wissel sturen. Deze transactie was dus duidelijk in strijd met de regels. De bewindhebbers waren dan ook behoorlijk nijdig op Bisdom, precies zoals de leden van de Bengaalse Raad al vreesden. De bewindhebbers weigerden de door Bisdom toegestane voorwaarden en gingen met van Neck in onderhandeling. De uitkomst was niet eens zo slecht voor Clive. De uitbetaling zou voor eenderde in geld en voor tweederde in obligaties plaatsvinden. Deze uitkering in obligaties konden worden verzilverd respectievelijk voor 1 december 1759 en voor 1 december 1760. Overigens was Bisdom bepaald niet de enige die eigengereid optrad in Bengalen. Ook de Hoge Regering in Batavia deed dat en wel met een militaire expeditie naar Bengalen in 1759.

Het antwoord van de Hoge Regering op de groei van de Engelse en Franse macht in India werd in eerste instantie gezocht in versterking van de militaire macht bij de VOC-kantoren. Maar toen in Bengalen een twist uitbrak bij de inheemse

krijgsheren dacht de Hoge Regering in 1759 daarvan profijt te kunnen trekken en de Engelse positie te ondermijnen. Een slechte voorbereiding, te weinig soldaten, slechte kennis van het gevechtsterrein en nog wat factoren maakten de expeditie kansloos. In november 1759, na de eerste schermutselingen, gaven de VOC-militairen het op. Op dat moment was er nog steeds geld van Clive bij de kamers in Nederland. Alle betrokkenen handelden nu voorzichtig. Alleen Bisdom moest het veld ruimen, hij werd teruggeroepen. En hoewel de betrokkenen heel wat uit te leggen hadden, werd deze aanslag niet het begin van een periode van tegenstellingen. Integendeel, de betrekkingen werden eerder sterker. Drie factoren speelden een rol. Allereerst gingen de bewindhebbers beseffen dat er toch voordeel te behalen viel uit het wisselverkeer. De VOC kon dan de verzending van zilver naar Bengalen stopzetten. Dan was er de prikkel die uitging van de ruime vergoeding die VOC-kooplieden ontvingen over deze transacties. De Directeur van Bengalen accepteerde soms meer geld op wissel dan voor de handel nodig was. En tenslotte was er de druk en verleiding die uitging van de enorme kapitalen die gereed lagen om naar Europa te worden gezonden. Niet alleen de VOC was in deze financiële transacties verwickeld, ook andere Compagnieën deden dit. De VOC werd echter gezien als de meest betrouwbare partner: 'Trust the Dutch, the Danish and the devil first', zo werd er bij de Engelsen gezegd. Was nu het systeem voordelig voor alle betrokkenen? Dat niet. De Engelse beleppers in de EIC waren teleurgesteld dat niet zij maar dat de Engelse kooplieden in India profiteerden van de overwinning bij Plassey. Clive natuurlijk voorop. Hij stuurde na 1766 nog eens een bedrag van 1,2 miljoen via de VOC naar Amsterdam en werd de rijkste Engelsman van zijn tijd. Adriaan Bisdom kwam er minder gunstig vanaf. Hij trok zich verbitterd terug in Eemnes waar hij in 1771 overleed.





Gezicht op Kanton, 1825. (Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam)

Satijnen schoenen voor de schipper

door: Roelof van Gelder

In zijn *Schippers van de VOC in de achttiende eeuw* schrijft Jaap Bruijn over Jan Kornelis Baane als een 'volslagen vergeten persoon' (pagina 120-121). Dat is niet helemaal waar want ik moest onlangs aan hem denken.

Dat zit zo. In de correspondentie van de Zeeuwse supercarga Jan Bekker Teerlink, die zich in de *Prize Papers in The National Archives* te Kew bevindt, vond ik de briefwisseling tussen deze twee Vlissingers.¹

Bekker Teerlink werd geboren in 1759. Hij diende tussen 1789 en 1793 de VOC als opperkoopman in Kanton. In 1798 voer hij opnieuw naar China, nu op het Deense schip de *Caninholm*. De drie jaar jongere Jan Baane begon zijn carrière bij de VOC als achttienjarige matroos. In 1791 was hij opgeklommen tot schipper. Hij maakte nogal wat gevechten mee, onder andere tegen de Engelsen en de Fransen en verbleef nog jarenlang in Batavia. Daar arriveerde in 1798 een ander Deens schip, ook op weg naar China, de *Graaf Christiaan Bernsdorff*. De schipper, William Stewart, kwam Baane tegen en vertelde hem dat hij Bekker Teerlink in Kanton zou ontmoeten. Baane bedacht dat Bekker Teerlink voor hem ongetwijfeld een voordelig handeltje kon organiseren en gaf Stewart drie kisten met zeshonderd flessen madeira mee. In de begeleidende brief van 12 september 1798 vroeg Baane aan Bekker Teerlink die te verkopen. Van de opbrengst zou hij dan een reeks nauwkeurig gespecificeerde goederen moeten inslaan. Hij wenste een rol van het beste zwarte satijn, vier stukken extra fijn Chinees linnen en een grote hoeveelheid linnen en satijnen mannenschoenen. De helft daarvan moest voorzien zijn van gespen, de andere helft van lintjes.

Dat alles om als presenten weg te geven. Voor zichzelf bestelde hij twaalf paar zwarte satijnen schoenen met gespen en twaalf paar met lintjes en bovendien 24 paar schoenen van het beste zwarte linnen met lintjes. Voor de juiste maat voegde hij er een schoen bij.

Stewart verliet Batavia en kwam midden op de Chinese Zee toevallig de *Caninholm* tegen met Bekker Teerlink aan boord. Zo kon Stewart al op zee Baane's brief overhandigen.

In Kanton voldeed Bekker Teerlink aan Baane's wensen. Op 10 december schreef hij hem dat de madeira was aangekomen, maar dat 78 flessen waren gebroken en dat hij kapitein Stewart 25 flessen als vrachtprijs had gegeven. De overgebleven flessen wist hij te verkopen en zo kon hij de gewenste schoenen bestellen en nog een hoeveelheid thee. Als persoonlijk geschenk stuurde hij nog een rol satijn mee, 'zeer geschikt en dienstig om broek en vest' van te maken.

Voor Jan Kornelis Baane was dit een voordelige transactie waarvoor hij Bekker Teerlink in een brief van 20 januari 1799 hartelijk bedankte. Hij repatrieerde in 1802 en werd in 1816 door koning Willem I benoemd tot kapitein-luitenant-ter-zee met een jaargeld van duizend gulden. Hij stierf in welstand in Den Haag in 1823. Drie jaar later verschenen zijn Indische avonturen in druk. Jan Bekker Teerlink had pech. Op de terugreis werd zijn schip door Fransen gekaapt. Ook een derde reis naar China liep slecht af. Toen werd hij gekaapt door de Engelsen. Ondanks alle tegenslag bouwde hij een nieuw bestaan op als wijnboer bij Bordeaux. Hij overleed daar in 1832.

¹ National Archives, Kew (UK), High Court of Admiralty, HCA 32/1047.

Het avontuur van de Britse Assistant Paymaster C.S. Nunn RN behorende tot het Air Station at Great Yarmouth - 1916

door: Bas de Groot

De officier van administratie van het *Air Station* moest een bericht bezorgen bij de commandeur. Hiervoor gebruikte hij zijn net van een collega overgenomen T.T. Douglas-motorfiets. Het was zijn trots. Toen hij gekleed in motorjas en daaronder zijn pyjama een bocht nam met 50 mijl/uur raakte hij verstrikt in gebroken telefoondraden die getroffen waren door het Duitse artillerievuur. Hij ging onderuit, vloog

door de lucht en landde met een klap op de straat en schuurde daarmee het gehele zitvlak uit zijn pyjamabroek. De gedachte dat hij zo 'gekleed' zich bij de commandeur moest gaan melden beheerste hem helemaal. De weg naar de commandeur kon hij blindelings vinden. Daar aangekomen bleek het paviljoen zwaar getroffen te zijn door een granaat. Matrozen waren aan het opruimen en de commandeur stond woedend naast zijn kantoor. Het was

te veel voor de broek van de secretaris ('taris'), terwijl hij het saluut bracht scheurde de broekband van de zwaar beschadigde pyjamabroek en deze zakte tot op de enkels!!

Literatuur:

C.F. Snowdon Gamble, *The Story of a North Sea Air Station*, London, 1928, 175-176.



De korte carrière van een 'socialistenvreter'

door: Henk den Heijer

Abraham George Ellis was een *moksiwatra*, een man van gemengde afkomst. Zijn grootvader en zijn vader hadden Joods-Nederlandse wortels, zijn grootmoeder was een Afrikaanse van de Goudkust (Ghana) en zijn moeder een als slavin geboren Surinaamse. Op veertienjarige leeftijd verhuisde hij met zijn familie van Suriname naar Nederland en koos voor een carrière bij de marine. Ellis bevoer alle wereldzeeën en klom op tot vlagofficier. Je zou denken dat zo'n achtergrond en loopbaan garant staan voor een flexibele geest, maar niets is minder waar. Dat bleek tijdens Ellis' korte carrière als minister van Marine.

Ellis was in 1903 nog maar net benoemd in het kabinet-Kuyper toen hij werd geconfronteerd met een actie van de Matrozenbond over de werving van veertienjarige kinderen voor langjarige contracten bij de marine. De bond streed voor een verkorting van deze arbeidscontracten en zond daarover in 1903 een anonieme brochure aan schoolhoofden en krantenredacties.



Willem Hendrik Meijer als leerling-matroos, 1892. (Collectie IISG)

Vakbondsleden verspreidden deze door Willem Hendrik Meijer geschreven brochure, die zelf met enkele socialistische politici het land introk om spreekbeurten tegen deze praktijk te houden. Dat resulteerde in steeds minder aanmeldingen van jongeren voor dienst bij de marine.

De minister was woedend en trad hard op. Hij liet de vakbondsbestuurders straffen en vervolgens uit de marine ontslaan. Ellis werd daarover in de Tweede Kamer gekapitteld door de parlementariërs F.W.N. Hugenholtz en T.M. Ketelaar, maar hij was niet van plan in te binden. Voor vakbondsbestuurders die met dergelijke acties 'een goede discipline en krijgstucht in den dienst ter zee' ondermijnden, was geen plaats bij de marine. Daarmee was de kous niet af. Meijer, de belangrijkste aanstichter van de actie, die als kind een langjarig contract bij de marine had moeten tekenen, kon hij niet de mond snoeren. Die was namelijk al in 1902 ontslagen na enkele kritische artikelen van zijn hand over misstanden bij de marine in het vakbondsblad *Het Anker*.

Ellis, die inmiddels de naam had een 'socialistenvreter' te zijn, liet het er niet bij zitten. Hij kon Meijer als onafhankelijk redac-



Abraham George Ellis, minister van Marine van 1903 tot 1905. (NIMH, beeldbank Defensie)

teur-uitgever van *Het Anker* niet uit zijn functie zetten, maar wel het blad binnen de marine verbieden en de bond zijn rechtspersoonlijkheid ontnemen. Meijer reageerde daarop met een brief aan alle Nederlandse vakorganisaties, waarin hij de minister een potentaat noemde die uit was op de vernietiging van de Matrozenbond. 'Er heerst een schandelijk terrorisme op de vloot', aldus Meijer.

Meijer en zijn kompanen bij Matrozenbond gaven de strijd tegen Ellis niet op. Zij kozen nieuwe vakbondsbestuurders, maar hielden hun namen geheim om ontslag bij de marine te voorkomen. Dat legde de bond geen windeieren; het ledental nam toe tot bijna driekwart van alle matrozen. De gehate minister Ellis bleef de acties van de Matrozenbond dwarsbomen, maar moest in de zomer van 1905 uiteindelijk zelf het veld ruimen na het aftreden van het kabinet-Kuyper. Zijn opvolger W.J.C. Stuart nam een soepeler houding aan tegenover de Matrozenbond, die naast de strijd voor betere arbeidsvoorwaarden nu ook acties ging voeren voor de invoering van het algemeen kiesrecht.

Zonder wrijving geen glans

door: Wouter Heijveld

Enige tijd geleden kwam ik weer het artikel 'Cardwell's Law and the political economy of technological progress' tegen van de wereldberoemde historicus Joel Mokyr, Leidenaar van geboorte. Tijdens het lezen ervan, zag ik voor mijn misschien wel te fantasierijke geestesoog de knetterende ruzie tussen de ambtenaar en politicus Marin Henri Jansen en de ingenieur Bruno Johannes Tideman tijdens de bouw van de *Prins Hendrik der Nederlanden* in de jaren 1865-1867. Elk een vertegenwoordiger uit de twee verschillende werelden die Mokyr in dit artikel beschrijft. Althans zo stelde ik mij dat voor.

Over die ruzie is het een en ander geschreven. Per toeval kwam ik beschrijvingen tegen van vergelijkbare botsingen, zowel in Nederland als in Nederlands-Indië. Vergelijkbaar in die zin dat leden van de gevestigde negentiende-eeuwse orde, veelal ambtenaren, beleidsmakers, politici, bestuurders - zoals Jansen - meer en meer plaats moesten maken voor professionele nieuwlichters als waterstaatingenieurs, stedenbouwkundigen, artsen en scheepsbouwkundig ingenieurs - zoals Tideman. De eersten waren de mensen met status en gezag, en met de juiste connecties en het zeggenschap over het geld. De laatsten waren de gestudeerden, zij die een vak, een professie hadden geleerd, en over nieuwe ideeën en vooral nieuwe (wetenschappelijke) kennis en methoden beschikten. Deze kennis vertaalde zich mettertijd naar innovaties in de echte wereld, zoals de marine scheepsbouw in het midden van de negentiende eeuw.

Het krachtenveld tussen vernieuwen en behouden is van alle tijden, maar in de eerste decennia van de negentiende eeuw speelde dit wel erg sterk. Hadden aanvankelijk de Jansens het nog voor het zeggen, gaandeweg die eeuw tastten die nieuwlichters à la Tideman hun gezag, macht en zeggenschap aan.

In 'Cardwell's Law' legt Mokyr dat krachtenveld bloot: competitie tussen staatkundige entiteiten (landen, provincies, gemeenten, steden) stimuleert de innovatie, maar innovatie roept tevens een weerstand op bij de gevestigde orde binnen die entiteiten. Die groep wil niet innoveren, ziet alleen maar verliezen en probeert het politieke klimaat zo te beïnvloeden dat de innovatie afremt of stopt.

Wat Mokyr beschrijft op macroniveau, is terug te zien op microniveau in het Nederland van de negentiende eeuw. Jansen bewoog hemel en aarde om zijn opvatting over de uitvoering van de geschutstoren van de *Prins Hendrik der Nederlanden* te realiseren. Tideman, met stabiliteitsberekeningen in de hand, wist dat te voorkomen. Maar ook binnen andere technische domeinen die opkwamen in de vroege negentiende eeuw speelde dit. Waterstaat: bijvoorbeeld bij de drooglegging van het Haarlemmermeer waar de bestuurders het zeggenschap uiteindelijk moesten overdragen aan de technici; Stedenbouw: waar de technische complexiteit van de stad zich zodanig ontwikkelde dat het stadsbestuur gedwongen werd een speciale dienst (Openbare Werken) op te zetten om de nieuwe ontwikkelingen in goede banen te leiden; Landbouw:

waarbij nieuwe gewassen en productietechnieken geïntroduceerd werden, maar pas nadat er nieuwe wetgeving kwam.

De conclusie uit de literatuur is inmiddels wel duidelijk: vanaf de eerste helft van de negentiende eeuw vormden zich groepen van wetenschappelijk opgeleide experts die zich invloedrijke plaatsen naast de bestuurders in de Nederlandse samenleving wisten te veroveren.

Dit bengt mij weer bij Cardwell's Law, maar dan aan het einde van de twintigste eeuw en in een omgekeerde beweging. Ik moet dan denken aan de innovatieve maritiem militair historici die zich tussen de ingenieurs en de bestuurders van een door technologie gedreven militaire organisatie gingen begeven. Zijn zij er in geslaagd zich een relevante maatschappelijke positie te verwerven, zoals de ingenieurs van bijna twee eeuwen geleden?

Literatuur:

Joel Mokyr, 'Cardwell's Law and the political economy of technological progress', *Research Policy*, 23 (1994), 561-574.
Auke van der Woud, *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland, 1798-1848* (Amsterdam, 11^e druk 2017), 377-378.
Harry Lintsen, e.a., *Made in Holland. Een techniekgeschiedenis van Nederland [1800-2000]*, (Zutphen 2005), 33-38, 319-323.
Alan Lemmers, *Techniek op schaal. Modellen en het technologiebeleid van de Marine 1725-1885* (Amsterdam 1996), 225-226.
M.S.C. Bakker, 'Overheid en techniek', in H.W. Lintsen e.a. (redactie), *Geschiedenis van de techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving 1800-1890. Deel VI Techniek en samenleving* (Zutphen 1995), 90-137 met name 111-112.
Frida de Jong en Wim Ravesteijn, 'Techniek en bestuur', in: Wim Ravesteijn en Jan Kop (redactie), *Bouwen in de Archipel Burgerlijke Openbare Werken in Nederlands-Indië en Indonesië 1800-2000* (Zutphen 2004), 33-45.

Het verleden als argument voor de toekomst?

door: Jan Hoffenaar

Begin jaren 1950 vestigde het Ministerie van Marine zich in de Torenstraat 172 in Den Haag. Opvallend was het ter linkerzijde van de hoofdingang aangebrachte grote tableau van de glorieuze zeeslag bij Kijkduin in 1673. De boodschap was duidelijk: de Koninklijke Marine plaatste zich met trots in de traditie van haar roemruchte zeventiende-eeuwse voorgangers. Zij vond hiermee aansluiting bij de toen nog breed levende nationalistische oriëntatie onder een flink deel van de Nederlandse bevolking. In het licht van de toenmalige omstandigheden is de plaatsing van het tableau ook te beschouwen als een uiting van dankbaarheid jegens Michiel de Ruyter c.s. De herinnering aan hun grootse daden en meer in het algemeen aan het verleden van Nederland als zeevarende natie, was immers een belangrijk argument voor een meerderheid van het parlement niet akkoord te gaan met de Amerikaanse en Britse wens de Koninklijke Marine in NAVO-verband slechts een bescheiden taak op de Noordzee en in Het Kanaal toe te bedelen. Uiteraard droeg de Koninklijke Marine vooral ook meer zakelijke argumenten aan om in het naoorlogse politieke machts-

spel om de toekomst en inrichting van de krijgsmacht een vooraanstaande positie te veroveren en vervolgens te behouden. Een omvangrijke harmonieuze vloot vergrootte haar zelfstandigheid binnen de NAVO (een les uit de Tweede Wereldoorlog), stimuleerde de nationale scheepsbouwindustrie en kon wereldwijd de Nederlandse belangen beschermen (koloniën, handel, koopvaardij). Maar altijd wist de marine deze argumenten met succes te verbinden met emotionele argumenten van nationaal prestige en een glorieuze maritieme historie. De veelzijdigheid van de omvangrijke zee-gaande vloot die de Koninklijke Marine op grond van de bovengenoemde argumenten kon opbouwen, verschaftte haar in latere perioden van gewijzigde internationale omstandigheden en financiële druk, een sterk argument om haar in elk geval met rust te laten. Zo wist de marineleiding minister van Defensie Henk Vredeling (1973-1976) – die aanvankelijk de PvdA-redenering volgde dat de land- en de luchtmacht prioriteit hadden boven de marine omdat ze de eerste klap van een Warschaupactaanval moesten opvangen – tijdens de totstandkoming van de Defensienota 1974 ervan te overtuigen dat de zeestrijdkrachten gedu-

rende de toenmalige detente juist geschikt waren voor crisisbeheersing en daarom niet moesten worden ingekrompen.

Achteraf bleek dit een voorbode van haar voorspoedige optreden in de strijd om de (in)richting van de krijgsmacht na afloop van de Koude Oorlog. De marine argumenteerde met succes dat zij zich nauwelijks hoefde aan te passen, omdat zij reeds in hoge mate voldeed aan de eisen van mobiliteit, flexibiliteit, multifunctionaliteit, responsiviteit, interoperabiliteit en *sustainability*. Pas in de afgelopen vijftien jaar heeft de marine enkele grote veren moeten laten. Zij is niet meer de grote *ocean going fleet* die zij altijd heeft willen zijn.

De Koude Oorlog gaf de marine de ruimte om na drie eeuwen nog één keer te schitteren, zij het gelukkig zonder één zeeslag te leveren en, meer dan destijds, in geallieerd verband. Het verdwijnen van een grootscheepse vijandelijke dreiging leidde onvermijdelijk tot taakaanpassingen en inkrimpingen. Een beroep op een groots maritiem verleden helpt niet meer. Michiel de Ruyter is nog slechts een voorbeeld van goed leiderschap in het opleidingscurriculum van de Koninklijke Marine.



Verklaring op erewoord in de Javazee

door: Leon Homburg

Op 5 oktober 1944 om 09:00 verlaat de *U-168*, een Duitse onderzeeboot van het type IXc, Tandjong Priok, de haven van Batavia. Kapitein-luitenant Helmuth Pich en zijn bemanning maken deel uit van de *Gruppe Monsun* (Groep Moesson), een groep Duitse onderzeeboten die in het Verre Oosten de geallieerde scheepvaart probeert te ontregelen. Erg succesvol zijn ze niet. De Duitse en Japanse berichten-codes zijn door de geallieerden gekraakt, waardoor scheepvaartroutes eenvoudigweg om de bekende locaties van U-boten heen worden geleid.

Ook het vertrek van de *U-168* is bij de geallieerden bekend. Om veiligheidsredenen brengt de Japanse seinpost regionale eenheden via radioverbindingen op de hoogte van de tijd van vertrek en de route van de U-boot. Een Amerikaanse luisterpost onderschept het bericht, waarna in allerijl een plan wordt gesmeed om de U-boot te onderscheppen.

Hr. Ms. *Zwaardvisch*, een onderzeeboot van de Britse T-klasse en ondergebracht bij de *8th Submarine Flottilla* in Fremantle, is op op dat moment nog geen jaar dienst in bij de Koninklijke Marine. Onder bevel van luitenant-ter-zee der eerste klasse Hendrik Goossens vertrekt de boot op 26 september voor de tweede patrouille in het Verre Oosten. In de Javazee ontvangt Goossens op 5 oktober opdracht uit te kijken naar een Duitse onderzeeboot die op weg is naar Soerabaja.

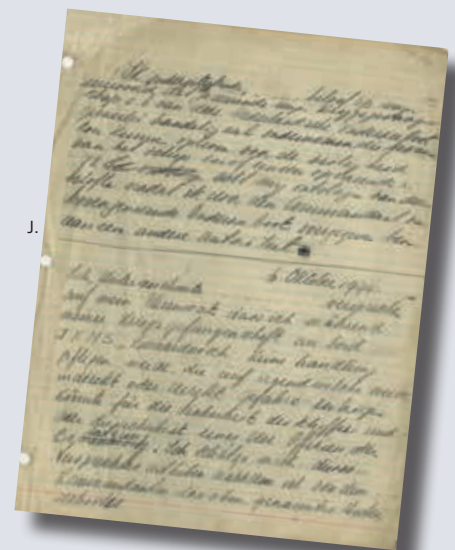
De dag erop bevindt de *Zwaardvisch* zich 's morgens vroeg op twintig kilometer ten noorden van Rembang, in de aanlooproute naar Soerabaja. Om 06:41 ontdekt Goossens de boven water varende *U-168*.

Op een afstand van 900 meter lanceert de *Zwaardvisch* een waaier van zes torpedo's, waarvan drie doel treffen. Slecht één torpedo ontploft, maar dat is genoeg om de U-boot in dertig seconden tijd onder water te zien verdwijnen. Van de zestig bemanningsleden weten er 27 uit de gezonken boot te ontsnappen. Goossens laat drie officieren (waaronder Pich) gevangennemen en zet de rest af op een lokaal vissersschepje. In het tumult blijken ook de Duitse scheepsarts en een gewonde matroos aan boord te zijn gebracht.

Wat nu met de gevangenen aan te vangen? Luitenant-ter-zee Sibold van Ravesteijn, volgens eigen zeggen de enige gymnasiast aan boord, schrijft vervolgens een tweetalige verklaring op erewoord, waarin de ondertekenaar belooft geen actie tegen de *Zwaardvisch* en haar bemanning te zullen ondernemen. Stuk voor stuk ondertekenen de Duitse opvarenden het uitgetypte exemplaar. Het valt ze niet zwaar, ze zijn kennelijk opgelucht dat voor hen de oorlog ten einde is.

Aldus blijft de *Zwaardvisch* nog drie weken op patrouille. In die tijd voert zij twee kanonacties uit en torpedeert zij twee Japanse mijnenleggers. De Duitsers proberen zo min mogelijk in de weg te lopen en bekwamen zich in de longroom in het Mens-erger-je-niet-spel. Ze houden zich aan hun woord en zowel Pich als Van Ravesteijn benoemen later de professionele verbroedering, als onderzeebootmannen onder elkaar. Bij terugkeer in Fremantle is de verbazing onder de belangstellenden

dan ook groot als de in een sloep afgevoerde krijgsgevangenen hun Nederlandse lotgenoten groeten en door de bemanning van de *Zwaardvisch* hartelijk worden uitgewuifd.



Handgeschreven concept 'Verklaring op erewoord', opgesteld door S. van Ravesteijn, 6 oktober 1944. (Collectie Marinemuseum)

Bronnen:

J. Brennecke, *Haie im Paradies. Der Deutsche U-Boot Krieg in Asiens Gewässern 1943-45* (Herford, 1967).
S. van Ravesteijn, 'Vijf Duitsers aan boord van Hr. Ms. *Zwaardvisch*, van 6 tot 26 oktober 1944', in: *Klaar voor onderwater* 103 (2008), 13-16.
J. van Dapperen, *Stuifzetterjes over P 322* (Amsterdam, 1964), 38-51.
G. Horneman, *De Nederlandse Onderzeedienst in de Tweede Wereldoorlog deel 2.3 - bijlagen* (Soesterberg, 2012).
<https://www.navy.gov.au/history/feature-histories/german-u-boat-operations-australian-waters>.

Kreefels kristal voor de Kweekschool (1814)

door: Els M. Jacobs

Op 28 februari 1814 heropende de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam, nadat het instituut drie jaar gesloten was geweest. Het was een dag vol feestelijkheden, vooral ook omdat de school vrijwel ongeschonden uit de Franse tijd kwam. Zo'n dertig leerlingen konden direct aan hun opleiding tot 's-lands zeedienst beginnen. Het instituut ontving diverse bijzondere voorwerpen die het herstel luister bijzetten. Daaronder was ook een kristallen dekselbokaal. Kaatje, het beeldmerk van de Kweekschool, sierde het glas samen met de tekst: 'Door Liefdadigheid gestigt / 21 Novr. 1785 / Door Fransch geweld vernietigd / 27 Febr. 1811 / Door Neerlands Souverein / hersteld / 28 Febr. 1814'. Schenker was Willem Kreekel. Hij presenteerde zijn bokaal 's avonds tijdens een diner bij Kweekschool-commissaris Teyssset, waar ook vice-admiraal Verdooren aanzat, op dat moment opperbevelhebber van de Nederlandse zeemacht.

Daarmee was het aanbieden van dit kristalwerk misschien wel de uitzonderlijkste gebeurtenis van de dag. Willem Kreekel (c1773-1834) was de zoon van een scheepstimmerman en oud-leerling van de Kweekschool. In een tijd dat mensen onderscheiden werden naar rang en geboorte was alleen al zijn aanwezigheid bij het commissarissendiner opmerkelijk. Daar 'verraste' hij de verzamelde notabelen bovendien met zijn bokaal – het eerste voorwerp in de collectie van het instituut geschenken door een oud-kwekeling. Het lijkt een zorgvuldig geregisseerde actie, waarmee Kreekel

zijn trouw aan 'Neerlands Souverein' kon benadrukken en zijn maatschappelijke status bevestigen. Dat zou helpen om in de nieuwe tijd die was aangebroken zijn toekomst veilig te stellen.

Kreekel heette een talentvol kwekeling (1790-1795) en had de Kweekschool verlaten in het jaar dat de Fransen de Republiek binnenvielen. Als marineofficier vestigde hij in 1805 de aandacht op zich door onbevreesd opvarenden te redden van een Engels transportschip, dat was vastgelopen op de Zuiderhaaks bij Den Helder. In 1807 benoemde koning Lodewijk Napoleon hem tot Ridder in de Koninklijke Orde van Holland. Tevens kreeg hij de eervolle opdracht gouverneur-generaal Daendels naar Batavia te brengen om Nederlands-Indië uit Engelse handen te houden. Door een aanrijding van onvoorziene gebeurtenissen mislukte de expeditie volkomen. Niettemin beoordeelde de krijgsraad Kreefels optreden positief. De omwenteling van eind 1813 bracht onzekerheid voor vrijwel alle marineofficiëren. Het herstel van de Kweekschool bood Kreekel een kans zich te profileren. Aanwezigheid bij het diner was niet moeilijk te arrangeren daar Kreekel via zijn echtgenote met de gastheer verbonden was. Het aanbieden van de bokaal zou hem binnen een eminent gezelschap in de volle schijnwerpers plaatsen en misschien wel verheffen tot een positie passend bij zijn nu helaas verloren Franse riddertitel.

Inderdaad kreeg Kreekel vier maanden later een plaats in de nieuwe marine organisatie, maar slechts in zijn oude rang van



Kristallen dekselbokaal ter ere van de heropening van de Kweekschool voor de Zeevaart in 1814, geschenken door oud-kwekeling Willem Kreekel (hoogte 32 cm; diameter 9,5 cm). (Bruikleen Vaderlandsch Fonds ter Aanmoediging van 's-Lands Zeedienst, Het Scheepvaartmuseum Amsterdam 1990.0932)

kapitein-luitenant, op een traktement van 1200-1400 gulden per jaar. In 1816 werd hij verantwoordelijk voor de opleiding van adelborsten aan de Genie- en Artillerieschool in Delft. Daarna was hij ook de eerste commandant van het Koninklijk instituut voor de Marine in Medemblik van 1828 tot zijn dood in 1834, inmiddels Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw.

Bronnen en literatuur:

Stadsarchief Amsterdam, Archief van de burgerlijke stand 660 Ondertrouwregister 1810-1811 f158 30 november 1810: voorgenomen huwelijk tussen Willem Kreekel (37 jaar) en Marie Henriëtte Coortsen uit Batavia (29 jaar). Haar getuige is Jacques Teyssset, omdat haar ouders reeds zijn overleden.
Koninklijke Courant 30 april 1807 bevordering van Kreekel tot kapitein-luitenant en benoeming tot Ridder in de Koninklijke Orde van Holland.
https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?coll=d-dd&query=kreekel&cql%5B%5D=%28date+_gte_+%2230-04-1807%22%29&cql%5B%5D=%28date+_lte_+%2230-04-1807%22%29&redirect=true&i-identifier=ddd:010239119:mpeg21:a0002&resultsidentifier=ddd:010239119:mpeg21:a0002 [geraadpleegd 18 augustus 2020];

Rotterdamsche courant 8 augustus 1816 start adelborstenopleiding aan Genie- en Artillerieschool Delft onder verantwoordelijkheid van een zee-officier in de rang van kapitein-luitenant ...
https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?coll=d-dd&query=marine&cql%5B%5D=%28date+_gte_+%2208-08-1816%22%29&cql%5B%5D=%28date+_lte_+%2208-08-1816%22%29&redirect=true&i-identifier=ddd:010390311:mpeg21:a0021&resultsidentifier=ddd:010390311:mpeg21:a0021 [geraadpleegd 18 augustus 2020];
Opregte Haerlemsche Courant 15 november 1834 overlijdensbericht Willem Kreekel.
https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?coll=d-dd&query=kreekel&cql%5B%5D=%28date+_gte_+%2215-11-1834%22%29&cql%5B%5D=%28date+_lte_+%2215-11-1834%22%29&redirect=true&i-identifier=ddd:010514620:mpeg21:a0010&resultsidentifier=ddd:010514620:mpeg21:a0010 [geraadpleegd 18 augustus 2020].

G.J.W. Koolemans Beijnen ed., *Bescheiden uit de archieven der marine betrekking hebbende op de omwenteling 1813/1814*, (Den Haag 1915), 25-26 en 156-160.
R.B. Prud'homme van Reine e.a., *Ter navolging. Maritieme kunst uit de Kweekschool voor de Zeevaart*, (Amsterdam 1992), 30-31 en 132-133.
H.J. de Graaf ed., *De reis van Z.M. De Vlieg, commandant Willem Kreekel, naar Brazilië, 1807-1808*, Werken Linschoten Vereniging 76 (Den Haag 1975), 1-42, met name 19-23.



Anna Weber-van Bosse, ongeveer 50 jaar oud.

Anna's grote reis

door: Andrea Kieskamp

Anna I – 1993

Het was door Anna dat ik Marc leerde kennen. Hij bewonderde haar schrijftalent. Zó jong, en dan zó'n mooie reisbeschrijving... De VPRO wijdde een aflevering aan haar in de kinderserie 'Wie was je opa's opa, opa?' Met medewerking van de historicus Marc van Alphen.

In diezelfde periode bracht het bezielend enthousiasme van Bert Paasman zeven studenten ertoe, zich met passie te storten op het publiceren van historische reisteksten. De jonge honden van uitgeverij Terra Incognita zagen wel iets in Anna's verhaal en zo verscheen in 1993 *Journal eener Oostindische Reis. De belevenissen van een tienjarig meisje in 1847 en 1848*. Met een inleiding en slotbeschouwing door Marc van Alphen.

Anna Abrahamsz (1837-1908), dochter van een diepgelovige kapitein en nichtje van de flamboyante Multatuli, reisde met haar ouders en twee zussen op een zeilend koopvaardijship naar Batavia. Terug in Nederland kreeg Anna het zwaar te verduren. Haar moeder stierf vlak na thuiskomst, het gezin viel uiteen en de wereldse opvattingen van oom Eduard brachten het labiele meisje totaal van haar stuk. Ze werd zelfs tijdelijk opgenomen in een

inrichting voor 'krankzinnigen'. Anna leidde een zwervend bestaan en stierf op 70-jarige leeftijd, ongehuwd en zonder beroep.

Anna II - 2003

Het was door mijn werk in het Maritiem Museum Rotterdam dat ik Anna leerde kennen. Ik bewonderde haar veelzijdige en avontuurlijke leven. Ze werd onderdeel van de tentoonstelling Varen in Indië, omringd door schelpen, vissen op sterk water en gedroogde algen uit de verzameling van haar en haar man Max Weber.

Anna Weber-van Bosse, dochter van puissant rijke ouders, deed als kind niets liever dan ronddartelen op het landgoed van haar vader in Doorn, op zoek naar alles wat leefde in de slotjes - 'slotaria', zoals haar vader het liefkozend noemde. Studeren was er voor vrouwen niet bij in die tijd, maar Anna bracht het van 'toehoorder' aan de Universiteit van Amsterdam tot dé autoriteit op het gebied van algen. Ze was de eerste vrouw die als wetenschappelijk staflid deelnam aan een oceanografische expeditie. En nog wel de grootste in de Nederlandse geschiedenis: de Siboga-expeditie in Nederlands-Indië (1899-1900).

Het onderzoek voor de tentoonstelling was een avontuur. De enorme verzameling zeedieren van de Siboga-expeditie was nog eigendom van het Zoölogisch Museum van de Universiteit van Amsterdam. Ze lag verspreid over diverse gebouwen. Schelpen vielen onder de schelpenconservator. Vissen onder de vissenconservator. Ik leerde over droge en natte collecties en kreeg de prachtigste dieren op sterk water in bruikleen. Anna's plantencollectie berustte bij het Rijksherbarium van de Universiteit Leiden. Uit verschillende kantoorkasten doken mapjes met brieven op, maar ook een grote koker. Hieruit kwam Anna's eredoctoraat tevoorschijn, in 1910 aan haar toegekend door de Universiteit van Utrecht. Het eerste eredoctoraat van een Nederlandse vrouw lag te verstoffen in een kast in Leiden.

Ook deze Anna verdient een boek. Nu corona de musea zwaar raakt, is er onverwacht meer tijd en heb ik besloten een oude droom waar te maken: een biografie schrijven van Anna Weber-van Bosse. Dat brengt mij zeker bij het NIMH. Alleen is Marc er dan jammer genoeg niet meer.



Het laboratorium van de wetenschappelijke staf aan boord van Hr.Ms. Siboga. Tweede van rechts Anna's man de zoöloog Max Weber. (Collectie NIMH, objectnummer 2158-090581)

Afbeelding 2

Haarlem? Nee: Hasselt!

door: Pieter Jan Klapwijk

We schrijven najaar 1622. Bergen op Zoom was in Staatse handen en de Spaanse veldheer Ambrogio Spinola lag met zijn troepen voor de stad. Prins Maurits wilde de stad ontzetten, maar de daarvoor benodigde troepen lagen her en der in garnizoen. Verscheidene Hollandse steden zegden Maurits een aantal compagnieën schutters toe, die hem in staat moesten stellen Staatse troepen naar Bergen op Zoom te verplaatsen. Zo vertrokken vanuit Haarlem twee compagnieën naar het Overijsselse Hasselt om de aldaar gelegerde garnizoenssoldaten te vervangen.

Aan deze tocht zijn verschillende penningen gewijd, waaronder een anonieme penning met het gegraveerde opschrift "ALS 'T HAARLEMS VOLK NA HASSEL GAAT / DEN VYAND BERGEN FLUX VERLAAT".

Een exemplaar hiervan werd in november 1992 verworven door Het Noordbrabants Museum (afb. 1).¹ De penning is vrij zeldzaam, maar opmerkelijk genoeg in een viertal varianten bekend, die zich van elkaar onderscheiden in de omschriften, detaillering en de oriëntatie van de voorstellingen. De voorzijde van de penning verwijst naar de overtocht van de Haarlemse schutters over de Zuiderzee. De aandacht in deze korte bijdrage gaat echter uit naar de keerzijde: een gezicht op een stad, die sinds de publicatie van Mr. Gerard van Loons *Geschiedenis der Nederlandsche Historipenningen* werd geïdentificeerd als Haarlem.² Nadere bestudering wijst echter uit dat de



Afbeelding 1

voorstelling is ontleend aan een prent met een gezicht op Hasselt, naar aanleiding van dezelfde gebeurtenis door Gillis van Scheyndel vervaardigd naar een tekening van Pieter de Molijn (afb. 2).³

Met de inventiviteit penningmakers eigen, heeft de onbekende medailleur kenmerkende elementen als de Sint-Stephanuskerk, de stadsmuur met links de Veerpoort en rechts de Enkpoort en de veersteiger uit het stadsprofiel geselecteerd en in gecomprimeerde en vereenvoudigde vorm op het penningvlak weergegeven. Dat geldt eveneens voor de wacht- of veerhuisjes op de voorgrond en de twee schutters, die uit het groepje van vijf personen links op de voorgrond zijn gelicht.

De wacht- of veerhuisjes komen overigens ook voor op twee andere, door medailleur Willem van Bylaer op deze gebeurtenis vervaardigde penningen. Ook op de vogelvluchtplattegrond van Hasselt in Joan Blaeu's *Stedenboek* uit 1649 is de veerdam met de karakteristieke huisjes prominent op de voorgrond afgebeeld.⁴

Niet Haarlem, maar Hasselt dus. En Gerard van Loon had het zélf al kunnen constateren, als hij de keerzijde van de door hem eveneens beschreven penning van Van Bylaer op pagina 147 van zijn boek wat beter had bekeken. Zoals Johan Cruijff placht te zeggen: "Je gaat het pas zien als je het doorhebt..."

¹ Veiling collectie Snoeck; Laurens Schulman, Bussum, 9 en 10 november 1992, cat. nr. 846 m. afb. zilver, gegoten, gedreven; diam. 5,2 cm, dikte 0,4 cm. Noordbrabants Museum 's-Hertogenbosch, inv.nr. 12966. In een vorig leven droeg de auteur van deze bijdrage zorg voor het beheer van de numismatische collectie aldaar.

² Gerard van Loon, *Geschiedenis der Nederlandsche Historipenningen*, deel II, 's-Gravenhage 1726, blz. 148 Voor- en keerzijde van de door Van Loon afgebeelde versie zijn spiegelbeeldig aan het Bossche exemplaar. Het meest recent nog in Michel P. van Maarseveen, Jos W.L. Hilkhuisen en Jacques Dane (red.), *Beelden van een strijd. Oorlog en kunst vóór de Vrede van Munster 1621-1648*, Zwolle/Delft [1998], p. 269, cat.nr. 30.

³ Gillis van Scheyndel (werkzaam 1620-1645) naar Pieter de Molijn (Londen 1595 - 1661 Haarlem), *Gezicht op Hasselt*, 1623. Ets, 249 x 943 mm. Rijksmuseum Amsterdam, inv.nr. RP-P-OB-76; <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.370281>. Van deze prent zijn slechts drie exemplaren bekend. Zie: Frederik Muller, *De Nederlandsche Historieplaten*, deel I, Amsterdam 1863-1870, nr. 1474; Hollstein's Dutch and Flemish etchings, engravings and woodcuts, ca. 1450-1700, edited by K.G. Boon, vol. XXIV. Gillis van Scheyndel, Amsterdam [1980], p. 202, nr. 7 en M. Carasso-Kok, J.J. Levy-van Helm (red.), *Schutters in Holland. Kracht en zenuwen van de stad*, Zwolle/Haarlem [1988], p. 264, afb. 169.

⁴ Zie Van Loon, *Historipenningen*, deel II, blz. 147. Zie voor de prent uit Joan Blaeu's *Novum ac magnum theatrum urbium Belgicae* uit 1649 het exemplaar in het Rijksmuseum, inv.nr. RP-P-AO-3-48A; <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.612187>.



Op dat verschrikkelijk oogenblik...

'The free world met disaster/At the hands of the rising sun'
Gene Aurty ('The Singing Cowboy'), *Old Soldiers Never Die*, 1951.

door: Alan Lemmers

Een brief van LTZ2 Petrus Wittop Koning (1839-1868) aan zijn moeder vlak na de beschieting van Zr.Ms. *Medusa* in Straat Shimonoseki (Japan) in 1863, waarvan een kopie rust in de collectie van het NIMH, plaatst vraagtekens bij het verslag van gezagvoerder KLTZ François de Casembroot (1817-1895).

Op weg naar Edo (Tokyo) om de Nederlandse consul-generaal naar zijn post te brengen, stoomde de *Medusa* op 11 juli 1863 om 06:00 uur de zee-engte van Shimonoseki in. Vanwege berichten van eerdere beschietingen van westerse schepen was de *Medusa* gevechtsklaar, al dacht De Casembroot dat de Japanners een Nederlands schip ongemoeid zouden laten. Voor de stad komende werd de *Medusa* evenwel fel onder vuur genomen door een kustbatterij ten westen van de stad en twee voor anker liggende bodems. De *Medusa* diende enkele rake klappen uit aan de Japanse schepen, maar kon ze niet naderen omdat ze achter een ondiepte lagen, die nog net ontweken werd. Daarop namen ook twee hoger gelegen batterijen ten oosten van de stad de *Medusa* onder vuur. De Casembroot besloot schietend door te stomen. Het achterschip kwam daardoor bloot te staan aan de westelijke batterij, maar die kon vrij snel worden uitgeschakeld. Intussen liep de *Medusa* wel steeds meer treffers op. Een daarvan sloeg in bij de valreep, doodde een matroos en miste de consul-generaal op een haar.

Op dat 'verschrikkelijk oogenblik, toen het vreesselijk huilen en sissen van kogels en granaten van zooveel vuurmonden, die hoe langer hoe juist de *Medusa* begonnen te treffen, alle verbeelding te boven ging', daalde De Casembroot, naar eigen zeggen, af in de kuilbatterij 'om door mijne tegenwoordigheid de bemanning moed en volharding te doen behouden'. Aan dek liet hij de vierentwintigjarige LTZ2 Wittop Koning, belast met de batterij veldstukken, als enige officier achter, 'opdat, indien ik kwam te vallen, er onmiddellijk een officier op het dek zou zijn, die zich alsdan met de besturing van het schip kon belasten'. Maar niet omdat hij 'kwam te vallen', maar juist omdat hij het dek verliet, bleef Wittop als enige over voor de besturing, en wel zonder instructie! Wittop schrijft aan zijn

moeder: 'de overtuiging begaf zich in de batterij, de loods ging op de loop (...), de roerganger dorst niet meer regt op te staan en er was niemand die het schip bestuurde'. De luitenant sprong op de brug en nam 'op eigen verantwoording' de besturing over, terwijl de kogels hem om de oren vlogen: 'en onder dit alles moest ik kalm toezien, dat het schip goed zijn weg vervolgde en tevens of wij ook te laag of te hoog schoten [dus instructies aan de kuilbatterij doorgave]; onder zulke omstandigheden bracht ik 1 1/2 uur [een half uur] door, steeds met de dood voor oogen'.

Intussen had De Casembroot onderdeks door rondvliegende splinters een kras in het gezicht opgelopen, maar begaf zich, volgens zijn eigen verhaal, na geconstateerd te hebben dat alles in de batterij goed verliep, 'onmiddellijk weër op het dek'. Wittop schrijft daarentegen: 'het vuur bedaarde daarop een weinig en uiterst verbaasd was ik de overste ['na ongeveer 1/2 uur!'] *sein et sauff* terug te zien, slechts een weinig in het gezigt hebbende'.

De *Medusa* zette haar weg voort langs nog zes vurende kustbatterijen, maar het heetst van de strijd was voorbij. Het schip had een dertigtal treffers geïncasseerd en vier doden te betreuren. De Casembroot werd in Nederland als 'de held van Shimonoseki' onthaald en stierf 32 jaar later op 78-jarige leeftijd als een der meest gedecoreerde militairen ooit. Wittop, die overigens in al zijn woorden loyaal bleef aan zijn meerdere, overleed in 1868, nog geen dertig jaar oud, op Sint Georges d'Elimina, waarschijnlijk aan een ziekte.

'Now somewhere, there stands the man / His duty o'er and won
The world will never forget him / To him we say, 'well done.'
Old soldiers never die (3x), they just fade away.'

Bronnen:

François de Casembroot, *De Medusa in de wateren van Japan: in 1863 en 1864* (Den Haag, 1865).

D. de Graeff van Polsbroek (consul-generaal van het Koninkrijk der Nederlanden in Japan), 'Verslag van het voorgevallene met Zr.Ms. stoomkorvet MEDUSA, op de 11e dezer bij het passeren van de Straat van Simonoseki', in *De Nieuwe Rotterdamse Courant* (28 september 1863).

NIMH Collectie Personendocumentatie KM.

NIMH Collectie Losse stukken, nr. 2613: Petrus Wittop Koning, 'Brief aan zijn moeder met verslag van de beschieting van Hr.Ms. *Medusa* door de walbatterijen van de prins van Nagato in Straat Shimonoseki', 1863 (kopie van origineel in familiearchief). www.parlement.com, F. de Casembroot.

Bedwelmd achter de stuurknuppel

Marine-vlieger Jan Willem Bausch van Bertsbergh

door: Erwin van Loo

Het in juni 1940 in Groot-Brittannië opgerichte 320 Squadron van de Marine Luchtvaartdienst (MLD) nam vijf jaar lang deel aan de (lucht)strijd tegen Duitsland. Tot het einde van de Tweede Wereldoorlog voerden de vliegtuigen van deze marine-eenheid bijna 5.500 sorties uit. De verliezen waren navariant. Als gevolg van deze inzet verloren 162 oorlogsvliegers van het squadron het leven. De achtergrond van het vliegende personeel was zeer verschillend. Bij de oprichting bestond het squadron uit beroeps- en reservepersoneel van de zeestrijdkrachten dat in mei 1940 was uitgeweken naar Groot-Brittannië. Weldra kregen de marinemannen versterking van leerling-vliegers en technici van het Wapen der Militaire Luchtvaart van de landmacht die na de Duitse inval in Nederland eveneens de wijk hadden genomen. Door de steeds verder oplopen de verliezen bleek dit niet voldoende. In de volgende jaren werden de gelederen daarom regelmatig aangevuld met uit bezet gebied ontsnapte Nederlanders - de zogenaamde Engelandvaarders - en elders in de vrije wereld wonende Nederlandse jongemannen die gehoor hadden gegeven aan de oproep als dienstplichtige in actieve dienst te komen.

Tot deze laatste categorie behoorde Jan Willem Bausch van Bertsbergh. Zijn wieg stond in oktober 1915 in Medan op Sumatra, waar zijn vader als planter de kost verdiende. Na te hebben gestudeerd in Wageningen en het Zwitserse Bern belandde hij begin 1940 als geoloog in Congo. Als een van de weinige Nederlanders in deze Belgische kolonie had Bausch van Bertsbergh waarschijnlijk zich zonder ernstige consequenties aan de oproep kunnen onttrekken om in actieve dienst te komen. Zo stak hij echter niet in elkaar. Bausch van Bertsbergh wilde een bijdrage leveren

aan de strijd tegen Duitsland en liefst in de voorste gelederen. En dus meldde hij zich bij de Nederlandse autoriteiten in Zuid-Afrika, die hem medio 1942 als dienstplichtige naar Groot-Brittannië stuurden. Hier aangekomen gaf Bausch van Bertsbergh zich op als vrijwilliger voor een vliegende functie bij de *Royal Air Force* (RAF). De Britse selectieofficiëren waren van mening dat de Nederlander uit het juiste hout was gesneden en lieten hem toe tot de vliegopleiding. Begin 1944 kreeg hij in Canada zijn vliegbrevet uitgereikt. Na terugkeer in het Verenigd Koninkrijk volgde nog een intensieve trainingsperiode voordat Bausch van Bertsbergh zich in januari 1945 als sergeant-vlieger bij het 320 Squadron voegde.

So far, so good. Maar nu begon het echte werk. Op 2 februari 1945 stond de eerste gevechtsmissie op de agenda. Bausch van Bertsbergh stuurde die dag zijn Mitchell-bommenwerper naar de omgeving van Elten waar zijn waarnemer zonder problemen de bommen loste. In de weken erna volgden de gevechtsvluchten elkaar in hoog tempo op. De geoloog bleek echter maar moeilijk om te kunnen gaan met zijn angstgevoelens tijdens de operationele missies. Hij kon zijn zenuwen nauwelijks de baas, bang als hij was te worden neergeschoten en te sneuvelen. Meerdere malen stond hij op 'breken'. Dit bleef niet onopgemerkt in het squadron waar de sociale controle hoog was. De geoloog stond weldra bekend als een 'nervus type' en een 'matige vlieger'.

In maart 1945 liep de zaak uit de hand. Bausch van Bertsbergh had inmiddels ontdekt dat zich in de verbandpakketten in de Mitchell-bommenwerpers morfine bevond. Om zijn angstgevoelens de baas te blijven, begon hij deze narcotische pijnstiller bij zichzelf te injecteren. In maart 1945 - hij had toen 29 bombardementsvluchten vol-

tooid - beseftte de geoloog dat het zo niet langer kon. Hij bracht met de morfine-injecties immers niet alleen zichzelf, maar ook de rest van de bemanning in gevaar. Hij sleepte zich naar het kantoor van de commandant, hoofdofficier-vlieger Arent



Witholt, waar hij vervolgens alles opbiechtte. "He came to tell that he could only carry on by using "drugs". I consider him mentally unfit for operational duties, yet he deserves credit for his will-power in carrying on until he was "found -out", rapporteerde Witholt aan zijn superieuren. De squadroncommandant stelde hem direct op non-actief waarna Bausch van Bertsbergh de eenheid door de achterdeur verliet. Hij werd uiteindelijk in 1946 gedemobiliseerd. Hij had toen zijn oude werkzaamheden weer opgepakt en bevond zich inmiddels, werkend voor een oliemaatschappij, in het Venezolaanse Caracas. Bausch van Bertsbergh overleed in mei 1998 in het Britse Watford. De Nederlandse dapperheidsonderscheiding voor oorlogsvliegers, het Vliegerkruis, ging aan zijn neus voorbij. Maar had niet juist Bausch van Bertsbergh deze medaille dubbel en dwars verdiend?

Gebruikte bronnen:

Erwin van Loo, 'Eenige wakkere jongens'. *Nederlandse oorlogsvliegers in de Britse luchtstrijdkrachten 1940-1945* (Amsterdam 2013).
NIMH, Collectie 726, *Nederlandse Luchtstrijdkrachten in Groot-Brittannië 1940-1945*, inv.nr. 225, Bausch van Bertsbergh, J.W.
NIMH, Collectie 702, *Vliegerloopbaanboeken*, inv.nr. 90, Bausch van Bertsbergh, J.W.; 15.10.15.016.
Informatie, stamboom familie Bausch van Bertsbergh en fotomateriaal via dhr. Brent Kok.





Landverkenningen: kunde of kunst?

door: Sjoerd de Meer

Tot ver in de negentiende eeuw maakte 'de zeeman' landverkenningen (ook wel kustprofielen, kustaanzichten of kustopdoelingen genoemd). Zij waren bedoeld als een hulpmiddel bij de navigatie op korte afstand van de kust. Lucas Jansz. Waghenar introduceerde de landverkenning in zijn *Spieghel der Zeevaerdt* uit 1584, de eerste moderne zeeatlas. In zijn inleiding richt hij zich tot 'alle jonghe zeevaren-de luyden' en schrijft ondermeer: 'dat wie een haven of rivier in wil varen, alle gebouw[en], sloten [kastelen], toornen, kercken, belende berghen, duynen, molens oft andere mercken daer op staen' met de pen moet tekenen. Want, zo gaat hij na een lang betoog verder: 'dit sal hem langher by blyven dan of hijt van anderen geleert hadde'. In de zeventiende en achttiende eeuw werd de aansporing van Waghenar ter harte genomen. Landverkenningen werden verwerkt in losse kaarten, en opgenomen in zeemansgidsen en atlassen. Ook treffen we met de hand getekende landverkenningen aan die nooit in druk zijn uitgegeven en bijvoorbeeld onderdeel vormen van een scheepsjournaal.

Een discussiepunt is de vraag of de getekende landverkenningen altijd nuttig voor de navigatie waren. Zijn bijvoorbeeld de

landverkenningen van de kunstenaar Frans Post van de Kaapverdische eilanden uit 1636 (collectie Het Scheepvaart Museum) of die van een reis naar de westkust van Australië uit 1697 door de ziekentrooster Victor Victorsz., zoon van een kunstschilder (collectie Maritiem Museum Rotterdam) 'zeevaart' kunde' of toch vooral 'kunst'?

In één concreet geval kennen we het oordeel van tijdgenoten over het nut van landverkenningen. In 1790 en 1791 vervaardigde luitenant-ter-zee J.C. Wagner tijdens zijn reis met het oorlogsfregat *Bellona* in de Indische Archipel een groot aantal landverkenningen.¹ Na terugkomst in juni 1792 overhandigde hij deze aan de Verenigde Oost-Indische Compagnie, kamer Amsterdam. Die vroeg advies aan Cornelis Pietersz., oud-gezagvoerder bij de VOC, examinerator van de stuurlieden en auteur van een navigatieboek. Hij prees de tekeningen 'wegens de buitengemeene moeiten en netheid', maar ze hadden voor de zeevaart 'geen waarde of nuttigheid'. De streek van de kompassen en de afstanden ontbraken op de tekeningen en ook waren de lengte- en breedtegraden niet genoteerd.²

Hier botsten kunde en kunst. Dit past ook min of meer in twee ontwikkelingen. Tot de scholing van een achttiende-eeuwse

Landverkenning van de rede van Semarang (Noord-Java), door J.C. Wagner, 1790.

marineofficier behoorde meer en meer ook tekenen, iets wat in de negentiende eeuw leidde tot het fenomeen van de 'tekenende marine-officier'. Daarnaast werd juist op het einde van de achttiende eeuw - in navolging van het buitenland - ook in Nederland de zeevaartkunde op een meer wetenschappelijke manier benaderd. In 1787 was de 'Commissie tot de zaaken, het bepalen der lengte op zee en de verbetering der zeekaarten betreffende' opgericht. Tot de taak van de Commissie behoorde ook het verbeteren van de kaarten van Nederlands-Indië. De Commissie had grote behoefte aan goed materiaal, maar vond die kennelijk niet in de tekeningen van Wagner.

Literatuur

R. Daalder, *Tekenen op Zee: reizende kunstenaars en creatieve zeelieden (1750-2000)* (Zutphen 1999).
J. Gommans en R. van Diessen, *Grote Atlas van de Verenigde Oost-Indische Compagnie*, deel VII, pp. 344, 352, 356, 362 en 364-365 (Voorburg 2010).
S. de Meer en R.M. Vorstman, *Tekenende Marine-officiëren 18^e en 19^e eeuw* (Vouwblad bij gelijknamige tentoonstelling in het Scheepvaart Museum Amsterdam, 1987-1988).
C. Terrell, 'The Seaman's view', in: *The Map Collector*, nr 31, juni 1985, p. 2-7.

¹ Collectie Maritiem Museum Rotterdam, invnr WAE188-b. De *Bellona* maakte onder deel uit van een eskader van vier schepen waaronder ook de oorlogsbrik *Mercur*. Aan boord van dit schip bevond zich J.A. Hovart die ook een serie landverkenningen maakte (Collectie Het Scheepvaartmuseum, invnr A2047).
² Nationaal Archief, Den Haag, VOC, 1.04.02, invnr 5046.

Duizend bommen en granaten! Een quarantainevlag!

door: Wietske van Oostveen



Kuiffe, kapitein Haddock en Jansen & Janssen reizen in *Kuiffe en de Zonnetempel* af naar Peru om de ontvoerde professor Zonnebloem op te sporen en te bevrijden. Zonnebloem blijkt te worden vastgehouden op het vrachtschip *Pachacamac*, dat in de haven van Callao ligt en de quarantainevlag voert: niemand mag het schip betreden – en niemand mag het schip af. 'Duizend bommen en granaten!', briest kapitein Haddock bij het zien van de gele vlag.

Hoewel de quarantainevlag tegenwoordig door vrijwel niemand meer wordt herkend, waren quarantaines ook in West-Europa een veelvoorkomend verschijnsel. De gele quarantainevlag wapperend aan de top van het schip was dan ook geen ongewoon gezicht. De overzeese handel bracht niet alleen rijkdom, maar ook gevaren met zich mee. In dit geval konden scheepsvolk en reizigers besmettelijke ziekten met zich meedragen. De gele vlag was dan ook een gevreesde dundoek.

In de late Middeleeuwen werd Europa geteisterd door pestepidemieën. Veel landen namen effectieve maatregelen om de zich snel verspreidende ziekte zoveel

mogelijk te isoleren. In enkele Italiaanse havensteden, zoals Genua en Venetië, werden daarom maatregelen genomen om reizigers uit oorden met besmettelijke ziekten te beletten aan wal te gaan. Een periode van 'quarant giorni'- veertig dagen – werd ingesteld, waarna na toestemming van de plaatselijke autoriteiten de bemanning en de reizigers aan wal mochten. In de opvolgende eeuwen wijzigde de termijn van isolatie nog weleens, maar de naam quarantaine bleef bestaan. Zulke maatregelen bleven nadien vooral van toepassing op de scheepvaart.

Loodsen of zeelieden die de regels aan hun laars laptten, riskeerden een straf die afhankelijk was van de soort overtreding die zij hadden begaan. Er kon een boete worden opgelegd, af en toe was een lijfstraf aan de orde en in een enkel geval was zelfs sprake van executie. Soms werden schip en bemanning gestraft. En ook hier kon de strafmaat niet misselijk zijn. Zo besloot de Britse *Privy Council of Admiralty* bij overtreding van de quarantainemaatregelen in enkele gevallen de schepen, mét opvarenden, te verbranden. Hoewel dit slechts incidenteel gebeurde, stond Groot-Brittannië hierin niet alleen. Al in de

Middeleeuwen traden de Italiaanse staten hard op tegen dergelijke schendingen, hoewel het hier vooral executies en boetes betrof.

Waarom specifiek voor geel is gekozen als seinvlag voor quarantaine blijft gissen. De eerste gedocumenteerde quarantainevlag, in gebruik bij de Denen in de achttiende eeuw, was bijvoorbeeld wit. Wellicht komt het omdat geel een kleur met een negatieve connotatie was. In de Middeleeuwen stond de kleur symbool voor ziekte; besmette huizen werden bijvoorbeeld gemarkeerd met een geel teken. Britse zeelieden gaven later ook de naam *yellow jack* aan de gele koorts. Een andere mogelijkheid is dat het verband houdt met het begrip *yellow admiral*. In de *Age of Sail* werd deze term gebruikt bij de *Royal Navy* voor een oudere kapitein-ter-zee die pas bij pensionering gepromoveerd werd tot schout-bij-nacht, zonder in die rang gediend te hebben. In die tijd bestond er geen geel eskader, dus was je als *yellow admiral* een 'vlagofficier zonder vlag'.



Cartografie: Erik van Oosten - NIMH

“Waarlijk een kostelijke schat voor Nederland, indien wij onze regten daarop bewijzen kunnen”¹ Vlagvertoon van de Koninklijke Marine voor een eilandje vol vogelpoep

door: Anselm van der Peet

Midden negentiende eeuw vond een bizar staaltje militair-diplomatiek touwtrekken plaats om Aves eiland in het Caribisch gebied. Hoofdrolspeleers? Nederland en Venezuela.

Het is zoeken op de kaart om deze zandsteenplaat van 400 bij 50 meter te kunnen vinden. Gelegen op 15°40'18"N-63°36'59"W, 130 zeemijl ten zuidwesten van St. Eustatius, doet dit eiland zijn naam Aves (Spaans voor vogel) eer aan: het is een broedplaats voor duizenden sterns. Ook zijn er veel schildpadden te vinden.² De inwoners van de Bovenwindse eilanden St. Eustatius en Saba deden al vanaf de achttiende eeuw deze plaat aan om er vogel- en schildpadeieren te rapen. Zij beschouwden het desolate eiland als grondgebied dat bij de Nederlandse Antillen hoorde, hoewel het nooit als dusdanig door Den Haag of de autoriteiten op Curaçao was geclaimd. Dit veranderde in 1854 toen een in de VS gevestigde onderneming

interesse toonde voor door de bemanning van een Amerikaanse brik op het eiland aangetroffen *guano* (gedroogde vogelpoep met een hoge concentratie meststoffen). Zowel Nederland als Venezuela eisten hier na Aves eiland op.³

Het Ministerie van Koloniën gelastte “een oorlogsschip tot onderzoek der zaak te bestemmen”.⁴ Medio maart 1855 ontving de commandant van de in de West opererende brik Zr.Ms. *Lynx*, KLTZ jhr. Henri de Vaynes van Brakell, “den geheimen last” na te gaan of Aves eiland inderdaad waardevolle guanolagen bezat. Ook moest hij “met nadruk het regt van Nederland handhaven”. Van Brakell diende allereerst zonder kleerscheuren bij het eiland te zien geraken. Hij achtte dit “geen gemakkelijke taak, ja zelfs eene zeer gevaarlijke onderneming”. Het aandoen van “klippen, die ternauwernood boven water komen” (Aves is gemiddeld slechts 2,5 meter hoog) was in de Caraïbische wateren inderdaad een uitdaging. Door een goed bestek en

een correct afgestemde tijdmetr wist de KM-brik veilig het eiland “op den kop aan te loopen.” Van Brakell ontdekte dat de Nederlanders gezelschap hadden: voor anker lag een Amerikaanse handelsbrik waarvan de bemanning guano aan het laden was, alsook stond er op het eiland “eene keet” vanwaar de Venezolaanse vlag woei. De officier begaf zich direct met een *landing party* aan wal, waar een Venezolaanse legerluitenant hem welkom heette.⁵ Laatstgenoemde voerde het bevel over een sinds december 1854 op het eiland gestationeerd peloton soldaten.⁶ Koeltjes liet de KM-officier hem weten “dat hij waarschijnlijk wel wist dat [...] Avis door het nederlandsche gouvernement beschouwd werd als behorende tot onze noordelijke groep”. De “zeer beleefd[e]” Venezolaan vergezelde Van Brakell vervolgens tijdens zijn onderzoek naar de guanolagen, te midden van ontelbare eieren en duizenden om hen heen zwermende vogels. Na enige meststof in zakken te hebben verzameld, nam de zeeofficier haastig afscheid en verliet de *Lynx* de wateren van het betwiste eiland.⁷

De guano bleek na onderzoek van inferieure kwaliteit maar Nederland legde zich niet neer bij de in de ogen van Den Haag illegale Venezolaanse bezitting van Aves eiland. De kwestie van het eigendomsrecht werd door beide landen aan internationale arbitrage voorgelegd waarbij Venezuela in 1865 aan het langste eind trok.⁸



Jhr. De Vaynes van Brakell, hier afgebeeld als kapitein-ter-zee. (Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam).

1 H. de Vaynes van Brakell, 'Vrijmoedige gedachten omtrent de Zeemagt in den West-Indiën', *Verhandelingen en Berigten betreffende het Zeewezen, de Zeevaartkunde en de daar mede in verband staande Wetenschappen* 2^e afdeling (1857) 3-22, aldaar 13.

2 P. Wagenaar Hummelinck, 'Islote Aves. Een vogeleiland in de Caraïbische zee', *De West-Indische Gids* Vol. 33-34 (1953), 27.

3 *Handelingen Tweede Kamer (HTK) 1854-1855*, Memorie van Beantwoording van het Voorloopig Verslag der commissie van Rapporteurs van het Ontwerp van de Wet tot regeling van het gebruik van het Koloniaal batig slot over 1853, p. 435, Wagenaar, 'Islote Aves', 31.

4 MvB, p. 435.

5 H.J.L.T. de Vaynes van Brakell, *Zestien Zeereizen. Herinneringen uit een veertigjarige loopbaan bij de Nederlandsche Marine (Amsterdam 1870)* 296-298.

6 'Het vogel eiland of Isla de Aves', *Utrechtsche Provinciale en Stads-Courant*, bijvoegsel, 30-7-1856.

7 De Vaynes van Brakell, *Zestien Zeereizen*, 298.

8 Ibidem; Wagenaar, 'Islote Aves', 32.

Britse spotprenten over de Nederlandse vloot, 1795-1815

door: Gijs Rommelse

Ten tijde van de Franse Revolutionaire en Napoleontische Oorlogen waren er in Londen enkele beroemde cartoonisten actief. Mannen als Isaac Cruikshank, James Gillray en Thomas Rowlandson verdienden een aardige boterham met bijtend commentaar op de actualiteiten en door politici, leden van de koninklijke familie en andere prominenten belachelijk te maken. Zo stonden er hele menigtes zich te verdringen voor de etalage van de winkel van Hannah Humphrey wanneer er weer een nieuwe spotprent van haar levensgezel James Gillray was opgehangen. Satirische prenten speelden een belangrijke rol in de Britse politiek in deze periode. Politici vreesden de spottende kritiek, maar helemaal niet gekarikaturiseerd worden was nog veel erger omdat je dan niet relevant was.¹

Britse cartoonisten leverden regelmatig commentaar op de internationale verhoudingen. Ze hadden vooral aandacht voor



Groot-Brittannië, Rusland, Pruisen en Spanje trekken de Hollandse vloot weer vlot die door toedoen van de Fransen op Texel heeft vastgelegd. Napoleon staat rechts woedend toe te kijken. Cartoon door Thomas Rowlandson, 1813. (Rijksmuseum, inv. nr. RP-P -1981-44)



In augustus 1796 gaf een eskader van de Bataafse vloot zich in de Saldanha Baai aan de zuidwestkust van Afrika zonder slag of stoot over aan de Royal Navy. De bulkende Nederlander wordt door twee Britse matrozen geroofd en bespuugd. Cartoon door Isaac Cruikshank, 1796. (Rijksmuseum, inv. nr. RP-P -1905-6528)

de Franse Revolutionaire en Napoleontische Oorlogen, maar er verschenen ook enkele tientallen spotprenten waarin Nederlanders en de Nederlandse vloot aan bod kwamen. Beide beelden zijn dubbelzinnig. Vaak is de Nederlander een rijke, dommige papzak die opdraait voor de kosten van de Franse oorlogsinspanningen, maar soms ook is hij een eenvoudige, nette zeeman die dankbaar is voor de inspanningen die de Britten zich getroosten om hem te bevrijden van de Franse onderdrukking. De Nederlandse oorlogsvloot wordt frequent afgeschilderd als zwak en laf, terwijl in andere gevallen er sprake lijkt te zijn van Brits respect voor de Nederlandse navale traditie en gevechtskracht.

Hoe de teneur van zo'n prent ook was, spottend of toch voorzichtig lovend, in alle gevallen putten Gillray, Cruikshank en Rowlandson uit dezelfde rijkge vulde maar complexe schatkist aan 'herinneringen'.² Deze schatkist was gevuld geraakt tijdens de zeventiende eeuw. De rijke, sullige dikkerd dateerde uit het derde kwart van die eeuw, toen Engeland en de Republiek elkaar tot drie keer toe bevochten. Deze stereotype Nederlander stond voor de parasitaire handelaar die geen eer of manieren kende, maar uitsluitend aan geld verdienen dacht en daarom maar al te graag bereid was de eerlijke Engelsman het brood uit de mond te stoten. Het beeld van de eenvoudige, dankbare zeeman was ouder en dateerde uit de tijd dat Engelse reizigers, militairen en handelaren vol bewondering schreven over de ijver en het vernuft waarmee de Nederlanders van hun Republiek het rijkste land van Europa hadden gemaakt.³

Opvallend genoeg zijn zowel de positieve als de negatieve beelden van de Nederlandse vloot te herleiden tot de periode van de grote zeeoorlogen. Enerzijds is er het leedvermaak over een oude vijand die niet langer in staat is tot serieuze tegenstand, maar anderzijds is er ook de notie dat zeemacht de Nederlanders is aangeboren en dat zij altijd weer hun navale kracht zouden kunnen hervinden.⁴ Gillray, Cruikshank en Rowlandson waren alle drie getalenteerde cartoonisten die heel goed begrepen hoe ze met een ambivalente historie een publiek konden bekoren.

¹ Diana Donald, *The age of caricature. Satirical prints in the age of George III* (New Haven 1996).

² Zie over de grote complexiteit van herinneringen: Judith Pollmann, *Memory in early modern Europe, 1500-1800* (Oxford 2017).

3 Zie over de grote complexiteit van meningen en: South Osimanni, *memory in early modern Europe, 1500-1600* (Oxford 2017).

4. Gijs Rommelse, 'De Nederlandse vloot als slecht voorbeeld. Britse discoursen over zeemacht', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 36 (1) (2017), 34–50.

Dat was me het tochtje wel ...

door: Paul C. van Royen

In de jaren vijftig en zestig van de achttiende eeuw bevaart koopvaardijshipper Jan Bartels uit Emden voor zijn reder Jan Isaac de Neufville uit Amsterdam met het smakschip *De Neufville van der Hoop* de kustwateren van Europa op zoek naar vracht en winst¹. In diezelfde periode woedt een omvangrijk conflict tussen Pruisen, Groot-Brittannië en Hannover enerzijds, en Rusland, Oostenrijk, Zweden, Saksen en Frankrijk anderzijds. Ofschoon de Republiek zich buiten het strijdgewoel weet te houden, wil dat nog niet zeggen dat schipper Bartels met een gerust hart zijn baantjes buitengaats kan trekken. De dagelijkse praktijk van het zeevarend bestaan is anders. Weer en wind, oorlog en vrede ... het kan niet op. Op 7 november 1757 schrijft Bartels uit St. Malo aan zijn reder: "Deze dient aan u edele als dat ik de 2e alhier ben gearriveerd. Zijnde door des Heeren goedheid nog in een goede welstand. Belangende mijn reis: nadat ik de 23ste passato in zee ben gelopen, den 24ste, 25ste en 26ste een zware storm gehad uit het NNW met lager wal op de Hollandse en Vlaamse kust en heb veel schade aan mijn zeilen geleden. De 27ste ben ik de Hoofden [Nauw van Calais] gepasseerd. In het gezicht van de Singels [zandbank bewesten Wight] kreeg een Engelse kaper aan boord, die zoude mij opbrengen. Waren met haar 11 man van 's middags 12 uur tot 's nachts 11 aan boort en sleepten mij tot dicht voor de haven van Rye. Gaven mij toen de papieren wederom. Toen bennen ze aan 't stelen

gegaan. Hebben de lijnzaadzakken doorstoken en vonden in de ene mijn zakje met geld waarin was 18 gulden Pools, 4 daalders Deens, 12 livres Frans en 3 dukaten, terwijl gedurende drie met geladen pistolen mij beletten uit de roef te komen. Toen nog een vat boter van 160 pond, daar wij uit schaften bij de 20 pond dat ze met de handen uitkrabden. Lieten ons geen 2 pond behouden. Nog een 1/2 anker brandewijn. Twee van mijn broeken bennen daarmede steert opgegaan [pleite]. Den 29ste heb ik in 't gezicht van St. Malo een kaper van Jersey aan boord gehad, die mij vandaar tot dicht voor de Baai van Jersey sleepte, niet ander wetende of hij zoude mij opgebracht hebben. Ik kon die dag de reis gekregen hebben, maar hield mij de ganse dag op en de avond liet mij vrij. 's Nachts liep de wind

contrarie en steil, zodat ik met groot perikel tussen de klippen rondreef. De 30ste heb ik nog een derde aan boord gehad, die een Franse prijs bij hem had. Na lang op te houden liet mij weer gaan. [...] Het waait hier tegenwoordig een storm en het is hier een zeer slechte haven, zodat het schip veel moet uitstaan, want het staat hier alle tijd dat men kwalijk op dek kan staan. Ik wens wel dat ik hiervan ontslagen was, ik kom hier zo licht niet weer. [...] Voorts verblijf ik na toewensing van een volmaakte gezondheid, Jan Bartels".



¹ W.G. 't Hart en P.C. van Royen, 'Het smakschip *De Neufville van der Hoop*. Een onderzoek naar de rendabiliteit van de Nederlandse vrachtaart in de achttiende eeuw', *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek XLVIII* (1984), 150-168.

Een kalender als kroniek

door: Ben Schoenmaker

In november en december 1902 verscheen er met enige regelmaat een advertentie in de dagbladen waarin de Haagse uitgever en boekverkoper W.P. van Stockum reclame maakte voor een geschiedkundige scheurkalender. De samensteller was D.F. Scheurleer, een man met een – zoals we tegenwoordig zeggen – groot netwerk in de Hofstad. Van beroep was hij bankier maar hij genoot vooral bekendheid als muziekhistoricus en verzamelaar van muziekinstrumenten. Hij had echter nog een tweede passie: een innige liefde voor de zee. Die liefde werd gevoed door zijn niet minder krachtige overtuiging dat Nederland zijn welvaart in hoge mate aan de handelsvaart en visserij te danken had. Hij voelde tevens de drang deze overtuiging onder een zo breed mogelijk publiek te verspreiden. Om die reden organiseerde hij in 1900 in Den Haag een grote tentoonstelling over de maritieme geschiedenis van Nederland. Als onderdeel van deze expositie dreef er een fraai model van de *Zeven Provinciën*, het vlaggenschip van Michiel de Ruyter, in de Hofvijver.

Hier liet Scheurleer het niet bij. Een jaar later, in 1901, richtte hij de Vereniging 'Het Nederlandsche Zeewezen' op, die zich ten doel stelde de bekendheid met het nautische heden en verleden van ons land te vergroten. Met lichtbeeldvoorstellingen, boeken, lezingen en een geïllustreerd tijdschrift ging hij zijn propagandastrijd voeren. En eenmalig dus ook met een dagkalender over het jaar 1903. Daarmee werden, aldus de advertentie, 'de roemrijke feiten uit de Geschiedenis van ons Zeewezen in herinnering gebracht'. Elk blad van de kalender vermeldde een of meer gebeurtenissen uit de maritieme historie die op die dag hadden plaatsgevonden.

Zo kunnen we bij de tweede dag van het jaar lezen dat op 2 januari 1619 nabij Jakarta een onbeslist zeegevecht plaatsvond tussen Jan Pieterszoon Coen en de Engelsen en dat op 2 januari 1640 Abel Tasman terugkwam van een lange reis naar Oost-Azië. Als extraatje bevatte de kalender twaalf afscheurbare ansichtkaarten met daarop onder meer portretten van zeehelden en foto's van scheepsmodellen. En dat alles voor f 1,25.

De kalender van Scheurleer ademt nationale trots. De nadruk ligt op overwinningen, veroveringen en



andere grootse verrichtingen. Ook kleine heldendaden komen aan bod. Zo lezen we dat op 6 januari 1781, tijdens de Vierde Engelse Oorlog, drie gevangen genomen Scheveningse matrozen – Ary Dijkhuizen,

Kornelis Spaan en Michiel Pronk – met een roeiboot uit Engeland ontsnappen. Twee dagen later komen zij behouden thuis. Al met al is de kalender, met al haar weetjes, een interessante voorloper van de honderd jaar later onder redactie van Marc van Alphen en Anita van Dissel verschenen *Kroniek der Zeemacht. Gedenkwaardige gebeurtenissen uit vijf eeuwen Nederlandse marinegeschiedenis*. De kalender is overigens wel veel minder omvangrijk dan de *Kroniek* maar tegelijkertijd breder van opzet, in de zin dat zij ook feiten uit de geschiedenis van de VOC, WIC, koopvaardij, visserij en waterbouw memoreert. Wat kalender en *Kroniek* nadrukkelijk met elkaar gemeen hebben, is de ruime aandacht voor de onbetwistbare nummer één uit de Nederlandse zeegechiedenis, wiens standbeeld op de boulevard van Vlissingen in 1841 werd onthuld. Een monument dat al heel wat stormen heeft doorstaan en dat hopelijk ook zal blijven doen.

Het arsenaal van Veere: eerste zeemagazijn van de Nederlanden

door: Louis Sicking

Het is vandaag de dag misschien moeilijk voorstelbaar maar in de zestiende eeuw was Veere de marinebasis van de Nederlanden. De heren van Veere, die tussen 1491 en 1558 het admiraalschap bekleedden, hadden die ontwikkeling mogelijk gemaakt. Aanvankelijk rustten zij incidenteel oorlogsvloten in hun stad uit. Toen in 1550 een tiental schepen werd aangekocht die de staande vloot van Karel V in de Nederlanden vormden werd Veere als vanzelfsprekend de marinehaven. Dit betekende dat de haven een aantal permanente faciliteiten kreeg met het oog op het behoud van de oorlogsschepen en het scheepsgeschut. Eén van de meest in het oog springende faciliteiten was een opslagplaats voor het geschut, het arsenaal.

Het arsenaal van Veere was het eerste zeemagazijn van de Nederlanden. Weliswaar had de Vlaamse zeehaven Sluis eerder ook een arsenaal gehad, maar dat was eerst en vooral bestemd geweest voor de oorlogsgaleien van de Bourgondische hertog Filips de Goede en was niet speciaal gebouwd voor de opslag van geschut zoals het arsenaal in Veere. In 1555 werden de eerste plannen ontworpen. Tien jaar later werd de eerste steen pas gelegd. De permanente oorlogsvloot was echter al in 1561 opgedoekt omdat de schepen na het sluiten van de vrede van Cateau-Cambrésis met Frankrijk wegrotten in de haven. Dit roept de vraag waarom nadien toch nog begonnen is met de bouw van het arsenaal in Veere.

De bouw van het arsenaal kende een vrij lange voorgeschiedenis. Een rondeel in de noordelijke stadmuur fungeerde sinds 1536 als opslagplaats voor het buskruit. In 1552 werd de zogenaamde Zwarte Keet aan

de noordzijde van de haven aangekocht voor de opslag van het scheepsgeschut. Toen die in 1555 mogelijk door brand werd beschadigd haalde Goossen Kellenberg, superintendant van de vloot, de Mechelse meester metselaar Jehan van der Venne naar Veere. Deze maakte een plan (« ung patron, pourject et mesuraige ») voor de bouw van « ung archenal pour y mettre toutes les amonitions et materiaux desd. navieres de guerre » op de plaats van de Zwarte Keet. Zover kwam het echter niet want negen jaar later, in december 1564, legde een grote brand wat er over was van het met stro overdekte gebouw volledig in de as. Vervolgens besloot Margaretha van Parma in 1565 op advies van de stad Veere, de Raad van State en de Raad van Financiën tot de bouw van het arsenaal. Overwegingen daarbij waren dat de keet te klein was en herbouw ervan met een pannendak extra kosten met zich mee zou brengen. Verder was er geen geschiktere plaats dan Veere om een oorlogsvloot uit te rusten, zo werd gesteld. De centrale regering stelde 10.000 pond voor het arsenaal ter beschikking, die moest worden opgebracht uit de wijnimport waarmee voordien ook de oorlogsvloot deels was gefinancierd. Het nieuwe arsenaal werd tegen het genoemde rondeel in de stadsmuur aangebouwd. Om dit te realiseren werden verschillende huizen aan de noordzijde van de haven onteigend en afgebroken.

Afgezien van een actieve lobby door de stad, door met name Goossen Kellenberg die behalve verantwoordelijk voor de artillerie ondertussen ook burgemeester was, kan de bouw van het arsenaal in Veere tussen 1565 en 1569, enkele jaren na de verkoop van de staande oorlogsvloot, worden verklaard door het feit dat de

beschikbaarheid van voldoende artillerie belangrijker werd gevonden dan een permanente oorlogsvloot. De nabijheid van de Walcherse rede garandeerde immers al de aanwezigheid van koopvaardijsschepen die wanneer het nodig was om een oorlogsvloot uit te rusten relatief gemakkelijk konden worden gehuurd of geconfisqueerd en omgebouwd om voor de oorlogvoering ter zee te worden ingezet. In zowel Spanje als de Nederlanden bestond het merendeel van de oorlogsvloten uit omgebouwde handelsschepen.

Volgens de Utrechtse architectuurhistoricus Merlijn Hurx kan het arsenaal van Mechelen - het eerste algemene wapendepot in de Nederlanden - als voorbeeld hebben gediend voor dat van Veere. Daarvoor zijn verschillende aanwijzingen zoals bijvoorbeeld de langwerpige vorm van beide gebouwen. Misschien is het dus geen toeval dat Jehan van der Venne, die in 1555 naar Veere werd gehaald, uit Mechelen kwam. Helaas is niet bekend of de plannen die hij toen maakte voor het Veerse arsenaal tien jaar later zijn uitgevoerd of dat een ander plan aan de basis van het uiteindelijke arsenaal heeft gestaan. Dit werd gebouwd door de Antwerpse meester metselaar Antheunis Crieckaert die het in 1569 voltooide. Helaas zijn de arsenalen van Mechelen en Veere in de negentiende eeuw gesloopt. Gelukkig is het arsenaal van Veere voorafgaand aan de sloop getekend en gefotografeerd zodat een goede indruk kan worden verkregen hoe het gebouw eruit heeft gezien.

Literatuur:

Louis Sicking en Merlijn Hurx, 'De L'Écluse à Den Helder, via Veere à Amsterdam et Rotterdam. Pour une histoire générale et architecturale des arsenaux navals des Pays-Bas' in: Caroline Lemaire ed., *Les arsenaux navals* (Parijs 2020).

Foto van het arsenaal van Veere voor de afbraak in 1885.
(Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed)

De Sifflet

door: Peter Sigmond

Wie denkt in de Dikke van Dale het woord sifflet op te kunnen zoeken, zal bedrogen uitkomen en niets vinden. Kennelijk behoort het niet tot de Nederlandse taal. Siffleren wordt wel vermeld: door gefluit zijn afkeuring te kennen geven! Toch zal bij maritiem geïnteresseerden het woord niet onbekend zijn en zullen onmiddellijk gedachten uitgaan naar de harde snerpende tonen die opklinken als een hoogwaardigheidsbekleder of hoge officier een schip betreedt of verlaat. Dan klinkt namelijk de sifflet of bootsmansfluit. Dat al in de eerste aflevering van de *Mariner's Mirror* in 1911 een bijdrage is gewijd aan de bootsmansfluit, onderstreept de nauwe verbondenheid van dit instrument met de zeevaart.¹ Over de oorsprong van dit zo opmerkelijke object is weinig bekend. Het schijnt dat op Engelse schepen in de dertiende eeuw al sprake was van een dergelijke instrument. Bij opgravingen in Deventer is in 2011 is een instrument gevonden dat is geïdentificeerd als een fluit met dezelfde kenmerken. Er kan een harde toon van ca 113,5 decibel mee worden geproduceerd. Aanwijzingen, dat het als een bootsmansfluit is gebruikt, zijn er overigens niet.² De sifflet waarmee slechts twee tonen afgegeven kunnen worden, was in de eerste plaats een gebruiksvoorwerp, behorende bij een persoon die bevelen aan anderen kon geven. Het geluid was overal op het schip te horen en daarmee bijzonder effectief. Wanneer het instrument in de Nederlanden in zwang kwam is niet met zekerheid te zeggen, maar in de

zestiende eeuw was het met zekerheid in gebruik. De berichten zijn schaars. In de *ordonnantie op de diensten en het beleid ten behoeve der galeien*, die door de Staten van Holland en Westfriesland op 8 juli 1598 werd vastgesteld, staat vermeld: 'Ende op dat men niet meer woorden op de galeyge gebruike tegen de slaven ofte banditen als het noodig is, zal de capitein hetgeen hy van hen begeert gedaan te hebben, te leeren of te doen verstaan met een soufflet, fluitjen, of ander signaal ofte teeken, waar uit zyluiden des capiteins meeninge zullen kunnen bemerken, omme hen terstont daar naar te reguleren.'³ Hij droeg de sifflet aan een ketting om de hals en het was daarmee ook een onderscheidingsteken voor de matrozen dat duidelijk maakte wie de baas was aan boord.

Maar de sifflet was in de zestiende eeuw ook al een waardigheidsteken zonder meer en werd gebruikt als beloning voor bewezen diensten. In 1544 ondernam een Habsburgs eskader vanuit Zeeland een reis naar Dover om daar, samen met de Engelse vloot, de Engelse koning Hendrik VIII naar de laatste Engelse bezitting op Franse bodem Calais te escorteren. Op dat moment waren Hendrik VIII en Karel V in oorlog met de Franse koning Frans I. Na afloop van de onderneming diende Gerard van Meeckeren, een van de vice-admiraals in de vloot, een rekening in voor de aankoop van een gouden sifflet ter waarde van 16 pond, 13 schellingen voor 'gratuyteit ende ghifte'.⁴ We kunnen dit zien als het begin van een gewoonte in de zeventiende eeuw om bevelhebbers na geslaagde ondernemingen 'te vereren' met een gouden ketting waarbij de zwaarte van de ketting gelijk stond aan een bepaalde hoeveelheid geld. Een charmant en tegelijk vererend alternatief voor een platte financiële beloning in klinkende munt. Dat het een ereteken was, vergelijkbaar met de gouden kettingen van onze zeventiende-eeuwse vlootvoogden, blijkt uit enkele schilderijen die van hun zestiende-eeuwse voorgangers bewaard zijn gebleven en waarvan er zich een in



Hollandse vlootvoogd, schilderij (omgeving) van Pieter Pietersz., 1570-1610. (Rijksmuseum Amsterdam)

de Rijksmuseumcollectie bevindt. Op het portret van een Hollandse admiraal – we weten helaas niet wie het is – van Pieter Pietersz. worden we aangekeken door een volwassen man in de kracht van zijn leven. Hij is rijk gekleed en staat voor een doorkijk waarachter we een zee met schepen zien. Onder de doorkijk staat een schild tegen de muur waarop een niet geïdentificeerd wapen met drie kruiken is afgebeeld. Het wapenschild betekent dat we met een man van aanzien te maken hebben. Zijn linkerhand rust op een zwaard en maakt duidelijk dat hij een militair is. Om zijn hals hangt aan een koord een gouden sifflet. Met zijn rechterhand tilt hij de sifflet iets omhoog zodat we het goed kunnen zien. Een marineman die strijdvaardig zijn diensten heeft bewezen. De functie van de sifflet is in de loop der tijd weer terug bij af. Het is nu een gebruiksvoorwerp om de aandacht te trekken bij speciale gelegenheden. Bijvoorbeeld als iemand met professioneel aanzien na bewezen diensten het schip verlaat. Van siffleren kan geen sprake zijn!



Zilveren bootsmansfluit of sifflet uit het wrak van het VOC-schip Witte Leeuw, ca 1600. (Rijksmuseum Amsterdam)

1 B. Vermin, M. Groothedde, D. Kastelein en D. Rijs, *De Groenmarkt* (Zutphen, z.j.) 52.

2 A. Lieutenant, R.N., 'The Boatswain's Call', in: *Mariner's Mirror* vol. 1 (1911) issue 1, 9-1.

3 Bijl, A. Mz., *De Nederlandse Convooidienst 1300-1800* ('s-Gravenhage 1951) 180.

4 Sigmond, J.P., *Zeemacht in Holland en Zeeland in de zestiende eeuw* (Hilversum 2013) 60.

De start van een nieuw tijdperk¹

door: Christiaan van der Spek

Met het Vredesverdrag van Parijs (30 mei 1814) kwam er een eind aan wat we in Nederland de Franse tijd noemen. Maar zoals een pensioen na een lang en productief werkzaam leven de deur opent voor nieuwe mogelijkheden, zo luidde de val van Napoleon het begin in van het Koninkrijk der Nederlanden. Het moge bekend zijn dat leger en vloot voor Soeverein Vorst Willem Frederik de hoogste prioriteit hadden. Minder bekend is, dat over laatstgenoemd krijgsmachtdeel een belangrijke bepaling in de Vrede van Parijs was opgenomen. In het vijftiende artikel stond namelijk dat de schepen en scheepsmaterialen die vóór de Inlijving tot het Koninkrijk Holland hadden behoord, onmiddellijk aan dat land moesten worden teruggegeven en dat alle overige oorlogsbodems en magazijnen liggende te Antwerpen zouden worden verdeeld tussen Frankrijk en Nederland, waarvan twee derde voor Frankrijk en één derde voor Nederland. Dankzij deze bepaling kreeg de heroprichting van de Nederlandse marine in 1814 meteen een enorme impuls. Om uitvoering te geven aan het artikel werd van Nederlandse zijde een commissie onder leiding van kapitein-ter-zee H.H. Hora Siccama naar Antwerpen gestuurd om met de Fransen over de overgave en verdeling 'der maritieme arsenalen en der schepen en vaartuigen van oorlog' te onderhandelen. Tijdens deze besprekingen, zo luidde de geheime instructie aan Siccama, moesten de Nederlanders nauw optrekken met de eveneens betrokken Britten en tegelijkertijd 'een zeer wakend

oog [...] houden op het gedrag der Fransche commissarissen'. Het vertrouwen in de pas kort daarvoor verslagen Fransen was logischerwijs nog niet groot. Er moesten zelfs onmiddellijk dubbele sloten op de deuren van de arsenalen en magazijnen worden aangebracht, uit vrees dat de ene partij zonder medeweten van de andere partij iets zou weghalen.

De eerste taak van de Nederlanders was het terughalen van de schepen die vóór 1810 hadden deel uitgemaakt van de Hollandse vloot. Het ging om de linijschepen *Chatham* (80 stukken), *Tromp* (68) en *Hollander* (74) en de fregatten *Kenau Hasselaar*, *Vriesland*, *Van der Werf*, *Euridice* en *Minerva*. Hoewel de schepen vlug waren getraceerd, bleken ze veelal in slechte staat en zeker niet zeewaardig. De fregatten moesten nog volledig worden opgetuigd, terwijl bij de *Tromp* en de *Hollander* zelfs de masten ontbraken.

De meest precaire en ingewikkelde klus van de commissie was echter de verdeling van de Franse vaartuigen en goederen. Om een goede inschatting te kunnen maken van het aanwezige scheepsmateriaal zetten de Nederlandse, Britse en Franse commissarissen zich aan het inventariseren. Ze legden lange lijsten aan met daarop vermeldingen van zowel de grote linijschepen als de kleine kanonneerboten, de gewapende en de ongewapende schepen en de schepen die vaarklaar in de Schelde lagen en de vaartuigen die nog in aanbouw waren. Daarnaast stelden ze gedetailleerde overzichten op van al het buskruit, hout, touw en ijzerwerk dat zich in en op de Antwerpse arsenalen, magazijnen

en werkplaatsen bevond, tot de kleinste schroefjes aan toe.

Voor de daadwerkelijke verdeling gebruikte de commissie een eenvoudige maar effectieve methode. Eerst werd van alles de waarde geschat en vervolgens kon op basis van de hierdoor verkregen geldbedragen een verdeling worden gemaakt. In totaal ging het om schepen en goederen met een waarde van circa 48 miljoen Franse francs, een enorm bedrag in die tijd. Om de verdeling van de oorlogsbodems zo eerlijk mogelijk te laten verlopen, deelde men de scheepsmacht in drie gelijke parten op, waarna er geloot werd wie welke part zou krijgen. Het eerste lot zou voor de Nederlanders zijn, de overige twee voor de Fransen.

Zo gezegd zo gedaan. Op 5 augustus 1814 vond de trekking plaats. Nederland trok lot nummer drie, waardoor het zeggenschap kreeg over de linijschepen *Tilsit* (80), *Auguste* (80), *Charlemagne* (74), *César* (74), *Albanais* (74) en *Pulstuck* (74), waarvan de laatste twee onbewapend waren, plus nog enige kleinere vaartuigen. De volgende dag om twee uur 's middags togen Nederlandse marineofficiërs naar de betreffende schepen om het bevel van hun Franse collega's over te nemen. Een jaar later zouden deze schepen als respectievelijk *Neptunes*, *Prins van Oranje*, *Nassau*, *Prins Frederik*, *Batavia* en *Waterloo* de kern vormen van de nieuwe Koninklijke Marine en op weg zijn naar de West, de Oost en de Middellandse Zee, om daar de Nederlandse belangen te verdedigen. Het laat nog maar eens zien dat uit elk einde een mooi nieuw begin kan voortkomen.

¹ Dit stuk is gebaseerd op: NA, 2.12.012, Ministerie van Marine Aanhangsel, inv. nr. 43 en 44; en NA, 2.21.037.05, Collectie 040 Hora Siccama, inv. nr. 33.

Op 2 mei 1810 vond te Antwerpen, in aanwezigheid van Napoleon, de tewaterlating plaats van linijschip *Le Friedland*. Antwerpen was vanwege de vele scheepswerven van groot belang voor de Franse keizer.



Wat heeft onze Catalina voor Nederland betekend?

door: Prudent Staal

De marine kent niet alleen een roemruchte varende geschiedenis. Ook in de lucht stond het oudste krijgsmachtdeel paraat. Om het vliegende erfgoed te behouden restaureerde de *Stichting Neptune Association* (SNA) op Marinevliegkamp Valkenburg tussen 1999 en 2004 een amfibisch vliegtuig, de Consolidated PBY-5A Catalina. De verbazing was groot dat een kleine vrijwilligersgroep hier in Nederland toe in staat was. Hoewel de restauratie niet 'aan de grote klok werd gehangen' kwamen regelmatig oud-bemanningsleden van het Squadron 321, die nog in Indië, Australië, Zuid-Afrika of vanuit Ceylon met de Catalina gevlogen hadden een kijkje nemen. Zij hadden urenlange patrouilles onder erbarmelijke omstandigheden met het toestel gevlogen. Met zekere trots lieten ze ons vliegtuig aan hun familie zien en vertelden de verhalen die zij zelf hadden meegemaakt.

Een van de bezoeken die me is bijgebleven is die van een hoogbejaarde dame die vertelde hoe zij na drie jaar gevangenschap in een Japans krijgsgevangenkamp in Indië bij toeval haar man, die mecano was op de Catalina, terugvond in de haven van Soerabaja. Bovenaan de trap staand en in het toestel kijkend kwamen alle herinneringen weer boven. "Daar", zei ze, "daar heb ik gelegen, volledig uitgeput in de armen van Sjef".

Een gouden greep was het om vanaf 2005 te gaan vliegen met passagiers boven Nederland. Het starten vanaf het water was werkelijk adembenemend en ook de zogenaamde *splash and go* was heel spectaculair. Tot 2019 vervoerde de Catalina tal van passagiers vanuit Lelystad. Een van hen was de bijna 100-jarige Eef Smitshuysen,

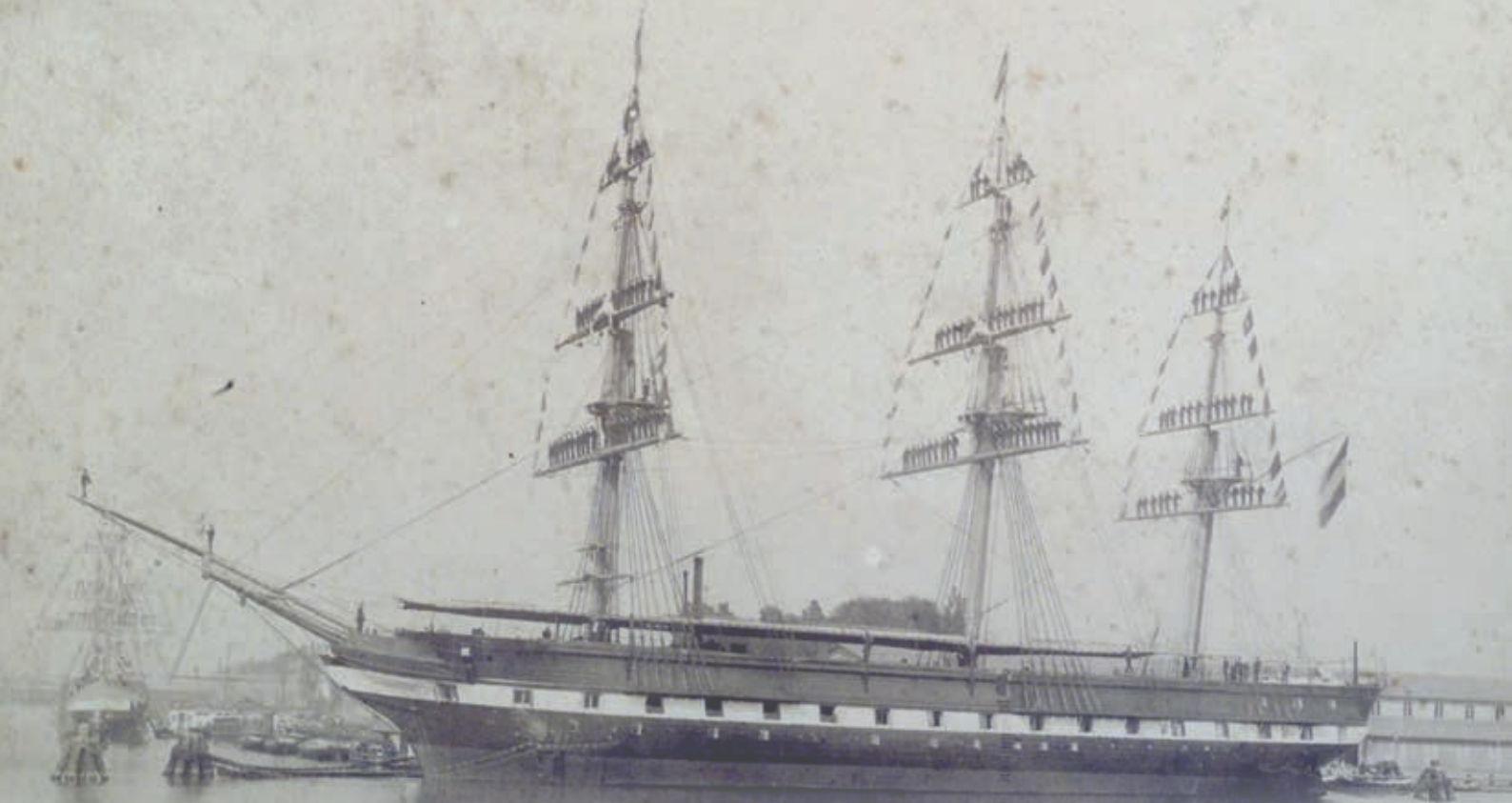
een voormalige onderofficier-vlieger van de MLD. Een verslaggever die dit moest verslaan vroeg aan Eef: "hoe vindt u dit nu weer in een Catalina te zitten"? Eef antwoordde: "Ik zit op een verkeerde plaats! Ik ben niet gewend om als passagier mee te moeten, ik ben piloot!" Een andere 'meevlieger' was de kleindochter van een marinevlieger die niet alleen talloze patrouillevluchten maakte in de Catalina, maar met dit toestel in maart 1942 ook admiraal Helfrich van Java naar Ceylon evacueerde. De vlucht maakte veel bij haar los: "het vliegen met de Cat heeft mij dicht bij mijn opa gebracht dan ik ooit geweest ben."

De Catalina luisterde bijna vijftien jaar lang tal van evenementen en herdenkingen op. Vaste prik was een *fly pass* boven Den Haag bij de herdenking bij het Indisch Monument op 15 augustus. Telkens wanneer de Catalina aan de horizon verscheen was er een warm welkom en begon het publiek te klappen en zwaaien. Voor veel Indische mensen was het overvliegen ook een emotioneel

moment, omdat menigeen met een dergelijk toestel aan het einde van de oorlog was geëvacueerd naar veiliger oorden. Op 5 mei 2019, bij de viering van Bevrijdingsdag in Wageningen, kwam de Catalina voor een van de laatste keren in actie. Kort hierna viel het doek. Door de stijgende kosten en alsmaar striktere regelgeving moest de Catalina worden verkocht naar de Verenigde Staten. Pogingen om het toestel in Nederland te houden liepen op niets uit.

Eind mei 2019 nam het publiek op Lelystad afscheid van de 'oude dame'. "Deze jongensdroom is voorgoed voorbij", zo omschreven enkele van mijn collega's het vertrek van het toestel uit Nederland. Toch kijk ik er ook positief op terug. Ik ben immers van mening dat wij een bijdrage geleverd hebben aan het in leven houden van de Nederlandse luchtvaartgeschiedenis en die van de Marine Luchtvaartdienst in het bijzonder.





Een marinehistorische ontboezeming

door: Herman Stapelkamp

Opleidingsschip voor jongens en lichtmatrozen Zr.Ms. fregat met stoomvermogen Admiraal van Wassenaer. In april 1876 in dienst gesteld. Het schip is gepavoiseerd vanwege het bezoek van prins Hendrik 'de Zeevaarder' in 1877. (Marinemuseum, Den Helder)

Vaak kwam ik het tegen, als ik weer eens zat te studeren in die rijke collecties stamboeken, journalen en andere archivalia van marineofficiërs en schepelingen in het toenmalige Algemeen Rijksarchief. Dat de marine niet zomaar een bedrijf is en marineman niet zomaar een baan, maar een heuse roeping. De Koninklijke Marine, met zijn *pomp and glory*, zijn mondiale allure en zijn geschiedenis die teruggaat tot 1488. Dat inspireerde velen. Motieven voor de stap naar de marine waren traditioneel: verhalen van beroemde zeevaarders; vader of andere bloedverwanten in het vak; door ouders of voogden gesouffleerd; en zij die voor het avontuur kozen.¹ Nu ligt dat uiteraard anders. Zelf heb ik ook voor de marine gekozen...maar dan op papier. Marinehistoricus dus. Ik heb nooit professioneel gevaren en dat maakte mij weleens jaloers op vakbroeders die dat wel hadden gedaan. Geen theorie zonder praktijk en omgekeerd. Ik ben zelfs niet eens bij de zeeverkenner geweest. Na een week heen en weer dobberen op een modderige plas had ik het wel gezien. En voor militaire dienst ben ik buitengewoon dienstplichtig verklaard. Hoe het zo gekomen is dat ik tóch in de marinehistorie verzeild ben geraakt? Wel, dat is onder meer de verdienste van mijn latere promotor Jaap Bruijn geweest. Zijn liefde voor het vak, zijn geduldige aandacht voor zijn leerlingen en zijn grote eruditie hebben mij overstag doen gaan. Maar...ik heb ook nog eigen marine roots ontdekt! Min of meer toevallig ben ik op een ver familielid gestoten die bij de

marine heeft gediend. Amsterdamse tak, dat dan weer wel. In de stamboeken van schepelingen negentiende eeuw ontdekte ik een zekere Christiaan Stapelkamp, geboren op 17 april 1863 te Wormerveer.² Zoon van Lambertus Adrianus Stapelkamp en Maria Johanna Cordes. Op basis van zijn signalement bij aanneming als jongen, in september 1877, was hij een man met een onopvallend rond gezicht en klein postuur. Christiaan werd april 1879 ingeschreven voor tien jaren voor de rol van opleidingsschip voor jongens en lichtmatrozen Zr. Ms. fregat met stoomvermogen *Admiraal van Wassenaer*. Hij werd in maart 1880 lichtmatroos en vervolgens opgenomen in (maar later ook weer afgevoerd uit) het vaste corps schepelingen. In het navolgende decennium was hij afwisselend matroos 3^e, 2^e en 1^e klasse. Dat getuigt van 'moeilijk' gedrag. Als je teruggezet werd moest je het er naar gemaakt hebben. Een echte Noord-Hollander denk ik: kort voor de kop. Christiaan werd in 1880 naar West-Indië en even later Oost-Indië gestuurd. In juni 1881 bleef hij achter van passagieren en twee weken later werd hij 'onder met geleide terug gebracht.' In februari 1888 werd hem de bronzen medaille -voor twaalf jaar trouwe dienst- ontzegd 'wegens minder gunstig gedrag', maar in augustus ontving hij het eerbewijs alsnog.³ November van dat jaar trad hij te Hellevoetsluis in het huwelijk. Per 24 juli 1891 werd Christiaan Stapelkamp ontslagen wegens dienstbeëindiging. Hij overleed op 10 december 1911 te Rotterdam.⁴ Geen florissante carrière moet ik toegeven, maar tenminste één voorvader die bij de marine was!

¹ Bijvoorbeeld G. Fabius: H. Stapelkamp, *Gerhardus Fabius (1806-1888). Een leven voor de marine*, 1999, 22.

² Nationaal Archief nr. 2.12.14, Stamboeken Schepelingen en Onderofficiërs (1860-1901), nr. 526/19168.

³ Ibidem, archief Ministerie van Marine nr. 2.12.01, openbare verbalen 9 februari 1888 nr. 30 en 14 augustus 1888 nr. 26, niet aangetroffen.

⁴ <https://www.genealogieonline.nl/stamboom-evertman/140964.php>



Rambonnetten

door: G. Teitler

In mijn Winkler Prins (1974) staan vier twintigste-eeuwse marineofficiëren vermeld – Doorman, Furstner, Helfrich en Rambonnet. Van dit viertal is de laatste vermoedelijk de minst bekende. Toch is hij de enige wiens naam, voor korte tijd, de marinewoordschat heeft verrijkt. Zijn plaats in de W.P. is echter ook los hiervan – als daadkrachtig marineminister onder moeilijke omstandigheden – ruimschoots verdiend.

Rambonnets ministerschap, in 1913 als schout-bij-nacht aanvaard in het kabinet Cort van der Linden, stond al snel in het teken van de neutraliteitshandhaving. Zijn daadkracht stond hierbij op gespannen voet met de zorgvuldigheid die dit beleid vereiste. In het geding was allereerst de verhouding tot Indië. Om allerlei redenen, maar vooral om de zeemacht 'Staats' te houden (dat wil zeggen vanuit Nederland beheerd en geleid) was een straf moederlands centralisme geboren. Terwijl het strategisch zwaartepunt van de marine al geruime tijd in de Oost lag, had de Indische marineleiding zich naar Nederlandse richtlijnen te schikken. Zo ook ten aanzien van de neutraliteitsbepalingen.

Aan de verschillende geografische omstandigheden in Nederland en Indië ging dit gegeven voorbij. Geen wonder dat de Commandant Zeemacht in Indië, viceadmiraal F. Pinke, zich op een Procrustesbed zag gevleid. Met de op de moederlandse omstandigheden toegesneden neutraliteitsbepalingen kon hij moeilijk uit de voeten. Toen hij minister Rambonnet hierop wees, kreeg hij de wind van voren. Zonder op Pinkes inhoudelijke argumenten in te gaan, verweet Rambonnet Pinke vreesachtigheid de onzijdigheidsregels ferm toe te passen.

Pinke was begrijpelijk in zijn wiek geschoten door dit verwijt, hem toegediend nota bene door een in rang lagere collega. Zijn eerste reactie was een verzoek tot ontslag in te dienen bij gouverneur-generaal A.W.F. Idenburg. Om twee redenen echter zag hij hiervan uiteindelijk af. Ten eerste overwoog Pinke dat het landsbelang niet gediend zou zijn met deze stap. Ten tweede had hij, na een onderhoud met Idenburg, begrepen dat hij nog steeds diens vertrouwen genoot. Sterker nog, de gouverneur-generaal had hem te kennen gegeven dat hij bij de toepassing van de neutraliteitshandavingsregels zijn eigen inzichten mocht blijven volgen. Ter bekrachtiging van dit vertrouwen verzocht Idenburg Pinke om na het verstrijken van diens diensttijd (in 1915) aan te blijven.

Rambonnet zal niet gelukkig zijn geweest met dit verzoek, maar kon deze wens van de zijde van het Departement van Koloniën niet afwijzen. Korte tijd later echter wist Rambonnet zich toch van de zijns inziens te ontdoen. Eind 1916 protesteerden matrozen tegen volgens hen kwalijke omstandigheden in het militair hospitaal te Soerabaja. Pinke kreeg deze toestand snel onder controle, maar trad daarbij volgens Rambonnet onvoldoende streng op. De laatste liet dit in het parlement ook blijken. Pinkes positie was nu onhoudbaar, want dit meningsverschil betrof een interne marineaangelegenheid. Idenburg stond daarbuiten. Bovendien was de kans door neutraliteitsschendingen in Indië alsnog in de oorlog verwickeld te raken, beduidend kleiner dan een jaar tevoren. Pinkes ervaring was dan ook minder hard nodig. Hij was, met andere woorden, niet langer onvervangbaar.

Rambonnet verweet Pinke gebrek aan daadkracht. Zelf echter kwam hij als bewindsman door een teveel daarvan ten val. In 1918 besloot hij de door de Entente ter zee gehanteerde onderzoeksregels voor neutrale koopvaardij schepen te trotseren door een Nederlands konvooi van gewapende begeleiding te voorzien. Zo dreigde een conflict met de Entente, waarvoor het kabinet terugschrok. Rambonnet trok hieruit zijn conclusie en trad af. Waardering voor zijn beleid mocht hij intussen wel van koninklijke zijde ontvangen. Wilhelmina, ontstemd dat Nederland onder buitenlandse druk bakzeil had moeten halen, was vol lof over Rambonnets handelwijze. Zij liet dit merken door hem tot haar adjudant in bijzondere dienst te benoemen.

Deze koninklijke daad zal Rambonnet goed hebben gedaan. Ontstemd zal hij daarentegen zijn geweest over het feit dat zijn departement al snel een einde maakte aan een ander blijk van zijn ministeriële daadkracht. Dit gold de door hem voor de gehele marine verplicht gestelde ochtendgymnastiek. Goed bedoeld en stellig nuttig, was dit instituut bij het marinepersoneel buitengewoon gehaat. Het kreeg het afkeurend bedoelde etiket 'rambonnetten' opgeplakt en overleefde het vertrek van zijn bedenker slechts korte tijd. Mét de ochtendgymnastiek verdween trouwens ook het werkwoord. Het gebruik had geen wortel geschoten en het opgeluchte marinepersoneel was alleszins bereid deze herinnering aan minister Rambonnet snel te vergeten.



Gezicht op Vlissingen (ca. 1850) met rechts bij de Bierhaven het nieuwe monument van De Ruyter. GA Vlissingen, Historisch topografische atlas, 1592.

Een vroegmoderne marine praatgroep

Het lul-collegie onder de zinspreuk *Nugando, Discimus Nugari* te Port-Fort

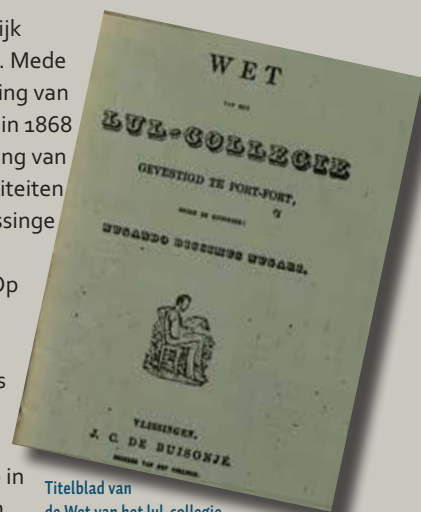
door: Adri P. van Vliet

Twee jaar na de onthulling van het monument van Michiel Adriaensz. de Ruyter in Vlissingen (1841) besloten militairen uit het Vlissingse garnizoen een 'lul-collegie' op te richten bestemd voor officieren van de zee- en landmacht en voor burgers. Het hoofddoel was *nugando, discimus nugari* (Al pratende leren we praten) en 'in onderlinge harmonie en vriendschap, zooveel mogelijk (dit) nog te vermeerderen, om door wrijving van denkbeelden, instructie op te doen, zijn verstand met een voorraad van kundigheden te verrijken en alzoo licht en nut te verspreiden, niet alleen onderling, maar ook dáár overal, waar zulks in het belang der maatschappij wenschelijk wordt geacht'.

De initiatiefnemers stelden een ludiek huishoudelijk reglement op van 48 artikelen. Iedereen kon lid worden, zij het dat er ballotage plaatsvond. Velen waren marineofficier. Bij vertrek uit de stad kreeg je een diploma 'lulla' 1^e, 2^e of 3^e klasse. Zo ontving C. Dutilh in 1854 een diploma 1^e klasse met een uithangend zegel. Wilde je elders of op een andere planeet een vertakking oprichten dan was toestemming van het moeder-collegie vereist. Om de veertien dagen volgden bijeenkomsten in Port-Fort, zoals zij Vlissingen noemden. Het bestuur telde een president, drie leden van de hoge raad, een secretaris en een penningmeester of varken. In 1844 stelde het bestuur de ridderorde van het varken in. In 1888 verscheen in diverse kranten een artikel over de vondst van een bijzonder briefhoofd van een Zeeuwse firma. Bij de opgesomde kwaliteiten van die firma stond

de toekenning van een zilveren medaille van de vereniging *Nugando, Discimus Nugari* als 'eerevarken'. Leden dienden zoveel mogelijk aanwezig te zijn. Een ouder lid onthaalde een nieuweling met een speech. De laatste werd geacht zijn 'edele lulkunst' te etaleren met een weerwoord en het 'varken' met ten hoogste vijf gulden 'vet te mesten'. Het was verboden een spreker in de rede te vallen, met als sanctie een ezelskap dragen. Na de opening door de president en het lezen van de notulen ging het varken rond ter bestrijding van de kosten. Kopergeld tot mesting van het varken was verboden. Op gezette tijden, als voldoende geld was ingezameld, organiseerde het Collegie een feestavond en slachtte symbolisch een stenen varken. In de vergaderingen passeerden onderwerpen en vraagstukken de revue die strekten tot 'den roem, den bloei en de uitbreiding van het collegie', zoals de vraag: 'Waarom dekt de vlag de lading?'. Naast discussies deed het Collegie aan liefdadigheid. In 1848 volgde met toestemming van koning Willem II een loterij voor armen onder de Vlissingse bevolking. In het stadhuis waren de prijzen te zien. Een entreekaartje kostte tien cent en een lot vijftig cent. Met de opbrengst hoopte het Collegie hen de winter door te helpen met aangekochte steenkolen. Diverse vertrekkende leden stichtten elders vertakkingen van het lul-collegie. Zo kwam er in Klein Port-Fort (Hellevoetsluis) het Collegie *Comus* en in Delft het Collegie *Non Semper Tendit Arcum Apollo*. Zeeofficieren in Soerabaja organiseerden onder de vlag van de Marinesociëteit 'Modderlust'

een soortgelijk praatcollege. Mede door de sluiting van de Rijkswerf in 1868 en verplaatsing van marine-activiteiten stierf het Vlissingse collegie een stille dood. Op initiatief van een kapitein der mariniers kwam in Nieuwediep (Den Helder) in 1869 wel een Collegie met de zinspreuk *Sine Nomine* tot stand met dezelfde mores als in Vlissingen. De praatgroepen leken omstreeks 1880 uitgepraat. Hoogstwaarschijnlijk heeft de in 1883 opgerichte Vereeniging tot behandeling van op de Zeemacht betrekking hebbende onderwerpen (de latere KVMO) deels hun positie overgenomen.



Titelblad van de Wet van het lul-collegie gevestigd te Port-Fort (Vlissingen 1848).

Literatuur en bronnen

Wet van het Collegie *Non Semper Tendit Arcum Apollo* gevestigd te Delft (s.l. 1847).

Wet van het lul-collegie gevestigd te Port-Fort (Vlissingen 1848).

Wet van het Collegie *Comus*, gevestigd te Klein Port-Fort (Middelburg 1848).

Vlissingse Courant, 1, 10 december 1847, 31 januari, 2 februari 1848.

Heldersche Courant, 6 november 1869.

Nieuwe Rotterdamse Courant, 25 juni 1869.

G.H. von Faber, *Oud Soerabaja* (Soerabaja 1931) 337-338. GA Vlissingen, Verslag den toestand der Gemeente Vlissingen over het jaar 1907, 1907; p. 56.

De rode leeuw in Alfriston

door: Jeroen van der Vliet

In het Zuid-Engelse plaatsje Alfriston staat *The Star Inn*, een karakteristieke herberg uit de vijftiende eeuw met vakwerk van zwart geveerd houtwerk en wit pleister. Bij de ingang staat een manshoog houten beeld van een rode, gekroonde leeuw. Wat doet dat oude beeld voor het plaatselijke hotel? Volgens lokale overlevering zou het een boegbeeld zijn van een Nederlands oorlogsschip dat in Het Kanaal verging en waarvan wrakhout in het nabijgelegen Cuckmere Haven aanspoelde. Smokkelaars zouden het beeld vervolgens naar Alfriston hebben gebracht.

De rode leeuw in Alfriston is overigens niet het enige boegbeeld van een Nederlands schip dat tegenwoordig nog de gevel van een Engelse herberg siert. Het boegbeeld van de *Stavoren* van 50 stukken hangt aan de muur van *The Red Lion Pub* in Martlesham, Suffolk. Het originele exemplaar werd door een herbergier ooit vervangen met een nieuwe leeuw van later datum. Waar het origineel is gebleven, is onbekend. Dat is natuurlijk jammer, zoveel zeventiende-eeuwse boegbeelden bestaan er niet. Hoedanook, er is blijkbaar een traditie in het plaatsen van Nederlandse scheepssier bij en in Engelse pubs!

Meerdere bronnen, waaronder de Engelse historicus J.D. Davies, koppelt de rode leeuw van Alfriston aan de Slag bij Beachy Head (in het Nederlands ook de Slag bij Bevesier genoemd) van 1690. Qua stijl komt die datering zeker overeen; vanaf 1689 kreeg de Hollandse rode leeuw op Nederlandse oorlogsschepen een kroon als een verwijzing naar stadhouder Willem III die in dat jaar ook koning van Engeland, Schotland en Ierland werd. Het onderscheid tussen Nederlandse en Engelse schepen werd er niet eenvoudiger op; beide vloten hadden al een leeuw als favoriet boegbeeld en voortaan allebei met een kroon. Alleen de kleur vormt een belangrijke aanwijzing: de Hollandse leeuw is rood met gele manen, de Engelse leeuw is goudkleurig.

De zeeslag bij Beachy Head liep uit op een nederlaag voor de Engels-Nederlandse vloot. De verliezen waren vooral onder het Nederlandse eskader groot. Volgens J.C. de Jonge in *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen* waren slechts drie van de 22 Nederlandse schepen weerbaar uit de strijd gekomen. De zwaarst gehavende schepen moesten door Engelse fregatten op sleeptouw worden genomen. Dat hield de Engels-Nederlandse vloot in hun aftocht enorm op. Toen de Fransen de volgende dag de achtervolging inzetten en te dicht naderden, besloot de Engelse admiraal-generaal Arthur Herbert, graaf van Torrington de schepen alsnog achter te laten.



Torrington liet zo een spoor van brandende en zinkende schepen achter tussen Beachy Head en de veilige ankerplaats bij het eiland Sheppey in de Theemsmonding. Zo werd in de tweede nacht na de zeeslag de *Gekroonde Burcht* in brand gestoken en de *Noord Holland* tot zinken gebracht. Het *Wapen van Utrecht* zonk ter hoogte van Pevensey. Een zelfde lot leek de zwaar gehavende *Maze* te zijn beschoren, maar kapitein Jan Snellen zette het schip op het strand van Pevensey en hield met enig scheepsgeschut aan wal als kustbatterij de Fransen op afstand. Met succes, de *Maze* zeilde uiteindelijk naar Nederland! Maar liefst vier schepen werden ter hoogte van Hastings achtergelaten: de Engelse *Anne* op Pett Level (waar het wrak nu nog te

zien is), de *Maagd van Enkhuizen* en de *Elsdwout* voor de kustplaats en de *Tholen* bij White Rock. Ook een niet bij naam genoemd Nederlands branderschip zou zijn achtergelaten.

Kan het boegbeeld van een van deze schepen afkomstig zijn? De meeste schepen werden ten oosten van de ver in zee uitstekende kaap van Beachy Head achtergelaten. Als het wrakhout daarvan zou aanspoelen, is de kans het grootst dat dit gebeurde op de kust tussen Pevensey en Rye, niet in Cuckmere Haven. De *Friesland* en *Noord Holland* werden al kort na de slag achtergelaten, mogelijk nog ten westen van Beachy Head. Met respectievelijk 68 en 40 stukken aan boord zijn het echter onwaarschijnlijke kandidaten; het boegbeeld is daarvoor te klein. Ook twee Nederlandse branderschepen *Suikermolen* en *Kraanvogel* bleven achter in de strijd. Branders waren vaak afgedankte vissersschepen of kleine vrachtvaarders die nog goed van pas kwamen als drijvende bom, maar aan het einde van de zeventiende eeuw werden ze ook nieuw gebouwd. Had een van de twee branderschepen mogelijk een leeuw als boegbeeld?



Spelevaren of desertie?

Het verhoor in Jaffna (Sri Lanka) van vier opgepakte VOC-dienaren, 23 mei 1783

door: Lodewijk Wagenaar

Begerig naar de verwachte winsten van de kaneelhandel, was de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in 1638 begonnen aan een oorlog om de Portugezen te verdrijven van het eiland Sri Lanka (tot 1972 Ceylon geheten). Na twintig jaar waren alle Portugese forten ingenomen en kon de VOC een koloniaal bestuur optuigen om het kustgebied zo efficiënt mogelijk te exploiteren. Buiten de hoofdplaats Colombo waren er twee kleinere bestuurscentra: in het zuiden het gefortificeerde havenstadje Galle en Jaffna in het noorden. Jaffnapatnam, zoals de plaats toen heette, bestond uit een groot en sterk fort, waar ook het bestuur zetelde van de gelijknamige provincie. Om smokkelhandel vanuit Zuid-India tegen te gaan had de VOC een kleine Portugese versterking op een eilandje vóór de kust in gebruik gehouden: het fortje Hammenhiel. Vandaar kwam op vrijdag 16 mei 1783 een briefje aan, geschreven door een zekere luitenant F.G. Komman, met de volgende inhoud:

Hebben de eer uwEd[ele] Agtb[are] te melden dat is aanstonds het kruisthonij [inlands vaartuig om langs de kust te patrouilleren] welk op Manaar is absent geraakt hier gearriveerd is, waarmede gekomen den drilmeester van de Maleijers Schut, 2. handlangers, den een Jan Wouters en den andere Jan Schaut en een soldaat met naam Christoffel Fredrik, dewelke 4. Koppen door een escorte van een corp[oraa]l en 4 gemeene na derwaarts zende als arrestanten. Ik denk dat se voor honger en dorst hebben moeten hierna toe kommen, het thonij waarop nog thonijkeres zijn leit hier ten anker, de ammonitie derwelke nog daar op was heb hier soo lang in verwaaring genomen.

Het vaartuig, uitgerust om smokkelvaartuigen uit Zuid-India aan te pakken, was de week daarvóór zonder

toestemming uit Mannar weggezeild, zo bleek uit een briefje aan commandeur Bartholomeusz Jacobus Raket van vrijdag 9 mei:

Een klijne Jaffanase kruijsthonij waarop bescheijden waaren 2 Europeesen met namen Jan Woutersz. en Christiaan Freddriksz. en 3. Oosterlingen, behalven de zeevarende, terwijl die alhier binnen de rivier lag om ordres af te wagten en verversching te koopen, is stilletjes doorgedaan, en de gem[elde] 2. Europeesen hebben alle de ammunitie, geweeren en wat verders tot de thonij behoord mede genomen, ook mist men alhier den onderdrilmeester van de gedetacheerde comp[agnie] Oosterlingen Hendrik Schut met den handlanger [=hulpje bij de artillerie] van de Jaffnase gedetacheerden Jan Schout, en men gist dat z' beide meede met de gedagte thonij souden vertrokken zijn. Wij hebben na alle aangewende moeite niets anders daarvan konnen verneemen als dat men eergisteren eene thonij na buijten heeft zien zeijlen, waarom niet kunnen voorbij gaan uwEd[ele] Agtb[are] bij deesen zulx eerbiedigst te berigten.

De onverlaten hadden geen slechter moment kunnen kiezen om hem te smeren, want de Republiek was in oorlog met Engeland. Handelsposten van de VOC in India gingen verloren en het strijdtoneel verplaatste zich ook naar Sri Lanka. Ook al werd de door de Engelsen in 1782 ingenomen havenplaats Trincomalee in hetzelfde jaar weer door de Franse bondgenoot heroverd, de Engelse dreiging bleef bestaan. Daarom werden de vier Europeanen verdacht van desertie, blijkt uit het verhoor dat afgenomen werd op 23 mei. Jan Wouters zei dat hij op woensdag 7 mei dronken was toen een van zijn kameraden, maar wie wist hij niet meer, had voorgesteld "om voor plaisier zeijlen te gaan, terwijl het mooi weer was". Zo gezegd, zo gedaan, en een paar anderen,

die ook al een glaasje te veel op hadden, of expres voor deze expeditie dronken waren gevoerd, werden overgehaald om mee te doen. Maar helaas, een sterke wind stak op, en ze konden niet meer terug – zei de een. Maar Jan Schouten, een assistent-artillerist van het garnizoen van het fort Mannar, zei bij zijn verhoor dat die Wouters helemaal geen speeltochtje wilde maken, maar het plan had om naar Zuid-India te varen. Jan Wouters daarentegen zei dat juist de andere drie arrestanten het voornemen hadden "om na de overwal tot den vijand over te gaan", maar zei hij, omdat hij aan het roer zat, had hij "onvermerkt den koers verandert" en was hij naar Hammenhiel gestevend. Dat werd weer door Jan Schouten ontkend, die zei dat de harde wind oorzaak was van de koersverlegging, want, aldus zijn verklaring, "siende dat zij gevaar liepen om wegens de swaare en hoge zee te vergaan en 't dus onmogelijk was [naar India te varen], so zijn se omgekeerd na Ham en Hiel".

De arrestanten kregen ieder dezelfde vragen voorgelegd. Vraag acht luidde of de arrestant niet de krijgsartikelen kende, want die werden regelmatig voorgelezen, en zo kon iedereen weten "dat op het deserteeren in oorlogstijden de straffe des doods gesteld is". Allen gaven toe dat te weten, desondanks waren er smoezen te over. Dronkenschap was het meest gehoorde excuus, het slechte weer een andere – daardoor eindigde het speeltochtje in een ongewilde dooltocht door een "holle", woeste zee. Hebben de vier een "genadige straffe" gekregen? Daarover is in de betreffende archieven niets te vinden, niet in Colombo, niet in Jakarta, en, jammer genoeg, ook niet in Den Haag.

Bron:

Sri Lanka National Archives (SLNA), 1/*, f.39r-45v: extract missive van 9 mei 1783; extract missive van 16 mei 1783; militair verhoor van 23 mei 1783.



Tekenning door Jacob Eduard van Heemsterck van Beest. De uitkijk op de voormatsera, 1814.
(Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer: S.1172(01b))

De zee als 'fly over zone' in de maritieme geschiedenis

door: Diederick Wildeman

In het Amerikaans-Engels bestaat het woord 'fly-over zone'. Het begrip wordt door de bewoners van de oost- en westkust van de Verenigde Staten gebruikt als een nogal denigrerend term voor het hele midden van de USA. Deze 'fly-over zone' is voor hen geen bestemming. Je moet er 'helaas' een flinke tijd overheen vliegen om bijvoorbeeld van New York of Boston naar Los Angeles of San Francisco of vice versa te reizen. Het is voor hen een betekenisloos tussengebied.

In de maritieme geschiedenis is de zee opvallend afwezig. Het is vaak alsof, wanneer het schip de haven verlaat, het geschiedverhaal eindigt om dan weer verder te gaan op de plaats van bestemming. In een aantal gevallen is nog net vermeldenswaardig hoelang en ellendig de reis was, maar veel meer niet. Op een zeereis wordt geen geschiedenis gemaakt. Het schip is slechts een voertuig dat als het ware het materiaal voor de geschiedenis van A naar B brengt, maar zelf geen rol speelt in het verhaal. Zelfs bij een zeegevecht lijken de schepen alleen maar pionnen op een kaart. Een schip op zee, en speciaal zeilschip, is zeker geen langzaam bewegend pionnetje dat over de kaart van vertrek- naar aanloophaven schuift.

Zodra een schip op zee komt is niets statisch meer. Wind, golven en getij en getijstromen maken de omgeving zeer dynamisch en veranderlijk. Voor een zeilschip op zee zijn de invloed van het getij, de zeegang en de gevaren op zee en langs de kust bovendien veel groter dan voor een mechanisch voortgedreven schip.

Het varen op zee doet ook iets met mensen. De bemanning bestaat uit een kleine besloten, afgezonderde gemeenschap, meestal van internationale samenstelling. Het vormt een groep die moet samenwerken en ook nog maanden bij elkaar zit. Dit vergt grote aanpassingen van een mens, en verandert de persoonlijkheid. Dit geldt niet alleen voor de bemanning. Voor passagiers, en in het bijzonder voor bijvoorbeeld landverhuizers, is de zeereis een belangrijke overgang van de oude plaats naar een nieuwe. Een dergelijke reis is voor hen van groot belang. Het varen en de gebeurtenissen op de reis zijn altijd betekenisvol.

Het is niet eenvoudig onderwerpen rond een schip en het varen snel te leren en enigszins te bevatten. Het varen op volle zee speelt zich af in een omgeving die totaal afwijkt van een leven op het land. Het is lastig om dit voor te stellen voor wie het niet heeft ervaren. De scheepvaart, en speciaal de zeilvaart, zijn bovendien omgeven door een uitgebreid jargon. Het lijkt erop dat veel maritieme historici eigenaardig genoeg de zee en het varen maar moeilijk kunnen doorgronden en het onderwerp daarom lijken te vermijden.

De maritieme geschiedenis is een vreemd vakgebied. Het houdt zich bezig met zeer veel gebieden, waarbij alles wordt samengehouden door één element: het water. Het is vreemd dat juist de zee voor veel maritieme historici een betekenisloos tussengebied lijkt, de lastige 'fly-over zone' van hun vakgebied die snel gepasseerd moet worden. Er mag best wat meer zout zeewater in de zee geschiedenis gemengd worden!

Het Doggersbankspel

Hoe een onbesliste zeeslag tot de uitgave van een bordspel leidde

door: Annette de Wit

In het voorjaar van 2020 steeg de verkoop van bordspellen in Nederland tot grote hoogte. De hernieuwde belangstelling voor gezelschapsspellen werd aangewakkerd door de coronacrisis.

Het spel 'Pandemic' werd het meest gekocht. Kennelijk geven Nederlanders de voorkeur aan spellen met een zekere actualiteitswaarde. Dat dat in 1781 ook al het geval was, blijkt uit de uitgave van het zogenaamde Doggersbankspel, waarvan zich een exemplaar in de collectie van het Maritiem Museum bevindt. De traditie van Nederlandse gezelschapsspellen is al oud. Aan het begin van de zeventiende eeuw waren spellen als dammen en ganzenbord algemeen bekend. Niet iedereen kon zich echter een fraai houten spelbord veroorloven. Pas toen spellen zoals ganzenbord in gedrukte vorm verschenen, vonden deze speelprenten langzamerhand een weg naar alle lagen van de bevolking. De uitvoering van de papieren spellen was eenvoudig. Onder of naast het afgebeelde bord waren de spelregels gedrukt en om te kunnen spelen waren alleen dobbelstenen nodig. Overigens werd er altijd om geld gespeeld, een gebruik dat ernstig werd afgekeurd door de gereformeerde kerk. De dominees maakten bezwaar tegen spellen waarbij geluk leidend was en waren vooral tegen het spelen van dergelijke spellen in het openbaar. Niet zelden leidde het spelen om geld tot met drank overgoten ruzies. Om toch in de spelbehoefte van gelovigen te kunnen voorzien verschenen er stichtelijke speelprenten op de markt, die bij voorkeur in huiselijke kring werden gespeeld. Daarnaast ontstonden vanaf het einde van de zeventiende eeuw educatieve spellen, met een aardrijkskundig of historisch onderwerp. Deze waren bedoeld voor onderwijs aan kinderen, maar konden ook gebruikt worden voor een politieke boodschap. Het Doggersbankspel is hier een mooi voorbeeld van.

Het spel is geïnspireerd op de Zeeslag bij de Doggersbank, die op 5 augustus 1781 werd uitgevochten tussen de Nederlandse vloot van schout-bij-nacht Johan A. Zoutman en de Engelse vloot van vice-admiraal Hyde Parker. De slag vond plaats gedurende de Vierde Engelse Oorlog (1781-1784) en was de eerste serieuze oorlogshandeling in dit conflict. De Nederlandse vloot was er in deze periode niet best aan toe. Er was een tekort aan goed uitgeruste oorlogsschepen en er waren te weinig bemanningsleden. Het herstel van de vloot stond al meer dan tien jaar op de politieke agenda. Groot was dan ook de verrassing toen de Nederlandse vloot opgewassen bleek tegen die van de Engelsen. Hoewel de slag onbeslist eindigde en er aan beide zijden veel doden en gewonden vielen, leidde het feit dat er geen nederlaag was geleden tot grote feestvreugde in de Republiek. Winkeliers zetten de gebeurtenis kracht bij door herinneringsvoorwerpen op de markt te brengen zoals linten, prenten, porselein en medailles. Tegelijkertijd werd de slag onderwerp van politieke strijd tussen de patriotten en de prinsgezinden. Prins Willem V trachtte het verhaal naar zich toe te trekken door een keur aan verschillende onderscheidingen uit te reiken aan de mannen die hadden meegedaan aan de slag. De patriotten lieten zich niet onbetuigd en organiseerden een



Het Nieuw Vermakelijk Spel Genaamt Doggersbank, kopergravure, door A. Bouwens, met spelregels onderaan in boekdruk, S. en W. Koene, Amsterdam, 1781, collectie Maritiem Museum Rotterdam. In het midden van het spel zien we de beide vlaggenschepen van Nederlandse en Engelse vloot, de Admiraal de Ruyter en de Fortitude. Aan de bovenzijde zijn zeven Nederlandse schepen te zien en aan de onderzijde zeven Engelse schepen.

jaarlijks terugkerende herdenkingsdag voor de 'helden van de Doggersbank'. Door de politieke aandacht bleef de slag het publiek bezig houden en kwamen er in 1781 en de jaren die volgden nog veel meer herinneringsvoorwerpen op de markt. Er ontstond een ware 'Zoutmanmania'. Van het Doggersbankspel verschenen verschillende versies. In koffiehuisen, herbergen of gewoon thuis speelden Nederlanders de slag tussen Zoutman en Hyde eindeloos na.

Literatuur:

P.J. Buijnsters en Leontine Buijnsters-Smets, *Papertoys: speelprenten en papieren speelgoed in Nederland (1640-1920)*, (Zwolle 2005).
 Ron Brand, 'Deining in de duinen: maritieme prenten op kasteel Keukenhof' in: *Jaarboek Kasteel Keukenhof*, Jrg. IV (2010), p. 11-30.
 Marianne Eekhout, 'Helden van Doggersbank: de herinneringscultuur van een onbesliste zeeslag op 5 augustus 1781' in: *De achttiende eeuw*, Jrg. 47 nr. 2 (2015), p. 146-169.

Getroffen in volle actie op zee

door: Ad van der Zee

Realistische afbeeldingen van middeleeuwse scheepsgevechten zijn zeldzaam. Wat we wel veel aantreffen zijn gefantaseerde voorstellingen, bijvoorbeeld als boekillustratie van Bijbelse gebeurtenissen of mythische voorstellingen.

Een uitzondering vinden we wellicht in een bijzondere pentekening uit het laat vijftiende-eeuwse manuscript *The Beauchamp Pageant*. Deze geïllustreerde biografie van Richard de Beauchamp, Earl van Warwick (1382-1439) werd omstreeks 1485/90 gemaakt in opdracht van zijn dochter Anne de Beauchamp (1426-1492). Zij was de schoonmoeder van de Engelse koning Richard III (1452-1485) en er is gesuggereerd dat zij haar vaders leven liet optekenen toen zij tijdens de Rozenoorlogen, de strijd om de Engelse troon tussen de huizen York en Lancaster, politiek gezien in de knel was geraakt. Zijn heldhaftige, ridderlijke levensverhaal zou haar moeten helpen haar positie te handhaven. Tevergeefs overigens, zij werd van haar bezittingen vervallen verklaard en stierf in armoede. Wie de

Afbeelding uit de *Beauchamp Pageant*, met het scheepsgevecht.
Pentekening op perkament. (BL, MS Cotton Julius E. iv, fol. 18v.)



Detail van de stenengooier in het achterste schip.

afbeeldingen heeft gemaakt is niet bekend, maar de auteur van een recent standaardwerk over de *Beauchamp Pageant* vermoedt dat de tekenaar uit Vlaanderen, preciezer gezegd uit Brugge, stamt op grond van bepaalde stijlkenmerken.¹

Deze, ietwat vage, pentekening uit de *Beauchamp Pageant* verbeeldt een middeleeuws scheepsgevecht op zo'n manier dat je moet concluderen dat de tekenaar ooit zelf getuige is geweest van zo'n gevecht, gezien de verschillende details.² De tekening toont een zeegevecht tijdens de Honderdjarige Oorlog waar de Earl van Warwick omstreeks 1420 aan deelnam. Drie schepen zijn in een *mêlée* verwickeld en naderen elkaar bijna boord tot boord, op het linker schip zien we boogschutters met *longbows*, dat zijn natuurlijk de Engelsen mét de dappere Earl van Warwick en op het voorste schip staan kruisboogschutters geposteerd – de Fransen. Helemaal achter neemt een derde, eveneens Frans, schip deel aan het gevecht. Het Engelse schip, waarvan de mast maar voor een deel te zien is op de tekening, vaart tussen deze beide andere schepen door. Tussen de Engelse boogschutters steken de lopen van een tweetal kleine scheepskanonnen boven het boord uit. Maar er wordt ook met speren en stenen geworpen. Vóór op het voorkasteel van het Franse schip staat een man op het punt een lange spies naar het Engelse te werpen. Vanuit een korf in de mast werpt een andere soldaat ook een speer naar beneden. Op het achterste schip zien we boven in de mastkorf iemand een grote steen boven zijn hoofd heffen met het doel om die omlaag, op het Engelse schip te gooien. Maar als we eens goed op de tekening inzoomen zien we dat de tekenaar een grote pijl of spies dwars door het lichaam van deze ongelukkige zeesoldaat heeft getekend. De tekening toont daarmee een actiemoment tijdens deze zeeslag, want een fractie van een seconde later zou de man niet meer zo getekend kunnen worden, getroffen als hij was door dit Engelse projectiel.

¹ Alexandra Sinclair, *The Beauchamp Pageant*, York, 2003.

² British Library, MS Cotton Julius E. iv, fol. 18v.



