

Lezing Jan Nuboer, 12 februari 2011, Nieuwe Kerk Amsterdam

Excellentie, Burgemeester, Admiraal, Madame Tuski, Dames en Heren, Jongens en Meisjes

Admiraal de Ruyter overleed op 29 April 1676 in de kajuit van de “Eendracht”, het vlaggenschip van een Nederlands eskader van 17 schepen, voor anker liggende in de baai van Syracuse aan de Oostkust van het eiland Sicilie. Dit eskader maakte deel uit van een gecombineerd Spaans-Nederlandse vloot.

De Stichting de Ruyter heeft mij gevraagd U vandaag te vertellen wat er daarna met dat eskader is gebeurd en hoe het is thuisgevaaren.

Ik zal U natuurlijk eerst heel kort wat achtergrond informatie moeten geven, opdat U begrijpt waarom dat Nederlandse eskader in de Middellandse Zee was.

In die tijd, 1676, was Sicilie een deel van het Koninkrijk Spanje. De Franse koning, Lodewijk de Veertiende, wilde Spanje uit Sicilie verdrijven, daarom had Spanje aan Nederland gevraagd om een vloot onder bevel van de Ruyter naar de Middellandse Zee te sturen om hen te helpen tegen de Fransen. Na de aankomst van de Nederlandse vloot bleek al gauw dat de medewerking van de zijde van Spanje schandalig slecht was, niet alleen tijdens de zeeslagen. Tot op het hoogste niveau werden afspraken en beloftes niet nagekomen. Hierdoor werd het uitvoeren van de taak, n.l. het verslaan van de Franse vloot, voor de Nederlanders een uiterst moeilijke opgave. De hele expeditie is voor de Nederlandse vloot dramatisch verlopen, de ene tegenslag volgde de andere. De grootste tegenslag was natuurlijk het wegvallen van de bevelhebber, Admiraal de Ruyter

Eind April waren er reeds twee zeeslagen geleverd, beide onbeslist geëindigd, tussen de gecombineerde Spaans-Nederlandse vloot en de Franse vloot die onder commando stond van admiraal Duquesne. Tijdens de tweede zeeslag, 22 April, de slag bij Agosta, was de Ruyter gewond geraakt en een week later was hij overleden.

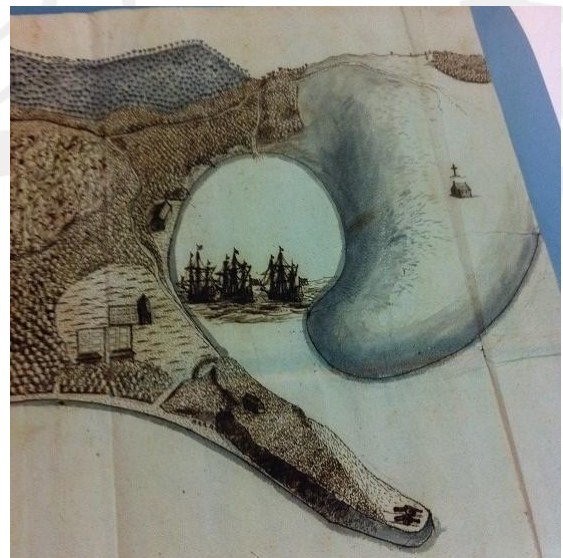


Foto links: De ingewanden van Michiel werden mogelijk vlak bij deze locatie op Sicilië achter gelaten.

Het lichaam van de Ruyter werd gebalsemd en in een loden kist gelegd.

Admiraal Jan den Haen was de nieuwe bevelhebber van het Nederlandse eskader.

De schok van het overlijden van de Ruyter was enorm geweest en het moreel van het personeel aan boord van de Nederlandse schepen was ernstig aangetast.

De schepen waren allemaal beschadigd tijdens de zeeslag en reparaties waren hard nodig, maar niet gemakkelijk uit te voeren in de baai van Syracuse. De Ruyter had voordat hij stierf, gesuggereerd naar Palermo op de Noordkust van Sicilie te gaan omdat de reparatiemogelijkheden daar beter waren. Op 6 Mei ging de Spaans-Nederlandse vloot anker op en zeilde vanuit de baai van Syracuse langs de Zuidkust rond het eiland naar Palermo. Een week later, op 13 Mei, kwam die vloot in de baai van Palermo ten anker.

Veertien dagen later verscheen de Franse vloot plotseling. De Fransen vielen aan op 2 Juni. Het werd een drama. De Fransen hadden zeer gunstige oplandige Noordoostenwind en de Spaans-Nederlandse vloot lag voor anker. Door deze twee factoren konden de Fransen met succes hun branders inzetten. Een brander is een klein schip, vol met brandbaar materiaal, dat wordt aangestoken vlak voor het een groot vijandelijk schip raakt, met de bedoeling dat grote schip ook in brand te steken. Door het kruut aan boord eindigt het dan dikwijls met een explosie. Bij deze actie explodeerden vier Spaanse en drie Nederlandse schepen. Admiraal de Haen werd gedood, evenals een aantal Spaanse vlagofficieren. Het totaal aantal slachtoffers was naar schatting twee duizend, verbrand, gestikt of verdronken. De "Eendracht" bleef gelukkig behouden. De Fransen moesten de strijd staken door gebrek aan munitie, anders was de schade aan onze zijde nog groter geweest.

Gerard Callenburg had het bevel nu over het eskader overgenomen. Het was nu duidelijk dat de slagkracht van de gecombineerd Spaans-Nederlandse vloot tot bijna nul was gereduceerd. Er werd in de krijgsraad besloten om dominee Westhovius, die indertijd de Ruyter in zijn laatste dagen en uren had bijgestaan, met een snel jacht naar Napels en verder over land naar Den Haag te sturen, met de brief van Callenburg aan de regering over de zware nederlaag, geleden bij Palermo. Hij kwam daar aan op 27 Juni. De regering besloot daarop de jonge schout bij nacht Philips van Almonde, 31 jaar oud, naar het Nederlandse eskader te sturen, om het bevel op zich te nemen.

De herstelwerkzaamheden voor Palermo waren moeizaam, mede door het extreem warme weer. Toen kwam er weer een enorme tegenslag in de vorm van een epidemie, dysenterie. Velen stierven door deze besmettelijke ziekte. Men kreeg opdracht van de regering in Den Haag dat de Nederlandse schepen naar Napels moesten vertrekken. Napels was toen ook Spaans grondgebied. Men haastte zich aan deze opdracht gevolg te geven, de Spanjaarden werden ervan in kennis gesteld en reeds de volgende dag, op 6 Augustus werd het anker gelicht en vertrok de Nederlandse vloot, bestaande uit 14 schepen, uit de baai van Palermo naar Napels.

Het werd een moeizame overtocht, windstilte en tegenwind vertraagden de voortgang.

Onder de Italiaanse kust kwam men op 13 augustus puur toevallig een Franse vloot tegen van 60 schepen onder bevel van admiraal Duquesne, die soldaten vanuit Frankrijk naar Sicilie moest overbrengen. Duquesne zette meteen de achtervolging in en 's avonds zag hij de Nederlandse vloot nog in slagorde varen. De volgende ochtend was er geen enkel Nederlands schip meer te bekennen. Door kundig manoeuvreren had Callenburg dit gevaar gedurende de nacht weten te omzeilen. Admiraal Duquesne wilde de Nederlanders heel graag gaan opzoeken om slag te leveren, maar dat kon hij niet. Hij had op zijn vloot 3000 soldaten die niet alleen zeeziek waren maar ook aan dysenterie leden. Hij moest dus door naar Messina om ze aan land te zetten. De Nederlandse vloot

kwam op 20 Augustus behouden in Napels aan. Drie dagen later kreeg de vloot weer een tegenslag te verduren : een zwaar onweer vernielde de masten van twee schepen.

Op 4 September kwamen Philips van Almonde en dominee Westhovius in Napels aan boord en van Almonde nam het bevel over van Callenburg. De opdracht luidde elk treffen met de Fransen te voorkomen als er niet grote kans op success was. Men moest wachten op verdere orders. Na vier weken kwam de order om naar Cadix te zeilen op de Zuidwest kust van Spanje om schepen uit Nederland op te wachten die daar ter versterking van de vloot zouden aankomen. Op 4 Oktober verlieten de schepen Napels en op weg naar Cadix werd misschien ook langs de Franse kust gevaren.

Ik onderbreek hier even voor een korte opmerking. De Franse koning Lodewijk de Veertiende had bevolen dat bij het passeren van het schip met het lijk van de Ruyter aan boord, dat er dan vanaf de wal saluutschoten moesten worden gelost als eerbetoon aan de Ruyter. Dit schrijft althans de biograaf van de Ruyter, Gerard Brandt. Het was bekend dat Lodewijk de Veertiende veel waardering voor de Ruyter had. Hij had hem tien jaar daarvóór, in 1666, geëerd met het uitreiken van de orde van St Michel. Maar nu was het anders, nu waren wij in oorlog met Frankrijk en toch zou de koning die opdracht hebben gegeven. Recent historisch onderzoek heeft aangetoond dat het zeer waarschijnlijk is dat die Koninklijke opdracht inderdaad is gegeven. Dit kan dan wel beschouwd worden als een heel grote eer die de Ruyter postuum ten deel viel.

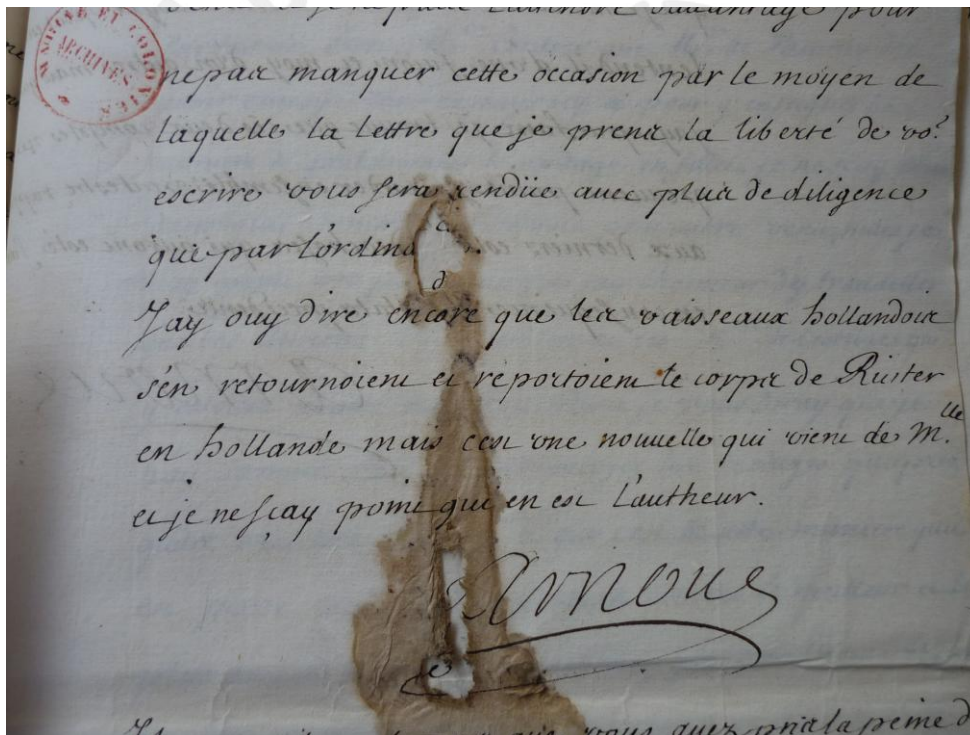


Foto: Verwijzing door de havenmeester van Toulon naar de opdracht van Louis XIV.

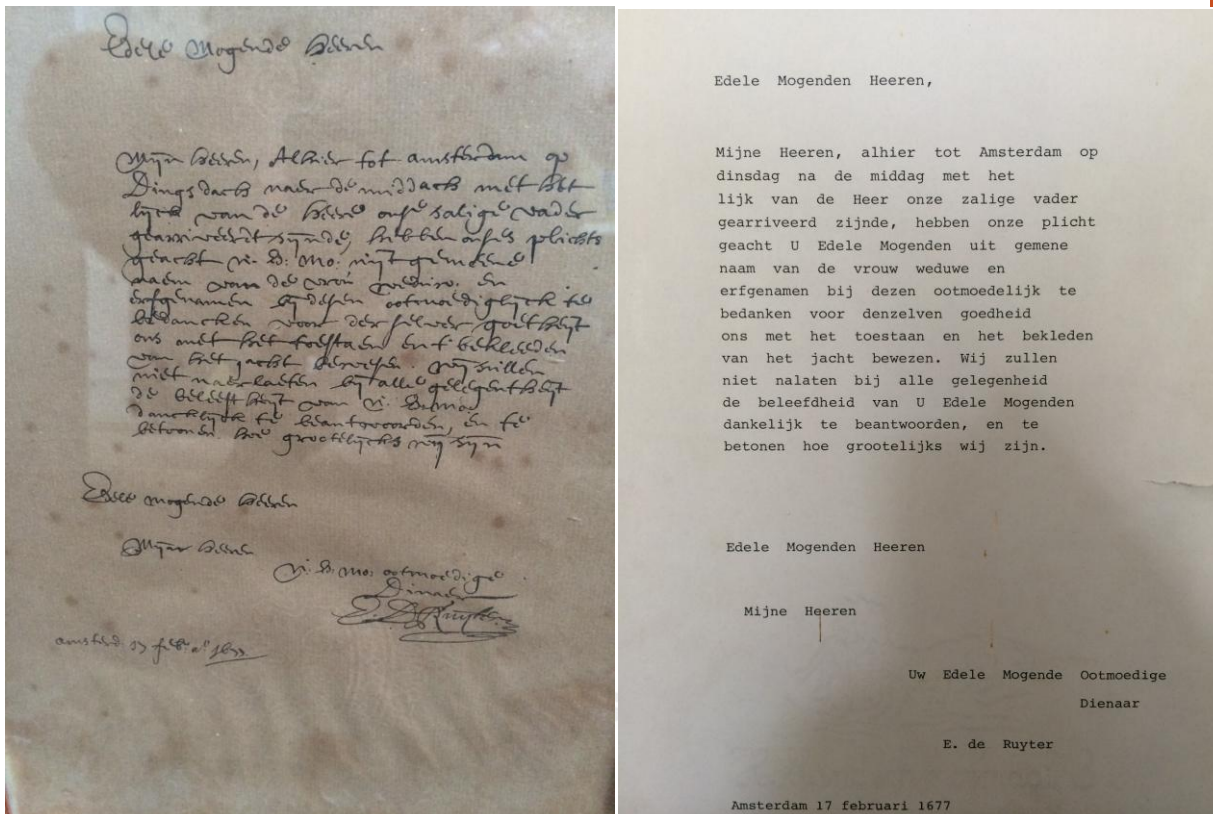
Vier weken na vertrek uit Napels kwam de vloot op 3 November aan op de rede van Cadiz. Er kwamen geen schepen uit Nederland ter versterking van de vloot, maar na een week, op 10 November kwam er wel een brief van de regering met de opdracht om thuis te varen. Er werden voorbereidingen getroffen voor de grote oversteek en na nog een week, op 18 November, vertrok de vloot uit Cadix naar Nederland, waar het op 10 December aankwam.

Binnenlopen in het zeegat van Goeree en dan naar Hellevoetsluis was echter niet mogelijk door het vele ijs dat er lag. Dit was dus half December 1676 en er lag overal ijs. Admiraal van Almonde besloot naar Engeland te gaan om beter weer af te wachten, maar eerst moest er op 12 en 13

December ten anker liggende een storm worden doorstaan. Daarna keerde men terug naar het Kanaal. Het was alsof de Zee de dode admiraal niet los wilde laten. Er volgde een snelle overtocht, vermoedelijk van de wind, 150 mijl in een etmaal, dat is voor diegenen die er niet vertrouwd mee zijn, de zogenaamde landrotten, een gemiddelde snelheid van 11 kilometer per uur, snel voor schepen uit die tijd. Na die snelle overtocht kwam de vloot op 16 December ten anker in de beschutte baai St Helen aan de Oostkust van het eiland Wight en na enkele dagen ging men 5 mijl om de Noord en ging de vloot voor anker op de rede van Portsmouth. Hier bleef men vier weken voor anker liggen, ook tijdens de Kerst en de jaarwisseling, wachtende in de kou, vier weken lang, tot het weer het toeliet definitief naar huis te gaan. Op 24 Januari 1677 vertrok men vanaf de rede van Portsmouth, maar nu ook weer, er was tot het laatst toe tegenslag. Men leed enorme vertraging door tegenwind en mist, het was inderdaad alsof de Zee hem zo lang mogelijk wilde vasthouden. De heenweg naar het westen was in een etmaal gedaan, nu naar het oosten deed men er een week over. Op 30 Januari kwam men eindelijk aan voor Hellevoetsluis.

Ik wil nu één moment stilstaan om de manschappen te gedenken, de bemanningen van de schepen van de vloot. Zij waren anderhalf jaar daarvóór, op 28 Augustus 1675 vertrokken, totaal 4800 mannen. Ik heb geen getallen kunnen vinden, maar ik denk dat ik niet ver van de waarheid ben als ik zeg dat slechts tweederde deel van hen is thuisgevaeren, de overigen, omstreeks 1600 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 zeeslagen. Zij werden ingezet bij reparaties aan schip en tuig en waren als wachtsvolk altijd beschikbaar om te ankeren of anker op te gaan, om het want in te klimmen om de zeilen te zetten of de zeilen te minderen, bij nacht en ontij, in regen, wind en sneeuw, in de verzengende hitte van Palermo en de ijzige kou van de laatste weken. Zij sliepen in hangmatten in onverwarmde, tochtige ruimtes op een continu bewegend schip. Deze mannen verdienen ons ontzag en waardering en ook onze dankbaarheid want zij dienden destijds het landsbelang.

Maar nu terug naar de Ruyter, de aanvoerder van die mannen. Hij werd door hen op handen gedragen, zij noemden hem Bestevaer, mede omdat hij in zijn jonge jaren dezelfde ontberingen had doorstaan.



Dankbrief Engel de Ruyter aan gemeente Amsterdam voor begeleiding lijk van Hellevoetsluis naar Amsterdam en begrafenistoet Dam¹.

Na negen maanden in de kajuit van de “Eendracht” te hebben gestaan, werd de loden kist overgeladen op een speciaal rouwjacht. Op 4 Februari begon de moeizame tocht naar Amsterdam, via Rotterdam waar men bijna een week werd opgehouden door het slechte weer. De afstand van ongeveer 100 kilometer werd in bijna twee weken afgelegd, door het vele ijs in de vaarten en kanalen. Op 16 Februari kwam men binnen de palen van Amsterdam. De plechtige ter aarde bestelling vond plaats op 18 Maart 1677 in deze kerk. Sindsdien rust hij hier in vrede.

Hij wordt door veel maritieme historici beschouwd als de grootste admiraal aller tijden, groter dan Nelson, Duquesne en alle anderen samen.

Het Nederlandse volk houdt de herinnering aan hem terecht in ere, mede door de inzet van de Stichting de Ruyter, want het feit dat Nederland momenteel een onafhankelijke Europese staat is, is volgens vele historici aan hem te danken.

Ik dank U voor Uw aandacht.

¹ Hij hoopte hiermee wellicht een goeie basis te leggen het praalgraf...