



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Op de deining van de wetenschap. Leven en werk van Gustaaf Frederik Tydeman (1858-1939), zeeofficier en hydrograaf

Acda, G.M.W.

Citation

Acda, G. M. W. (2019, January 30). *Op de deining van de wetenschap. Leven en werk van Gustaaf Frederik Tydeman (1858-1939), zeeofficier en hydrograaf*. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/68262>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Licence agreement concerning inclusion of doctoral thesis in the Institutional Repository of the University of Leiden](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/68262>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Cover Page



Universiteit Leiden



The following handle holds various files of this Leiden University dissertation:

<http://hdl.handle.net/1887/68262>

Author: Acda, G.M.W.

Title: Op de deining van de wetenschap. Leven en werk van Gustaaf Frederik Tydeman (1858-1939), zeeofficier en hydrograaf

Issue Date: 2019-01-30

Inleiding

Als jongen van tien, elf jaar had Gustaaf de korvet *Urania* de zeehaven van Harlingen zien binnenvaren, hij had jongemannen, zeven of acht jaar ouder dan hijzelf aan boord bezig gezien, grappen horen maken, stoer zien doen, maar ook begrepen dat zij zeeman werden en leerden varen met zo'n prachtig zeilschip. Gustaaf wilde dat ook en zijn vader zorgde ervoor dat hij de schoolopleiding kreeg die hem een plaats als adelborst op het KIM bezorgde. Daarmee begon een loopbaan in een marine die Gustaaf, toen hij koos voor de officiersopleiding, niet of nauwelijks kende. Ook wist hij niet welk leven hem te wachten stond, welke mogelijkheden en beperkingen tot het beroep van marineofficier behoorden en in wat voor soort organisatie hij eigenlijk zou terechtkomen. In zijn drie instituutsjaren leerde hij uit lessen, boeken, verhalen en eigen waarneming de marine beter kennen. Maar het instituut was de 'echte' marine niet en die marine zou hem eerst en steeds meer vertrouwd worden in de jaren die volgden na zijn benoeming tot officier in 1876.

Het zeevarend Nederland van het laatste kwart van de negentiende eeuw met de marine als deel daarvan, was het decor van Tydemans jonge jaren in de marine. Met een schets van dat decor begint dit hoofdstuk. Daarna wordt de beroepsgroep marineofficiëren geïntroduceerd en verslag gedaan van Tydemans drie jaren op het KIM en zijn eerste grote zeereis die daarna volgde.

Dit hoofdstuk geeft antwoord op de vraag welke positie maritiem Nederland in de wereld van het laatste kwart van de negentiende eeuw innam, gelet op de grootte en het werkveld van de marine en de handelsvloot. Een volgend aantal vragen betreft de beroepsgroep marineofficiëren: uit welke officierskorpsen bestond die groep, hoe waren de onderlinge verhoudingen van die korpsen, welke geografische en sociaal-culturele herkomst hadden marineofficiëren en met welke wetsregels was de officiersloopbaan geordend. Ten slotte is van belang de bijzonderheden van de officiersopleiding te kennen en een beeld te krijgen van de zeereizen die marineschepen in Tydemans jonge jaren maakten.

Maritiem Nederland rond 1875

Nederland nam in de negentiende eeuw als maritieme natie een bescheiden plaats in.¹ Met een marine van in totaal 69.000 ton waterverplaatsing die kustverdediging als hoofdtaak had behoorde de Koninklijke Marine tot de kleine zeemachten.²

De Nederlandse handelsvloot stond in 1873 op de achtste plaats op de wereldranglijst. Ruim twintig jaar daarvoor was de positie op die lijst nog de vierde.³ Daarna waren verschillende rederijen opgericht die zich toeleiden op stoomvaart. De vaart tussen Europa en Nederlands-Indië werd onderhouden door de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' en de Rotterdamsche Lloyd. In Nederlands-Indië voerde een dochtermaatschappij van de British India Steam Navigation Company onder de naam Nederlandsch-Indische Stoomvaart Maatschappij (NISM) de pakketvaart uit. Toen de concessie van de Britten eind 1890 afliep nam de in 1888 opgerichte Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) de interinsulaire dienst over.⁴

Kon Nederland in 1875 nog een zeemogendheid worden genoemd? Die vraag stond onder politici langdurig ter discussie. Verdediging van de Nederlandse kust was een taak voor de marine, daar was men het over eens. Een twistpunt bleef of Nederland ook moest beschikken over een 'actieve' of 'algemene marine', bestemd voor de bescherming van de Nederlandse handelsvloot en de maritieme verbindingslijnen tussen het moederland en de koloniën. Met een 'actieve marine' zou Nederland een zeemogendheid zijn. Op-eenvolgende ministers van Marine kozen voor het compromis Nederland niet meer te zien als belangrijke zeemogendheid, maar toch een algemene marine te behouden.⁵ In de Vestingwet van 1874 was over de taak van de marine niets vastgelegd.⁶ In de vele aan de wet voorafgaande politieke discussies werd het beeld van Nederland als zeemogendheid meestal als niet te realiseren van de hand gewezen. In de praktijk bleek de marine niettemin toch in staat met oefendivisies wereldwijd vlagvertoonreizen te maken.⁷ Het grootste deel van de vloot diende voor de handhaving van het koloniale gezag in Oost-Indië en de externe verdediging van dat gebied. Voor die taken beschikte de marine over een groot aantal middelgrote en kleine schepen. De verdediging van Indië tegen een buitenlandse aanval zou Nederland alleen niet aankunnen. Nederland rekende dan ook, zo nodig, op steun van Groot-Brittannië en maakte zich daardoor op voorhand afhankelijk van dat land. Beide landen waren zich daarvan bewust en handelden daarnaar.⁸

De organisatie van de marine

Op het Departement van Marine in Den Haag stond de minister aan het hoofd van de ministeriële afdelingen Materieel, Personeel, Financiële Comptabiliteit, Loodswezen, Secretariaat en Archief. In 1886 zou het aantal afdelingen nog worden uitgebreid met de nieuw ingestelde Marinestaf.

In 1874 werd de dienst Hydrografie als afzonderlijke ministeriële afdeling ingesteld. Die gebeurtenis had een korte voorgeschiedenis en een bijzonder vervolg. In 1860 werd in Batavia het Hydrografisch Bureau opgericht om het hydrografisch werk in de Indische archipel aan te sturen en de opnameresultaten te verwerken. Dit bureau werd in 1871 verplaatst naar Nederland en in 1874 als afdeling aan het ministerie verbonden. Het Indische deel van de afdeling werd al in 1875 weer naar Batavia overgebracht. In 1894 keerde het Indische bureau wederom en voorgoed terug naar Nederland met achterlating van een

kaartendepot.⁹ Loodsdienst en hydrografie waren delen van het civiele takenpakket van de marine. Tot dat pakket behoorde ook de visserijpolitiedienst die op de Noordzee werd uitgevoerd.

Behalve hoofd van het ministerie was de minister ook de directe opdrachtgever van de directeurs van de Marine in Den Helder, Amsterdam en Hellevoetsluis. In deze drie bases waren ook marinewerven gevestigd, bestemd voor scheepsreparatie en in Amsterdam ook voor nieuwbouw. Drie directies, met een vlagofficier als directeur en commandant der Marine, zouden voortbestaan tot de opheffing van de werf te Amsterdam in 1915 en die van Hellevoetsluis in 1918, waarna Den Helder de enige marinebasis was.¹⁰

De commandanten van afzonderlijke schepen stonden onder toezicht van de marinecommandant van hun thuishaven. In Nederland hadden de meeste marineschepen Den Helder als basis. De commandant en directeur van de Marine in Den Helder was dan ook de belangrijkste vlagofficier in Nederland.

Het gezag over de zeemacht in Oost- en West-Indië berustte bij de gouverneur-generaal en de gouverneurs. De regionale marinecommandanten waren aan hen ondergeschikt. De commandant der Zeemacht in Nederlands-Indië (CZMNI) maakte, als chef van het Indische departement der Marine, ook deel uit van het landsbestuur. Daarmee was het ambt van de Indische vlootvoogd de meest prestigieuze vlagofficiersfunctie binnen de Nederlandse Zeemacht.¹¹ In het departement waren de bureaus van de commandant Zeemacht, de chef van de Gouvernementsmarine en de hoofdadministrateur van de Marine samengebracht. De commandant Zeemacht voerde het operationeel bevel over de Indische Militaire Marine, het Auxiliair Eskader en de Gouvernementsmarine.¹² In zijn dubbelfunctie van operationeel bevelhebber en departementaal hoofd was hij eigenlijk een 'knecht van twee meesters' die zich moest verantwoorden tegenover de minister van Marine en de gouverneur-generaal.¹³ Die dubbelrol kwam ook tot uiting in de regel dat schepen en personeel van de Indische Militaire Marine behoorden tot de Nederlandse Zeemacht, maar dat de kosten van deze marine voor rekening waren van het Nederlands-Indische gouvernement. Het Auxiliair Eskader was een aanvulling (vandaar de naam) van de Indische Militaire Marine. Beide formaties bestonden uit schepen van de Koninklijke Marine, maar de kosten van de eerste stonden op de begroting van Nederland. Het eskader was zo gezien eigenlijk een boekhoudkundige eenheid. Voor speciale opdrachten werd het eskader samengesteld uit beschikbare schepen. De commandant Zeemacht in Nederlands-Indië was operationeel commandant van zowel de eskadercommandant als van de commandanten van afzonderlijke schepen behorend tot de Indische Militaire Marine. Daarnaast was hij ook koloniaal bestuurder.¹⁴ Het eskader was, behalve voor gezagshandhaving in de Indische archipel, ook bedoeld om een vijand van buitenaf te weerstaan. Java was het eiland dat in de eerste plaats verdedigd moest worden. Misschien wel om die reden kwam aanvankelijk voor deze scheepsmacht de naam Java-divisie in zwang. Een kapitein-ter-zee was divisiecommandant en operationeel bevelhebber. In 1905 werd de naam van de divisie formeel veranderd in Nederlands Eskader in Oost-Indië. De schepen die tot het eskader behoorden voerden meestal af-

zonderlijk opdrachten uit. Enige maanden per jaar kwamen de schepen bijeen om gezamenlijk te oefenen.

De Gouvernementsmarine bestond voor een groot deel uit roei- en zeilkanonneerboten, ook wel kruisprauwen of kruisboten genoemd. Na 1880 werden de kruisboten in de loop van jaren vervangen door kleine stoomschepen. In 1883 beschikte de Gouvernementsmarine over 51 kruisboten maar ook over negen zeestoomschepen, zeven rivierstoomschepen en drie vaartuigen voor speciale diensten.¹⁵

Materieel en personeel

De samenstelling van de vloot in het derde kwart van de negentiende eeuw was kenmerkend voor een marine die in technisch opzicht in de laatste fase van een periode van overgang van zeil naar stoom en van hout naar ijzer was. Na 1876 werden raderstoomschepen niet meer op stapel gezet.¹⁶ Schroefstoomschepen werden vanaf dat jaar van ijzer gebouwd.¹⁷ De technische overgang gold ook de bewapening en bepantsering van schepen.

In de vlootlijst stonden 23 meest kleinere schepen voor de kustverdediging, 28 fregatten en schroefstoomschepen voor algemene dienst, 30 schepen van de Indische Militaire Marine en 14 eenheden voor bijzondere hulpdiensten, zoals instructievaartuigen en wachtschepen. De volledige vlootlijst bestond uit 95 schepen.¹⁸ Op 1 januari 1875 waren naar schatting 50 marineschepen van de Nederlandse Zeemacht in actieve dienst. Van die schepen waren er 30 operationeel in Nederlands-Indië, 5 in West-Indië en de overige 15 in of vanuit Nederland. De schepen van de Zeemacht in Indië behoorden of tot het Auxiliair Eskader of tot de Indische Militaire Marine. Buiten dienst of in aanbouw waren 56 schepen.

De Europese bemanningen van de schepen in actieve dienst bestonden in Indië uit ruim 3.000, in West-Indië uit 600 en in Nederland uit bijna 1.400 man. Het totaal van ruim 5.000 man betrof alleen varende marinemensen van Europees origine. In Indië deden aan boord ook veel inheemse schepelingen dienst.¹⁹ In 1876 was de totale sterkte van het beroepspersoneel van de zeemacht, exclusief de inheemse schepelingen in Indië, ruim 8.000 man. De marine telde zeven vlagofficieren, dat aantal zou tot 1914 nauwelijks veranderen.²⁰

Reilen en zeilen van de marine

Het grootste deel van zowel het personeel als het materieel van de marine deed dienst in Nederlands-Indië. Met regelmaat zond de marine personeel van Nederland naar Indië. In de negentiende eeuw gold voor officieren en schepelingen dat zij voor maximaal drie jaren werden uitgezonden. Gehuwden met het gezin thuis in Nederland of met het gezin op eigen kosten in Indië dienden voor maximaal twee jaren in de Oost. Voor gehuwden met het gezin in Indië op rijkskosten was in de twintigste eeuw de plaatsingsduur vier jaren.²¹

Schepen maakten patrouillereizen door de archipel, waarbij zo mogelijk en incidenteel hydrografische opnemingen werden gedaan. De bestrijding van smokkelvaart en zeero-verij vergde gedurende de gehele negentiende eeuw een langdurige inzet van de marine. Zeeroofbestrijding was een van de kerntaken van de zeemacht.²² De handhaving van het koloniaal gezag culmineerde in gewapende strijd tegen de voor onafhankelijkheid vech-tende inheemse bevolking. De oorlog in Atjeh bond in het laatste decennium van de ne-gentiende eeuw een groot aantal van de in Indië aanwezige operationele marineschepen aan de wateren rond Noord-Sumatra.

De vloot in Nederland was beschikbaar voor kustverdediging, maar maakte vooral oefenreizen in de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee. Vaak waren dat reizen van meerdere schepen die gezamenlijk konden oefenen in manoeuvreren en het gebruik van geschut. Aan oefenreizen was vrijwel altijd impliciet vlagvertoon verbonden door nood-zakelijk bezoek aan buitenlandse havens om levensmiddelen in te slaan en kolen te laden voor de stoomschepen.

De kustwateren van Nederland, Suriname en de Nederlandse eilanden in de Caribische Zee en de zeeën van Nederlands-Indië waren het werkterrein van hydrografen. In Neder-land en Indië waren permanent schepen voor de opneming in bedrijf. De langdurige er-varing met zeevaartkunde en aanverwante vakken en hydrografie stelden de marine en individuele zeeofficieren in staat om ook wetenschappelijke diensten uit te voeren. Zo werd de marine betrokken bij wetenschappelijke expedities in de Indische zeeën maar ook bij exploraties te land in Oost- en West-Indië.²³

Beroep en opleiding van de marineofficier

Gustaaf Tydeman werd in september 1873 adelborst en toegelaten op het Koninklijk In-stituut voor de Marine in Den Helder. De officersopleiding was al bijna twintig jaar in de vlootbasis Den Helder gevestigd en het als school en internaat gebouwde instituutsgе-bouw inmiddels vier jaar in gebruik. Dat aan de opleiding een internaat was verbonden was noodzakelijk omdat de meeste adelborsten niet in Den Helder of nabije omgeving woonden. Naast deze praktische reden was het internaat ook een voorbereiding op het geïsoleerde scheepsleven en bood het gelegenheid om het gedrag en de discipline van de adelborsten te vormen.

Tydeman koos voor een opleiding tot zeeofficier maar tegelijk voor een beroep dat vol-ledig beslag op hem zou leggen. De beroepsgroep marineofficieren was door de aard van het beroep een nogal geïsoleerde gemeenschap van door selectie en opleiding gelijkge-stemde mannen. Het beroep had een status verworven, gebaseerd op formele opleidings-en bekwaamheidseisen en een daarop afgestemde opleiding en wettelijk vastgestelde regels voor benoeming, bevordering, ontslag en pensionering. Lang niet elke marine-officier bleef tot zijn pensioen in marinedienst, maar bij eerder verlaten van de dienst bleek een passende burgerbetrekking meestal gemakkelijk te vinden. Oud-marineofficie-ren werkten veelal in het maritieme bedrijfsleven, in ambtelijke functies en bij nuts- en

liefdadigheidsinstellingen. Opleiding en beroepservaring, in combinatie met de sociale achtergrond van de marineofficier, stonden garant voor bestaanszekerheid. Voormalige marineofficieren waren evenzeer gezichtsbepalend voor de marine en de marineofficier als de actief dienende.²⁴ Toen Tydeman adelborst werd bestond de beroepsgroep marine-officieren uit zeeofficieren, mariniersofficieren en officieren van administratie. Uitsluitend zeeofficieren en officieren der mariniers werden op het KIM opgeleid. Het instituut bood een unieke opleiding die belangrijk bijdroeg aan de professionalisering van het officiersberoep. In deze opleiding werd ook recht gedaan aan de dubbele achtergrond van de zeeofficier van militair en zeeman.²⁵ Officieren van administratie werden opgeleid in de praktijk, zo veel mogelijk aan boord van wachtschepen. Pas in 1913 werd hun opleiding ondergebracht op het KIM.²⁶

Machinisten hadden sinds hun entree in de marine bij de opkomst van stoomschepen de status van onderofficier. Niet eerder dan in 1915 besloot de minister van Marine dat machinisten na hun opleiding tot officier zouden worden benoemd. In 1923 werd op het KIM een vierjarige opleiding voor adelborsten voor de Marine Stoomvaartdienst ingericht.

Het is opvallend hoe lang administrateurs en machinisten enerzijds en zeeofficieren anderzijds afzonderlijk werden geschoold en hoe moeizaam vooral de inpassing van de technici in de officiersformatie verliep. De administrateurs hadden een vijfjarige HBS als vooropleiding, hetgeen hun status ten opzichte van de adelborsten voor de zeedienst met een driejarige HBS als basis ten goede kwam. Bovendien deelden de administrateurs en de adelborsten dezelfde sociale herkomst. Maar het meest gunstig voor hun onderlinge verhouding was dat zij later niet op elkaars werkterrein zouden komen. De zeeofficieren voeren het schip en leidden het gevecht en de administrateurs verzorgden de logistiek en de financiën. Dat was anders met de machinisten. De zeeofficier vreesde dat de machinist, als specialist van de voortstuwing van het schip, op zijn vakgebied kwam. Immers, in de zeiltijd was het de zeeofficier die de zeilvoortstuwing beheerste. Op zijn orders en aanwijzing werden zeilen gezet en ingenomen en werd de stand van de zeilen veranderd. Weliswaar gaf de zeeofficier ook orders aan de bemanning van de machinekamer, maar hij had geen directe leiding en ook geen zicht op de uitvoering van die orders.²⁷ Als belangrijkste oorzaak van de afstand tussen zeeofficieren en machinisten is evenwel het standsbewustzijn van zeeofficieren genoemd. Zeeofficieren hadden een maatschappelijke achtergrond die zij zelf hoger aansloegen dan de stand waar, naar zij meenden, de machinisten toe behoorden.²⁸ Overigens was bij de Nederlandse koopvaardij de positie van de machinist gelijkwaardig aan die van de stuurman.²⁹

De aspirant-administrateurs die in 1913 adelborst werden kregen in het Korps Adelborsten een vriendelijk onthaal. De administrateurs in opleiding waren immers ook al vaak uitgenodigd als gasten op het jaarlijkse galafeest.³⁰ De naam van het adelborstenkorps werd, zo blijkt uit het *Jaarboekje* van 1914, veranderd in 'Corps Adelborsten en Aspirant-administrateurs'. Toen de eerste afdeling van de machinistenopleiding in 1916 naar het KIM werd overgebracht werd de naam van het 'Corps' veranderd in 'Korps Adelbor-

sten', zodoende "terugkeerende tot den ouden naam" volgens het *Jaarboekje* van 1917. De term machinist werd uit de korpsnaam gehouden, anderzijds waren volgens de adelborsten voor de zeedienst (veruit de meerderheid in het 'Corps') administrateurs en machinisten in opleiding nu ook adelborst.

De tegenstelling tussen zeeofficieren en machinisten en de achterstelling van machinisten kwam ook in de Britse marine voor. Ook daar was het sentiment bij de zeeofficieren dat de machinisten, door hun kennis en vaardigheid op technisch gebied, een bedreiging van de hiërarchische positie van de zeeofficier zouden zijn. Maar het bezwaar was vooral dat *engineers* niet tot de hogere sociale klasse van de zeeofficieren, de *executive officers*, behoorden. Een vooraanstaand vlagofficier beweerde zelfs dat een *gentleman* niet hield van "engine driving, and I doubt he ever will, because it is a dirty job."³¹ In de Duitse marine werden nog in het begin van de twintigste eeuw de technische officieren in carrière mogelijkheden achtergesteld bij zeeofficieren. Het argument daarvoor was dat zij onvoldoende theoretische kennis hadden en, anders dan bij zeeofficieren, uit de sociale laag van de middenklasse van praktijkmensen kwamen.³²

In de Koninklijke Marine is de carrièregang van de officieren van de Marine Stoomvaartdienst, de officieren van administratie en de officieren der mariniers pas na het einde van de Tweede Wereldoorlog volledig gelijkgetrokken met die van zeeofficieren. Dat dit zo lang duurde zou gedeeltelijk veroorzaakt zijn door gebrek aan geld.³³

Artsen, vlootgeestelijken en reserveofficieren

Naast de aan het KIM opgeleide officieren dienden ook artsen, vlootgeestelijken en reserveofficieren in de marine. Artsen behoorden tot de in 1853 opgerichte Geneeskundige Dienst der Zeemacht die aanvankelijk met 69 artsen en een apotheker de zeemacht medisch verzorgde. De militaire artsen dienden zowel in Nederland als in de koloniën, aan de wal en aan boord van schepen. Hun opleiding kregen zij aan de Gemeente Universiteit van Amsterdam.³⁴

Niet behorend tot enig korps officieren, maar wel met de status van officier traden in 1914 bij Koninklijke Besluit van 28 augustus van dat jaar predikanten en aalmoezeniers toe tot de landmacht. Vanaf 1918 werden vlootgeestelijken formeel aangesteld. Het aantal geestelijke verzorgers in marine-uniform werd geleidelijk uitgebreid en er werden meer 'zendende instanties' benoemd.³⁵

In 1861 werd in Nederland de militaire dienstplicht ingevoerd, die jaarlijks een lichting zeemiliciens opleverde. Een korps officieren Koninklijke Marine Reserve (KMR) werd bij Koninklijk Besluit in 1894 ingesteld. Aanvankelijk konden alleen eervol ontslagen marineofficieren en gezagvoerders en stuurlieden van de grote stoomvaartmaatschappijen worden benoemd tot reserveofficier.³⁶

Herkomst en cultuur van de aan het KIM opgeleide officieren

De adelborsten die in de negentiende eeuw aan het KIM werden opgeleid waren in meerderheid bestemd om zeeofficier te worden. Van hen zijn de hierna volgende gegevens over geografische en sociale herkomst.

Het aantal adelborsten dat jaarlijks in Den Helder aan de opleiding begon varieerde in de vijftig jaren na 1854 van 15 tot 56 met een gemiddelde van 28. De geografische herkomst van de adelborsten uit die jaren was, zoals ook eerder, voor ongeveer 60% West-Nederland, ongeveer een kwart van de adelborsten kwam uit het Noordoosten en 5 tot 6% uit het Zuiden van het land. De geringe opkomst van adelborsten uit Zuid-Nederland is te verklaren uit het daar ontbreken van de zeevaart en de onzichtbaarheid van de marine. Ook speelde de in de negentiende eeuw nog aanwezige maatschappelijke achterstand van Rooms-katholieken, die vooral in Zuid-Nederland woonden, een rol. Opvallend was de overzeese herkomst van veel adelborsten. Het percentage overzee en vooral in Nederlands-Indië geboren adelborsten nam toe van 7% in de eerste dertig jaar na 1854 tot 22% in de jaren tussen de beide wereldoorlogen. Gedurende de eerste honderd jaar van het KIM in Den Helder had gemiddeld 25% van de adelborsten familieleden die voor hen adelborst waren geweest.³⁷ De cultuur en levensstijl van de op het KIM opgeleide marineofficieren uit Tydemans marinejaren zijn grotendeels terug te voeren op de sociale herkomst van de adelborsten. Door de noodzakelijke vooropleiding voor het toelatingsexamen voor het KIM en de kosten van de officiersopleiding kwamen adelborsten overwegend uit de sociaal-economisch hogere milieus. Van het totaal van de adelborsten van de promotiejaren 1854 tot en met 1904 blijkt dat 28% van de toekomstige officieren ofwel een adellijke titel heeft of behoort tot een familie die met een geslachtsoverzicht in een van de eerste negen jaargangen van *Nederland's Patriciaat* is opgenomen. Een duidelijke daling van dat percentage zet in het laatste decennium van deze periode in.³⁸ Het KIM was, net als de KMA, ingesteld op het bieden van een opleiding die voor de jeugd uit vooraanstaande families aantrekkelijk was. In het opleidingsprogramma was gelegenheid ingeruimd voor activiteiten die behoorden tot de opvoeding van deze jongelui. Adelborsten, overigens net als studenten in Leiden, leerden dansen, schermen en kregen tekenles.³⁹ Er waren ook cultureel vormende vakken, zoals literatuur van moderne talen en geschiedenis.

Adelborsten met een achtergrond van adel of patriciaat hadden van huis uit omgangsvormen meegekregen en zich eigen gemaakt, die zij op hun beurt weer uitdroegen in de korpsgemeenschap van de adelborsten. De vertegenwoordiging en de invloed van de adel en de burgerlijke elite van het patriciaat binnen de beroepsgroep van de zeeofficieren bepaalden het maatschappelijk aanzien dat zeeofficieren in de negentiende eeuw hadden. Zeeofficieren deelden dat aanzien met landmachtofficieren, maar ook met andere dienaren van de staat zoals ambtenaren in buitenlandse dienst en bestuurders overzee en in Nederland zelf. Ook tot die beroepen voelde de maatschappelijke elite zich aangetrokken. Opmerkelijk is dat in deze beroepen meestal een bescheiden salaris werd ontvangen,

zodat voor de gewenste taakuitoefening en levensstijl het eigen vermogen moest worden ingezet. Als dat er niet was dreigde ‘nette armoede’, armoede met behoud van aanzien. En aanzien was, naast financiële weelde, in de negentiende eeuw belangrijk. Tot de voorname levensstijl behoorde ook, dat bij ontbreken van geldelijke middelen dat gebrek op beschaafde wijze werd gebagatelliseerd. Uiteindelijk had een functie in dienst van “vorst en vaderland” de voorkeur boven een willekeurige baan waarin dik geld werd verdiend.⁴⁰ Het levensbesef, de opvattingen en de omgangsvormen van de aristocratisch-burgerlijke families in het Nederland van de laat-negentiende eeuw zijn vaak in romanliteratuur verbeeld. Louis Couperus kon dat als geen ander. Hij beschreef met name in zijn roman *De boeken der kleine zielen* de klasse der notabelen, een klasse waar hij zelf ook toe behoorde.⁴¹ In Den Haag vormden mensen van aanzien en stand coterieën als de Indische, de “officiële bureauwereld” en de militaire. Aristocraten onder hen kwamen aan het hof. Zoons van notabelen werden zo mogelijk Oostindisch ambtenaar of gingen naar Breda of Willemsoord om leger- of marineofficier te worden.⁴² Viervijfde van de negentiende-eeuwse Nederlandse adel vervulde functies in het landsbestuur en in andere bestuurlijke ambten, zoals bij de rechterlijke macht. Een vijfde deel werkte in handel, industrie en financiële diensten of in vrije beroepen als arts, advocaat, apotheker of architect. Militairen kwamen onder de adel weinig voor.⁴³ Niettemin was de adel onder marineofficieren oververtegenwoordigd. Eenzelfde oververtegenwoordiging bestond ook onder de officieren van de landmacht.⁴⁴

Dat het de minister van Marine ernst was om een officiersstand van onbesproken gedrag te handhaven, blijkt uit de in de negentiende eeuw geldende bepalingen over het door een zeeofficier aangaan van een huwelijk. Al in 1815 werden regels gegeven waarbij een officier met trouwplannen de toestemming van de koning moest vragen om een met naam genoemde vrouw te huwen.⁴⁵ De bepalingen hadden vooral betrekking op het beschikbare inkomen buiten het traktement van de man. Het huwelijksvoorschrift werd van tijd tot tijd aangepast.

Toen Tydeman in 1886 trouwde moest hij, volgens het voorschrift van 1872, aan de koning toestemming voor het huwelijk vragen waarbij zijn aanstaande echtgenote zich verplichtte haar man nimmer op zijn tochten naar zee of aan boord te zullen volgen. De aanstaande bruid moest bovendien een verklaring van onberispelijk gedrag overleggen. Tydeman moest ten slotte ook zorgen voor een verzekering bij het Weduwen- en Wezenfonds voor zijn vrouw en mogelijke kinderen.⁴⁶

Het stramien van de officiersloopbaan: een wettelijke regeling

De loopbaan van een marineofficier werd voor een belangrijk deel bepaald door de voorschriften over bevordering in rang, daaraan voorafgaande examens, looptijden in rangen en de voorrechten verbonden aan het aantal dienstjaren. Deze voorschriften waren vastgelegd in de Wet betreffende de bevordering, het ontslag en het op pensioen stellen der

militaire officieren bij de Zeemagt. De wettekst die van kracht was toen Tydeman officier werd, was die van 6 april 1871, de herziene en uitgebreide versie van de wet van 28 augustus 1851.⁴⁷ De eerste afdeling van de wet had als titel 'Van de bevordering'. Belangrijke elementen die de loopbaan en de bevorderingen van zeeofficieren bepaalden waren ouderdom in rang, vaartijd in verschillende rangen en ervaring in functies als eerste officier en commandant. De tweede afdeling heette 'Van het ontslag' en de derde afdeling 'Van het op pensioen stellen'. Ontslag op eigen verzoek was altijd eervol. Gedwongen ontslag volgde op allerlei soorten misdragingen waarbij ook de militaire rang ontnomen kon worden. Officieren konden op of zonder eigen aanvraag op pensioen worden gesteld. Pensioen op aanvraag was mogelijk in de ouderdom van vijftig jaar na een 'langdurige' dienst. Een langdurige dienst bestond uit veertig dienstjaren, waarbij een dienstjaar in de tropen dubbel telde. Ook op basis van lichamelijke of geestelijke gebreken, opgedaan in militaire dienst en met definitieve ongeschiktheid voor de dienst als gevolg, werd pensioen verleend. Zonder aanvraag kon een officier op pensioen worden gesteld na langdurige dienst of op de leeftijd van vijftig jaar. Een combinatie van die twee voorwaarden was niet nodig. Permanente ongeschiktheid voor de dienst als gevolg van lichamelijke gebreken kon onder voorwaarden van minimale dienstitijden ook tot gedwongen op pensioen stellen leiden.

Na hun benoeming tot adelborst der eerste klasse moesten Tydeman en zijn jaargenoten twee jaar in die rang dienst doen, in die periode minstens een jaar 'buitengaats', dus geplaatst aan boord van een varend schip zijn, en examen doen voor de volgende rang. Het examen moest uitwijzen dat de officier zijn vakbekwaamheid onderhield en bijhield. De looptijd in de rang van luitenant-ter-zee der tweede klasse was zes jaar. Minimaal twee jaar moest de zeeofficier weer varen en in die tijd 'alleszins voldoende' doen blijken dat hem de wacht aan boord in zee ten volle was toevertrouwd. Ook voor de volgende bevordering moest een examen worden gedaan. Afgezien van dienstitijd en examens werden voor deze bevorderingen 'onberispelijk gedrag, genoegzame dienstijver en de vereiste kunde en bekwaamheid' als voorwaarden gesteld. De bevorderingen tot en met luitenant-ter-zee der eerste klasse waren voor vijfdesde deel van het aantal te bevorderen officieren naar ouderdom in rang en voor een zesde naar keuze. Eenmaal luitenant-ter-zee der eerste klasse kwam een bevordering tot hoofdofficier in zicht.⁴⁸ Vereist daarvoor waren een looptijd van ten minste vier jaar in de rang van luitenant-ter-zee der eerste klasse en de ervaring van minstens een jaar varen als eerste officier of commandant van een oorlogsbodem. Bij de bevordering tot kapitein-luitenant-ter-zee werd driekwart van het aantal voor bevordering geschikt bevonden officieren naar anciënniteit en een vierde naar keuze bevorderd. Voor de bevordering tot kapitein-ter-zee moest een kapitein-luitenant-ter-zee ten minste twee dienstjaren in die rang hebben en in zijn huidige rang of in de voorgaande minstens een jaar bevelhebber van een 'actieve oorlogsbodem' zijn geweest. De bevordering was voor twee derde van het aantal te bevorderen officieren naar ouderdom in rang en voor een derde naar keuze. De bevorderingen waren naar aantal kandidaten en tijdstip afhankelijk van beschikbare budgettaire ruimte in de officiers-

formatie en het getal van de vacatures. De bevordering naar keuze was daarom altijd een aanvulling op de bevordering naar anciënniteit. De keuzevrijheid nam toe naarmate de rang hoger was. Een kapitein-ter-zee kon worden bevorderd tot schout-bij-nacht als hij minstens twee jaar in zijn rang had gediend en minimaal in zijn huidige of in de voorgaande rang een jaar ervaring had als commandant van een actieve oorlogsbodem. Een schout-bij-nacht kwam in aanmerking voor bevordering nadat hij ten minste twee jaar diensttijd in zijn rang had. Bevorderingen tot vlagofficier waren uitsluitend bij keuze. De bevorderingskeuzes werden gemaakt door de minister, vaak een zeeofficier, die daarbij werd geadviseerd door zijn chef personeel, ook een zeeofficier.

Ook voor officieren der mariniers en van administratie waren overeenkomstige, maar hier en daar afwijkende regels voor bevordering vastgesteld. De wetgever had door enkele uitzonderingsbepalingen gezorgd voor zo nodig flexibiliteit in een rechtvaardige uitvoering van de wettelijke regels. Hoofdzaak was dat een doorzichtig en strikt stramen ten grondslag lag aan de loopbaan van een officier. Daarmee werd zo mogelijk na-ijver en wantrouwen onder officieren voorkomen en de indruk gewekt dat ieder gelijke kansen had.

In het ontwerp van wet dat zou leiden tot de wet van 1871 had de minister van Marine het voorstel gedaan behalve de bevordering tot vlagofficier ook de bevordering tot hoofdofficier (kapitein-luitenant-ter-zee en kapitein-ter-zee) uitsluitend een bevordering naar keuze te doen zijn. Dat hield in dat bevordering niet volgens ouderdom in rang plaats zou vinden, maar dat de minister bij bevorderingen zonder meer zou kunnen kiezen uit de meest geschikte officieren van voorgaande rangen. Het argument daarvoor was dat uit de meest kundige en geschiktste officieren het meeste nut te halen was en dat onder officieren de ambitie gaande gehouden werd. Bij bevordering volgens anciënniteit ontbrak de stimulans om boven anderen uit te munten en “het verkrijgen van de kolonelsrang wordt voornamelijk een kwestie van goede gezondheid en een lang leven” meende de minister.⁴⁹ In de Tweede Kamer, maar ook onder zeeofficieren bestonden veel bezwaren tegen het voorstel. Gunstelingen zouden worden voorgetrokken en bij gemis aan objectieve gegevens en een duidelijke maatstaf zou de keuzebevordering onuitvoerbaar zijn en grievend voor gepasseerde officieren. Keuzebevordering was meer iets voor een land als Engeland, waar standsverschillen meer aanvaard waren, en zou in ons weinig aristocratische land grote ontevredenheid wekken.⁵⁰ De minister zag vervolgens af van de volledige keuzebevordering en zijn opvolgers zouden het onderwerp de eerstvolgende honderd jaar laten rusten.

In de loopbaan van elke officier kwamen periodes van non-activiteit voor. Non-activiteit betekende dat geen functie beschikbaar was en slechts een basissalaris werd uitbetaald. De non-activiteit trof met name de jongere officieren. Voor hen waren veel functies gereserveerd aan boord van kleinere schepen die in vredestand niet in actieve dienst waren en dus geen vacante werkplekken opleverden. Voor zeeofficieren was van belang niet te lang in ‘sedentaire’, niet tot de actieve marine behorende walfuncties zoals bij marine-etablisementen of het Loodswezen, te blijven. Als die sedentaire posten langer dan

vier jaar duurden dreigde achteruitgang van positie in het officierskorps en daarmee de aanspraak op bevordering.

Een normaal verlopende carrière van een zeeofficier bestond in het eerste tiental jaren uit een aaneenschakeling van varende functies in Nederland en Nederlands-Indië, gevolgd door een plaatsing aan de wal in Nederland. Het aantal walplaatsingen in Nederlands-Indië voor zeeofficieren was in de negentiende eeuw zeer beperkt. Een uitzending naar Indië met echtgenote en eventueel kinderen, alleen zinvol bij een functie aan de wal, kwam daarom bij zeeofficieren zelden voor. Tydeman zou in zijn hele loopbaan vijf maal een Indische term maken, drie van drie jaar en de laatste twee van ruim een jaar. Hij diende in al die elf jaren altijd aan boord van een schip. Na de jaren als jong luitenant-ter-zee volgden afwisselend varende en walfuncties in een periode waarin ook veel zeeofficieren de marine verwisselden voor een burgerbetrekking. Van Tydemans adelborstenjaar zou 40% van zijn jaargenoten voor dat laatste kiezen. Het gemiddelde percentage van alle officieren die eerder dan bij hun pensioen de marine verlieten was in het tijdvak 1829 tot 1916 38%.⁵¹ Hun opleiding en werkervaring, maar ook de sociale klasse waar officieren toe behoorden, maakten dat zij goede kansen op de arbeidsmarkt hadden. Officieren die in dienst bleven gingen meest als hoofdofficier met pensioen en waren vaak nog fit genoeg om nog wat anders te gaan doen.

Elke zeeofficier kon het verloop van zijn carrière enigszins beïnvloeden door zijn voorkeur voor bepaalde functies kenbaar te maken. Dat gebeurde met de indiening van een plaatsingsverzoek bij zijn commandant die met of zonder commentaar voor doorzending naar het departement in Batavia of Den Haag zorgde. Elke officier hield ook in de gaten dat hij voldeed aan de bevorderingseisen door de vereiste vaartijd te maken en de voorgeschreven functies te vervullen. Na de eerste tien dienstjaren kregen de officieren die hun loopbaan in de marine voortzetten gaandeweg een professioneel profiel en een persoonlijke reputatie. Tydeman ontleende binnen de marine zijn faam aan zijn kwaliteiten als hydrograaf en zeevaartkundige en zijn vaardigheid als zeeman.

Traktementen en toelagen

De bezoldiging van marineofficieren bestond uit verschillende onderdelen. Het vast traktement was het basissalaris dat altijd deel uitmaakte van de wedde. De grootte was afhankelijk van rang en anciënniteit. Varende functies leverden een zeetraktement op waarmee de totale bezoldiging aanzienlijk meer was dan het basisinkomen bij non-activiteit. Het zeetraktement was ook deel van het salaris voor bureau- en andere walfuncties. De benaming 'zeetraktement' moet dan ook niet letterlijk worden genomen. Het bedrag van het zeetraktement was afhankelijk van de rang, van de functie en of het werk gedaan werd binnen de keerkringen of daarbuiten. Een plaatsing binnen de keerkringen werd zonder verdere voorwaarden gehonoreerd met een verhoogd zeetraktement, dat in feite een extra toelage op het 'gewone' zeetraktement was. De hoogste salarissen werden verdiend aan de wal in de koloniën en varend binnen de keerkringen. Het laagste inko-

men was het traktement bij non-activiteit. Een term in Oost-Indië werd gezien als een goede gelegenheid om extra geld te verdienen en daar ook van te sparen. Sokvaren, geld sparen in een ouwe sok, was in Indië een alom bekend fenomeen.⁵²

Een voorbeeld van traktementen is te vinden in *Regeling van het Korps Zeeofficieren*, vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 1 maart 1898 nr.16.⁵³ Door de stabiele waarde van de gulden blijkt de hoogte van de traktementen, in vergelijking met begrotingen van het Departement van Marine van 1882 en 1892, in jaren niet veel veranderd te zijn.

Het vaste traktement van een adelborst der eerste klasse, de laagste officiersrang, was driehonderd gulden per jaar. Een varende plaatsing leverde een jaarlijks zeetraktement op van driehonderd gulden. Bij varen binnen de keerkringen werd een verhoogd zeetraktement van 75 gulden per maand toegekend. Het vaste traktement van een luitenant-ter-zee der eerste klasse was afhankelijk van zijn anciënniteit; voor de veertig oudsten was het 1.400 gulden per jaar, voor de volgende veertig 1.300 gulden per jaar en voor de overigen 1.100 gulden per jaar. Het zeetraktement voor gewone dienst aan boord was vijfhonderd gulden per jaar. Het verhoogd zeetraktement bij varen binnen de keerkringen was 175 gulden per maand. Functies als commandant of eerste officier van een schip leverden een hoger zeetraktement op, waarvan de hoogte ook nog afhing van de functie van het schip (was het operationeel of ging het om een wacht- of logementschip) en het vaargebied: in de koloniën of buiten de keerkringen. Als voorbeeld: de wedde van een oudere luitenant-ter-zee der eerste klasse, commandant van een operationeel schip buiten de keerkringen was 3.800 gulden per jaar. Een kapitein-ter-zee, behorend tot de tien oudsten in die rang, had een vast traktement van 2.900 gulden per jaar. Was hij commandant van een operationeel schip binnen de keerkringen dan was zijn zeetraktement vierduizend gulden per jaar; het commando van het KIM leverde een zeetraktement van 1.900 gulden per jaar op. De best betaalde baan binnen de marine was commandant Zeemacht Nederlands-Indië in de rang van viceadmiraal: een vast traktement van vierduizend gulden per jaar, een zeetraktement van twaalfduizend gulden per jaar en een verhoogd zeetraktement van vijfhonderd gulden per maand. De hoofdagent van de KPM in Nederlands-Indië (de directeur) had overigens een jaarinkomen van 36.000 gulden. Een gezagvoerder bij de KPM had per maand gemiddeld een gage van 375 gulden.⁵⁴ Voor een vergelijking met heden: in 2016 had de gulden van 1900 een waarde van 12,61 euro.⁵⁵

Marineofficieren verenigd

De ondergang van Zr.Ms. rammonitor *Adder* in 1882 onder de kust voor Scheveningen, waarbij alle 65 opvarenden verdronken, stimuleerde de discussie onder marineofficieren over de kwaliteit van de monitors en de samenstelling van de vloot. Kapitein-ter-zee J.W. Binkes schreef een uitvoerige brochure over dit onderwerp, die begin 1883 werd gepubliceerd.⁵⁶ Onder de indruk van het betoog van Binkes nam kapitein der mariniers J.B. Verhey het initiatief om, samen met zes andere marineofficieren, collega's op te roepen voor

een vergadering. In de daarop volgende bijeenkomst in Nieuwediep van 10 maart 1883 besloten 35 marineofficiëren en ingenieurs der zeemacht tot de oprichting van een vereniging met als doel het bespreken van voor de marine belangrijke zaken. De oprichters kozen dan ook 'Vereniging tot behandeling van op de zeemacht betrekking hebbende onderwerpen' als naam. Het aantal leden was al spoedig 187. De onhandig lange naam van de vereniging werd in 1890 veranderd in 'Marine-Vereniging'. Het aantal leden, meest zeeofficiëren, was inmiddels vijfhonderd. Dit aantal was ongeveer de helft van het potentieel van actief dienende en gepensioneerde officieren. Lezingen en discussies die in vereniging werden gehouden werden in *Verslagen* gedrukt. Al in 1886 ging de vereniging een tijdschrift uitgeven onder de titel *Marineblad Bijblad op de Verslagen der Vereniging tot behandeling van op de zeemacht betrekking hebbende onderwerpen*. Pas in 1911 werd deze wijdloppige titel vervangen door *Marineblad Orgaan der Marine-Vereniging*.⁵⁷ Natuurlijk werd in dagelijks gebruik steeds kortweg over het *Marineblad* gesproken.

De Marine-Vereniging was niet het eerste samenwerkingsverband van marineofficiëren. In 1868 werd in Den Helder een gezelligheidsvereniging 'Marine-Club' opgericht. Het bestuur beheerde en exploiteerde een sociëteitsgebouw aan de Hoofdgracht in de marinestad. De Marineclub werd een door vele marineofficiëren gewaardeerde ontmoetingsplaats.⁵⁸

In 1871 besloten machinisten de 'Marine Machinisten Club' op te richten. De vereniging was een organisatie die zich zowel op het eigen vakgebied als op de behartiging van belangen van de leden richtte. *Technisch Nieuws* was het vakblad van de club. In 1922 wijzigden de leden de naam van hun vereniging in 'Vereniging van officieren Marine Stoomvaartdienst' (VOMSD).

In 1899 kwam de organisatie van een maritieme sportvereniging voor officieren tot stand. In de twaalfde jaargang van het *Marineblad* deed luitenant-ter-zee der eerste klasse W.C.J. Smit in 1897 aan zijn mede-marineofficiëren en de ingenieurs der marine een oproep om mee te werken aan de oprichting van een 'Marine-Roei- en Zeilvereniging', die hij kortweg alvast 'Marine-Jacht-Club' doopte.⁵⁹ Hij stelde een oprichtings- en financieringsplan van een vereniging met een kleine vloot van zeilvaartuigen voor. Smits plan slaagde, op 29 april 1899 vond de oprichting van de Marine Jacht Club plaats. Twee jaar later werd het predicaat 'koninklijke' verleend. Bij het honderdjarig bestaan telde de club, bekend als de KMJC, 860 leden en bestond de vloot uit achttien zeiljachten, waaronder dertien zeegaande.⁶⁰

De KMJC kwam nationaal gezien betrekkelijk laat tot stand. In 1846 was in Rotterdam de Koninklijke Nederlandsche Yacht Club opgericht. Veertien jaren later waren er elf watersportverenigingen in Nederland, zes in Friesland en vijf in 'Holland'.⁶¹

Tydeman is van verenigingen van marineofficiëren actief lid geweest. Van zowel de Marine-Vereniging als van de Koninklijke Marine Jacht Club was hij enige tijd lid en voorzitter van het bestuur.

Het Heerenlogement

Op 1 september 1873 werd Gustaaf tot adelborst der derde klasse benoemd en met zijn jaargenoten ondergebracht in het 'Heerenlogement', zoals de adelborsten hun instituut soms noemden. Het promotiejaar 1873 bestond uit 24 jonge mannen, jongens eigenlijk, allen in opleiding voor zeeofficier. Hun leeftijd was meest zestien jaar, zes waren vijftien en twee bijna vijftien jaar. De duur van de officiersopleiding was drie jaar. Van de twee oudere studiejaren telden het oudste, derde jaar veertien en het tweede jaar 23 adelborsten.⁶²

De 61 adelborsten bewoonden in Den Helder het aan het Nieuwe Diep gelegen internaat en schoolgebouw dat daar in 1869 naar ontwerp van C. Outshoorn was gebouwd en een jaar later in gebruik genomen. Leefruimten, leslokalen, een gymnastiekzaal, een muziekkamer en een bibliotheek en kantoorvertrekken waren verdeeld over twee verdiepingen en een zolder, onder één dak gebracht. Een in 1873 langs de kusten van de Zuiderzee reizende Fransman beschreef het instituut als "het eenige gebouw dat in werkelijkheid belangstelling inboezemt."⁶³ Het voldeed naar zijn mening aan de gestelde eisen, was ordelijk ingericht, vertoonde geen onnutte weelde, maar gepaste elegantie en smaakvolle eenvoud. De sinds 1842 bij het KIM behorende mast van de kanonneerboot van Jan van Speyk stond als vlaggenmast in de voortuin. In de loop van vele jaren zou het KIM uitgroeien tot het huidige complex van schoolgebouwen, sportfaciliteiten en laboratoria. Het instituutgebouw van Outshoorn is als hoofdgebouw de traditionele kern van dat complex gebleven.⁶⁴

Jaargenoten, die elkaar voor het eerst ontmoetten bij aantreden op het instituut in Den Helder, ontwikkelden een onderlinge band die groeide met de jaren. Behalve collega, vaak vriend, waren ze in zekere zin ook elkaars concurrent in de latere officiersloopbaan. De band tussen adelborsten was anders dan die tussen bijvoorbeeld studenten, die elkaar desgewenst konden ontlopen en meestal ook niet voor eenzelfde bedrijf of besloten beroepsgemeenschap werden opgeleid. Onderlinge betrokkenheid, ook na de marinejaren, bleef kenmerkend voor elk promotiejaar. Dat geldt ook nu nog.

Het lesrooster en de leraren

Het onderwijsprogramma van het KIM bestond uit een groot aantal vakken die verdeeld over drie leerjaren werden aangeboden. In het eerste jaar stonden meetkunde, boldriehoeksmeting, beschrijvende meetkunde, algebra en goniometrie, rechtlijnig tekenen, Nederlands, Frans en Engels, geschiedenis en aardrijkskunde op het programma. Een vakkenpakket dat leek op dat van de HBS en een solide basis was voor het vervolg van de opleiding. Meer beroepsgerichte onderwerpen kwamen ook aan bod: kennis van het zeiltuig, artillerie, scheepsbouw en handtekenen. In het tweede jaar werden wis- en natuurkunde uitgebreid en kwamen er nieuwe vakken bij zoals zeegegeschiedenis, koloniale aardrijkskunde, sterrenkunde, hydrostatica en -dynamica, werktuigkunde en stoomwerk-

tuigkunde. In het derde jaar ging de verdieping van bestaande vakken verder, zoals in de hogere wiskunde met differentiëren en integreren en stuurmanskunst (zeevaartkunde); theorie van stabiliteit en waterverplaatsing als aspect van scheepsbouw; Nederlandse, Franse en Engelse literatuur en Nederlandse brievenstijl. Een nieuw vak was verordeningen en militair recht. Kennis van het recht was voor marineofficieren van belang als zij als strafbevoegd commandant de krijgstucht moesten handhaven. Opvallend in het vakkenpakket is, dat onderwerpen als maritieme strategie en tactiek niet voorkwamen. De opleiding was meer nautisch dan krijgskundig, meer wetenschappelijk dan militair van aard. Een deel van de vakken had een praktisch nut maar ook algemene vorming tot doel. Het nut van handtekenen lag in de zeevaartkunde. Van zeeofficieren werd verlangd dat zij landverkenningen in tekening konden brengen. Goede tekenleraren voor het KIM werden met zorg geselecteerd.⁶⁵ Sommige zeeofficieren ontwikkelden zich gedurende hun loopbaan tot gedreven en zelfs artistieke tekenaars die zich niet beperkten tot kustprofielen.⁶⁶ Tydeman was een van hen en zou zich zelfs wagen aan de artistieke schilderkunst.

Praktijklessen waren er ook. Tuigen, splitsen en knopen, roeien en omgaan met sloepen en stoombarkas, artillerie- en infanterie-exercitie, schermen en zwemmen, dansen en gymnastiek, vervaardigen van ernstvuurwerken en landmeten stonden in alle drie opleidingsjaren op het rooster.⁶⁷ Dat rooster bepaalde van 's morgens vroeg tot het tijdstip van naar kooi gaan de dagelijkse activiteiten van de adelborsten. Alle werkdagen waren gevuld met lessen en oefeningen, alleen de zondag was een min of meer vrije dag. Zelfstudie was ingeroosterd in de avonduren onder het hoofd 'eigen oefening'.⁶⁸

Een dag op het instituut begon in de zomer om half zes (in de winter een uur later) met een langgerekt tromgeroffel, overal, wassen, aankleden en het sjoeren van de kooien, zoals het inpakken van de hangmatten werd genoemd. Om zes uur begon het ontbijt. Na de maaltijd was er gelegenheid voor een wandeling in de buitenlucht of een verplichte eigen oefening voor adelborsten met onvoldoende studieresultaten. De ochtendinspectie, waarbij het gehele adelborstenkorps stond aangetreden voor het hoofgebouw, ging vooraf aan de lessen die om half acht begonnen. De lesperiodes van vijf kwartier werden afgewisseld met korte pauzes. Om twaalf uur was er een wat langere onderbreking voor een boterham en een kop koffie. Na appèl in de vestibule, waarbij eventuele krijgstuchtelijke straffen werden aangezegd, volgden lessen in vooral praktische vakken als rechtlijnig tekenen, handtekenen, geschut- en infanterie-exercitie, schermen, gymnastiek en dansles. Om twee uur was het tijd voor appèl en de warme middagmaaltijd. Vanaf het einde van de maaltijd tot half vijf was er verplichte eigen studie om onvoldoendes weg te werken, of tijd voor wandelen op de dijk, kegelen of biljarten. Om half vijf begonnen de avondlessen. In de zomer waren dat meest oefeningen in de buitenlucht zoals exercities met tuig en zeilen van een instructievaartuig, zwemmen of roeien. 's Winters waren er na half vijf theoretische lessen en was een deel van de zaterdagmiddag vrije tijd. Elke werkdag eindigde met om half acht vijf kwartier eigen oefening en het souper om negen uur. Om tien uur moest elke adelborst in zijn kooi liggen.⁶⁹

Opvallend in dit dagprogramma zijn de strikte ordening van de dag en de regelmaat

van controle met appels en inspecties. Het sjabloon van een kostschool zou bij het KIM nog tot het midden van de twintigste eeuw gehandhaafd blijven.

De leiding van het instituut was in handen van de commandant, tevens directeur van het onderwijs. Het 'oppertoezicht' kwam toe aan de directeur en commandant van de Marine te Willemsoord. In september 1873 was dit schout-bij-nacht F.A.A. Gregory. Commandant van het KIM was kapitein-ter-zee K.F.R. Andrau, zelf opgeleid op het instituut te Medemblik. De onderwijsstaf van het KIM werd geleid door een raad van bestuur met de commandant als president, drie docenten als lid en een officier van administratie als secretaris. De groep docenten bestond uit vier officieren en zes burgerleraren. De officieren verzorgden het onderwijs in nautische en militaire vakken. De leraar stuurmanskunst en sterrenkunde, luitenant-ter-zee der eerste klasse P. ten Bosch, was tevens commandant van het instructievaartuig *Urania*. De burgerdocenten onderwezen in wis-, natuur- en werktuigkunde, geschiedenis en aardrijkskunde, letterkunde en Frans en Engels. Een markante docent was G.A. Oskamp, te Leiden gepromoveerd tot doctor in de wis- en natuurkunde en sinds september 1868 leraar aan het KIM. Hij kreeg in het najaar van 1875 bij Koninklijk Besluit de persoonlijke titel van hoogleraar zonder bezwaar van 's Rijks schatkist. Een titulaire benoeming was in de militaire wereld een eerbetoen, meest toegepast bij bevordering in rang bij officieren. 'Titulair' hield in dat noch een functie, noch het salaris behorend bij de rang of titel werd toegekend. Uit het voorwoord van Oskamps proefschrift is op te maken dat hij autodidact was en met medewerking van hoogleraren te Leiden toegelaten was tot de promotie.⁷⁰ Oskamp genoot enige faam bij de adelborsten. George F.G. Gobijs, een jaar na Gustaaf adelborst geworden, herinnerde zich zijn lessen over differentiaal en integraal en zegt daarvan: "Doe ik mijn oogen toe dan wil ik 't wel gelooven, doch als ik ze open doe komt weer de twijfel boven."⁷¹ Oskamp bleef tot zijn pensioen leraar op het KIM. Gustaaf zou tot het eind van zijn leven de lessen van Oskamp in praktijk brengen en een geestdriftig cijferaar zijn.

Naast de leraren in vaste dienst waren er burgerdocenten en militaire instructeurs die niet bij het KIM waren geplaatst en als gastdocent optraden. Ze gaven tekenles, gymnastiek- en dansles, terwijl onderofficieren-instructeur de adelborsten leerden splitsen en knopen en ernstvuurwerken maken. Ten slotte waren drie zeeofficieren bij het KIM geplaatst als officier van politie. Zij waren bij toerbeurt officier van de wacht en hielden ieder toezicht op een deel – een divisie – van het adelborstenkorps. In de loop van de instituutsgeschiedenis zou de benaming officier van politie worden vervangen door die van divisiechef.

De militairen die bij het KIM waren geplaatst of gedetacheerd bleven in het algemeen voor een periode van drie of vier jaar aan het instituut verbonden. Bij uitzondering werd hiervan wel eens afgeweken. Zo diende de legendarische opperschipper Jan Weers, geboren in 1815, na vele jaren marinedienst op zee sinds 1862 bij het KIM. Hij leerde de adelborsten splitsen en knopen en vertelde gekruide verhalen uit zijn zeemansloopbaan.⁷² Tijdens vele kruisreizen van Zr.Ms. *Urania* was hij aan boord chef d'équipage en bracht hij de adelborsten de praktijk van het zeemanshandwerk bij. Toen hij meer dan zeventig jaar

oud was, deed hij dat nog steeds. Op 1 januari 1889 verliet Weers het KIM en de Koninklijke Marine wegens 'langdurige dienst' van 55 jaar.⁷³ De leraar stoomwerktuigkunde, officier-machinist der eerste klasse P.A. van Aken, sloot bij zijn afscheid in 1874 achttien jaar docentschap bij het KIM af. Tot de burgerdocenten die langdurig aan het KIM verbonden waren behoorden behalve Oskamp ook J.J. Backer Dirks, leraar in letterkundige vakken en geschiedenis, tevens bibliothecaris van de instituutsbibliotheek. Backer Dirks werkte in zijn instituutsjaren aan een studie van de geschiedenis van de Nederlandse zeemacht die in vier delen tussen 1865 en 1876 in druk verscheen.⁷⁴ Leraar handtekenen was Johan Coenraad Leich, naast leraar bij het KIM van 1867 tot 1888 ook illustrator en schilder van zeegezichten. Zelf schilderde en tekende hij genre-, figuur- en historiestukken en ook enkele marines.⁷⁵

Het slot van de opleiding tot zeeofficier was de kruistocht met Zr.Ms. *Urania*. De oudstejaars adelborsten keken daar in hun laatste studiejaar met opgewekte verwachting naar uit. De varende praktijk was immers waarvoor ze naar de marine waren gegaan. Zeilen met de *Urania* als onderdeel van de officiersopleiding bleef tot op de huidige dag, maar met een onderbreking van 1912 tot 1938, bestaan. Zeezeilen leert immers de zeeman in opleiding de handen uit de mouwen te steken, op zichzelf te vertrouwen en te letten op de bijzonderheden van wind en water.⁷⁶ Begin juni, na afloop van het theoretisch eind-examen, stak de *Urania* in zee voor een tocht in de Zuiderzee die zes weken duurde. Tijdens de kruistocht werden havensteden als Hoorn, Medemblik, Enkhuizen, Amsterdam en Harlingen en soms Urk aangedaan. Na afloop van de kruisreis deden de adelborsten varend op de rede van Texel het praktisch eindexamen. Daarmee was de driejarige opleiding afgerond.⁷⁷

Drie instituutsjaren

In september 1873 begon Gustaafs opleiding, maar ook de 'baartijd', die eigenlijk het hele eerste jaar duurde. In die periode moesten de baren (van het Maleise baroe: nieuwelings) de oudstejaars adelborsten min of meer als knecht dienen, allerlei merkwaardige opdrachten uitvoeren en plagerijen doorstaan. Elke baar had een oudstejaar als zeevader. Als jongstejaar hield je pas op baar te zijn als het oudste jaar in het begin van de zomer het KIM verliet om met de *Urania* op kruisreis te gaan. Gustaafs nieuwe situatie deed hem snel beseffen dat hij op eigen benen moest leren staan. Dat realiseerde hij zich des te meer toen zijn vader en stiefmoeder in zijn eerste instituutsjaar uit Nederland vertrokken. Nadat alle kinderen uit het eerste huwelijk van vader Tydeman de deur uit waren, voelde het echtpaar Tydeman zich vrij om buiten Nederland een ander leven te beginnen. Dokter Tydeman nam dienst als tijdelijk officier van gezondheid der eerste klasse en liet zich met echtgenote en kinderen – drie jonge meisjes – uitzenden naar Nederlands Oost-Indië. Een week voor zijn vertrek benoemde hij bij notariële volmacht zijn twee broers Johan Willem en Hendrik Willem Theodoor tot zijn vertegenwoordigers. De broers, die beiden ook betrokken waren bij de benoeming van een toezienend voogd voor de kinderen

in 1864, kregen als taak het beheren en besturen van Tydemans goederen en vermogen. Tydeman gaf de volmacht ook als vader en voogd van de minderjarige kinderen uit zijn eerste huwelijk.⁷⁸ Die kinderen moesten voortaan om raad en steun aankloppen bij hun ooms.

Op 16 januari 1874 ging het gezin Tydeman in Nieuwediep aan boord van het ss *Prins van Oranje* van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' (SMN). Onder de ruim tweehonderd passagiers bevond zich ook een detachement van 125 militairen.⁷⁹ In 1874 was voor de schepen van de in 1870 opgerichte SMN Den Helder de haven van afvaart. De ligplaats van de schepen van de SMN was achterin het Nieuwe Diep, bij het 'Suezveld'. Het vertrek van het passagiersschip had altijd een ritueel verloop. 's Morgens gingen de passagiers aan boord. Het verlaten van de haven was omstreeks vier uur in de middag, soms ook eerder. Het schip passeerde het KIM op weg naar de rede van Texel. Koloniale en matrozen stonden op de bak van het schip, de passagiers op de campagne achteruit. Ter hoogte van het wachtschip *Kortenaar* hieven de koloniale en matrozen een driewerf hoera aan en zongen daarna het 'Wien Neerlandsch bloed'. Het stoomschip salueerde met de vlag, hetgeen door de *Kortenaar* werd beantwoord. De passagiers wuifden met hun zakdoeken. Bij passeren van het hoofd riepen de adelborsten hip, hip, hip, hoera! Tot driemaal toe. Het stoomschip vuurde met de saluutbatterij twee schoten af en stoomde met volle kracht de rede op.⁸⁰ De afscheidsgroet van de adelborsten gold vooral de jeugdige officieren onder de passagiers die naar de Oost werden uitgezonden, de pas benoemde officieren van het Indische leger en jonge zeeofficieren. Evenzo werden jonge Oost-Indische ambtenaren en afgestudeerde Indische studenten onder de passagiers 'afgeduwd' door Leidse en Delftse studenten die speciaal daarvoor naar Nieuwediep reisden.

De *Prins van Oranje* ontmeerde op de met hagelbuitjes bewolkte zaterdag 17 januari om half twaalf in de morgen en was een half uur later op de rede. Gustaaf volgde volgens het rooster op dat moment de les stuurmanskunst, maar misschien stond hij met andere adelborsten op het havenhoofd voor een laatste groet. Ongetwijfeld heeft Gustaaf zijn vader en stiefmoeder voor hun vertrek nog gezien en gesproken en afscheid van hen kunnen nemen. Hij was bijna zestien jaar en voortaan op zichzelf aangewezen.

De routine van de dagelijkse lessen en oefeningen werd in Gustaafs eerste studiejaar onderbroken door de viering – op het instituut – van Kerstmis en de jaarwisseling en het assaut met daarop volgend bal. Het assaut, eigenlijk een demonstratie in het schermen, werd voor het eerst gehouden in 1871. De aanleiding voor het organiseren van het festijn was de verjaardag van koning Willem III op 19 februari. In de jaren na het eerste assaut werd het feest elk jaar herhaald. Doel van het assaut was niet alleen betoon van eer aan de koning, maar ook dank aan de echtparen in Den Helder die adelborsten thuis gastvrijheid boden en die dan ook als gast op het feest aanwezig waren.⁸¹ In 1874 werden het assaut en bal op zaterdagavond 14 februari gehouden. Voor de adelborsten was, volgens een van hen, het assaut het 'glorierijkste punt' van heel de opleiding.⁸² Het feest hield dan ook in dat 'logeetjes met de trein van heinde en ver'⁸³ naar Den Helder kwamen om met de families waar zij logeerden en andere genodigden en vooral met de adelborsten het

assaut te vieren. De danslessen, waarbij de adelborsten noodgedwongen elkaars partner waren, konden eindelijk eens in plezierige praktijk worden gebracht. Het assault zal ook voor de net zestien jaar geworden Gustaaf een spannend evenement zijn geweest. Behalve spannend was het ook een gebeurtenis die de adelborsten zelf moesten organiseren en daardoor in verschillende opzichten voor hen een vormende waarde had.

In de tweede helft van juli 1874 deden alle adelborsten examens. De veertien adelborsten der tweede klasse (het oudste jaar) slaagden allen voor het eindexamen en werden voorgedragen voor bevordering tot de laagste officiersrang, adelborst der eerste klasse. Van de 24 adelborsten van het jongste jaar haalden vijf het overgangsexamen niet. Drie mochten het eerste jaar overdoen en twee werden van het instituut verwijderd, zoals dat formeel heette. De geslaagden, ook Gustaaf, gingen over naar de tweede afdeling.⁸⁴

In zijn tweede opleidingsjaar maakte Gustaaf de overdracht van het commando van het KIM mee. Kapitein-ter-zee Andrau verliet het instituut op 5 augustus en droeg de leiding van het KIM tijdelijk over aan luitenant-ter-zee der eerste klasse Ten Bosch. Op 1 oktober 1874 werd kapitein-luitenant-ter-zee J.W. Binkes commandant.

Het tweede opleidingsjaar verliep als het eerste, met het verschil dat Gustaafs jaar verlost was van de status van baar. Het als baren onder druk staan van oudere collega's en het dagelijks met elkaar optrekken hadden binnen het jongste jaar saamhorigheid en onderlinge vriendschap doen ontstaan. Gobius herinnerde zich jaren later de ervaring van vriendschap op de oudejaarsavond van 1874. Hij beschreef het bijeen zijn van de adelborsten in de grote amusementszaal en het moment van twaalf uur. "Wij allen drukten elkaar de hand, eene echte vriendenhand, waarbij niet werd vergeten dat de banden, op het instituut gelegd, zoo hecht zijn moeten, dat de jaren ze niet verbreken kunnen."⁸⁵ Dat niet alleen vriendschap, maar ook andere gevoelens als afkeer of jaloezie jegens de jaargenoten konden ontstaan lijkt onvermijdelijk, maar blijft in terugblik meestal onbesproken.

Op zaterdag 13 februari 1875 werd het assault gevierd. Dit keer deed een adelborst in het jaarboekje van de adelborsten over het studiejaar 1874-1875 er uitvoerig verslag van.⁸⁶ Om half zeven 's avonds begon het feest. Buiten wachtten adelborsten de rijtuigen met de gasten op en begeleidden de dames naar de grote zaal van het instituut die was versierd en voorzien van een fontein van eau de cologne. De adelborsten voerden een scherm demonstratie uit die werd besloten met een aardigheid: twee als matrozen verklede "Indische lui, die door hunne vlugheid en aardige mimiek veler lachlust opwekten".⁸⁷ Het bal werd geopend door de vlootvoogd en de echtgenote van de commandant van het instituut. Voor de wat oudere gasten die niet zo op dansen waren gesteld was er gelegenheid om in de amusementszaal te biljarten of in de receptiezaal zich aan speeltafeltjes te vermaken. Het assault eindigde omstreeks middernacht.

Gustaaf volbracht ook zijn tweede opleidingsjaar zonder problemen. Het overgangsexamen werd door drie van zijn jaargenoten niet gehaald. Zij moesten het studiejaar overdoen. Een van hen zou door langdurige ziekte zodanig achterop raken dat hij als adelborst der derde klasse op verzoek eervol ontslagen werd.

In september begon Gustaaf als adelborst der tweede klasse aan zijn laatste jaar op het instituut. Hij kreeg gezelschap van zijn jongere broer Hendrik Willem, roepnaam Willem, als jongstejaar toegelaten tot de zeeofficiersopleiding. In de loop van 1875 bereikte Gustaaf ook nieuws van het gezin van zijn vader in Indië. Op 30 mei werd een zoon geboren en ruim vier maanden later overleden een dag na elkaar de twee jongste, in Broek in Waterland geboren dochttertjes van zijn vader en stiefmoeder.

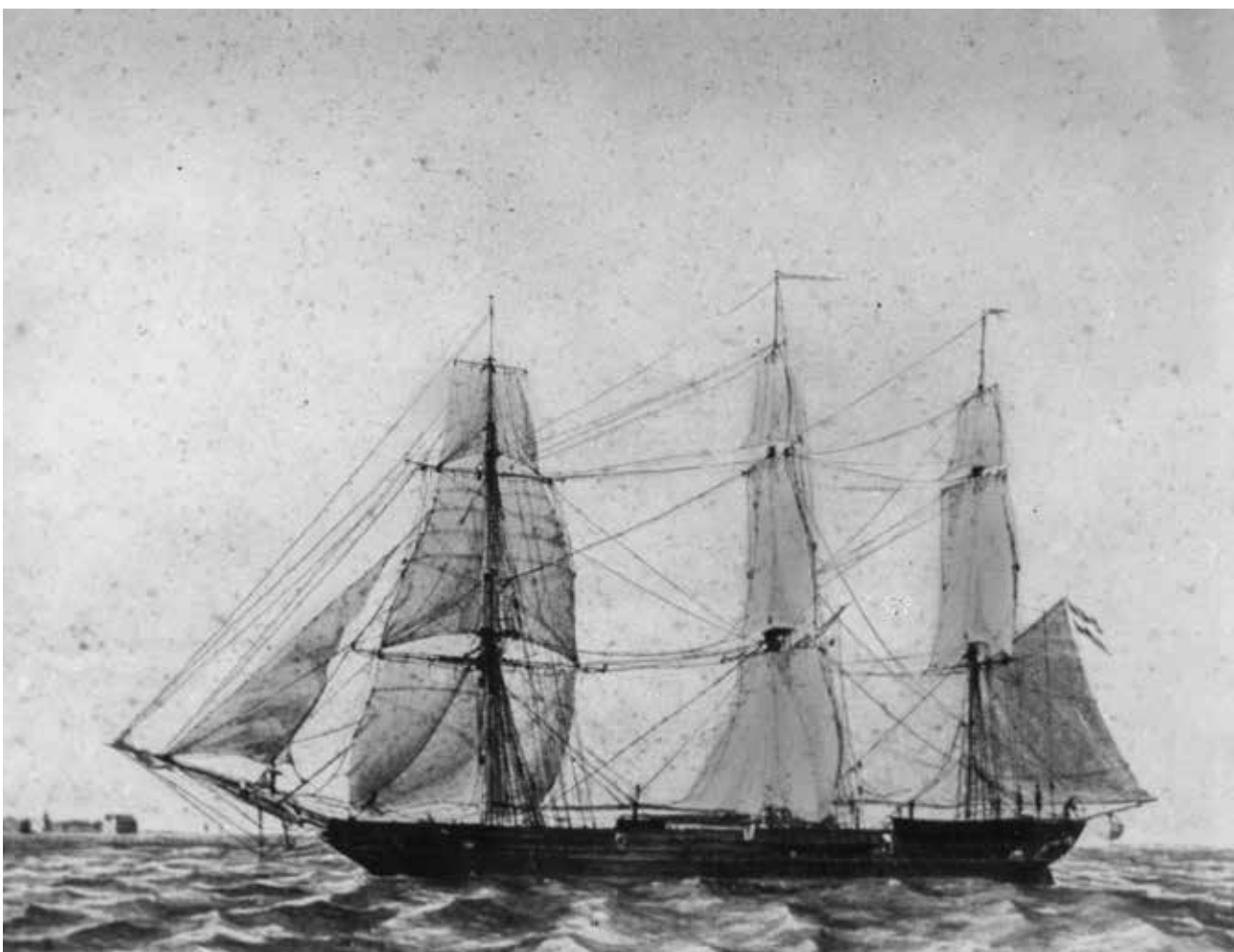
In zijn derde jaar werkte Gustaaf mee aan het samenstellen van het jaarboekje. Het boekje, dat in 1876 werd uitgegeven, was, voor het eerst, uitsluitend door adelborsten samengesteld. De redactie bestond uit zeven adelborsten: drie van het oudste jaar en vier van het tweede jaar.

Het oudste jaar deed in het voorjaar van 1876 het theoretisch eindexamen. Het gehele jaar slaagde en kon zich vervolgens inschepen aan boord van Zr.Ms. *Urania* voor de kruisreis in de Zuiderzee. Commandant van de *Urania* was ook deze zomer de inmiddels tot kapitein-luitenant-ter-zee bevorderde Ten Bosch. Chef d'equipage was dit keer niet schipper Weers. De kruisreis duurde bijna twee maanden. Verschillende Zuiderzeehavens werden bezocht waaronder Hoorn. Aan het einde van de oefentocht deden alle adelborsten met goed gevolg praktisch examen aan boord van de *Urania*. De examencijfers van het theoretisch examen, de beoordeling van het werk aan boord en de uitslag van het praktijkexamen wezen uit dat Gustaaf en zijn jaargenoot Jurjanus Hensbergen van Hoogstraten tot de beste twee van hun jaar behoorden. Zij kregen van de minister van Marine de voor die kwalificatie bij Koninklijk Besluit van 14 augustus 1867 ingestelde buitengewone beloning voor goed gedrag, vlijtige studiën en buitengewone vorderingen, zowel theoretisch als praktisch. De beloning voor Gustaaf bestond uit een gouden horloge.⁸⁸ Voor de uitreiking van de beloning werden de twee adelborsten uitgenodigd om naar het departement in Den Haag te komen om uit handen van de minister van Marine het geschenk te ontvangen.

Met ingang van 1 september 1876 werden Gustaaf en vijftien jaargenoten benoemd tot adelborst der eerste klasse.⁸⁹ Vier jaargenoten die eerder een studiejaar moesten overdoen zouden in september 1877 officier worden. Vier jaargenoten braken de opleiding af, een van hen door een vroege dood in de eindexamentijd.

Zijn opleiding tot zeeofficier is voor Gustaaf een ingrijpende ervaring geweest. Het eerste jaar was een ontgroeningstijd, terwijl hij tegelijk moest wennen aan discipline en een strak lesprogramma. Bovendien werd hij geconfronteerd met ceremonieel en feestelijkheden als een assaut, waarbij het gastheer zijn van de dames en heren uit Den Helder en de uitgenodigde jongedames voor hem een geheel nieuwe belevenis was. Hij leerde hoe zich in die omstandigheden te gedragen. Als adelborst moest hij bovendien een goede verstandhouding met zijn mede-korpsleden opbouwen en behouden. Ondertussen moest er gestudeerd worden. De drie jaren op het KIM zijn in meerdere opzichten voor Gustaaf vormende jaren geweest die de overgang markeerden van scholier naar bijna volwassen jongeman.

Uit Gustaafs goede opleidingsresultaten en uit zijn latere loopbaan in de marine kan worden vastgesteld dat hij van jongs af belangstelling heeft gehad voor exacte vakken als wis- en natuurkunde en zeevaartkunde, maar ook voor handtekenen. Een eerste voor-



Zr.Ms. *Urania*, tekening vervaardigd door G.F. Tydeman, 1876. (NIMH)

beeld van zijn tekentalent is de tekening die hij van de *Urania* maakte toen het schip tijdens de Zuiderzeetocht van 1876 voor Hoorn lag.⁹⁰ Later in zijn marineloopbaan zou hij nog vaak zijn indrukken en belevenissen in tekeningen, aquarellen en foto's vastleggen.

Van de vijftien jaargenoten die met Gustaaf in 1876 hun officiersloopbaan begonnen en de vijf die een jaar later officier werden, zouden zeven een volledige marinecarrière tot aan het reguliere pensioen volgen, 35%. Acht zouden de marine eerder verlaten – vrijwillig of met een bijzonder pensioen – en in Indië of in Nederland werk vinden in bestuurlijke functies of het bedrijfsleven, 40%. Vijf, 25%, zouden in marinedienst overlijden; geen van hen in gevechtsacties, twee door verdrinking op zee.⁹¹ Over een lange periode gezien, tussen 1829 en 1916, lag het gemiddelde aantal van de ‘blijvers tot pensioen’ van alle pro-

motiejaren op 43%. Het gemiddelde aantal van de ‘voortijdig’ vertrekkende officieren lag op 38%. Het gemiddelde aantal officieren dat overleed tijdens de dienst lag op 19%.⁹² De cijfers van het promotiejaar 1873 laten zien dat van dat jaar tijdens de dienst meer dan gemiddeld officieren overleden en het aantal ‘blijvers’, wellicht als gevolg daarvan, lager dan gemiddeld was. Een percentage van 38% van de officieren dat vóór het pensioen de marine verliet zou later in de twintigste eeuw uitzonderlijk hoog gevonden worden. Het uitgangspunt werd steeds meer dat het beroep van marineofficier een beroep ‘voor het leven’ was.⁹³ In de eenentwintigste eeuw zou dat weer anders worden.

De beëdiging tot officier

Een adelborst der eerste klasse had weliswaar de laagste officiersrang, maar was nog geen volwaardig zeeofficier. Het eerste jaar aan boord van een operationeel oorlogsschip na de opleiding op het instituut werd dan ook gezien als een praktijkjaar dat deel uitmaakte van de gehele opleiding. De adelborsten hadden aan boord een eigen verblijf, de voorlong-room, door henzelf ‘de nor’ genoemd. Daar sliepen zij in zeildoekse hangmatten, aten en dronken er en deden er schrijfwerk zoals het bijhouden van journalen en een memoriaal en het uitwerken van zons- en stersbestekken.⁹⁴ Adelborsten deden nog niet zelfstandig dienst als officier van de wacht. Daarvoor ontbrak het hun aan de ervaring die ze nu juist in hun eerste jaar op zee zouden gaan opdoen. In de praktijk aan boord zou de adelborst, zoals generaties adelborsten voor en na hem, verzuchten dat hij “op Instituut en Urania bijna niets geleerd heeft van wat er hier van hem gevraagd werd!”⁹⁵

Gustaaf Tydeman werd, samen met nog zeven jaargenoten, met ingang van 26 oktober 1876 geplaatst aan boord van Zr.Ms. schroefstoomschip eerste klasse *Zilveren Kruis*. Op die dag, terwijl het schip op de Rijkswerf te Willemsoord in dok lag, stapten Gustaaf en zijn jaargenoten aan boord.⁹⁶

Op de zondagmorgen van 29 oktober werden officieren en schepelingen bijeengeroepen voor een allehens voor de boeg waarbij de aan boord geplaatste nieuw benoemde officieren werden beëdigd.⁹⁷ De commandant, kapitein-ter-zee W.C. Klis, nam de adelborsten der eerste klasse de eed van trouw aan de koning en het vaderland af. Gustaaf Tydeman en zijn jaargenoten zwerden ‘trouw aan de koning, gehoorzaamheid aan de wetten en onderwerping aan de krijgstucht’ en besloten met ‘zo waarlijk helpe mij God almachtig’.⁹⁸ De commandant sprak de adelborsten toe en vervolgens ook de scheepsbemanning en reikte aan schepelingen onderscheidingen voor langdurige dienst en beloningen uit. Enkele dagen later droeg hij het commando van Zr.Ms. *Zilveren Kruis* over aan kapitein-ter-zee W.K. van Gennep.

November en de helft van december werden besteed aan het uitrusten van het schip voor de volgende reis. Na de inspectie van de directeur en commandant der Marine te Willemsoord stoomde de *Zilveren Kruis* op 16 december naar de rede om rendez-vous te maken met Zr.Ms. schroefstoomschip eerste klasse *Leeuwarden*. Beide schepen voeren door het Schulpengat naar zee met bestemming Lissabon. De oefendivisie, onder bevel

van kapitein-ter-zee Van Gennep als divisiecommandant, ging een reis in de Noord- en Zuid-Atlantische Oceaan maken en zou tien maanden later weer op de rede van Texel terugkeren.

Voor Gustaaf begon het werkelijke marineleven. Hij zou ontdekken hoe het bestaan aan boord van een oorlogsschip in de alledaagse werkelijkheid was. De beleving van ogenschijnlijk onbelangrijke gebeurtenissen en de dagelijkse routine van het scheepsleven waren ervaringen die hem verder zouden vormen als zeeofficier.

Omdat hij voor geruime tijd buitenslands zou zijn en geen ouders in Nederland had, moest Tydeman een volmacht geven aan iemand die zo nodig namens hem kon handelen. De vertrouweling van zijn keus was een oudere neef, mr. Johan Willem Tydeman Jr., zoon van de oudste broer van zijn vader die in 1874 een volmacht kreeg bij het vertrek van Gustaafs vader naar Indië.⁹⁹

Van Den Helder tot voorbij de evenaar

In Het Kanaal, ter hoogte van Dungeness, een etmaal na vertrek uit Den Helder, verliet de Texelse loods de *Zilveren Kruis* en stapte over in de sloep van de loodsboot. 's Avonds, op de eerste wacht, werd as gewipt.¹⁰⁰ De volgende dagen was het buiig. Bij de harde zuidwestenwind, hoge zee en bij vlagen zuidwesterstorm maakte de *Zilveren Kruis* weinig voortgang. Zeilend niet meer dan anderhalf tot vier en een halve zeemijl per uur op het log en stomend hooguit acht knopen.¹⁰¹ Op de stormachtige hondewacht van 6 januari 1877 werd een nabij schip pas op zo'n vijftig meter gezien en net op tijd ontweken, waardoor de tegenligger op ongeveer twintig meter passeerde. Adelborsten deden bij slecht zicht dienst als uitkijk en de commandant oordeelde dat adelborst E.F.H. Sutherland als uitkijk op de bak niet goed had opgelet. Hij werd daarvoor "gestraft met 3 x 24u arrest zonder waarneming van dienst, wegens het slecht uitkijken op de bak, waardoor bijna een tegenliggende bark was a/b gelopen en nog maar even tijd overbleef om af te houden".¹⁰² Ervaring met het scheepsleven deden de adelborsten vooral op als toegevoegd officier van de wacht. Hun navigatietaak was het doen van waarnemingen van sterren en de zon, het maken van sterbestekken en het berekenen van de middagbreedte. Afwisselend stomend en zeilend bereikten de twee Nederlandse schepen de Portugese kust, maar door stormweer waren zij uit zicht van elkaar geraakt. Aan boord van de *Zilveren Kruis* kwam op 12 januari Kaap da Roca in zicht. De dag daarvoor passeerde nog een Deense bark de *Zilveren Kruis*. De Deen nam de gelegenheid waar om met vlaggenseinen te vragen naar de geografische lengte van zijn positie en of er vrede of oorlog was. Hij was onderweg naar de Golf van Mexico en verzocht hem in Lissabon te rapporteren, om zo een levensteken voor zijn reder in Denemarken achter te laten. De vraag naar vrede of oorlog kwam bij de Deense koopvaarder misschien op door de onverwachte ontmoeting met een Nederlandse oorlogsschip, maar kan ook uit voorzorg gesteld zijn. Per slot was de Frans-Pruisische oorlog nog maar zes jaar geleden en was Denemarken nog in 1864 in oorlog geraakt met Pruisen en Oostenrijk.¹⁰³

Op de dagwacht van zaterdag 13 januari stoomde Zr.Ms. *Zilveren Kruis* met een loods aan boord de Taag op en ging op de rede van Lissabon voor anker. Daar lagen al een Brits pantsereskader van vier schepen, waaronder HMS *Black Prince*, en twee Portugese oorlogsschepen.¹⁰⁴ De volgende dag kwam ook Zr.Ms. *Leeuwarden* op de rede. Het verblijf op de Taag voor Lissabon was Gustaafs eerste ervaring met een vlootbezoek aan een buitenlandse haven. Hij beleefde op de eerste dag het ceremonieel van de uitwisseling van saluutschoten en het komen en gaan van officiële gasten. In de dagen daarna brachten de commandant en officieren bezoeken aan autoriteiten aan de wal en aan Portugese en Britse marinecollega's, die vervolgens op tegenbezoek kwamen. De commandanten en het merendeel van de officieren van de twee Nederlandse schepen maakten ook hun opwachting bij de koning van Portugal. De vorm van al deze officiële begroetingen en bezoeken was vastgelegd in voorschriften die zowel saluutschoten als het saluut aan individuele personen regelden. Zo werd bij aankomst op de rede eerst aan het Portugese gouvernement een saluut van 21 schoten gegeven en daarna de Britse eskadercommandant gegroet met de aan zijn rang van viceadmiraal ontleende vijftien saluutschoten. Beide saluten werden, zoals het protocol ook voorschreef, beantwoord.¹⁰⁵

De oefendivisie bleef vijf weken op de rede van Lissabon ten anker, het Britse smaldeel zelfs nog langer. Op 19 februari werd de verjaardag van koning Willem III traditioneel gevierd met vlaggen van top en een allehens, waarbij ook de Nederlandse ambassadeur aanwezig was. De commandant hield een toespraak, reikte onderscheidingen uit en maakte bevorderingen bekend. Om twaalf uur klonken 35 saluutschoten van de beide Nederlandse schepen. Het Britse vlaggenschip en een Portugees korvet volgden ieder met 21 schoten die weer door de Nederlandse schepen werden beantwoord. De bemanningen van de Nederlandse schepen kregen een extra oorlam. Dat alles naar eeuwenoud marineritueel. In het scheepsjournaal werden de bijzonderheden genoteerd. In dat journaal tekende de officier van de wacht enkele dagen eerder ook op dat bij het werken in de mast lichtmatroos H. Schra, oud zeventien jaar, uit het tuig op dek viel, daarbij zijn schedel brak en overleed.¹⁰⁶

Op 21 februari vertrok de Nederlandse oefendivisie naar zee met bestemming St. Vincent, een van de Portugese Kaapverdische eilanden. De Noorderkeerkring werd 28 februari gepasseerd. Drie dagen later ging de divisie voor anker op de rede van Porto Grande op St. Vincent. Twee maanden bleven de schepen, meest ten anker en enkele dagen varend, in het zeegebied van de bovenwindse Kaapverdische eilanden. Tijdens de stilligperiodes werd onderhoud gegeven aan de schepen en konden schietoefeningen aan de wal worden gehouden. Varend werd er geschoten op een drijvende schijf en was er ook gelegenheid voor manoeuvreoefeningen. Op 16 april arriveerde, komend van West-Indië, Zr.Ms. schroefstoomschip *Van Galen* op de rede van Porto Grande. De *Van Galen* was identiek aan de *Zilveren Kruis*. Het schip had een half jaar dienst achter de rug in de Caribische Zee, met als thuishaven Willemstad op Curaçao. De commandant van de *Van Galen*, kapitein-ter-zee H.P. van Boneval Faure, nam op 21 april het commando van de *Zilveren Kruis* over van zijn oudere collega Van Gennep, die divisiecommandant bleef en verhuisde naar

de *Van Galen*. Dit schip kreeg op dezelfde dag eveneens een nieuwe scheepscommandant, een kapitein-luitenant-ter-zee op non-activiteit die een maand eerder uit Nederland was vertrokken en in Southampton een passagiersschip naar Porto Grande had genomen waar hij op 3 april aankwam.¹⁰⁷ Vrijdag 4 mei verliet het Nederlands smaldeel de Kaapverdische archipel met bestemming Simonsbaai in Zuid-Afrika. Tien dagen later werd zeilend de evenaar gepasseerd. Dat feit werd gevierd met de komst van Neptunus en de doop van de zeelieden die voor de eerste maal de equator kruisten. Gustaaf was een van hen. Op zijn eerste grote zeereis met een oorlogsschip werd hij niet alleen ingewijd in de operationele marine, maar ook in het traditionele zeemansbestaan.

De vroegste vermelding van een zeedoop is uit de zestiende eeuw.¹⁰⁸ Nederlanders op weg naar West- of Oost-Indië of de Middellandse zee doopten nieuwelingen bij de Berlenga-eilanden voor de Portugese kust.¹⁰⁹ De Verenigde Oost-Indische Compagnie (voc) verbood het tijdverspillende doopfeest aan boord van haar schepen. Het ritueel bestond onder meer uit het van de ra laten vallen van de dopelingen en dat vond de voc te riskant.¹¹⁰ Nederlandse zeelieden, zowel bij de koopvaardij als de marine, vierden vanaf het begin van de negentiende eeuw de zeedoop als Neptunusfeest bij het passeren van de evenaar.¹¹¹ In de twintigste eeuw werd het Neptunusfeest een *entertainment* aan boord van passagiersschepen en werd ook het passeren van de datumgrens gevierd.¹¹²

Zuid-Afrika en weer huiswaarts

De schepen ondervonden op de trek naar Kaap de Goede Hoop wisselend weer met veelal hoge deining, maar vaak ook weinig wind en daardoor 'geen vertier'. In het scheepsjournaal werd op 31 mei genoteerd dat er een hoge zzw deining stond bij een flauwe zo koelte. Op de bladzijde van deze dag ligt een verbleekte inktvlek ter grootte van een handpalm. In de kantlijn, bestemd voor opmerkingen van de commandant, staat "Het schip stamppt zwaar in de hoge deining". Verontschuldigt de commandant hier de officier van de wacht voor diens gemors?¹¹³ De laatste dagen voor het rondenvan Kaap de Goede Hoop moest de divisie nog stormweer doorstaan. Een dichtgereefde marszeilskoelte¹¹⁴ bracht buien en onweer en zelfs de sensatie van het Sint-Elmusvuur.¹¹⁵ Op 18 juni werd de Kaap gerond en de daarop volgende nacht ankerden de schepen in de Simonsbaai. Tot 23 juli bleef de divisie voor Simonsstad liggen. In die periode werd uit Nederland het bericht ontvangen dat koningin Sophia op 3 juni was overleden. Vanaf 3 juli werd drie dagen gerouwd, waarbij van de schepen vlag, geus en topvlaggen halfstok werden gevoerd. Officieren moesten zes weken zware rouw aannemen.¹¹⁶

Gedurende de vijf weken bij het Kaapse schiereiland werd grondig technisch onderhoud aan de scheepsuitrusting gegeven en werden reparaties aan sloepen en tuigage uitgevoerd. Maar ook kreeg de bemanning gelegenheid om te passagieren. Officieren mochten daarbij burgerkleding dragen. Omdat Kaapstad niet ver weg was, grepen veel officieren de kans aan om de stad te gaan bekijken. De commandant van de *Zilveren Kruis* nam twee keer verlof om in Kaapstad te zijn en ook vijf jaargenoten van Gustaaf waren er

enkele dagen. Gustaaf zelf ging niet naar Kaapstad, maar kreeg bijna negen jaar later een nieuwe kans om de stad te bezoeken.

Op 3 juli liep het in Indië gestationeerde schroefstoomschip Zr.Ms. *Curaçao* de Simonsbaai binnen met aan boord 240 man vlootpersoneel dat op thuisreis was en nu werd geplaatst aan boord van de *Zilveren Kruis* en de andere schepen. Tegelijk gingen 242 schepelingen over van de divisie naar de *Curaçao* om voor een Indische torn naar Java overgebracht te worden.¹¹⁷ Op deze wijze regelde de marine volgens plan de aflossing van personeel in Indië. De *Curaçao* vertrok op 16 juli en een week later verliet ook de divisie Simonsbaai op weg naar St. Helena. In de dagen voor het vertrek werd steenkool geladen. De *Zilveren Kruis* nam ruim 215.000 kg aan boord. Op zee doorstond de divisie weer veel buig weer en vaak hoge zee, waarbij zeilende de vaart meestal niet meer dan vijf knopen was. Ook waren er dagen met een dikke kim en zeer slecht zicht. In de nacht voor het aanlopen van St. Helena werd een oefening koers veranderen in formatie uitgevoerd, waarbij de opdrachten met vuurpijlen werden gegeven en de bevestiging van ontvangst van de order met de duvel.¹¹⁸ Op 10 augustus kwamen de schepen bij St. Helena voor anker voor proviandering en het ontvangen of afgeven van post. Op de platvoet werd het anker weer gelicht en de reis voortgezet. Op zondag 19 augustus liet de divisiecommandant aan de schepen seinen: “Extra rantsoen genever aan de klok bij intrede Noordelijk halfrond”¹¹⁹ Zondags op zee werden vaak met seinvlaggen beleefdheidsberichten uitgewisseld. Zo informeerden de scheepscommandanten bij de divisiecommandant naar zijn welzijn en dat van de equipage van het vlaggenschip. Als antwoord kregen zij een bedankje. Ook werd op zondag tenue-inspectie gehouden en een godsdienstoefening. Eind augustus verbleef de divisie enkele dagen op de rede van St. Vincent, Kaapverdische eilanden. Op zondag 2 september werd de reis hervat. Een dag later werd een Engels koopvaardischip ontmoet met een patiënt aan boord. De officier van gezondheid van de *Zilveren Kruis* werd met de sloep naar de Britse koopvaarder gebracht om operatief een beengezwel te verwijderen. Het scheepsjournaal vermeldt op 7 september het restant steenkolen, ruim 170.000 kg, een week later worden de Azoren gepasseerd. De drie schepen voeren meestal in een formatie van peiling en afstand ten opzichte van elkaar, waarbij de afstand tussen de schepen afhankelijk van de weersomstandigheden en het zicht varieerde van vijfhonderd tot vijftienhonderd meter. Bij dikke mist werd de afstand vergroot tot twee of drie zeemijl. Ook zeilend bij weinig of geen wind was het zaak om ruim afstand te houden van elkaar. Een zeilschip manoeuvreert immers slecht bij windstille. De vaart was zeilende gemiddeld vijf zeemijlen per uur, stomend was de snelheid iets hoger.

Op 1 oktober werd een matroos die zich een naaizakje had toegeëigend gestraft met dertig slagen met de handdag. In naam van de koning werd de straf in het bijzijn van de gehele equipage uitgevoerd. De lijfstraffen, met uitzondering van de doodstraf, werden bij de marine in 1879 wettelijk afgeschaft; Gustaaf is in zijn jonge jaren meermalen getuige geweest van het toedienen van een pak slaag als straf. Een mildere, vaker toegepaste straf was het voor een aantal dagen inhouden van de oorlam. Ernstige vergrijpen werden

gestraft met arrest en eventueel kromsluiten in de boeien.¹²⁰ Het scheepsjournaal vermeldt regelmatig de bestraffing van schepelingen.

Op dezelfde eerste oktoberdag passeerde op enige afstand een Duits stoomschip de divisie. De divisiecommandant gaf de *Zilveren Kruis* opdracht dit schip dichterbij te naderen om informatie te vragen over de politieke toestand in Europa en vooral Nederland. De commandant van de *Zilveren Kruis* liet naar de Duitser seinen "Is er vrede of oorlog te Nederland?" Omdat geen antwoord werd ontvangen ging een officier van piket per sloep naar de Duitse koopvaarder toe. Daar werd gemeld dat er nog steeds oorlog was tussen Rusland en Turkije, maar dat het verder vrede was in Europa.¹²¹ Waar op zee elke vorm van berichtgeving ontbrak was informatie van andere schepen zeer gewenst, zeker op lange trajecten.

In de nacht van 1 op 2 oktober overleed marinier der tweede klasse Roelof Nicasië, oud 21 jaar, ouders overleden. In het scheepsjournaal werd de acte van overlijden ingeschreven, ondertekend door de commandant en twee officieren waaronder de officier van gezondheid. Op woensdag 3 oktober om 9 uur werden vlag en wimpel halfstok gehesen, op de achtermiddag volgde de zeemansbegrafenis. "Te 2u zetten het lijk van den marinier 2e kl. R. Nicasië overboord, met de gebruikelijke eerbewijzingen. Hijsschen daarna vlag en wimpel weer voor" staat in het scheepsjournaal vermeld. Het was gebruik dat het lijk eerst drie maal over dek werd rondgedragen waarna het schip werd stilgelegd, de commandant een toespraak hield en het lichaam daarna onder de woorden 'een, twee, drie, in godsnaam' vanaf de plank waarop het was rondgedragen in zee werd geduwd.¹²²

Inmiddels was de divisie in de Noord-Atlantische oceaan gearriveerd op de Gronden, het ondiepe deel aan het begin van Het Kanaal. Een week later kwam ter hoogte van Dungeness de loods voor Texel aan boord. Op de achtermiddag van 11 oktober liepen de schepen via het Schulpengat de rede van Texel aan. De divisiecommandant wenste commandanten en hun bemanningen geluk met het passeren van de uitertoren en kondigde een extra oorlam aan. De *Van Galen* en de *Leeuwarden* stoomden op de platvoet de haven van Nieuwediep binnen. De *Zilveren Kruis* ging voor anker op de rede, omdat de commandant bij het doorkomen van de vloed en de stijve noordwesten wind het op de haven komen en afmeren te riskant vond.¹²³ Gedurende de nacht overleed aan boord matroos der eerste klasse Kelder aan tuberculose. Hij werd drie dagen later aan de wal begraven. Op vrijdagmiddag 12 oktober liep de *Zilveren Kruis* op loodsmansaanwijzing de haven binnen. Twee dagen later gingen de eerste verlofgangers van boord voor een periode van veertien dagen. Gustaaf verliet het schip pas op 25 oktober. Hij werd op non-activiteit gesteld, in afwachting van zijn volgende plaatsing. Na zijn lange afwezigheid hoorde Gustaaf nieuws en nieuwtjes over marinegebeurtenissen, collega's en jaargenoten. Zo werd hem verteld dat jaargenoot jonkheer J.J.C.G. van Rensselaer Bowier, die als asymptoot¹²⁴ hoopte een jaar later dan zijn jaargenoten officier te worden, op 19 juli was overleden.

De eerste zeereis is voor elke jeugdige zeeman een bijzondere ervaring. In *Verbleekte films*, de herinneringen aan zijn marinejaren, schrijft Gustaaf niet over zijn reis met de *Zilveren Kruis*. Brieven uit zijn jeugdijaren, verstuurd tijdens de reis, zijn niet bekend en misschien ook niet geschreven. Wel is er een door Gustaaf geschilderde aquarel van de



Zr.Ms. *Zilveren Kruis*, aquarel van de hand van G.F. Tydeman. (Collectie familie Tydeman)

Zilveren Kruis onder zeil.¹²⁵ Het is niet zeker of Gustaaf de aquarel tijdens zijn plaatsing aan boord maakte of later. Maar de keus van dit schip als onderwerp doet vermoeden dat hij zijn eerste jaar op zee plezierig vond.

Gustaafs eerste lange zeereis sloot aan op de leerjaren van het KIM en was de voltooiing van zijn opleiding tot officier. Belangrijke producten van die leertijd waren niet alleen kennis en praktische vaardigheid maar ook intellectuele en mentale vorming.