

Bewerkte lezing door J Nuboer, 21 februari 2014, Rijks Museum, Amsterdam

Excellentie, Admiraal, Dames en Heren



De titel van mijn voordracht luidt:
« De bemanning van Michiel ».

Daarmee wordt bedoeld:
“Wetenswaardigheden over het leven van de schepelingen die de bemanning vormden van het schip, onder commando van Admiraal de Ruyter”.

Aan boord van een zeventiende eeuwse oorlogsschip waren de officieren en enkele onderofficieren ondergebracht in het achterste deel van het schip, achter de grote mast en de ruimte daarvoor was bestemd voor de schepelingen. Die mochten

alleen voor werkzaamheden achter de grote mast komen.

Ik zal het vandaag uitsluitend hebben over schepelingen, de mannen van vóór de mast.

Er is in het verleden weinig opgeschreven over het dagelijkse leven van schepelingen aan boord. De meesten van hen konden niet lezen of schrijven en diegenen die dat wel konden kwamen er niet toe, hun belevenissen op te schrijven.

Admiraal de Ruyter heeft 39 jaren als schipper gevaren en van alle bemanningen die hij in die lange periode heeft gehad, heb ik zijn laatste bemanning gekozen, die van de “Eendracht”.

De “Eendracht” was het vlaggenschip van een eskader van 30 grote en kleine schepen, dat in de zomer van 1675 naar de Middellandse Zee vertrok om samen met de Spaanse marine de Franse marine te verslaan. Er waren in totaal 4800 mannen aan boord van de schepen, ingehuurd voor 6 maanden, uitreis en thuisreis inbegrepen.



De bemanning van de “Eendracht” bestond uit 450 man. Dat grote aantal was vooral nodig voor het bemannen van het geschut. Elk kanon werd bediend door gemiddeld vijf man en er waren 76 kanons aan boord.

Een aanzienlijk deel van de schepelingen was afkomstig uit het buitenland, mijn bronnen geven percentages aan tussen 15 en 40 %, afkomstig uit landen als Duitsland, Engeland, Vlaanderen en Skandinavië. Dit was, zoals professor Bruijn zegt, het bont samengestelde scheepsvolk. De gemiddelde leeftijd was 24 jaar. De meesten hadden al eerder gevaren, bij de VOC of de visserij.

Het scheepsvolk bestond vooral uit matrozen. Boven hen stonden de kwartiermeesters, bootsman, hoogbootsman en de officieren. Lager in rang stond de lichtmatroos, ook wel bootsgezel of halfwas brasem genoemd en daaronder stonden de scheepsjongens, sommigen wel erg jong, tot wel 10 jaar oud. Zij werden met harde hand aan boord opgevoed.

De discipline aan boord was zeer strak, dat moest wel, want dat bonte gezelschap bestond uit wat we nu noemen het uitschot van de maatschappij. Kielhalen, van de ra in zee laten vallen, ophangen, deze straffen werden zeer zelden opgelegd. Verreweg het meest werd het zogenaamde “laarzen¹” als straf toegepast, waarbij de man voorover werd vastgebonden en een bepaald aantal keren achter op zijn broek, die doorweekt was met zout water, werd geslagen met een zogenaamde “laars”, een eindje teertouw, met leren huls, in pekels gehard, dus eigenlijk een soort flexibele stok. Dat heette een aantal slagen “voor het natte gat”, zodat hij daarna dagenlang niet zonder pijn kon zitten. De hele bemanning moest bij de uitvoering van een straf aanwezig zijn, voor de afschrikwekkende werking. Zo eenvoudig was dat en het had tot resultaat dat deze ongeregelde bende in het gareel werd gehouden.



Zo zien we het eskader op weg naar de Middellandse Zee. Er werd onderweg veel geoefend in het uitvoeren van de routine werkzaamheden die er tijdens de reis herhaaldelijk uitgevoerd moesten worden, zoals het ankeren, anker op gaan, zeilen uitbrengen, reven, opdoeken, door de wind gaan en halzen en ook het bedienen van het geschut. Hierbij was teamwerk van levensbelang en door herhaaldelijk te oefenen werd spoedig perfecte samenwerking bereikt.

Om het schip dag en nacht te kunnen laten varen moest er 24 uur per dag wacht gelopen worden. De bemanning was daartoe verdeeld in twee wachtdivisies, die elkaar om de beurt aflosten. In die tijd heetten de wachtdivisies kwartieren. Er was het Prinsenkwartier en het Mauritskwartier. Sommigen liepen geen wacht in verband met hun functie, bijvoorbeeld de chef kok, de bottelier en de chirurgijn. Ook de scheepsjongens liepen geen wacht.

¹ Tot eind vorige eeuw werd dit nog gedaan als een adelporst 21 jaar werd. Maar dan iets zachter...

De wachtindeling was in die tijd net als nu, telkens vier uur lang, de Eerste Wacht, van 8 uur 's avonds tot 12 uur 's nachts, daarna de Hondenwacht, van twaalf uur tot vier uur 's nachts, daarna de Dagwacht, van vier uur tot acht uur 's morgens en de Voormiddag van acht tot twaalf uur, gevolgd door de Achtermiddag, van twaalf tot vier uur 's middags. De Platvoet van vier uur 's middags tot acht uur 's avonds was verdeeld in tweeën, de Eerste Platvoet van vier tot zes en de Tweede Platvoet van zes tot acht, om ervoor te zorgen dat men niet constant op dezelfde uren de wacht liep en ook om de avondmaaltijd beter in te kunnen passen.

Om de tijd te meten werd een glazen zandloper gebruikt die in een half uur leegliep en dan werd omgedraaid. Dan werd er eenmaal op de scheepsbel geslagen, dat werd een glas genoemd. Na vier uren werden er dus acht glazen geslagen, viermaal twee met tussenposen en dat was het moment van de aflossing van de wacht. De dagelijkse dienst werd bepaald door de routine van het wachtlopen. De afgaande wacht ging gewoonlijk slapen, maar als zich bijzondere omstandigheden voordeden, dan was het "overal" dan moest iedereen zijn kooi uit en gereed zijn voor actie. Dan was het "alle hens aan dek", dan was iedereen in touw.

Als het schip voor anker lag was er de zogenaamde reewacht. Dan waren de taken heel anders. Er was dan natuurlijk geen roerganger, maar er moesten dan wel permanent sloepbemanningen beschikbaar zijn. Er werd dan vooral overdag gewerkt aan het onderhoud van schip en tuig om goed te kunnen varen.

De schepelingen waren ingedeeld in zogenaamde "bakken". Een bak onder leiding van de baksmeester, bestond uit zes tot acht man en zij aten gezamenlijk aan een bakstafel. Zij waren over het algemeen ingedeeld in hetzelfde wachtskwartier.

Het eten was niet erg gevarieerd, maar wel ruim voldoende, het bestond uit scheepsbescuit, boter, kaas, pekervlees, spek, stokvis, gort, erwten, bonen, veel mosterd, er is nagegaan dat de calorische waarde ruim voldoende was voor een man die zware arbeid verricht. Het ontbijt, de zogenaamde "vroegkost", bestond altijd uit grutten. Als drank was bier beschikbaar, en water zolang dat goed bleef. Bij deze reis was er geen langdurig verblijf op zee, dus de bekende scheurbuik ten gevolge van gebrek aan vitamine C, kwam niet voor.



De manschappen leefden aan boord onder, op zijn minst gezegd, primitieve omstandigheden. Zij sliepen in hangmatten, met daarin een strozak als matras, een haren deken en een hoofdkussen. Een hangmat werd een "kooi" genoemd. Het idee van de hangmat kwam uit West-Indië en werd in de 16^e eeuw overal in Europa ingevoerd. Een hangmat werd in de lengterichting van het schip opgehangen, op die manier kon de helling en de bewegingen van het schip tijdens het zeilen worden gecompenseerd. Bij onze eigen Koninklijke Marine zijn hangmatten tot 1963 in gebruik gebleven, het laatst op het logementschip Hr Ms "Buffel", A'dam.

Zeer veel, wel 400, mannen verbleven in een slecht geventileerde, beperkte ruimte vol ongedierte, vlooiën, luizen en ratten. Het was er 's zomers te warm en 's winters te koud en er hing een ondragelijke stank. Het toilet was helemaal voorop het schip, daar waar de boegspriet in het schip kwam, daar was het “galjoen”, met daaronder het zeeoppervlak. Aan bakboord, links, en aan stuurboord, rechts, een paar zitplaatsen met een groot gat erin. Met slecht weer, in een sneeuwstorm bijvoorbeeld, was dat natuurlijk geen prettige plek om te zitten, dus de verleiding was groot om zijn behoefte helemaal onder in het schip te doen, in het scheepsvlak, wat natuurlijk verboden was en waarop als straf waarschijnlijk wel een aantal slagen voor het natte gat werden gegeven.

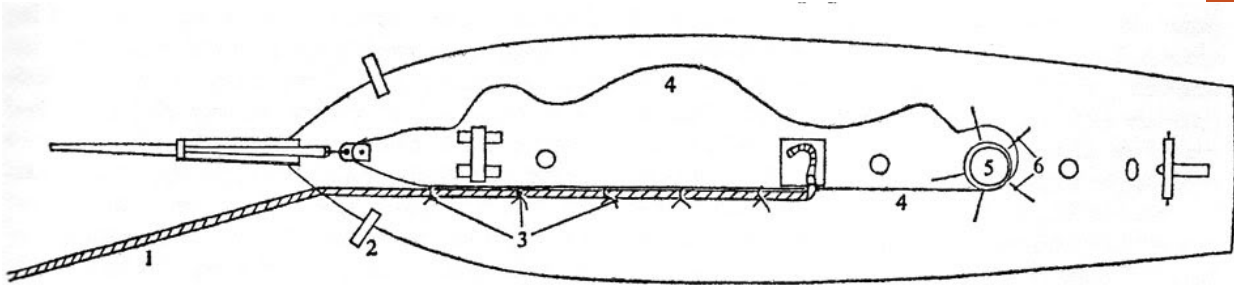
Wie gaf zich vrijwillig op om zo'n leven te leiden ? Het klinkt heel vreemd, maar de voornaamste reden was dat iemand bij 's Lands Zeemacht drie keer per dag een gratis maaltijd kreeg, een gratis slaapplek, gratis medische verzorging en nog een bescheiden salaris op de koop toe. Dat kreeg men niet zomaar gratis als men aan de wal werkte. De rekrutering is in Nederland nooit onder dwang gegaan, in tegenstelling tot Engeland, waar het mogelijk was door middel van het systeem van “impressment”, mannen te dwingen om dienst te nemen op de oorlogsschepen, waar zij dan als het ware als gevangenen verbleven. Zo ging dat in Engeland. Bij ons was het veel fatsoenlijker want alle bemanningleden hebben altijd vrijwillig dienst genomen, om wat voor reden dan ook, maar altijd vrijwillig

Op 27 september kwam het eskader ten anker in de baai van Cadiz, Zuid Spanje. Dit soort schepen ging bij voorkeur voor anker en dan werd de verbinding met de wal verzorgd door de sloep en de boot die op zee achter elkaar en meestal in elkaar aan dek stonden vastgesjord. Het uitbrengen van de boot en de sloep en het weer aan dek zetten waren typisch werkzaamheden met een vaste procedure met telkens dezelfde mannen aan hetzelfde werk. Hierbij werd een ra als hijsboom gebruikt.

Er waren talloze ernstige technische mankementen aan de “Eendracht”, tot ergernis van de Ruyter. Na aankomst in Cadiz was het nodig om direct de fokkemast en grote steng te vervangen, een enorm karwei dat in zes dagen werd geklaard. De Spanjaarden die toekeken, stonden er versteld van en ze zeiden dat zijzelf daar wel zes weken over gedaan zouden hebben.

Op 1 November ging het eskader weer anker op en onder zeil. Het anker lichten was een voorbeeld van zeer zware arbeid. Zo'n anker woog 2000 kilo, dit moest met mankracht uit de modder worden getrokken en dan met een grote modderkluit worden opgehesen en geborgd. Bij het indraaien van de ankertrös werd de kaapstander gebruikt, dat was een verticale lier, voorzien van spaken rondom, waar ongeveer 50 mannen tegen duwden. Hierbij werd gewoonlijk gezongen. De ankertrös was ongeveer 20 centimeter dik en die kon natuurlijk niet om de spindel van de kaapstander geslagen worden.

Om de ankertrös in te draaien werd dan ook gebruik gemaakt van een zogenaamde “kabelaring”, een dik touw zonder eind, dat wél een aantal malen om de spindel van de kaapstander geslagen kon worden.



Manier van anker hieuwen met behulp van een kabelaring. 1. ankerkabel; 2. kraanbalk; 3. seizings; 4. kabelaring (touw zonder eind); 5. gangspil; 6. windbomen of handspaken (n. Sp.)

De kabelaring werd over een aantal meters met seizings aan de ankertrous vastgemaakt en zo kon de ankertrous worden binnengehaald. Zodra het anker was gelicht moest het schip kunnen wegzeilen. Om de zeilen te zetten gingen de matrozen het want in, langs een touwladder naast de mast, naar boven en dan langs de ra's naar buiten, dat heette uitleggen, tot het einde van de arbeid dan mocht men inleggen en weer naar beneden komen. De meeste matrozen liepen op blote voeten, dan hadden ze meer greep op de touwladder en langs de ra's. Er moest heel wat gebeuren voordat ze schoenen wilden aantrekken, er zijn gevallen gemeld van bevroren voeten.

Op 14 november kwam het eskader ten anker voor Barcelona. Hier werden de bemanningen verblijd met een zending vers vlees, aangeboden door de onderkoning van Catalonie. Het bestond uit vijf eenjarige runderen, vijftig schapen, tweehonderd kippen en kalkoenen, zestien manden met fruit. Dit werd natuurlijk met gejuich ontvangen.

Na het vertrek van Barcelona kwam het eskader op 3 december ten anker voor Cagliari Sardinië. Water en brandhout, dat waren de twee zaken die telkens vanaf de wal moesten worden aangevuld.

Op 20 december kwam het eskader aan in de baai van Milazzo, op de noordoost punt van Sicilië. De onderkoning ter plaatse gaf de bemanningen tot hun grote vreugde een aantal ossen, vaarzen, schapen, hazen en suikerbroden. Op 1 januari ging het eskader weer anker op want de Franse vloot was nabij. Een week later begon men met de voorbereiding op de eerste zeeslag. De bakstafels werden aan het plafond vastgemaakt, de geschutspoorten geopend, voldoende munitie klaargelegd bij elk kanon en het vuur in het kombuis werd gedoofd. Toen vond de eerste zeeslag plaats, de slag bij Stromboli. Nu konden de mannen in praktijk brengen waar zij zo dikwijls voor hadden geoefend. Toen de twee admiraalsschepen elkaar dicht genoeg genaderd waren, opende de "Eendracht" het vuur met een salvo, direct gevolgd door een salvo vanuit het Franse schip.



Foto: Adm Marquis A. Duquesne leidde de Franse vloot. Hij was een oud-leerling van Michiel.

Daarna bleef het schieten doorgaan, elk kanon kon ongeveer 1 schot per minuut lossen en er werd geschoten zodra men er klaar voor was. Bij het afgaan van het schot sprong het kanon achteruit door de terugslag, het recuul. Het werd dan met een schok gestuit door twee zeer dikke touwen. Daarna moest de loop van binnen worden schoongeveegd, een kardoes, dat is een kartonnen zakje met kruit werd erin gestoten, de kogel erna, het lont werd erin gestoken en daarna werd het kanon met twee vierlopers weer naar voren getrokken en, rekening houdende met de bewegingen van het schip, op het juiste moment afgevuurd. Vijandelijke kogels sloegen natuurlijk ook in op de “Eendracht” waarbij doden en gewonden vielen. Het moet een enorme heksenketel zijn geweest van geschreeuw, kanonschoten, gekerm van gewonden en inslagen van vijandelijke kogels. Drie uren lang werd er verwoed gestreden tot het gevecht in de namiddag ten einde kwam. Er waren 7 doden op de “Eendracht”, 6 zwaargewonden en 24 lichtgewonden. Die nacht werd er keihard gewerkt om de opgelopen schade zoveel mogelijk te herstellen, om het schip weer gereed te maken voor het hervatten van de strijd. Veel schade was er ook aan de zeilen die op verscheidene plaatsen door kogels doorboord waren. De Franse vloot was de volgende dag niet bereid om de strijd te hervatten. Op diezelfde dag kwamen er Spaanse oorlogsschepen bij het Nederlandse eskader.

Er werd koers gezet naar Palermo, maar door tegenwind gedwongen, ging men uiteindelijk weer naar Milazzo, waar men 18 januari aankwam. Er was veel te doen, onder andere het krennen van het schip, dwz het schip kunstmatig een helling geven om schade van inslagen op de waterlijn te herstellen. Ook andere reparaties werden uitgevoerd en toen kwam het verheugende bericht dat de schepen zouden thuisvaren. Op 22 Jan ging het eskader onderweg naar huis. Het scheepsvolk was in uitgelaten stemming. Maar ter hoogte van Livorno kwam plotseling het teleurstellende bericht dat het eskader langer in de Middellandse Zee moest blijven en naar Napels zou gaan om te bevoorraden. Het anker werd uitgeworpen op 11 februari in de baai van Napels. De volgende dag stonden de manschappen ademloos toe te kijken toen 26 Hongaarse predikanten aan dek van de “Eendracht” kwamen. Niemand kon toen vermoeden dat hij op dat moment getuige was van een gebeurtenis die later van zeer groot belang zou blijken te zijn voor de geschiedenis van Hongarije.

Admiraal de Ruyter werd enorm onthaald in deze periode door de Spaanse onderkoning, de Markies de los Velez. Hij kreeg op 17 januari een aantal kostbare geschenken, waaronder een commandostaf. Deze staf is tegenwoordig in het Rijksmuseum te zien, hij ligt in een vitrine in de zeeheldenzaal. Het is een van de voorwerpen waarvan met zekerheid is vastgesteld dat het aan de Ruyter heeft toebehoord.

Op 19 feb werd het anker gelicht en ging het eskader onder zeil naar Palermo waar men op 23 feb achter een strekdam aan boeien gemeerd werd. Daar werd aan de “Eendracht” een zo groot mogelijke dwarshelling gegeven om zoveel mogelijk van het onderwaterschip te kunnen bekijken. Dat moest gebeuren omdat er veel lekkages waren. Men haalde daartoe zware voorwerpen van boord om die uitzonderlijke helling mogelijk te maken. Het kwam de bewoonbaarheid natuurlijk niet ten goede. Het onderwaterschip bleek in een schrikbarend slechte staat te verkeren en het was een enorm karwei om het enigszins te herstellen. Het duurde zestien dagen voordat het schip weer opgericht kon worden.

Op 14 maart vertrok het eskader uit Palermo en op 20 maart werd weer geankerd in de baai van Milazzo. Daar ten anker liggende was er op 24 maart aan boord van de “Eendracht” een feestelijke gebeurtenis te vieren : de verjaardag van hun admiraal de Ruyter, die op die dag om acht uur 's morgens 69 jaar oud werd. Het scheepsvolk greep elke gelegenheid aan om iets te vieren, maar dit was toch wel een hoogtepunt dat extra gevierd werd. Het is ongelooflijk hoezeer de admiraal geliefd was bij het scheepsvolk. Ze gingen voor hem letterlijk door het vuur. Hij was lang geleden begonnen als matroos en was nu de opperbevelhebber. Hij kende het leven van het scheepsvolk en hij wist wat hij van hen kon vragen.

De volgende dag, 25 maart, zagen de mannen hoe de Hongaarse predikanten met talloze sloepen werden overgezet van de Nederlandse schepen op een Engels schip dat ook in de baai van Milazzo ten anker lag.



Een dag later gingen de schepen anker op en men voer op 27 maart door de slechts drie kilometer smalle doorgang bij Messina. Er werd eerst lange tijd gekruist in dat zeegebied en op 22 april werd de tweede zeeslag tegen de Franse vloot geleverd, de slag bij de Etna, waarbij in het hele eskader 700 doden te betreuren waren.

Maar het allerergste was dat hun admiraal daarbij ernstig gewond werd. De helft van zijn linkervoet en het onderste deel van zijn rechterbeen werden door een kogel verbrijzeld. Na de slag werd geankerd in de baai van Syracuse, Het overlijden van de admiraal een week later, op 29 april, was een vreselijke slag voor het moreel van de bemanning. Ze hadden hem “bestevaer” genoemd. De nieuwe bevelhebber, admiraal Jan den Haen, was bepaald geen vriend geweest van de Ruyter en de bemanning van de “Eendracht” was totaal gedemoraliseerd. Het was alsof hun vader was overleden.



Begin mei vertrok het eskader naar Palermo, zuidelijk om Sicilië heen en daar werd de gezamenlijke Spaans-Nederlandse vloot op 2 juni aangevallen door de Franse vloot met dramatische gevolgen : drie Nederlandse schepen explodeerden en er waren 250 doden en veel gewonden aan Nederlandse kant te betreuren. Ook admiraal den Haen sneuvelde en Gerard Callenburgh nam het bevel over.

In de weken daarna, tijdens de reparaties aan de schepen in extreme hitte, brak plotseling een epidemie uit, dysenterie, die ook veel slachtoffers eiste. Op 6 augustus vertrokken de Nederlandse schepen naar Napels, waar de uit Nederland overgekomen Philips van Almonde het bevel over het eskader op 4 september overnam. Op 4 oktober vertrokken ze naar Cadiz en daar werd met grote vreugde het bericht ontvangen dat ze thuis mochten varen. Op 18 november begon de thuisreis en er zal toen ongetwijfeld veel aan ontspanning zijn gedaan. Er werd in de vrije tijd gedobbeld, gekaart, muziek gemaakt en gedanst en er werden ook toneelstukjes opgevoerd.

Er was echter tegenslag tot het einde toe: bij aankomst op 10 december voor het zeegat van Goeree kon de vloot niet verder naar Hellevoetsluis wegens het vele ijs dat er toen al lag, men was genoodzaakt eerst nog vier weken voor Portsmouth, Engeland, voor anker liggende de dooi af te wachten en het was uiteindelijk pas op 30 januari dat de vloot voor Hellevoetsluis ten anker kon komen. Dit was het einde van een zeer onfortuinlijke reis.



Ik wil nu ten slotte één moment stilstaan om de bemanningen van de schepen van de vloot van de Ruyter op zijn laatste reis te gedenken. Zij waren op 28 augustus 1675 vertrokken, totaal 4800 man. Ik denk dat slechts ongeveer driekwart van hen na anderhalf jaar, op 30 januari 1677 is thuisgevaren, de overigen, omstreeks 1500 man, om het leven gekomen door oorlogshandelingen, ziekte of ongelukken. Het is onvoorstelbaar wat een hard leven zij gehad hebben, en niet alleen tijdens de

drie zeeslagen waarbij hun maten dood of gewond om hen heen vielen in het pandemonium van de zeeslag. Dat waren wat men tegenwoordig noemt traumatische ervaringen. Zij deden met veel inspanning ook de reparaties aan schip en tuig en waren als wachtvolk altijd beschikbaar om met levensgevaar het want in te klimmen, bij nacht en ontij, in regen, hagel, wind en sneeuw, in de verzengende hitte van Palermo en de ijzige vrieskou van de laatste weken, voor anker liggende tijdens de kerst en de jaarwisseling. Deze mannen verdienen ons ontzag en onze waardering, maar ook onze dankbaarheid want zij dienden destijds het landsbelang. Onze gedachten van sympathie gaan uit naar al die jongelui, dat scheepsvolk. Zij hebben, net als de Ruyter zelf, allemaal gezamenlijk, wellicht een monument verdient.

Ik dank u voor uw aandacht.