



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

Na de officiersopleiding en het eerste vaarjaar werd Tydeman uitgezonden naar Nederlands-Indië. Daarmee begon een periode van twintig jaar waarin hij veelzijdig ervaring opdeed. Gaandeweg kreeg zijn loopbaan een eigen signatuur. De vraag is of dat toeval was of door Tydeman zelf werd gewenst. Hij werd geplaatst aan boord van kleine en grote schepen, deed tweemaal langdurig dienst in Indië, maakte een reis in de Middellandse Zee en diende aan boord van een visserijpolitiekruiser in de Noordzee. Zijn belangrijkste beleving in die jaren was de kennismaking met hydrografie. Die begon met een hydrografische opname van korte duur aan de noordoostkust van Borneo, later gevolgd door langere periodes aan boord van opnemingsvaartuigen en andere schepen met een hydrografische opdracht. Een hoogtepunt in deze jaren was Tydemans eerste scheepscommando dat ook nog eens een opnemingsvaartuig betrof. Walplaatsingen bij de dienst Hydrografie en als leraar op het KIM stelden Tydeman in staat om zich verder te ontwikkelen als zeevaartkundige. Die ontwikkeling leidde ook tot zijn eerste publicaties. Halverwege deze twintig jaren huwde Tydeman met zijn nicht Maria Tydeman.

Een jeugdig officier kon aan het begin van zijn loopbaan zijn eerste varende plaatsing niet zelf kiezen. Wel kon hij na de eerste vaarervaring een voorkeur voor bepaalde diensten kenbaar maken. Een officier kon zo proberen zijn loopbaan een bepaalde richting te geven en een soort profiel van zichzelf ontwikkelen. Of Tydemans loopbaan als subaltern officier deels door hemzelf werd georkestreerd zal aan het slot van dit hoofdstuk worden gezien.

### Naar de Oost

In het najaar van 1877 kreeg Gustaaf Tydeman bericht dat hij in januari van het volgende jaar zou vertrekken naar Oost-Indië. Voor hem was passage geboekt aan boord van het ss *Koning der Nederlanden* van de SMN. Meestal liet, zodra de officiersopleiding met de eerste lange zeereis was afgerond, een uitzending naar Indië niet lang op zich wachten.

De haven van afvaart van de schepen van de SMN was in 1878 nog steeds Nieuwediep. Een jaar later zou dat Amsterdam worden. Dat werd mogelijk door de opening van het Noordzeekanaal en de zeesluis bij IJmuiden in 1876. De *Koning der Nederlanden* lag begin januari 1878 gereed voor vertrek. Gezagvoerder was A.G. Mörzer Bruyns.<sup>1</sup> Kort voor vertrek kwamen de passagiers en een detachement 'suppletietroepen' van ruim honderd man aan boord. Aanvullingstroepen voor het Oost-Indisch Leger werden regelmatig met

mailschepen overgevaren naar Indië. Tot de passagiers eerste klasse behoorden 21 marine-officieren, onder wie Gustaaf en zeven van zijn jaargenoten. Deze acht jongelui, niet meer dan negentien of twintig jaar oud, hadden er best zin in “een week of zes toerist te zijn, al ging dat dan voor de meesten niet uit een ruime beurs.”<sup>2</sup> Aan boord droegen de officieren geen uniform, dat versterkte het gevoel met verlof te zijn. Wel zetten ze, zoals toen gebruikelijk, ook ‘in politiek’ vaak hun uniformpet op.<sup>3</sup> De koloniale militairen ervoeren hun zeereis niet als aangename verpozing. Zij moesten eigen logies en latrines schoonhouden en nog meer huishoudelijk werk doen. Hun reis was een dienstreis in uniform.<sup>4</sup>

Zaterdag 5 januari 1878 verliet de *Koning der Nederlanden* Nieuwediep om twee dagen later in Southampton stukgoederen voor Indië te laden. Op 8 januari werd de reis voortgezet, vier dagen later de Straat van Gibraltar gepasseerd en via Napels op 20 januari Port Said bereikt. Gustaaf en zijn jaargenoten vermaakten zich aan boord in onderlinge kameeradschap en in het gezelschap van enkele jonge damespassagiers. Aan boord was ook een groep jeugdige nonnen onder leiding van een moeder-overste. Tijdens de oversteek van de Middellandse Zee vroeg deze nonnenleidster Gustaaf of hij twee van haar nonnetjes rekenles wilde geven. Daar was Gustaaf toe bereid, hij was immers een liefhebber van cijfers en rekenwerk. Bovendien leek het hem aardig “om nonnetjes van nabij te zien”.<sup>5</sup>

Op 21 januari begon de doorvaart van het Suezkanaal en de Golf van Suez. De Nederlandse handelsvloot maakte steeds meer gebruik van het kanaal en was, gerekend naar de tonnage van de passerende scheepvaart, sinds 1874 de derde gebruiker van het kanaal na de koopvaardij van Groot-Brittannië en die van Frankrijk. De route van Nederland naar Indië via het Suezkanaal leverde in vergelijking met de zeereis rond Kaap de Goede Hoop een bekorting in afstand op van bijna 28 procent.<sup>6</sup> In de Rode Zee ging de hitte van de nabije woestijn het dagelijks leven beheersen. Passagiers zochten verkoeling in een zo luchtig mogelijk tenue. Sommige vrouwen gingen zich in sarong en kabaai kleden en verschenen daarmee aan dek. Mannelijke oudgasten droegen slaapbroek en kabaai. Tot aan de aankomst in Batavia bleef deze kledij in dagelijks gebruik. Het Indisch negligé werd door een deel van de passagiers ongepast gevonden en dus ontstond discussie en achterklap.<sup>7</sup> Ook Gustaaf werd met dit gespreksonderwerp geconfronteerd, hoewel hem en zijn jaargenoten hierover niet om een mening werd gevraagd. Veel later zou hij zich herinneren dat hij op meer mailbootreizen uit en vooral naar Indië hoorde over bezwaren tegen en voordelen van het overdag in ‘nachtgoed’ rondlopen.<sup>8</sup> Op zijn eerste reis naar de Oost was hij verrast door min of meer frivole aanpassingen van de dameskleding waar hij door de opvoeding thuis en op het KIM niet op voorbereid was.

In de nacht van 27 op 28 januari, in de aanloop naar Straat Bab el Mandeb, trok met een blauw licht een schip aandacht. De *Koning der Nederlanden* draaide bij en kreeg contact met de gezagvoerder van het Engelse ss *Rosa Mary* dat in moeilijkheden verkeerde. Het schip was aan de grond geweest en lek gestoten. De kapitein verzocht de *Koning der Nederlanden* om bij hem te blijven. Bij het aanbreken van de dag werd door kapitein Mörzer Bruyns scheepsraad belegd met stuurlieden en machinisten om te beraadslagen of het raadzaam en doenlijk was in de gegeven omstandigheden het ss *Rosa Mary* op sleeptouw

te nemen.<sup>9</sup> De raad besloot te trachten sleeprossen af te geven en bijlen gereed te houden om bij eerste bevel de rossen te kappen als het gesleepte schip toch zou zinken. De verbinding met het Engelse schip kwam tot stand en om acht uur in de morgen werd begonnen met slepen op twee rossen. In de middag kwam de sleep op de rede van Aden en werd de *Rosa Mary* losgegooid. De volgende morgen werden kolen, water en drinkwater geladen. Daarna hervatte de *Koning der Nederlanden* de reis. De berging van de Engelse koopvaarder was voor de jonge zeeofficieren-passagier een nautische onderneming die interessant en leerzaam was, maar dat was ook de wijze waarop het besluit tot hulpverlening in een scheepsraad tot stand kwam. Als passagiers hadden zij daar niet mee te maken, maar dat de gezagvoerder met de scheepsofficieren overlegde bij het nemen van een belangrijk besluit was een voorbeeld van goed scheepsbestuur.

Na het vertrek van de rede van Aden waren krap twee weken nodig om de westkust van Sumatra te bereiken. Op de morgen van 13 februari kwam de *Koning der Nederlanden* ten anker op de rede van Padang. De eerste aanblik van Indië, het land waar Gustaaf een groot deel van zijn marineloopbaan zou doorbrengen. Het vertrek was de volgende dag, een dag later werd Krakatau gepasseerd en op de dagwacht van 16 februari arriveerden schip en opvarenden op de rede van Batavia. De marineofficieren verlieten de *Koning der Nederlanden* om zich te melden op hun nieuwe plaatsing. Voor Gustaaf Tydeman was dat voor enkele dagen het wachtschip te Batavia, Zr.Ms. *Zeeland*, een afgekeurd fregat. Wachtschepen zoals de *Zeeland* werden in de marine gebruikt als logementschip, een soort drijvende kazerne. Een wachtschip diende in de haven als voorbeeld voor andere schepen wat betreft orde, netheid en tucht. Bemanningsleden van het wachtschip assisteerden andere schepen zoals bij meren en ontmeren of bij kolen laden. De bemanning wisselde voortdurend van samenstelling omdat vaak marinemensen voor enige tijd aan boord werden ondergebracht in afwachting van een volgende plaatsing.<sup>10</sup> Tydeman bleef dit keer niet lang aan boord. Al op 20 februari moest hij op weg naar Zr.Ms. ramtorenschip *Prins Hendrik der Nederlanden*.

## Wennen aan de tropen

Op zondag 24 februari meldde Gustaaf zich, samen met twee collega's die ook met de *Koning der Nederlanden* in Indië waren gearriveerd, aan boord van de *Prins Hendrik der Nederlanden*, liggende in reparatie op het Marine-etablissement in Soerabaja.<sup>11</sup> Gustaafs taak werd onder meer dienst doen als officier van de wacht tijdens de reewacht, hoewel hij nog slechts adelborst der eerste klasse was. Hij was dan ook geplaatst 'op folio van luitenant-ter-zee der tweede klasse', hetgeen wilde zeggen dat hij een taak kreeg en het werk deed van een officier van die rang, zonder de daarbij behorende wedde en emolumenten. In Gustaafs tijd en ook later een gebruikelijke oplossing voor tekort aan personeel. Van zijn commandant, kapitein-ter-zee D. Schuurman, kreeg Tydeman al spoedig een maand verlof om zijn vader te bezoeken. Vader Tydeman woonde in Besoeki op Oost-Java met echtgenote en twee kinderen. De oudste van die twee was Gustaafs halfzuster die in Har-

lingen was geboren, nu negen jaar oud. Bijna drie jaar oud was het tweede kind, halfbroer Hendrik Willem Theodoor, geboren in Malang op 30 mei 1875. Gustaaf zag hem nu voor het eerst. Gustaaf is in zijn aan het eind van zijn leven geschreven herinneringen niet erg mededeelzaam over de weken die hij in Besoeki doorbracht. Hij vertelt niet meer dan dat hij zijn vader “eenige jaren niet gezien had, en toen voor het laatst zag. Eerst een jaar of dertig later kon ik een bezoek brengen aan zijn graf op het kerkhof te Solo.”<sup>12</sup> Vader Tydeman zou op 6 februari 1881, kort nadat Gustaaf in Nederland was teruggekeerd van zijn eerste Indische term, in Solo overlijden.

Behalve zijn vader was nog een ander naast familielid van Gustaaf op Java. Zijn oudste zuster Marianne was in 1877 naar Indië gegaan om in Soerabaja hulponderwijzeres te worden. In 1878 werd Marianne Tydeman benoemd tot onderwijzeres der tweede klasse aan de openbare lagere meisjesschool in Soerabaja.<sup>13</sup> Gustaaf en zijn 24-jarige zuster hebben elkaar ongetwijfeld ontmoet. Gustaafs oudste broer Frits, na zijn opleiding aan de KMA in mei 1873 als tweede luitenant der artillerie naar Indië vertrokken, was in 1878 en 1879, inmiddels eerste luitenant, ingedeeld bij de troepen in Atjeh. Hij nam daar deel aan krijgsverrichtingen en werd voor zijn inzet beloond met de Militaire Willems-Orde vierde klasse.<sup>14</sup>

Tot begin mei bleef de *Prins Hendrik der Nederlanden* in reparatie aan de Oedjong, aan het einde van de Kali Mas. Daar was het vaak niet om uit te houden van de warmte, de stank van de modder en duizenden bloedzuigende muskieten. De accommodatie aan boord van de *Prins Hendrik* had ook bezwaren. Het schip had niet één patrijspoort, waardoor ventilatie benedendeks nauwelijks mogelijk was. Bovendien was het schip zwart geschilderd, waardoor zonnewarmte via de gepantserde scheepshuid door de houten binnenwand werd opgenomen en vastgehouden. Een bijna ondraaglijke hitte was het gevolg. In hutten en verblijven leek slapen op in zwijm liggen.<sup>15</sup> Met de collega-officieren kon Gustaaf het goed vinden, hij waardeerde de jovialiteit en vriendschap waarmee zij zijn intrede in de Indische marinesfeer gemakkelijk maakten. De commandant was een rustig man, als mens en zeeofficier algemeen geacht.<sup>16</sup>

Op 3 mei verliet de *Prins Hendrik* het bassin van het Marine-etablissement. Na een proeftocht onder stoom kon het schip vertrekken naar de rede van Batavia. Gustaaf deed de wacht op de brug, beheerde kompassen en tijdmeters en had zijn aandeel in de dagelijkse navigatie met plaatsbepaling door kompaspeilingen, gebruik van het dieplood of meting van de hoogten van zon, maan en sterren met een sextant of prismacirkel.<sup>17</sup>

Na vier weken stilliggen op de rede van Batavia, vertrok het ramtorenschip naar Singapore voor een korte onderhouds- en schoonmaakbeurt in Cloughtondock. Na de dokbeurt voer de *Prins Hendrik* terug naar de vertrouwde ankerplaats voor Batavia om daar tijdelijk de *Zeeland* als wachtschip te vervangen. Het oude fregat kreeg bij het eiland Onrust, een scheepsreparatieplaats in de Baai van Batavia, een langdurige onderhoudsbeurt.<sup>18</sup> Op 25 juli inspecteerde de commandant der Zeemacht in Nederlands-Indië, viceadmiraal J.M.I. Brutel de la Rivière, Zr.Ms. *Prins Hendrik der Nederlanden*. Daarna was het schip klaar voor een lange en voor de bemanning zouteloze periode als wachtschip.

Een opsteker voor Gustaaf was zijn bevordering tot luitenant-ter-zee der tweede klasse op 16 november 1878. Kort daarvoor was zijn broer Willem in Den Helder benoemd tot adelborst der eerste klasse.

De *Prins Hendrik* bleef maandenlang op de rede van Batavia liggen, afgewisseld met weer een onderhoudsbeurt in Singapore waarbij de beruchte aangroei van de ijzeren scheepshuid verwijderd werd.

Na 12 maart 1879 deed Tydeman geen wacht meer aan boord. Hij kreeg te maken met gezondheidsproblemen. Die waren waarschijnlijk het gevolg van zijn eerste langdurige ervaring met het tropisch klimaat en de ongunstige omstandigheden van zijn verblijf eerst aan de Oedjong in Soerabaja en daarna aan boord van een vaak stilliggend schip. Dergelijke omstandigheden konden in regelmaat terugkerende koorts en veroorzaken. Dat muskieten met hun steken de malariaparasiet kunnen overbrengen op hun prooi was overigens in 1879 nog niet bekend.<sup>19</sup> Via het hospitaal in het stadsdeel Weltevreden van Batavia werd Gustaaf verwezen naar de gezondheidsetablisementen van Sindanglaya in de Preanger, waar hij in 1879 enkele maanden doorbracht. “Sindanglaya is een groot gezondheids-etablisement, waar vooral leverzieken, maar in het algemeen allen voor wie eene koudere lucht heilzaam is, worden heengezonden. Het is er een koel aangenaam klimaat; de avonden en nachten zijn er koud.”<sup>20</sup> Sindanglaya lag op een hoogte van ongeveer 1.200 meter boven de zeespiegel op de helling van de Gede in een prachtig landschap. Het gezondheidsoord was gesticht in 1857 en in het najaar van 1878 gekocht van de eerste eigenaar door de arts J.B. Dumont en diens zwager, die als administrateur optrad. Patiënten waren meest ambtenaren en militairen die leden aan “koorts en zenuwen”.<sup>21</sup> Gustaaf werd voor algeheel herstel langere tijd in Sindanglaya ondergebracht. Hij bleef er twee maanden, genoot van de natuur en de fraaie ligging van het etablissement en besteedde ook tijd aan schilderen en tekenen. Uit dankbaarheid voor de ondervonden goede zorgen schonk hij een door hem zelf geschilderd aquarel aan dokter Dumont, zelf ook tekenaar en schilder.<sup>22</sup> De aquarel is bijna een eeuw later, afgedrukt in zwart-wit, als illustratie gebruikt in een boekwerk over de geschiedenis van Nederland.<sup>23</sup>

Na ontslag uit het sanatorium werd Gustaaf tijdelijk geplaatst aan boord van het wachtschip te Batavia, inmiddels weer *Zr.Ms. Zeeland*.<sup>24</sup> Op 15 januari 1880 ging hij met een collega, een officier van gezondheid, en een zucht van verlichting van boord om per officierssloep naar de mailboot *Bromo* met bestemming Soerabaja te worden gebracht. Van Soerabaja ging Gustaaf naar Makassar op Celebes, om zich te gaan melden aan boord van *Zr.Ms. Bandjermasin*. Hij was vol goede moed en hoopte op meer enerverende tijden. Die zou hij krijgen.

## Op de oostkust van Borneo

Toen Gustaaf Tydeman op 24 januari aankwam in Makassar lag *Zr.Ms. schroefstoomschip* vierde klasse *Bandjermasin* voor anker op de rede. Hij ging ’s morgens aan boord, tegelijk met luitenant-ter-zee der eerste klasse F.K. Engelbrecht, de nieuw aangewezen

commandant. Behalve de oudste officier, luitenant-ter-zee der tweede klasse J.A.H. Beck, en Tydeman, als jongste, was luitenant-ter-zee der tweede klasse J.H.L.J. baron Sweerts de Landas Wyborgh de derde wachtofficier aan boord. De verdere bemanning bestond uit 78 Europeanen en 28 inheemsen.

De dag na de commandowisseling was Tydeman, nog geen 24 uur aan boord, officier van de wacht. Hij moet zijn dag van aankomst goed besteed hebben met scheepswijs worden om zijn wachtdienst geloofwaardig en goed te kunnen doen.<sup>25</sup> Een onderwerp van gesprek onder de officieren aan boord was ongetwijfeld de recente zelfmoord op de rede van Makassar van luitenant-ter-zee der tweede klasse L.R. Koolemans Beijnen, de enthousiaste deelnemer aan de eerste poolreis van de schoener *Willem Barents* in 1878. De man ook die niet werd geselecteerd voor de tweede pooltocht met dit schip, maar naar Indië werd gezonden, waar hij zich aan boord van Zr.Ms. *Macassar* op 11 november 1879 met een revolver door het hoofd schoot. Een motief voor de zelfmoord was mogelijk de afwijzing voor de poolexpeditie, maar de diepere oorzaak van zijn daad lag wellicht in Beijnens prikkelbare en emotionele aard.<sup>26</sup>

Na eind januari in Straat Tanakeke, bij het gelijknamige eiland en niet ver van Makassar, tonnen van de betonning te hebben verwisseld, bleef Zr.Ms. *Bandjermasin* enkele weken op de rede van Makassar liggen. In die periode kon Tydeman zijn zuster Marianne weer ontmoeten. Zij ging in 1879 van Soerabaja naar Makassar om daar als onderwijzeres aan het werk te gaan. Op 18 februari vertrok de *Bandjermasin* naar zee met als opdracht op te stomen naar de monding van de Koeteirivier aan de oostkust van midden-Borneo. Vandaar moest een kruisboot, die hoger op de rivier bij het dorp Pelarang lag, worden opgehaald en versleept naar Noord-Borneo om daar een andere kruisboot af te lossen in de St. Luciabaai. Aan die baai grensden het noordoosten van Brits-Borneo aan het Nederlandse deel van het eiland. Een duidelijke grensafbakening was er niet. Om de Nederlandse aanwezigheid te markeren had de commandant van Zr.Ms. raderstoomschip vierde klasse *Salak* op 19 september 1879 de Nederlandse vlag aan de mond van de Tawaorivier, aan de noordkant van de St. Luciabaai, laten plaatsen. Ook was een kruisboot ter plaatse gestationeerd om de grens van het Nederlands gebied aan te geven en bovendien zeerovers in de gaten te houden.<sup>27</sup> De zeerovers aan de noordoostkust van Borneo opereerden, onder meer vanaf de Spaans-koloniale Sulu-eilanden, in een gebied waar de grenzen van Brits-Borneo, de Spaanse Filipijnen en Nederlands-Borneo aan elkaar raakten. Deze situatie bood de zeerovers bij achtervolging door Nederlandse gouvernements- of marine-schepen de gelegenheid zich terug te trekken in niet-Nederlands gebied.<sup>28</sup>

Na het verlaten van de rede van Makassar en op koers naar de oostkust van Borneo passeerde Zr.Ms. *Bandjermasin* de ten noorden van Makassar liggende Spermondearchipel, een groep koraaleilanden en -riffen. Tydeman gaf vele jaren later in *Verbleekte films* een prachtig beeld van dit zeegebied zoals hij het in 1880 ervoer:

“Koraal, waar men ziet; het doode in blinkend witte randen boven, het levende, zolang het ver af is, zwavelgeel tot smaragdgroen en vormloos onder water, kleur- en vormenrijk, wanneer het nabij komt; ruischend en klinkend als vallende glasscherven, wanneer

kiel, bodem of kimkiel de broze takken beroert, dof brommend en knarsend, wanneer zij de rotsvaste, gladronde bonken treffen. Het is den varensman geraden deze koraalmu- ziek niet op te wekken.

Het water: wanneer het bladstil is, glad als een spiegel voor de lucht; bij zeewind gerim- peld of krullend naar de kracht van den wind, en door graden van blauw een maatstaf gevend voor de diepte. Als ornament de inlandsche prauw, in lijnen van romp en zeil een illusie gevend van snelheid, al ligt zij ten anker. Hier en daar de staken van een sero<sup>29</sup> of van een hoog visschersstellage; soms een visscher, halverlijve te water, zwaaiend een bijna onzichtbaar werpnet.

Het landd cor: aan stuurboord een aaneengesloten kuststrook, staag achterwaarts weg- schuivend; verder aan alle kanten veranderlijke beelden van koraaleilanden, als voort- durend bewegende coulissen, steeds wisselend van vorm en plaats; hun dichte band van strandflora, tegen den witten koraalrand scherp afstekend met haar groen, zooveel feller en harder dan het weeke groen van de koraalbank; meer binnenwaarts struikgewas en boomen, groot, hard en glimmend van blad; als weinig zichtbaar maaksel van menschen- hand een enkel verscholen hutje, waarbij als vaandel van de tropen, de ranke palm, de boom, die het mooist is, wanneer men hem ziet als eenling of in paren, in donker sil- houet tegen de avondlucht.

De zucht van verlichting, welke men inhoudt, wanneer kort na het zien van den laatsten koraalklomp, het donkere blauw van de honderd vaam onder het schip schijnt, is er tege- lijk een van spijt, dat men dien watertuin achter zich ziet verdwijnen.”<sup>30</sup>

De tekst getuigt van Tydemans opmerkingsvermogen en taalbeheersing.

Tijdens de zeewacht was Tydeman officier van de wacht op de tweede platvoet en de dagwacht. Op de platvoetwacht van 20 februari was de *Bandjermasin* de kust van Borneo genaderd en liep Tydeman met een vaart van vijf tot zes knopen op aanwijzing van de commandant de monding van de hoofdstroom van de Koeteirivier aan. In de rivier moest een bevaarbare, maar niet gemarkeerde geul worden aangehouden, die alleen met behulp van het dieplood gevolgd kon worden. Vanuit zee was het bevaarbare gat van de rivier tegen de achtergrond van een lage boomrand met daarachter weer hogere bomen nau- welijks te zien. Bij het zoeken naar de vaargeul liep het schip in de zachte moddergrond vast en raakte geboeid. Bij hoogwater zou het schip wel weer loskomen. Om kolen uit te sparen zou de kruisboot uit Pelarang niet door de *Bandjermasin* zelf maar met de geroeide officierssloep worden opgehaald. Tydeman kreeg de leiding van deze missie. De sloep was niet uitgerust met een stoommachine en er stond op de rivier onvoldoende wind om te zeilen, zodat matrozen roeiend de 36 zeemijlen lange afstand tot het dorp moesten afleggen. ’s Morgens om zeven uur op 21 februari stapte de bemanning van de sloep, tien roeiers, twee extra matrozen, een kwartiermeester, een inheemse loods en de sloepcom- mandant, aan boord. Gebruikmakend van de vloedstroom werd in de eerste drie uren al zestien mijl afgelegd, in de middag werd het behoud aanzienlijk minder naarmate de eb doorzette. Uiteindelijk kwam tegen zeven uur ’s avonds de kleine kampong in zicht. Pre- cies twaalf uur na vertrek werd het doel van de tocht bereikt. Voortdurend roeiend onder

de tropenzon met alleen een halfuur rust voor een snelle maaltijd, hadden de matrozen een topprestatie geleverd. Tydeman, met zijn roeiervaringen als jongen in Broek in Waterland in herinnering, schreef in 1922 in het tijdschrift *Ons Element* een aardig verslag van de roeitocht dat ook werd opgenomen in zijn *Verbleekte films*.<sup>31</sup>

De assistent-resident en zijn echtgenote waren teleurgesteld dat alleen een sloep de kruisboot kwam halen. In hun kleine en afgelegen dorp, waar zij de enige Europeanen waren, was een dag vertier van een marineschip altijd heel welkom. De volgende dag, 's avonds bij gunstige stroom, vertrok de kruisboot met alle zeilen bij en de sloep 'op sleper' naar zee. Ook die reis duurde twaalf uur. Op 23 februari vertrok de *Bandjermasin* met de kruisboot op sleeptouw naar de Baai van Toli-Toli aan de noordwestkust van Celebes om daar de voorraad kolen aan boord aan te vullen.<sup>32</sup> Tydeman heeft tijdens het korte verblijf in Toli-Toli gelegenheid gevonden om in de overdekte kegelbaan Berkelrust een spelletje te kegelen en van de baan een pentekening te maken.<sup>33</sup> Van Toli-Toli naar de St. Luciabaai was een oversteek van de Celebeszee van 250 zeemijl. Op 1 maart maakte de *Bandjermasin* rendez-vous met Zr.Ms. *Riouw*. Deze 'vierde klas' had al langere tijd langs de kust van Borneo gepatrouilleerd en het jaar tevoren in de St. Luciabaai een groep van zo'n 25 zeerovers gevangengenomen.<sup>34</sup> Het schip werd nu door de *Bandjermasin* afgelost die tot 17 april samen met de eigen stoombarkas de kust van Noordoost-Borneo zou 'bekruisen'<sup>35</sup> De kruisboot koos positie in de St. Luciabaai.

## Hydrografisch werk

Hoewel de *Bandjermasin* geen opnemingsvaartuig was, kreeg de commandant toch een hydrografische opdracht. Dat opnemingen werden opgedragen aan schepen die niet uitsluitend waren bestemd voor hydrografie was zowel in Nederland als in de koloniën niet ongebruikelijk. Het aantal in dienst zijnde opnemingsvaartuigen was te gering om alle onder Nederlands gezag vallende wateren binnen redelijke tijd op te nemen en periodiek ter controle opnieuw op te nemen. Om die reden werden ook andere marineschepen als opnemer ingezet. De *Bandjermasin* moest opnemingen doen in de St. Luciabaai in het noordoosten van Borneo. Het argument voor deze opname was meer politiek dan maritiem of economisch van aard. De St. Luciabaai lag in het noordoostelijk grensgebied van het Britse en het Nederlandse deel van Borneo. De onduidelijkheid over de grens tussen Brits en Nederlands gebied speelde lokale zeerovers en illegale ondernemers, die zich waanden in een soort niemandsland, in de kaart.<sup>36</sup> Om de grens eenduidig te kunnen vaststellen was kennis van het kustgebied noodzakelijk. Een duidelijke grens was ook gewenst om het gebied te markeren waar zeerovers op juridische grond konden worden bestreden.

Tydeman had een verzoek ingediend "om bij de hydrografie te komen".<sup>37</sup> Dat wist zijn commandant en hij droeg Tydeman op om, samen met collega Sweerts de Landas Wyborgh, een stuk kust aan de noordkant van de St. Luciabaai, tussen Batoe Tjinagat en Poeloe Sebatik, op te nemen. Batoe Tjinagat werd geacht de grens te zijn tussen Nederlands en Brits gebied.<sup>38</sup> Tussen 9 en 20 maart waren Tydeman en Sweerts als hydrografische op-

nemers in de weer met het zetten van bakens en doen van metingen met de sextant, na de noordkust ook aan de zuidzijde van de baai. Ook in april werden opnamen gedaan in hetzelfde gebied, maar er werd ook tijd vrijgemaakt voor schijfschieten met geschut van 18 cm en 12 cm en werpen met de mortier, wat niet vaak beoefend werd.<sup>39</sup> Op 9 april werden de oudste officier en Tydeman eropuit gestuurd om met de stoombarkas zeerovers op te sporen in de kampong Sambokking aan de Sibokoerivier. Twee dagen later kwamen ze terug met een prauw en twee inheemsen die voor inlichtingen aan boord werden gehouden. Een dag later waren Sweerts de Landas en Tydeman weer bezig met de opname van de passage Haaienbek.

Op 15 april kwam Zr.Ms. raderstoomschip *Oenarang* aan in de St. Luciabaai om de stationsdienst over te nemen van de *Bandjermasin* die naar de Koeteirivier vertrok om daar kolen te laden.

Tydeman heeft aan de kust van Borneo ruim ervaring kunnen opdoen in hydrografisch opnemen onder primitieve en tropische omstandigheden. Jaren later herinnerde hij zich met enige voldoening hoe hij in die periode ook een opdracht kreeg om een schetskaartje te maken van een deel van de Sembakoengrivier, zuid van de St. Luciabaai. Zo mogelijk moest hij ook op het hoogst bereikte punt een astronomische plaatsbepaling uitvoeren. "Dat was een kolfje naar mijn hand!" zou hij zich later herinneren.<sup>40</sup> Hij kreeg voor dit karwei een dag of twee de tijd en ook de stoombarkas ter beschikking, bemand met een kwartiermeester en enkele inheemse matrozen. Tijdens zijn verkenning op de rivier kwam een steileloedgolf opzetten, de benòr, die in korte tijd met veel lawaai over banken en ondiepten liep. Tydeman, met zijn aandacht voor de natuur om hem heen, beschreef het natuurfenomeen nauwkeurig. In het duister van de avond deed Tydeman sterswaarnemingen met zijn sextant, een kunstkim en een waarnemingshorloge. De kunstkim was een schoteltje met olie, dat als vloeistof met een lage viscositeit voldeed om een rustige spiegel te geven.<sup>41</sup> Na terugkomst aan boord bleek commandant Engelbrecht tevreden met het resultaat van de opneming. Hij liet Tydeman van zijn zelfgemaakte kaart een exemplaar tekenen om aan het departement der Marine in Batavia op te sturen. Verder gaf hij niet veel commentaar. Toen Tydeman in zijn tweede Indische torn in 1884 op een van de opnemingschoeners werd geplaatst, vermoedde hij niettemin dat Engelbrecht en de kaart daar niet vreemd aan waren.<sup>42</sup>

Begin juli patrouilleerde Zr.Ms. *Bandjermasin* voor vlagvertoon en controle op zeerovers langs de noordkust van Soembawa en de noordwestkust van Flores. Zeerovers kwamen niet in zicht. Later in juli werd koers gezet naar de oostkust van Borneo en na een bezoek aan Pelarang volgde de *Bandjermasin* de kust van Borneo in noordelijke richting tot aan Batoe Tjinagat aan de grens van Brits-Borneo. De stationsdienst in de St. Luciabaai werd op 27 juli weer overgenomen door Zr.Ms. *Riouw*. De commandant van dit schip was een maand eerder geconfronteerd met twee Britse zeeofficieren van HMS *Egeria* (een driemast sloop van 940 ton met stoomvermogen) die doende waren de exacte positie van de in september 1879 geplaatste vlaggenmast met Nederlandse vlag aan de Tawaorivier te bepalen. Na de aflossing door de *Riouw* ging de *Bandjermasin* om de zuid naar de monding

van de Koeteirivier, waarbij de reis door hydrografische opnames werd onderbroken. Ten slotte volgde de oversteek naar Makassar waar het schip 24 augustus arriveerde. Tijdens de stilligperiode die volgde werd de oudste officier overgeplaatst en opgevolgd door luitenant-ter-zee Sweerts de Landas. Voor hem kwam een andere wachtofficier aan boord. Op 24 september 1880 nam Tydeman afscheid van het schip, de commandant en de collega-officieren. Aan boord en tijdens hydrografisch werk had hij vooral samengewerkt met Sweerts de Landas. In het scheepsjournaal gaf deze officier eens een aardig blijk van humor: rechts onderaan van een kolossale inktvlek zette hij een minuscule paraaf SwdL, als schuldbekentenis en signering van zijn knoeierij bij het invullen van het journaal na afloop van zijn zeewacht.<sup>43</sup>

## De thuisreis

Tydeman vertrok naar Zr.Ms. *Gedeh*, het wachtschip te Soerabaja. Hij was bestemd voor repatriëring met het ss *Conrad* van de SMN. Voor zijn vertrek naar Europa zal hij van collega's nog hebben gehoord dat zijn jaargenoot J.H. van den Berg op 2 september te Semarang was overleden.

Het ss *Conrad*, de *Koenraad* in de volksmond<sup>44</sup>, onder bevel van kapitein J.F. Graadt van Roggen, vertrok op zondagmorgen 24 oktober van Soerabaja. Kort daarvoor waren de passagiers eerste klasse aan boord gekomen: drie alleen reizende mannen, van wie Tydeman de enige zeeofficier was, en vier echtparen met gezamenlijk achttien kinderen. Het grootste gezin zou tijdens de reis nog met een tiende kind worden uitgebreid.<sup>45</sup> De *Conrad* maakte een kustreis langs havensteden van Noord-Java en vertrok op 6 november van Batavia naar Nederland.<sup>46</sup> Een maand later meerde de *Conrad* af in Marseille. Tydeman ging vandaar per trein naar Nederland en kwam daar op 8 december aan. De *Conrad* vertrok op 9 december van Marseille en meerde op 19 december 1880 af in Amsterdam. De treinreis scheelde de passagiers met Nederland als bestemming elf reisdagen.

Tydemans eerste term in Indië zat er op. Hij had in drie jaar de saaie wachtdienst aan boord van een schip voor anker meegemaakt, maar ook een meer boeiende vaartijd met verkenning van minder bekende kusten. Hij deed ervaring op met de hydrografische opneming in de tropen en dat beviel hem goed. Zeerovers, wier activiteiten na 1880 zouden afnemen, had hij niet of nauwelijks gezien. Daarentegen was hij wel opgelopen tegen tropische ziekten, gelukkig zonder ernstige gevolgen.

Terug in Nederland werd hij op non-activiteit gesteld. Dat gaf hem in ieder geval in de winter en het voorjaar van 1881 tijd voor wat ontspanning onder vrienden en familieleden. Behalve broers Frits en Willem, de laatste inmiddels collega-zeeofficier, en oudste zuster Marianne, woonden de overige broers en zusters, allen nog ongehuwd, op verschillende plaatsen in het land. Gustaaf Tydeman had, net als zijn vader, een goede verstandhouding met zijn oom en broer van zijn vader mr. Johan Willem Tydeman en met diens kinderen. Neef Johan Willem jr. was immers ook zijn zaakwaarnemer. Helaas was oom Johan Willem tijdens Tydemans Indische torn overleden. Tante Anna Maria Tyde-

man-Berkhout, was na het overlijden van haar echtgenoot van Amsterdam verhuisd naar Apeldoorn. Haar dochter Maria Antonia en jongste zoon Victor Jacobus waren haar naar die gemeente gevolgd en moeder en dochter woonden nu samen in een huis aan het eind van de Loolaan.<sup>47</sup> Omdat die locatie wat afgelegen was zou een betrouwbare hond als waker welkom zijn. Om zijn tante, maar vooral zijn nicht een plezier te doen kocht Tydeman een forse bastaard New Foundlander die hij in Apeldoorn cadeau deed. Tydeman was met Maria Antonia ‘zeer goede maatjes’ en gaandeweg meer dan dat.<sup>48</sup>

In maart 1881 bereikte Tydeman het bericht dat zijn vader op 6 februari te Solo op Java was overleden en ook daar begraven. “Uit aller naam” plaatste hij als enige kennisgeving op 18 maart een overlijdensbericht in *Het nieuws van den dag*.<sup>49</sup> Zijn stiefmoeder en haar bijna zesjarige zoon Hendrik verlieten Indië op 23 april om in Gelderland te gaan wonen.<sup>50</sup> Marie Tydeman-Kluit zou op 21 juli 1912 te Apeldoorn overlijden.<sup>51</sup>

## Vlagvertoon en havenbezoeken

Op 1 juli 1881 meldde Tydeman zich volgens opdracht aan boord van het wachtschip te Hellevoetsluis. Drie weken later stapte hij te Willemsoord aan boord van Zr.Ms. *Leeuwarden*, een schroefstoomschip eerste klasse met een bemanning was 225 man.<sup>52</sup> Het schip ging in een oefeningsdivisie van drie schepen een reis van lange duur naar de Middellandse Zee maken. De oefenreis zou worden gecombineerd met vlagvertoon door havenbezoek in verschillende landen.

De Middellandse Zee was voor Nederland al eeuwenlang een belangrijk handelsgebied. De zeemacht van het nieuwe Koninkrijk der Nederlanden had in dit zeegebied tot 1830 permanent een of soms twee eskaders gestationeerd. Daarna bleef de Nederlandse marine incidenteel, om belangen van handel en koopvaardij te waarborgen, met een enkel schip of een divisie van schepen in de Middellandse Zee de vlag vertonen. Immers, na de opening van het Suezkanaal liep de kortste maritieme weg van Nederland naar Nederlands-Indië niet meer via Kaap de Goede Hoop maar door de Middellandse Zee.

Het varen in divisieverband gaf de deelnemende schepen mogelijkheden voor gezamenlijke oefeningen. De langere reis bood gelegenheid de veelal jeugdige bemanningen op te voeden in zeemanschap en er goede “equipages” van te maken.<sup>53</sup> Tegelijk met Tydeman kwam luitenant-ter-zee der tweede klasse O.H. Kuyck aan boord. Een dag na aankomst, op 22 juli, had Tydeman de reewacht.<sup>54</sup> Kapitein-ter-zee W.F.H. Cramer was commandant, maar niet lang meer, want op maandag 1 augustus droeg Cramer het bevel over aan kapitein-ter-zee P. Swaan. De commando-overdracht werd op de voormiddag gehouden met voorafgaande inspectie van schip en equipage en toespraken van de gaande en de komende commandant met tot slot de toezegging van een extra oorlam ‘aan de klok’ (dat wil zeggen: aangekondigd door het luiden van de scheepsbel).

Het vertrek van de *Leeuwarden* was medio oktober voorzien. Tot die tijd werden scheepsonderhoud en een dokbeurt uitgevoerd, voorraden, kaarten en boekwerken aan boord genomen en bemanningsleden met verlof gestuurd. Ook waren er personeelswis-

selingen. Met kapitein-ter-zee Cramer gingen ook twee wachtofficiëren van boord en kwam luitenant-ter-zee der tweede klasse J.A.H. Beck aan boord, de oudste officier van de *Bandjermasin* van wie Tydeman een jaar eerder afscheid had genomen. In september arriveerden twee nieuwe wachtofficiëren, luitenants-ter-zee der tweede klasse A.C. Zee-man en Van Hoogstraten, beiden jaargenoot van Tydeman.

Tot de voorbereiding van de komende reis behoorde ook het aanvragen en vervolgens ontvangen van zeekaarten en zeemansgidsen. In september kwamen 69 zeekaarten, een lijst kustlichten van Nederland en koloniën, een exemplaar van de Britse *Sailing directions for the West Coast of France, Spain and Portugal* en Britse *Admiralty Lists of Lights* van verscheidene Europese en verder weg gelegen kusten aan boord. Bij al deze nautische kaarten en boekwerken had het departement ook nog ter verpozing van de officieren een exemplaar van het geïllustreerde tijdschrift *Eigen Haard* meegestuurd en bovendien het boek *Leven en streven van L.R. Koolemans Beijnen* van Charles Boissevain, dat het jaar tevoren was uitgegeven.<sup>55</sup> De ontvangen boekwerken en kaarten waren een aanvulling of vernieuwing van een standaarduitrusting aan boord. Bij de aanvulling werd altijd rekening gehouden met mogelijke, onverwachte veranderingen van het vaarplan. In de stilligperiode werden verschillende voorraden aan boord, in marinejargon 'details' genoemd, aangevuld.<sup>56</sup>

Op 12 oktober 1881 stoomde de *Leeuwarden* bij een noordwester storm naar de rede van Texel en ging daar voor anker. Met de *Zilveren Kruis* en het lichtbewapende schroefstoomschip tweede klasse *Marnix* vormde de *Leeuwarden* de oefeningsdivisie, die onder bevel van kapitein-ter-zee F.H.P. van Alphen op 18 oktober de rede verliet met bestemming Funchal op het Portugese Madeira. Tydeman kreeg als vaste wacht de dagwacht en een halve platvoet toebedeeld. De meeste sterbestekken in een etmaal werden door hem, en dan vooral op de dagwacht, gemaakt.

De divisie kwam op 1 november ten anker op de rede van Funchal, maakte daarna een vaartocht in de Madeira-archipel en zette op 12 november koers naar Tenerife. Onderweg werd per schip ter lering van officieren het manoeuvreren met de zeilen beoefend. Tien dagen later liet de divisie het anker vallen op de rede van Santa Cruz op Tenerife. Na een verblijf van zeven dagen, waarin de divisiecommandant zijn schepen inspecteerde, met officieren de gouverneur-generaal van de Spaanse koloniën bezocht en de Nederlandse consul aan boord ontving, vertrokken de schepen op 29 november naar de Portugese Kaapverdische eilanden. Van 8 tot 21 december bleven de schepen in het zeegebied van deze eilandengroep, deels voor anker op de rede van Porto Grande op St. Vincent, maar ook varende. Tegelijk met de Nederlandse divisie waren enige dagen ook Franse oorlogsschepen op de rede ten anker. Kapitein-ter-zee Van Alphen nodigde zijn Franse collega-divisiecommandant met zijn scheepscommandanten uit voor een diner waarbij ook de Nederlandse commandanten gast en medegastheer waren. Voor de Nederlanders was het tenue bij het diner 'jas, wit vest, witte broek, kleine kruizen, zonder sabel'. De jas was van blauw laken en de kleine kruizen waren niet een kenmerk van de witte broek maar een aanduiding van de te dragen medailles van klein formaat.

Een bijzonderheid uit het scheepsjournaal is de vermelding van een straf van drie da-

gen hutarrest zonder waarneming van dienst, opgelegd aan de adelborst der eerste klasse Th.E.W. van Dompsele. De reden van deze straf was “zijnde van het dek weggegaan en benedende gaan slapen, terwijl hij de Hondewacht had, waarvan andere stoorissen in den dienst het gevolg waren” Deze misstap vond niet varend maar ten anker op de rede van Porto Grande plaats.<sup>57</sup> De aantekening in het journaal illustreert dat adelborsten eerste klasse, hoewel beëdigd, toch niet als volwaardig officier werden gezien. Immers, straffen opgelegd aan officieren werden vrijwel nooit openbaar gemaakt. Overigens zou het verzaken van een wachtdienst een officier in een hogere rang dan die van adelborst eerste klasse waarschijnlijk meer straf dan drie dagen hutarrest opleveren hebben.

## In de Oude Wereldzee

Op 19 december berichtte de divisiecommandant aan zijn scheepscommandanten dat de divisie niet naar Suriname zou gaan, maar de kruistocht bij de Kaapverdische eilanden zou vervolgen en Funchal en Lissabon zou aandoen.<sup>58</sup> Blijkbaar was in het oorspronkelijke reisplan een bezoek aan Tydemans geboorteland voorzien. Dat dit plan niet werd uitgevoerd zal Tydeman hebben teleurgesteld. Op 17 januari 1882 kwamen de drie Nederlandse schepen ten anker op de rede van Funchal. Aan boord van de *Leeuwarden* ontstond ziekte onder de bemanning. Ook Tydeman werd ziek gemeld, niet ernstig, maar hij deed sinds 12 januari geen dienst als officier van de wacht.

Op 26 januari begon de oversteek naar Lissabon. Tydeman bleef ziek, maar maakte het vijf dagen later “vrij goed” volgens het antwoord van de commandant van de *Leeuwarden* op een met vlaggen geseinde vraag van de divisiecommandant. Tot de aankomst voor Lissabon op 13 februari zou Tydeman vrij van dienst zijn. Tijdens het verblijf op de Taag gingen de divisiecommandant en de meeste officieren op audiëntie bij koning Dom Luís I van het huis Bragança. Na veertien dagen ging de oefendivisie weer naar zee voor het vervolg van de reis in de Middellandse Zee. Na havenbezoeken aan Barcelona en Toulon meerden de drie schepen op vrijdag 31 maart in Livorno traditioneel ‘in de laag’ af, met het achterschip tegen de kant. De volgende dag was er gelegenheid voor een interessant uitstapje; Tydeman ging met de scheepsarts en collega’s Beck en Kuyck twee dagen naar Florence. Maandagmorgen vroeg waren ze weer terug aan boord. Na drie havendagen, waarin levensmiddelen werden ingeladen, beleefdheidsbezoeken aan Italiaanse oorlogsschepen en een Amerikaans marineschip werden gebracht en Nederlandse adelborsten het in aanbouw zijnde Italiaanse gepantserde slagschip *Lepanto* (13.336 ton) bezochten, vertrok de divisie op 6 april onder stoom naar Civita Vecchia om daar de volgende dag af te meren voor een tiendaags bezoek. Na Civita Vecchia en een bezoek aan Messina werd de reis via de Griekse archipel voortgezet met bestemming Chanak<sup>59</sup> aan de Dardanellen. De zeewacht werd gedaan door Beck, Van Hoogstraten en Zeeman. Tydeman was wederom ziek. De *Leeuwarden* had veertien zieken aan boord, onder wie een lichtmatroos met een ernstige, maar niet levensgevaarlijke pleuris.

Op 2 mei ging de divisie voor anker bij fort Chanak. Het bezoek aan Konstantinopel

(het latere Istanbul) zou uitsluitend door Zr.Ms. *Zilveren Kruis* worden gebracht. Drie weken bleven de *Leeuwarden* en de *Marnix* voor Chanak liggen, wachtend op de terugkeer van het vlaggenschip. Op 25 mei kwam de *Zilveren Kruis* weer op de rede van Chanak ten anker met aan boord een Turkse admiraal, die aan alle officieren een Turkse ridderorde kwam uitreiken. Zo kreeg ook Tydeman, ziek te kooi, het eremetaal van een ridder vijfde klasse van de Orde van de Medjidië. Het zonder meer aannemen van een buitenlandse onderscheiding was overigens niet toegestaan, maar vereiste een Koninklijke instemming. Die kregen Tydeman en zijn collega's zes weken later.<sup>60</sup>

Op 25 mei ging de divisie anker op en onderweg naar Smyrna, nu Izmir, waar de schepen een dag later arriveerden. Op 31 mei had Tydeman, terwijl de *Leeuwarden* ten anker lag, de wacht. Hij was bijna twee maanden ziek geweest, niet ernstig, maar wel lang, net als zo'n vijftien andere bemanningsleden. In het scheepsjournaal werd de ziekte niet nader omschreven. Op de eerste dag van juni werd de reis stomend – maar ook onder zeil, om te besparen op kolenvverbruik – voortgezet naar Tripoli in Syrië, deel van het Osmaanse rijk, en daarna naar Beiruth. Vandaar verder naar Malta, waar de schepen op de dagwacht van 22 juni onder aanwijzing van de loods de Grand Harbour binnenliepen. In de haven lagen ook het Britse Kanaaleskader en een Amerikaans eskader. In Malta lag een opdracht klaar voor de commandant van de Nederlandse divisie om kapitein-luitenant-ter-zee jonkheer C.C. Six, commandant van de *Marnix*, met zijn schip naar Alexandrië in Egypte te zenden, waar een opstand van militairen tegen de regering gaande was en Europeanen mogelijk gevaar liepen. Zr.Ms. *Marnix* vertrok naar de Egyptische kust waar al langere tijd Franse en Britse vlooteenheden hun macht vertoonden.<sup>61</sup> Uiteindelijk zou de *Marnix* pas eind augustus terugkeren naar Den Helder.<sup>62</sup>

Na het vertrek van de *Marnix* bleven de *Zilveren Kruis* en de *Leeuwarden* tot 1 juli in Malta's Grand Harbour. De divisiecommandant maakte zijn opwachting bij de gouverneur van Malta. Over en weer brachten commandanten en officieren van de Nederlandse schepen, de vele Britse marineschepen en een Spaans schip bezoeken aan elkaar. De Nederlandse consul kwam aan boord. Op 28 juni werd de verjaardag van koningin Victoria gevierd met gepavoiseerde schepen en vlaggen van top. Zaterdag 1 juli vertrokken de twee Nederlandse schepen naar zee met het Spaanse Cádiz als reisdoel. Maandag 10 juli had Tydeman de dagwacht. De vaart was, stomend, 7,5 knoop. Tydeman noteerde in het journaal: "Stoomen, peilende en op aanwijzing, zoo hard mogelijk, achter den Adm. aan, straat Gibraltar door." Met de 'Adm.', afkorting van admiraal, bedoelde Tydeman de divisiecommandant, aan boord van de *Zilveren Kruis*. In de kantlijn van de bladzijde waarop Tydeman het journaal bijhield zou zijn commandant later, verwijzend naar het zinsdeel 'zoo hard mogelijk', schrijven: "minder gebruikelijke zeeterm". Tot de vele tradities van de marine behoorde ook de juiste maritieme terminologie, die van generatie op generatie werd overgedragen. Op dezelfde dag kwamen op de eerste wacht de *Zilveren Kruis* en de *Leeuwarden* voor Cádiz ten anker. In de acht dagen dat de schepen in deze Spaanse haven verbleven brachten enige officieren en adelborsten een bezoek aan de marinewerf en het arsenaal te San Fernando, inspecteerde op 17 juli de divisiecommandant de schepen en

werd er in Cádiz gepassagierd. Ook werd het bericht ontvangen van de ondergang van Zr.Ms. rammonitor *Adder* op 5 juli 1882 voor Scheveningen. Onder marinepersoneel werden initiatieven genomen om de familieleden van de omgekomen collega's financieel te steunen. Zo ook aan boord van de *Leeuwarden* en de *Zilveren Kruis* waar een geldinzameling onder de bemanning werd georganiseerd.

Tydeman liep op de thuisreis vanaf Cádiz de dagwacht en platvoet. Tijdens de rustige wachten vielen hem voorwerpen of voorvallen op waarvan hij aantekening maakte in het journaal. Zo schreef hij na de dagwacht van 26 juli “passeren 2 stuks drijfhout (1 balk, 1 vat m.i.jzeren banden & touwwerk, alles sterk aangegroeid)” en op de platvoet “Nemen verschillend zeegeedierte waar (kwallen, Portug-oorlschepen en gevogelte)” [sic]. Tydeman valt hiermee op als een man die oplettend en nieuwsgierig om zich heen kijkt en zaken noteert die mogelijk van belang kunnen zijn (zoals passerend drijfhout) of gewoon interessant zijn (zeegeedierte). Ook een ‘Portugees oorlogsschip’, een beruchte kwal met soms tot dertig meter lange vangdraden, herkende hij.

Op zondag 30 juli tijdens de platvoet ontmoetten de *Zilveren Kruis* en de *Leeuwarden* de *Bonaire*, onderweg naar Port Said om de *Marnix* af te lossen. Woensdag 2 augustus op de eerste wacht werd het vuur van Beachy Head aan de Engelse zuidkust gezien, op de dagwacht van de volgende dag kwam de Hollandse loods aan boord. Nog een paar dagen en dan zat de reis van tien maanden erop. Op Tydemans dagwacht van 4 augustus werd de uiterton van het Schulpengat gepasseerd.<sup>63</sup> Enkele uren later kwamen de schepen ten anker op de rede van Texel. De *Zilveren Kruis* liep dezelfde dag de haven binnen. Een dag later volgde de *Leeuwarden*. Op 10 augustus gingen 88 man van de bemanning met verlof, twee dagen later volgde Tydeman. Op 15 augustus werden hij en jaargenoot Van Hoogstraten administratief overgeplaatst naar het wachtschip te Willemsoord. Tegelijk werd Tydeman bestemd voor Zr.Ms. gaffelschoener *Argus*. Erg veel verlof was er in augustus voor hem dus niet bij.

In Den Helder hoorde Tydeman meer over de ramp van de *Adder*, ook dat tot de omgekomen bemanning jaargenoot G. Jonckheer behoorde. In het voorgaande jaar had ook jaargenoot E.F.H. Sutherland het leven verloren.<sup>64</sup> Hij kwam om als passagier van het ss *Koning der Nederlanden* van de SMN dat in de Indische Oceaan van Indië op de thuisreis door nooit opgehelderde oorzaak op 5 oktober 1881 verging, waarbij een groot aantal opvarenden omkwam. Onder de bemanningsleden en passagiers die wel met sloepen land bereikten, of aan boord van een passerend schip werden genomen, was Tydemans commandant van de *Bandjermasin*, F.K. Engelbrecht.<sup>65</sup> De *Koning der Nederlanden* was het schip waarmee Tydeman in 1878 voor het eerst naar Indië voer.

## Met een politiekruiser in de Noordzee

Zr.Ms. schoener *Argus* was op 21 mei 1882 in dienst gesteld door de commandant, luitenant-ter-zee der tweede klasse jonkheer H.M. Speelman. Het schip kwam gloednieuw van de bouwwerf in Slikkerveer en was bestemd voor een voor de marine nieuwe taak op

de Noordzee: bescherming van de Nederlandse vissers en toezicht op de visserij zoals die door vissers van verschillende nationaliteiten werd uitgevoerd. De *Argus* zou de eerste en aanvankelijk enige Nederlandse politiekruiser zijn, een tweede zou beschikbaar komen in 1884. In oktober 1881 was in Den Haag een conferentie van landen aan de Noordzee gehouden over het vaststellen van een territoriale zee van drie zeemijlen uit de kust en het houden van toezicht op de visserij buiten de territoriale zee. Op 6 mei 1882 werd de Internationale Overeenkomst tot Regeling van de Politie der Visserij in de Noordzee, de Noordzee-conventie, bekrachtigd.<sup>66</sup>

Op 9 augustus stapte Tydeman aan boord van de *Argus* en ruim twee weken later ging het schip naar zee.<sup>67</sup> Op de rede van Texel bood Zr.Ms. ramschip *Schorpioen*, uitgerust met een stoommachine van 2.269 ipk, de commandant van de *Argus* aan het schip te slepen van de rede naar het Schulpengat, een van de toegangswegen naar open zee van het zeegat van Texel.<sup>68</sup> Speelman nam dat aanbod graag aan. Nadat de ondiepten van de Zuider-Haaks waren gerond ging de gaffelschoener op een noordelijke koers. De drie zee-officieren, dus ook de commandant, deden afwisselend de zeewacht. De eerste dagen, benoorden de Waddeneilanden, leverden onstuimig en regenachtig weer op. Op vrijdag 1 september kwam in fraai weer Helgoland in zicht. Op de achtermiddag ging de *Argus* voor anker in de Noorderhaven van dit eiland. Daar lag ook de Duitse kanonneerboot *sms Drache*, evenals de *Argus* belast met toezicht op de visserij en dan vooral op de naleving door Duitse vissers van het verbod op het vangen van te kleine vissen. De commandanten van het Duitse en Nederlandse schip wisselden beleefdheidsbezoeken uit en de Britse gouverneur van Helgoland nodigde commandant en officieren van de *Argus* uit voor een diner bij hem thuis.<sup>69</sup>

Bij vertrek op maandagmorgen stelde ook de commandant van de *Drache* voor de *Argus* de haven uit te slepen, en zo gebeurde. Bij meest noordwestelijke wind zeilde de *Argus* in noordelijke richting langs de kust van Sleeswijk-Holstein en Jutland. In 'slecht water' bleek de *Argus* veel vaart te kunnen lopen.<sup>70</sup> Verder in de week namen wind en deining toe en vissers kwamen nauwelijks in zicht. Vrijdag 8 september liep de *Argus* met een loods aan boord de Noorse Kristiansand Fjord binnen om voor anker te gaan in de Westhaven van Kristiansand. Speelman rapporteerde later dat tot zijn verwondering de loods de Nederlandse vlag van de *Argus* niet als zodanig herkende.<sup>71</sup> Op zaterdag waren de officieren aan boord gastheer van een generaal, een werfdirecteur en een districtbestuurder. Tijdens het bezoek aan de Noorse haven won Speelman informatie in over de Noorse visserij om daarmee zijn kennis en begrip van de Noordzeevervisserij te vergroten. Op een regenachtige maandagmorgen ging de *Argus* door de Flekkerö Fjord weer naar zee. Twee dagen later kruiste de schoener in mooi weer op de Doggersbank en de Grote Vissersbank, waar maar weinig vissers te zien waren. Gelegenheid genoeg om op een dag voor oefening met de batterij losse kardoezen te verschieten. De *Argus* koerste richting Waddeneilanden. Op de dagwacht van maandag 18 september liep het schip met een loods aan boord het noordoost gat van het Vlie aan. Op de Vlierede kwam de binnenloods aan boord en via het Oude Vlie en het Scheurrak zeilde de *Argus* in een dikke lucht met regen en een kalme

zee en het lood gaande houdend naar de Texelstroom. Op de achtermiddag, tijdens Tydemans wacht, zeilde het schip de haven van Nieuwediep binnen. De commandant ging van boord om zich af te melden bij de directeur en commandant der Marine in het Paleis aan de haven. De Noordzeereis zat erop. Tydeman ging een week later van boord om van 26 september tot 31 oktober 1882 als wachtofficier reewacht dienst te doen aan boord van Zr.Ms. *Marnix*, een week eerder teruggekeerd uit Port Said.

In de vijf weken aan boord van de *Argus* deed Tydeman ervaring op met het varen en manoeuvreren met een klein zeilschip. Die ervaring zou hij later als oudste officier en daarna als commandant van een zeilend opnemingsvaartuig in Oost-Indië goed kunnen gebruiken. Tijdens de Noordzeereis vertelde Speelman over zijn poolreizen met de *Willem Barents*, de houten schoener die in 1878 was gebouwd en uitgerust voor tochten naar de Noordelijke IJszee. Het scheepje was net iets kleiner dan de *Argus*.<sup>72</sup> Het doel van de pooltochten was onder meer het doen van wetenschappelijk zeeonderzoek en uitvoeren van hydrografische waarnemingen.<sup>73</sup> Speelman maakte de eerste en in 1879 de tweede poolreis met de *Willem Barents*. Terwijl de *Argus* in de Noordzee kruiste was de *Willem Barents* bezig aan een vijfde reis in het poolgebied die eind oktober 1882 in Amsterdam eindigde.

Ondanks Tydemans belangstelling voor hydrografisch werk heeft hij nooit deelgenomen aan een poolreis met de *Willem Barents*, terwijl drie jaargenoten dat wel deden.<sup>74</sup>

Na vijf weken dienst aan boord van de *Marnix* werd Tydeman op 31 oktober 1882 op non-activiteit gesteld. Hij moest er rekening mee houden begin 1883 voor een periode van drie jaar naar Indië te vertrekken. Voor de voorbereiding op die uitzending had hij twee maanden tijd. Bovendien was hij in de maand december en de Kerstdagen nog in Nederland en kon hij in gezelschap van Maria Antonia zijn. Daarna zouden ze elkaar een lange periode moeten missen en dat beseften ze nu meer dan ooit. Overtuigd van hun liefde voor elkaar besloten zij na ommekomst van de drie komende tropenjaren te trouwen. Voordat Gustaaf naar Indië vertrok waren ze 'geëngageerd'.

## Weer naar Indië

Voor een jong zeeofficier was het routine om afwisselend in of vanuit Nederland varend zijn werk te doen en voor periodes van drie jaren geplaatst te zijn in Oost-Indië. Afwijking van dat patroon was niet gebruikelijk en werd meestal veroorzaakt door ongewenste omstandigheden zoals gezondheidsproblemen. Na enkele jaren ervaring kon bij sommige officieren een voorkeur voor bepaalde aspecten van hun werk ontstaan. Met een plaatsingsverzoek kon een officier dat kenbaar maken. Specialisaties in bepaalde vakgebieden, die in de twintigste eeuw zouden ontstaan, waren er niet of nauwelijks. Een uitzondering was hydrografie.

Voor zijn tweede uitreis naar Indië ging Tydeman in de eerste week van januari 1883 in Amsterdam aan boord van het ss *Prinses Marie* van de SMN. Onder de passagiers eerste klasse waren nog drie zeeofficieren onder wie zijn jaargenoten W.J. Cohen Stuart en Van

Hoogstraten. Met beiden had Tydeman ook zijn – en hun – eerste uitreis naar de Oost gemaakt. Van Hoogstraten was nog kort geleden zijn collega wachtofficier aan boord van Zr.Ms. *Leeuwarden*. De *Prinses Marie* vertrok op 6 januari 1883 uit Amsterdam en kwam op 20 februari op de rede van Batavia.<sup>75</sup> De passagiers van de marine gingen per sloep van boord naar het wachtschip dat ook op de rede lag. Tydeman verliet al spoedig het wachtschip om zich te melden aan boord van Zr.Ms. *Koningin Emma der Nederlanden* op welk schroefstoomschip der eerste klasse hij officieel met ingang van 1 maart 1883 was geplaatst.

De *Koningin Emma* was, kort na de eerste indienststelling, op 15 januari 1881 uit Nieuwediep vertrokken voor een lange reis om Kaap de Goede Hoop naar Indië; Tydeman zag het schip toen de haven verlaten.<sup>76</sup> In februari en later in juni 1882 werd de *Koningin Emma* betrokken bij de strijd in Atjeh.<sup>77</sup> Het schip bleef op de kust van Noord-Sumatra tot eind april 1883.

Op 8 maart 1883, terwijl de *Koningin Emma* op de rede van Oleh-leh lag, kwamen Tydeman, tien matrozen en een schrijver, allen afkomstig van het wachtschip te Batavia, aan boord. Tydeman zou veertien maanden op zijn nieuwe schip blijven.

Commandant van Zr.Ms. *Koningin Emma der Nederlanden* was kapitein-ter-zee jonkheer J.H.P. van der Willige von Schmidt auf Altenstadt. In de état-major kwamen in maart na Tydemans komst nog wat meer veranderingen, vier officieren gingen van boord en aan boord kwamen een zeeofficier en de officier van administratie der eerste klasse F.T. Courier dit Dubekart. Ook bij de schepelingen waren er personeelsmutaties. De bemanning was verder druk met technische reparaties en schoonmaken, maar er was ook gelegenheid om te passagieren.<sup>78</sup>

In maart 1883 waren ten minste acht marineschepen aanwezig op de kust van Atjeh.<sup>79</sup> De oorlog met het sultanaat was inmiddels al tien jaar gaande.

## De oorlog in Atjeh

Door de plaatsing aan boord van een schip voor de kust van Atjeh werd Tydeman voor het eerst betrokken bij de oorlog in Noord-Sumatra. Aan boord van de *Koningin Emma* zou hij in 1883-1884 in twee periodes in totaal acht maanden deelnemen aan de blokkade van de Atjehse kust. Gevechtsacties zou hij niet meemaken. Met een bezoek van de *Koningin Emma* aan Deli werd de eentonigheid van de blokkadedienst afgewisseld. De enige schokkende gebeurtenis die Tydeman tijdens de dienst in Atjeh overkwam was de dood van de commandant van de *Koningin Emma*.

De Atjehers waren een zelfbewust volk dat een van oudsher zelfstandige positie in Noord-Sumatra verdedigde tegen zowel andere inheemse volken als tegen Europeanen. Nederland en Groot-Brittannië hadden in 1824 in het traktaat van Londen vastgelegd dat de Britten afzagen van aanspraken op Sumatra en dat Nederland factorijen in India en Malakka aan de Britten overdroeg. Toen door de opening van het Suezkanaal in 1869 een andere scheepvaartroute van Europa naar Zuid-Oost-Azië ontstond, werd Straat Malak-

ka een belangrijke zeeweg en nam de economische betekenis van Noord-Sumatra toe. Atjehse zeerovers intensiveerden hun optreden. Nederland en Groot-Brittannië besloten daarom in 1871 tot een duidelijke afspraak over wie nu op Sumatra gezag zou uitoefenen. Het Sumatratraktaat van 2 november 1871 bevestigde de Nederlandse soevereiniteit over Sumatra. Onderdeel van deze overeenkomst was ook dat Nederland de kolonie aan de Afrikaanse Goudkust afstond aan Engeland.<sup>80</sup> De sultan van Atjeh was bij dit verdrag niet betrokken en legde contacten met de consuls van Italië en de Verenigde Staten, landen die geïnteresseerd waren in steunpunten op Noord-Sumatra. De Indische regering vroeg de sultan om opheldering en toen die niet kwam ontving hij op 26 maart 1873 een oorlogsverklaring. Na een eerdere mislukte poging werd in december 1873 de kraton van de sultan door het KNIL veroverd en onder de naam Koetaradja als hoofdplaats van het Nederlands gezag bezet. Rond de kraton werd een verdedigingslinie aangelegd en langs de kust werden bentengs (versterkingen) gebouwd. Met die bentengs moest de bevolking in het binnenland van Atjeh worden geïsoleerd.<sup>81</sup> In Koetaradja zou een troepenmacht het bestuurscentrum van Atjeh beschermen, terwijl de marine de gehele kust van Atjeh zou blokkeren. De blokkade moest handel over zee voor de Atjehers onmogelijk maken. Uiteindelijk moest dat tot hun onderwerping leiden. De blokkade en de status-quo van Koetaradja zouden in meer dan tien jaren dat resultaat echter niet opleveren.<sup>82</sup> De Atjehers bleven zich tegen de Nederlandse indringers verzetten. In 1879 vernielde het KNIL in Groot-Atjeh honderden kampongs en bijbehorende landbouwgrond en doodde duizenden mensen. Atjeh leek verslagen en rijp voor een burgerlijk bestuur. Dat kwam in 1881. De gouverneur-generaal verklaarde de Atjeh-oorlog als beëindigd.<sup>83</sup> De Atjehse verzetstrijders hervatten niettemin hun strijd met het overvallen van Nederlandse militaire posten. Nederland reageerde in 1884 met uitbreiding van het aantal verdedigingsposten rond Koetaradja en de intensivering van de blokkade van de kust.<sup>84</sup>

De scheepvaart die moest worden geweerd bestond bijna uitsluitend uit kleine zeilschepen en prauwen. Daartegen zetten de marineschepen hun bewapende en meest door een stoommachine voortgestuwde sloepen in.<sup>85</sup> De weinig spectaculaire blokkade vergde een groot deel van de in Indië aanwezige scheepsmacht.<sup>86</sup> De schepen die werden aangehouden waren vrijwel uitsluitend prauwen. Zelden, zo is beweerd, zou een prauw de blokkade ontglippen en dus “mag gerust worden aangenomen, dat de afsluiting effectief is geweest.”<sup>87</sup> Een aanname die meer een wenselijke veronderstelling is dan een aantoonbaar feit. Van 't Veer noemde de marineblokkade een “welhaast vergeten hoofdstuk” en wijdde er anderhalve bladzijde aan. Hij noemde de eentonige en geestdodende dienst en het nachtelijk patrouilleren van stoombarkassen dat “zelden met succes en nooit met overtuiging” werd uitgevoerd.<sup>88</sup> Verschillende zeeofficieren hebben in hun later in boekvorm uitgegeven herinneringen de door hen beleefde blokkade beschreven. Twee maanden op post voor de kust werden afgewisseld met vier dagen verblijf in Oleh-leh en daarna werd de wachtpost voor de kust weer opgezocht. Een keer per jaar ging een blokkadeschip naar het Britse Penang aan de kust van Malakka om een onderhoudsbeurt van een maand op Prye River Dock te ondergaan.<sup>89</sup> Overigens was de blokkade een aanvulling

op de bestaande Atjehse politieke scheepvaartregeling van 1878. Die laatste hield in dat de schepen komende uit Penang eerst Oleh-leh moesten aanlopen en na controle van de lading naar hun eigenlijke bestemming aan de Atjehse kust konden gaan. Later werd de in- en uitvoer beperkt tot zes havens in Atjeh en ook die regel zou weer en bij herhaling worden aangepast. Handelsrelaties bleven van groot economisch belang.<sup>90</sup> Tussen 1908 en 1912 werd de Atjeh-oorlog “min of meer beëindigd”<sup>91</sup>. Maar de onrust en de weerstand tegen de Nederlanders bleef.<sup>92</sup>

Vanaf 8 maart 1883 bleef de *Koningin Emma* op de kust van Noord-Sumatra, meest ten anker voor Oleh-leh, enkele keren voor korte tijd elders. Op 16 maart vond in Atjeh een bestuurswisseling plaats, A. Pruijs van der Hoeven werd als gouverneur afgelost door P.F. Laging Tobias.<sup>93</sup> Ook de état-major van de *Koningin Emma* was uitgenodigd om bij de overdrachtsceremonie aanwezig te zijn. De vertrekkende gouverneur meende pacificatie van Atjeh te kunnen bereiken door erkenning en daardoor medewerking van lokale hoofden en een goede controle op de scheepvaart langs de kuststaatjes. De nieuwe gouverneur zou die opvatting niet helemaal volgen.<sup>94</sup> Dat bleek onder meer toen ruim drie weken later de *Koningin Emma* in een dag naar de noordwestkust van Atjeh stoomde met de order bij Thaoeng Raba stellingen van ‘benden’ te beschieten.<sup>95</sup> Twee dagen later was de opdracht uitgevoerd en het schip al weer terug op de rede van Oleh-leh.

## Onrust en Krakatau

Op 24 april verliet het schip de Atjehse kust met bestemming Batavia. Via Straat Malakka en de Lingga archipel kwam de *Koningin Emma* op 8 mei aan op de rede van Batavia bij het eiland Onrust. Bij de herstellingswerf van dat eiland zou het schip een langdurige onderhoudsbeurt ondergaan die tot oktober 1883 zou duren. De scheepshuid heeft bij vaart in de tropen veel meer dan in gematigde luchtstreken te lijden van aangroei met onder meer plantaardig vuil en schelpen. De snelheid van het schip neemt daardoor af. Periodiek onderhoud, waaronder schoonmaken van het onderwaterschip, was voor schepen in de tropen veel vaker noodzakelijk dan in Europa.<sup>96</sup>

Op Onrust, het grootste van de vele kleine eilanden in de Baai van Batavia, was al in de zeventiende eeuw door de VOC een scheepswerf voor onderhoud en reparatie ingericht. In 1816 werd de werf door de marine in gebruik genomen. Het eiland werd bebouwd met werkplaatsen en magazijnen, woningen voor de werklieden, onderkomens voor bemanningen van schepen en de sociëteit ‘Rust’. Boven dat alles uit stak de mastbok, een kraan waarmee scheepsmasten en andere zware lasten van of aan boord werden geplaatst. Sinds eind 1869 beschikte Onrust ook over een drijvend ijzeren droogdok.<sup>97</sup> Onrust stond onder commando van een zeeofficier. Het eiland was berucht om een ongezond klimaat.<sup>98</sup> Voor de bemanning van de *Koningin Emma* waren bijna vijf maanden aan boord van een immobiel schip in een tropisch klimaat een onplezierig vooruitzicht van eentonigheid. Angstwekkend natuurgeweld zou een opzienbarende, maar ook dramatische onderbreking van die eentonigheid opleveren.

In het scheepsjournaal staan de dagelijkse beslommeringen van een onderhoudsperiode vermeld, opwindend zijn die meestal niet. Er zijn veel aantekeningen over opgelegde straffen, oefeningen aan de wal zoals schijfschieten met geweer, ontvangst van levensmiddelen, beschrijving van reparatiewerk van de zeilmaker, de timmerman en de smid. Er kon worden gepassagierd naar Batavia en er waren overplaatsingen van personeel naar en van andere schepen. Sommige rapportages en opmerkingen typeren de stijl en gewoontes van de marine van die dagen. Om gezondheidsredenen ging op 29 mei de commandant vier weken met verlof naar het gezondheidsetablisement Gadok. De officier van de wacht maakte daarvan aantekening in het scheepsjournaal waarbij hij de (lange) naam van de commandant verkeerd spelde. De waarnemend eerste officier schreef in de kantlijn: “het is voorts vreemd dat een officier, na bijna 1½ jaar onder een kommandant gediend te hebben, diens naam nog niet kan schrijven”.<sup>99</sup> Op zondag 3 juni werd bekend gemaakt dat schout-bij-nacht F.H.P van Alphen de nieuwbenoemde commandant der zeemacht in Oost-Indië was, als opvolger van viceadmiraal J. van Gogh.<sup>100</sup> Tydeman kende de schout-bij-nacht als bevelhebber van de oefendivisie in de Middellandse Zee, een jaar eerder. Op 18 juni kwam de scheepscommandant na een verblijf van drie weken in Gadok terug aan boord. Inmiddels had Tydeman uit Nederland het droeve nieuws ontvangen dat de moeder van Maria Antonia, die ook zijn tante was, in de vroege morgen van zondag 25 maart 1883 thuis in Apeldoorn was overleden.<sup>101</sup>

Op zaterdag 25 augustus 1883 klonk er aan boord een “onheilspellend brommen in het Westen”, zo fel als een kanonschot van dichtbij.<sup>102</sup> Drie maanden eerder was dat ook al gehoord, maar niet zo heftig. Tydeman had toen, op de hondewacht en dagwacht van 21 mei, aardbevinggeluiden en -trillingen gemeld. De conclusie was toen dat een nieuwe Krakatau-krater was ontstaan. De Krakatau liet zich eind augustus weer horen. In de middag van 26 augustus werd niet alleen een daverend geluid, maar ook een onheilspellend dofgrauwe en later vuilbruine lucht waargenomen. Op maandag 27 augustus kwam in de morgen de wind uit westelijke richting met de kracht van een flauwe koelte. De lucht was vaal grijs met groene tint, het donkerst in het westen. ’s Morgens om half zes begon er as te vallen, tegen het middaguur daalde een asregen neer en was het anderhalf uur lang duister. De barometer vertoonde plotselinge rijzingen en dalingen van het kwik van wel vijf millimeter tussen een hoogste stand van 771,5 en een laagste van 762 mm. Mensen constateerden de drukverschillen duidelijk ook in de oren. Iedereen aan boord was onder de indruk van dit vreemde natuurgebeuren dat een onvoorspelbaar verloop had. Tydeman herinnerde zich bij het neerschrijven van zijn herinneringen, ruim vijftig jaar later, dat de schipper tevens chef d’equipage zich boos maakte over de vieze, zwarte astroep op ‘zijn’ schone dek. De schipper was “een man van de oude zeilvaart nog, van het type Weers”.<sup>103</sup> Er werden voorzorgsmaatregelen genomen tegen mogelijk opstekende wind. Plotseling rees het water tot boven de kaaimuur, waardoor een gedeelte van het eiland Onrust onder water kwam te staan. Grote schrik onder de mensen aan de wal, meest inheemse en Chinese vrouwen en kinderen van de arbeiders van het etablissement. Ongeveer 150 mensen werden aan boord genomen. Bij de daling en het weglopen van het water

met een snelheid van wel zeven mijl per uur slierde de ketting, dwars aan stuurboord achter, op de wal en krabde het paraplanker.<sup>104</sup> Bij het daarop volgende rijzen van het water braken de beide loopplanken en de twee kettingen op de wal aan stuurboord voor. Met de snel gestreken officierssloep werden trossen uitgebracht op de wal. Het stuurboordanker werd gepresenteerd. Uiteindelijk lag het schip voor twee ankers vóór en met paraplanker, ketting met tros en een tros met dubbele bocht op de wal achter. Een volgend onheil dreigde door het in beweging komen van het drijvende dok. Als dat op drift zou raken kwam de *Koningin Emma* tussen dok en de wal van Onrust beklemd. Zover kwam het door de inspanningen van het personeel van Onrust niet, het dok bleef min of meer op zijn plaats. Om een uur of drie in de middag, na enige malen rijzen en weer vallen van het water, ging de asregen langzaam minderen en keerde het daglicht weer. Het gevaar was voorbij. Aan boord van de *Koningin Emma* werd een oorlam verstrekt en het dek geklaard. De Onrustbewoners verlieten het schip.

In de omtrek van Krakatau en aan de kusten van Straat Soenda had de uitbarsting van Krakatau vele slachtoffers gekost en een grote ravage aangericht. Ruim 36.000 mensenlevens gingen verloren. Eilanden en de kuststreek in Straat Soenda waren bedekt met een laag puimsteen en as van soms tientallen meters dik. Alle groen was verdwenen. Meer dan twintig meter hoge vloedgolven hadden hele dorpen weggevaagd. Van het befaamde Anjer, de voor Nederlanders historische aankomstplaats op Java, was niet meer dan een stinkend moeras over.<sup>105</sup> De zee van Straat Soenda was bedekt met dikke lagen puimsteen, “velden, die den zonderlinge indruk gaven als voer het schip knarsend door een woestijn van oogverblindend gruis, waarop de zon scherpe, donkere slagschaduwen van romptuig en sloepen afsneed”.<sup>106</sup>

In september werd het onderhoud aan de *Koningin Emma* zonder verdere bijzonderheden voortgezet. Op 5 september trad een nieuwe eerste officier aan, luitenant-ter-zee der eerste klasse R.C.A.L. Jansen van Afferden. Een commando-overdracht volgde op 25 september. De optredende commandant was kapitein-ter-zee W. Scholten van Aschat. Maandag 1 oktober werd de lange onderhoudsperiode afgesloten en met het schip een proeftocht gemaakt met aan boord een commissie voor de proeftocht: een ingenieur van het etablissement en een officier-machinist. Vaartproeven en draaicirkels werden uitgevoerd.

Drie dagen later volgde een tweede proeftocht die tot tevredenheid verliep. Na steenkolen laden vertrok de *Koningin Emma* naar Straat Soenda. Bij de Zeeklip, een rotsachtig eilandje bij Krakatau, patrouilleerde het schip vanaf 6 oktober om alle van om de zuid komende schepen te waarschuwen voor de na de uitbarsting van Krakatau veranderde diepte en aard van de zeebodem en de verdwijning van meer dan de helft van het eiland.<sup>107</sup> Eenzelfde taak was al direct na de eruptie opgedragen aan Zr.Ms. *Prins Hendrik der Nederlanden* en daarna door andere schepen overgenomen.<sup>108</sup>

Tijdens zijn wacht noteerde Tydeman in het scheepsjournaal de drift van puimsteen – as en zwavel – en de sterke reuk die dat mengsel opleverde. In hetzelfde zeegebied was Zr.Ms. opnemingsvaartuig *Hydrograaf* bezig met het peilen van de op vele plaatsen veranderde zeediepte. Behalve dit schip, dat twee maanden in Straat Soenda opnemingen

deed, waren ook de opnemers Zr.Ms. *Blommendal* en *Melville van Carnbee* een maand lang bezig met lodingen en kregen twee andere schepen opdrachten voor specifieke hydrografische waarnemingen.<sup>109</sup> Tot 26 oktober bleef de *Koningin Emma* in Straat Soenda, varende en ten anker. Krakatau hield zich rustig, hoewel een enkele keer een licht vulkanisch geluid werd gehoord en een andere maal lichtverschijnselen en een schok als van een aardbeving werden waargenomen.

Op 28 oktober was het schip weer op de rede van Batavia en werden nabij Onrust reparaties uitgevoerd. Op 12 november werd de patrouilledienst in Straat Soenda hervat en voortgezet tot 8 december. Daarna kwam het schip weer voor anker in de Baai van Batavia. Voor de bemanning was, na de bijna vier maanden onderhoud bij Onrust, de Krakatau-eruptie een enerverende gebeurtenis, maar de daaropvolgende maand onderhoud en twee maanden wachtdienst in Straat Soenda waren een voortzetting van een voor het scheepsvolk lange, saaie en nauwelijks actieve periode. De eentonige dienst was niet gunstig voor de stemming aan boord, zoals bleek uit de vele krijgsguchtelijke straffen die in deze maanden werden uitgedeeld.

## Opnieuw naar Atjeh

Op dinsdag 1 januari 1884 begon Zr.Ms. *Koningin Emma der Nederlanden* aan een nieuwe taak: opstomen naar Atjeh en aansluiten bij de scheepsmacht aldaar. Varen van Batavia naar Oleh-leh via Straat Malakka vergde vier dagen. Op de dagwacht van 5 januari kwam het schip tijdens Tydemans wacht ten anker voor Oleh-leh. Een week later gingen commandant en officieren hun opwachting maken bij gouverneur Laging Tobias in Koetaradja. De *Koningin Emma* bleef meest op de rede van Oleh-leh, waarbij voor de bemanning passagieren aan de wal mogelijk was.

In februari werd de *Koningin Emma* betrokken bij de nasleep van de stranding van het Britse stoomschip *Nisero*. Deze vrachtvaarder was drie maanden eerder, op 8 november 1883, onderweg van Batavia naar Marseille met een lading suiker, gestrand op de kust van Teunom in het uiterste noordwesten van Sumatra. De bemanning, meest Brits, was door de radja van Teunom gevangengenomen. Voor de vrijlating van de zeelieden eiste de radja geld en de opheffing van de Nederlandse marineblokkade van zijn kust. De radja confronteerde de Nederlands-Indische en tegelijk, via Singapore, de Britse regering met zijn voorwaarden. De Britten stuurden HMS schroefstoomschip *Pegasus* naar de kust van Teunom. De commandant moest via de gezagvoerder van de *Nisero* overleggen met de radja van Teunom. Ondertussen was in de Engelse pers het lot van de bemanning van de *Nisero* bekendgemaakt en werd schande gesproken van de Nederlandse onmacht om de gijzeling te beëindigen. In januari 1884 werd Teunom vanuit zee beschoten en landde een bataljon van het Indisch leger op de kust. Enig positief resultaat leverden deze acties niet op.<sup>110</sup> De marine bleef voor de kust aanwezig met Zr.Ms. schroefstoomschepen der vierde klasse *Benkoelen* en *Palembang*.<sup>111</sup> Op 17 februari vertrok de *Koningin Emma* van Oleh-leh naar Amalaboe en Teunom, waar de *Benkoelen* in zicht kwam. De schepen kozen afwis-

selend ankerplaatsen voor de kust, waar nog steeds het probleem met de *Nisero* bestond. Verdere bijzonderheden deden zich niet voor, of het moest de nachtelijke opschudding zijn die zich aan boord van de *Koningin Emma*, ten anker liggend, een keer voordeed toen een marinier uit zijn kooi op twee onder hem liggende maten viel. Het rumoer dat ontstond deed andere bemanningsleden veronderstellen door Atjehers te zijn overvallen. Gewapend kwam veel volk, ook Tydeman, gehaast aan dek. Door de officieren van de wacht, die juist bij middernacht de wacht aan elkaar overgaven, werd iedereen gerustgesteld.<sup>112</sup> De commandant was ontstemd over de naar zijn mening paniekerige reactie van de bemanning op een onschuldige voorval en wilde weten hoe dat paniekgedrag was te verklaren. Daartoe stelde hij een commissie in die de nachtelijke gebeurtenis moest analyseren. Tydeman was een van de twee leden van die commissie. Het onderzoek wees uit dat er onder de bemanningsleden ongerustheid was over hun veiligheid, omdat er 's nachts geen extra wachten aan dek waren om een Atjehse overval te verhinderen. Die gemoedsstemming bleek door een onschuldige aanleiding gemakkelijk om te kunnen slaan in opwindning. De commandant zocht de oorzaak van de ongerustheid onder de bemanning eerder bij lafheid en gebrek aan vertrouwen in de officieren. Hij veronderstelde ook dat het nachtelijke rumoer met opzet op touw was gezet om hem te dwingen bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen. Tydeman sprak zijn commandant op dit punt krachtig tegen en die kwam in ieder geval bij hem op het onderwerp niet meer terug. Niettemin werden voortaan extra wachtposten ingezet.<sup>113</sup>

Binnen twee weken keerde de *Koningin Emma* weer terug naar Oleh-leh. Op 15 maart droeg kapitein-ter-zee Scholten van Aschat het commando over aan kapitein-ter-zee P.J. Rosenwald.

De affaire met de Britse vrachtvaarder *Nisero* werd in augustus 1884 opgelost door een gezamenlijk optreden van gouverneur Laging Tobias en een Britse diplomaat. Zij eisten vrijlating van de gevangen bemanningsleden tegen betaling van een losgeld. De radja stemde toe en in september 1884 waren alle gevangenen vrij en onderweg naar huis.<sup>114</sup>

Eind maart was de per 11 april 1884 benoemde gouverneur-generaal O. van Rees ter orientatie in Koetaradja. Begin april zou Van Rees voor een kennismaking Deli bezoeken en Zr.Ms. *Koningin Emma der Nederlanden* zou bij dat bezoek aanwezig zijn voor de ceremoniële omlijsting. Het schip werd daarvoor tijdelijk onttrokken aan de blokkadevloot. Nu was die vloot in 1884 omvangrijk; van de 22 in Nederlands-Indië operationele marineschepen waren er vijftien gestationeerd voor de kust van Atjeh. Niet al die schepen waren voortdurend actief betrokken bij de blokkade. Dat was vaker zo. Bovendien, zo werd in het Koloniaal verslag 1885 gemeld, "hadden, in het tijdvak waarover dit verslag loopt, in de Atjehsche wateren weinig vijandelijkheden plaats".<sup>115</sup> Al jaren eerder was blokkadeschepen opgedragen, voor zover de blokkadedienst dat toeliet, hydrografische opnemingen te doen in de Atjehse wateren.<sup>116</sup>

Op 31 maart was de *Koningin Emma* in Straat Malakka op weg met een voorsprong van een dag op het schip dat de nieuwbenoemde gouverneur-generaal naar Deli zou brengen. Op de eerste wacht van 31 maart, luitenant-ter-zee der tweede klasse Van Dompsele had

de wacht en het schip was in de aanloop naar de monding van de Deli-rivier, was Tydeman in de longroom bezig met de berekening van de balans van de gamelle officieren waarvan hij de chef was.<sup>117</sup> Tegen tien uur die avond was Tydeman met zijn rekenwerk rond, toen hij “een zachte, maar onweerstaanbare schok” voelde. “Een kleine schommel van de lamp in haar cardanusringen en van het restje whiskey-soda in mijn glas; dat was al”.<sup>118</sup> Het plotseling, maar geluidloos afremmen van de vaart van het schip kon maar één oorzaak hebben: modder. Het schip was vastgelopen. Tydeman ging aan dek en zag dat er geen direct gevaar was. De zee was kalm en de opkomende bui lag boven land en zou door de nabijheid van de kust rondom het schip geen wild water kunnen veroorzaken. De officier van de wacht had inmiddels poorten laten sluiten, de batterij doen sjoorren en rondom het schip diepte gepeild. Alle hens werd gepord. Op last van de commandant werd met de officierssloep recht achteruit een werpanker uitgebracht waarop een tros werd gezet. Met het stoomspil werd de tros ingehaald, terwijl de machine vol achteruit sloeg. Gedurende de nacht leverde dat alleen een zwaaiende beweging van het achterschip op en een opkokend stoomankerspil.<sup>119</sup> Ondertussen maakte de commandant zich grote zorgen. Zou, als het schip vrij kwam, er niet toch een gat in de scheepsromp zijn dat door de modder gedicht was, maar bij loskomen zeewater binnen zou laten? Vanaf het schip was twee voet boven water koraal te zien dat waarschijnlijk deel uitmaakte van een ondiepte die als Karang Timau op de zeekaart stond. De tijd drong ook, de *Koningin Emma* moest een dag later gepavoiseerd en al klaar liggen om de gouverneur-generaal op de rede van Belawan te verwelkomen.

Op de vroege dagwacht van 1 april werd begonnen met het overbrengen van het stuurboordboeganker naar het achterschip. Het anker werd losgemaakt van de ankerketting en met behulp van een zwaar takelgestel en de ra's van de masten overgebracht naar het achterschip, waar de ankerketting buitenboord om weer aangesloten werd op het anker. De ketting werd op het ankerspil gezet en het anker gevierd tot op de zeebodem. Terwijl de machine volle kracht achteruit sloeg werd stuurboordankerketting op het ankerspil ingedraaid. De kracht van ankerspil, ankerketting en de achteruitslaande schroef trokken het schip los van de modderbodem. Het anker werd gelicht en bezorgd. De *Koningin Emma* stoomde achteruit naar ruim water. Nadat was vastgesteld dat het schip geen water maakte en er geen gat in de romp was, werd koers gezet naar Belawan aan de Deli-monding en de aangewezen ankerplaats. De volgende dag, 2 april, stond om elf uur de equipage agetreden volgens paradeerrol terwijl het raderschip *Cheribon* van de Nederlandsch-Indische Stoomvaart Maatschappij met aan boord de toekomstige gouverneur-generaal langs voer en de batterij van de *Koningin Emma* een saluut van 21 schoten gaf.

Tydeman was op dat moment niet aan boord. Hij had toestemming gekregen om enkele dagen met verlof te gaan om zijn jongere broer Meinard te bezoeken. Op 1 april was Tydeman met de stoomsloep naar Laboean Deli gevaren en vandaar per trein verder gegaan naar Medan. Zijn twintigjarige broer werkte, niet ver van Medan, als assistent op een tabaksplantage van de in 1869 opgerichte Deli Maatschappij. Tot 4 april kon Gustaaf Tydeman bij zijn broer blijven en “genietend van veld en bosch, afkijkend de geheimen van

den tabaksbouw” vakantie houden.<sup>120</sup> De terugreis naar zijn schip werd voor Tydeman nog een spannende tocht. Hij zou op eigen gelegenheid naar zijn schip teruggaan en uiterlijk om zes uur 's avonds op 4 april weer aan boord moeten zijn. Volgens Meinard was er in Laboean altijd wel een Chinese sampan beschikbaar die in drie uren de ankerplaats bij Belawan kon bereiken. Toen Tydeman dan ook om half twee in de middag afscheid nam van zijn broer, die met hem naar Laboean was gegaan, en aan boord van een sampan stapte, dacht hij ruim op tijd te zijn. Stroomafwaarts de riviermonding volgend ging het nog vlot, maar eenmaal buiten schoten de twee Chinese roeiers, met opkomende vloed en zeewind tegen, niet erg op. Tydeman vond de tocht ook niet erg afwisselend en zelfs saai. “Voor mijn schetsboek niets dan de bagan, de typische visscherskampong aan den riviermond” zou hij later schrijven.<sup>121</sup> Na twee uren was de helft van de afstand tot de *Koningin Emma*, waarvan alleen de masten boven de kim kwamen, nog niet afgelegd. Tydeman realiseerde zich met ergernis dat, als hij de zeekaart en de zeilaanwijzingen van het zeegebied waar hij was had ingezien, hij beter voorbereid was geweest op deze roeitocht. Maar het gebruik aan boord van elk marineschip was nu eenmaal dat zeekaarten en zeemansgidsen uitsluitend ter beschikking van de commandant waren en voor jongere officieren niet ter inzage. Om vijf uur zag Tydeman het raderschip *Cheribon* de Belawanmond verlaten en richting de *Koningin Emma* gaan. Zijn commandant, wist hij, was op 2 april met dit schip als gast van de gouverneur-generaal meegevaaren naar Medan en was nu weer aan boord om afgezet te worden op zijn eigen schip. Spoedig daarna zou de *Koningin Emma* anker op gaan en vertrekken zonder hem! Voor een jeugdige zeeofficier een zeer verontrustend perspectief. Tydeman nam zelf een roeiriem over van de uitgeputte jongste Chinees, maar merkte al gauw dat de Chinese manier van roeien – zittend met het gezicht naar voren duwen tegen de riem – hem niet erg lag. Inmiddels was het donker geworden. Tydeman stak enkele meegenomen kranten aan om daarmee de aandacht van de wacht aan boord van de *Koningin Emma* te trekken. Dat had succes. De commandantsloep, die juist de commandant had overgebracht van de *Cheribon* naar de *Koningin Emma*, werd door de officier van de wacht weggestuurd om een “verlijerde sloep” op te halen die al gauw de Chinese sampan bleek te zijn. Het was bijna acht uur toen Tydeman aan boord van zijn schip stapte. De sampan werd achter het schip bezorgd. De Chinezen kregen te eten en bleven de nacht aan boord. Tydeman werd door de eerste officier met een sarcastische opmerking ontvangen, maar hoorde ook dat de commandant bij terugkomst aan boord had gezegd pas de volgende morgen te willen vertrekken. Een opgeluchte Tydeman betaalde de Chinezen hun beloofde zes dollars, ging mandiën, at wat, dronk een halve fles champagne en sliep daarna “een vollen wijzer rond”.<sup>122</sup> Op de dagwacht van 5 april ging de *Koningin Emma* anker op en zette koers naar Oleh-leh waar het schip twee dagen later voor anker ging en lange tijd bleef liggen.

## Een eenzame dood

Tijdens de terugreis naar Atjeh werd onder de officieren nauwelijks meer gesproken over het vastzitten op Karang Timau. Per slot was het schip door het ongeval niet te laat op

zijn bestemming aangekomen en er was geen schade ontstaan. Wel had Tydeman, “liefhebber als ik was van al wat navigatie en hydrografie betrof” zoals hij van zichzelf zei, in zijn eigen memoriaal een verslag van het voorval gemaakt.<sup>123</sup> Hij was tot de conclusie gekomen dat tijdens de achtermiddag en eerste platvoet van 31 maart door getijstromen van eb en vloed het schip om de zuid was gezet en dat door ontbreken van betrouwbare plaatsbepaling dat niet was geconstateerd. De commandant zelf bleef nog wel met het aan de grond lopen van zijn schip bezig. Hij vroeg Tydeman om diens mening over de toedracht en Tydeman vertelde hem wat hij had vastgesteld. Voor Tydeman was duidelijk dat kolonel Rosenwald zich verantwoordelijk wist voor het ongeval en zich ook schuldig voelde.<sup>124</sup>

Liggend op de rede van Oleh-leh zag de bemanning de commandant weinig. Hij was niet vaak aan dek en naar de wal ging hij niet. Rosenwald had een voorlopig rapport van het aan de grond lopen, bestemd voor de commandant Zeemacht in Batavia, meegegeven met de *Cheribon*. Achteraf maakte hij zich zorgen of die rapportage wel juist en volledig was. Rosenwald vroeg ook de officier van administratie, formeel zijn rechtskundig adviseur, welke gevolg het vastzitten van zijn schip voor hemzelf zou kunnen hebben. Zou hij ‘infaam kunnen worden gecasseerd’? De officier van administratie stelde zijn commandant gerust en bagatelliseerde zijn zorgen. In de longroom werd een oneervol ontslag voor onmogelijk gehouden. Met elkaar waren de officieren het er over eens dat de commandant hooguit zou worden gepensioneerd op het tijdstip dat hij in aanmerking zou komen voor bevordering tot schout-bij-nacht en daarmee voor die bevordering zou worden gepasseerd.<sup>125</sup> Met de commandant sprak geen van hen hierover.

Op maandagmorgen 28 april 1884 om zes uur werd de scheepsarts van de *Koningin Emma* gewekt door de inheemse hofmeester van de commandant die om hulp vroeg. De arts ging met de hofmeester naar de kajuit en trof kolonel Rosenwald dood aan in zijn bebloede kooi in de slaaphut. Onmiddellijk werd ook de eerste officier geroepen en de officier van gezondheid van het stationsschip Zr.Ms. raderstoomschip *Bromo*. De beide officieren van gezondheid stelden vast dat Rosenwald door “verbloeding” om het leven was gekomen.<sup>126</sup> De scheepsarts van de *Koningin Emma* had, zo herinnerde Tydeman zich, achttien diepe wonden geteld aan hals en ledematen, merendeels bij slagaders. In de kooi lag een scheermes. Zelfmoord was de doodsoorzaak. De dokter vertelde dat hij nooit enig idee had dat de commandant zo wanhopig was, maar vroeg zich achteraf af hoeveel slapeloze nachten hij had doorgemaakt.

De volgende dag werd de begrafenisceremonie uitgevoerd. Aan boord, terwijl vlag, geus en wimpel halfstok hingen, werd de lijkstoet geformeerd. Eerst de tamboer en pijper, dan een detachement gewapende mariniers, daarachter de lijkbaar met acht onderofficieren als slippendragers en vier van de aan boord dienende officieren, daarna volgde de equipage. Drie maal marcheerde de lijkstoet over het bovendek en daarna ging de stoet met sloepen naar de wal. Achter de sloepen van de *Koningin Emma* volgden een sloep van de bezoekende Italiaanse marinekorvet *Caracciolo* en sloepen van de *Bromo*, vijftien in totaal. Na het saluut van dertien schoten ging de lijkstoet in de sloepen naar de lan-

dingsplaats en vandaar naar het kerkhof van Koetaradja. Tydeman vertelt in zijn herinneringen uitvoerig over de begrafenis, die hem in 1884 maar ook een halve eeuw later kennelijk ontroerde. “Niettegenstaande ik nooit aan muziek deed, kan ik nu, na vijftig jaren, nog de melodie aangeven van de treurmuziek, die het muziekcors van het Italiaansche oologsschip [sic] speelde, een marsch, dien ik sinds nooit meer gehoord heb. (...) De toespraak van den predikant aan het graf herinner ik mij niet meer, maar ik weet wel, dat hij niet sprak naar aanleiding van de woorden, die mij in de gedachten waren gekomen, toen de dokter zijn verhaal deed, het woord van Paulus: ‘Het is den mensch niet goed alleen te zijn.’ De eenzaamheid, meer dan iets anders was het, die hem doodde.”<sup>127</sup>

Op de sterfday van Rosenwald kwam het schriftelijke antwoord van de commandant Zeemacht op het rapport van Rosenwald aan boord. De brief bevatte geen enkel verwijt, maar slechts een eenvoudige vraag om enige nadere inlichting. Bij een dokbeurt, enige maanden later, bleek aan de scheepshuid geen spoor van het vastzitten op Karang Timau te vinden. Tydeman kwam, in zijn afronding van het verhaal van zijn maanden aan boord van de *Koningin Emma*, tot een treffende observering van de positie van de scheepscommandant. Karang Timau mocht dan geen spoor hebben achtergelaten op de buitenhuid van het schip, maar, zo vervolgt Tydeman, “het heeft een onuitwisbaren indruk nagelaten in de gemoederen van hen, die, al hadden zij geweten, het noodlot niet hadden kunnen afwenden van den man, dien zij toch hoogachtten om zijn eigenschappen, maar dien zij niet konden bereiken, omdat hij meende alleen te moeten staan in hun midden.”<sup>128</sup> Tydeman doelde hier op de in de zeevaart traditionele afzondering van de scheepsbevelhebber aan boord van zijn eigen schip. Die afzondering benadrukte zijn positie van “schipper naast God” en zijn bevoegdheid als ultieme gezagsdrager die volledig verantwoordelijk is voor schip en bemanning. Uit de reactie van de commandant Zeemacht op Rosenwalds rapportage bleek dat het scheepsongeval de commandant niet werd aangerekend en ook niet als een buitengewoon voorval werd gezien. De oorzaak van de zelfmoord moet dan ook worden gezocht in Rosenwalds door karakter en gemoedsstemming gevormde diepe besef van verantwoordelijkheid en niet in de bedrijfscultuur van de Koninklijke Marine. Mogelijk speelde daarbij ook depressiviteit een rol. Tydeman heeft daar overigens niets van vermeld.

Na het overlijden van kapitein-ter-zee Rosenwald ging het bevel van de *Koningin Emma* over op de eerste officier. Van hem nam Tydeman enkele dagen later, op zondag 4 mei, afscheid bij zijn vertrek van boord. Hij was overgeplaatst naar het wachtschip te Batavia om zich later vandaar te gaan melden aan boord van Zr.Ms. opnemingsvaartuig *Blommendal*.

Van de veertien maanden aan boord van de *Koningin Emma* had Tydeman er zes in twee periodes op de kust van Atjeh doorgebracht. Zijn schip had daar enige tijd deelgenomen aan de blokkade van de kust en één keer een beschieting op de wal uitgevoerd. In 1889 werd hem bij ministerieel besluit van 8 augustus 1889 het Ereteken Atjeh 1873/88 toegekend. Tydeman zou op de kust van Atjeh niet meer terugkeren.

## Voor het eerst aan boord van een opnemer

Via het wachtschip op de rede van Batavia arriveerde Tydeman op zondag 29 juni 1884 aan boord van Zr.Ms. opnemingsvaartuig *Blommendal*, ten anker liggend voor de noordkust van West-Java nabij Tandjong Kaik, ongeveer twintig zeemijlen west van de Baai van Batavia. De plaatsing aan boord van een opnemer was geheel volgens Tydemans wens. In 1880 had hij, aan boord van de *Bandjermasin*, een verzoek voor een hydrografische plaatsing ingediend en nu, vier jaar later was het zover. Hij werd ontvangen door luitenant-ter-zee der eerste klasse J.L. Hordijk, commandant van de *Blommendal*, en naar goed marinegebruik in zijn functie van oudste officier voorgesteld aan de bemanning. Daarop volgde een extra oorlam.<sup>129</sup> De *Blommendal* en het zusterschip *Melville van Carnbee*, beide als zeilschoenerbrik bestemd voor opnamewerk in Oost-Indië, waren in 1881-1882 afzonderlijk op twee particuliere werven gebouwd in Amsterdam. Door een koopvaardijbemanning werden de schepen in 1882 via Kaap de Goede Hoop naar Indië gezield waarna de indienststelling volgde.<sup>130</sup> Als zeilschepen zonder stoomkracht aan boord hadden deze opnemers beperkingen. Dat was allereerst de afhankelijkheid van de wind, maar ook het uitsluitend met handkracht te bedienen pompstil, waarmee de ankerketting moest worden ingedraaid. Zo kon eigenlijk alleen op ondiep water worden geankerd en gewerkt, omdat in diep water een toch al zwaar anker aan een lange en zware ankerketting niet met handkracht binnenboord te draaien was.<sup>131</sup> Tegenover de beperkingen van de zeilschoeners stond het voordeel dat de schepen niet van een kolenvoorraad, die voortdurend aangevuld moest worden, afhankelijk waren.

De *Blommendal* was ruim 28 meter lang en 8,5 m breed bij een diepgang van ruim 4 meter. Het schip was licht bewapend en bemand met bijna zeventig man onder wie bijna vijftig inheemse matrozen.<sup>132</sup> Behalve de oudste officier behoorden nog twee zeeofficieren, een officier van gezondheid en een officier van administratie tot de état-major. Commandant, oudste officier en luitenant-ter-zee der tweede klasse D.A.P. Koning en adelborst der eerste klasse J. Albarda waren dagelijks bezig met de hydrografische opname en de verwerking van de gegevens. Voor het hydrografisch werk koos de commandant steeds een gunstige ankerpositie vanwaar officieren met de stoomsloep en de vlet eropuit gingen voor het opnemen. Aan boord van de opnemer hield de bemanning zich overdag bezig met scheepsonderhoud, schoonmaken, schilderen en herstel van zeilen. Stuurlieden deden ten anker liggend dienst als officier van de wacht. Van tijd tot tijd zeilde de *Blommendal* naar een andere ankerplaats om vandaar de opname voort te zetten.

Toen Tydeman aan boord kwam was de opname van het zeegebied waar de *Blommendal* lag al enige tijd gaande. De voorbereiding van die opname was al achter de rug. In het nabijgelegen kustgebied was een driehoeksnet van bakens geplaatst waarvan de geografische positie in een basismeting was vastgesteld. Als er aan de kust permanente meetpunten waren, zoals dat in Nederland vaak het geval was, behoefde uiteraard geen bakens gezet te worden. Door de bakens vanuit zee te peilen kon de waarnemer vaststellen op welke geografische positie hij de zeediepte had gemeten. Toen Tydeman vijf jaar

later commandant was van het zusterschip van de *Blommendal* zou hij drie jaar leiding geven aan een volledige opneming, inclusief de basismeting. Aan boord van de *Blommendal* heeft hij voor het eerst de onderdelen van het opnemingswerk leren kennen en er aan deelgenomen.

De door de officieren van de *Blommendal* verkregen meetgegevens werden aan boord eerst vastgelegd in een constructieblad. Op dat blad stond een coördinatennetwerk met daarop de gebruikte berekende meetpunten en de reconstructie van de lodingtochten met de posities van de lodingen. Een werkblad, gebruikt om het constructieblad samen te stellen, was het sloepsblad of dregblad waarop de posities van de sloep of dregboot tijdens de lodingen waren bijgehouden. Op basis van het constructieblad werd door de opnemer het minuutblad getekend. Op dat blad stonden in inkt alle uitgewerkte gegevens als dieptecijfers herleid tot het reductievlak van de kaart, dieptelijnen, de kustlijn en met name genoemde topografische details. Het minuutblad werd met de werkbladen door de opnemer naar de dienst Hydrografie gezonden. De opnemingen van de *Blommendal* pasten in een door de afdeling Hydrografie opgezet plan dat voorzag in de gehele opneming van de Indische archipel.

Periodiek ging de *Blommendal* naar Onrust, soms voor een wat langere stilligtijd waarin ook gepassagierd en Batavia bezocht kon worden.

Zaterdag 9 augustus ging de *Blommendal* weer naar zee voor een nieuwe opnemingsperiode in het nabijgelegen kustgebied. Een onderbreking van de routine was de evacuatie op 14 oktober van de zieke commandant naar het gezondheidsetablisement Sindanglaya, Tydeman wel bekend. Hordijk zou niet meer aan boord terugkeren, maar wel herstellen. Als oudste officier werd Tydeman tijdelijk commandant. De *Blommendal* was te Onrust en bleef daar tot begin december. Op 25 november 1884 werd Tydeman met de komst van een nieuwe commandant, luitenant-ter-zee der tweede klasse S.K. Sybrandi, ontheven van het tijdelijk bevel. Een week later werd Sybrandi in rang bevorderd. In dit najaar werden de collega-officieren Koning en Albarda overgeplaatst en opgevolgd door luitenant-ter-zee der tweede klasse J.A.M. Bron en adelborst der eerste klasse H.W.G. van Bleiswijk Ris. Het opnemingswerk in het kustgebied van Noordwest-Java werd in december hervat. Uit het scheepsjournaal blijkt dat de *Blommendal* meestal voor anker lag en na gedane opnames over korte afstanden naar de volgende ankerplaats voer. Tot begin juni 1885 was de *Blommendal* met opneming bezig op locaties zoals de Bantambaai, bij Zutphen-eiland, Klein-Kombuis, Noordwachter en de Brouwersbanken. Daarna lag het schip weer voor langere tijd op de rede van Onrust. Dat bood gelegenheid voor personeelswisselingen en het aan boord nemen van victualie. Medio augustus ging de *Blommendal* weer naar de Baai van Bantam, in september naar Straat Soenda, in oktober ter hoogte Java's vierde punt en Oud Anjer, eind oktober in de Lampongbaai in Zuid-Sumatra. In Straat Soenda in november en dan terug naar Onrust, aankomst aldaar op 26 november. Twee dagen later, vroeg in de morgen, ging Tydeman per barkas van boord. De bemanning kreeg die dag een extra oorlam wegens het vertrek van de oudste officier. Tydemans tweede Indische torn zat er bijna op.<sup>133</sup> De thuisreis zou hij maken aan boord van zijn vorige

schip, Zr.Ms. *Koningin Emma der Nederlanden*. Tydeman had zijn eerste hydrografische plaatsing achter de rug. Zijn volgende functies in Nederland en Indië zouden vrijwel aaneengesloten acht jaren lang ook bij Hydrografie zijn, zowel aan boord als aan de wal. Tydeman zou met die ervaring een reputatie van toegewijd en vakbekwaam hydrograaf opbouwen.

In zijn voorlopig laatste weken in Indië nam Tydeman afscheid van zijn oudste broer en schoonzuster in Weltevreden. Frits Tydeman was in 1884 voor een verlofperiode in Nederland geweest en was op 2 oktober van dat jaar in Rotterdam getrouwd met Anna Elisabeth Deutschmann. Hij was na terugkeer in Indië als commandant van een compagnie vestingartillerie in de rang van kapitein geplaatst in Batavia en gaan wonen in Weltevreden. In 1885 kwam Gus, zoals Tydeman door zijn broers en zusters werd genoemd, regelmatig op bezoek bij Frits en Anna. Dat kon omdat de *Blommendal* steeds na een opnemingsperiode van een dag of tien enige dagen op Onrust was en Tydeman dan gelegenheid had om, vaak voor enkele dagen, te logeren bij zijn broer.<sup>134</sup> Op 15 november 1885 werd, iets te vroeg, het eerste kind van Frits en Anna geboren. Het jongetje zou een klein half jaar later overlijden.

Oudste zuster Marianne was, na vijf jaar gewerkt te hebben in Makassar, in 1884 onderwijzeres te Padang geworden.<sup>135</sup> Haar kon Tydeman nu niet zo gemakkelijk ontmoeten. In de jaren 1880 was ook zuster Mathilde Anna Charlotte voor enige jaren in Indië. Zij trouwde in 1882 in Makassar met Jan Goslings, officier van gezondheid en chef van het militaire hospitaal in die plaats. In april 1885 was zij met echtgenoot en dochtertje voor een tweejarig verlof naar Nederland vertrokken.<sup>136</sup>

## **Thuisreis via Kaap de Goede Hoop**

Op 10 december 1885 stapte Tydeman aan boord van de *Koningin Emma* om als ‘thuisvaarder’ de reis naar Nederland te maken. Thuisvaarders waren marinemannen die niet tot de vaste bemanning van het schip behoorden en eigenlijk passagier waren, onderweg naar een volgende plaatsing in Nederland. Maar als passagier plezierig niets doend meevaren paste niet in de marinegebruiken. Thuisvarende officieren werden gewoon ingezet voor de zeewacht, zij het wat minder frequent dan de eigen scheepsofficieren.

De route voor de thuisreis liep langs Kaap de Goede Hoop, een traject dat langer was en meer tijd vergde dan de reis via het Suezkanaal en de Middellandse Zee. Een reden voor de keus voor de langere reis was de uitgebreide gelegenheid die daarmee geboden werd om de bemanning te oefenen en tot een goede eenheid te vormen.<sup>137</sup>

Op de dagwacht van 29 december vertrok de *Koningin Emma* van de rede van Batavia en op de eerstvolgende hondewacht was Tydeman officier van de wacht.<sup>138</sup> In het vervolg van de reis zou Tydeman, als oudste luitenant-ter-zee tweede klasse, meestal de hondewacht hebben.

Op 30 januari arriveerde de *Koningin Emma* op de rede van Kaapstad. Tydeman deed geen reewacht en kreeg een goede gelegenheid om nu, anders dan in 1877, de stad eens

goed te bekijken. Elf dagen later vertrok de *Koningin Emma* met bestemming Nieuwediep. Ruim twee maanden zou dit deel van de thuisreis duren. Tydeman deed weer steeds de hondewacht. Tijdens zijn wachten waarin werd gezeild werkte hij vaak met de zeilen. Hij deed in het scheepsjournaal verslag van zijn pogingen om door meer of anders zeilen bij te zetten meer vaart te lopen of juist de snelheid aan te passen aan wind en zeegang. Zo liet hij een voorbovenlijzeilspier uitzetten en vooronderlijzeilen zetten, een andere keer geide hij het grootzeil en de begijn, hij braste bij wanneer gewenst, hees jager en grote kluiver, zette het grootbovenbramzeil bij en bedacht van alles om doelmatiger te zeilen. De terminologie van het scheepsjournaal geeft een beeld van de gecompliceerdheid van de tuigage en is om die reden hier gebruikt.<sup>139</sup> Tijdens een hondewacht liet Tydeman, terwijl het schip onder stoom was, verschillende zeilen bijzetten om te zien of snelheid gewonnen kon worden. Als dat niet het geval was liet hij de zeilen weer bergen. Eenmaal, tijdens een wacht waarin de wind in korte tijd sterk toenam en de vaart zeilend in enkele uren opliep van twee tot bijna tien knopen, liet Tydeman steeds meer zeilen bergen en vastmaken. Veiligheid kwam altijd eerst. Als officier van de wacht, zo blijkt uit het scheepsjournaal, was Tydeman actief bezig met zijn schip en een goed waarnemer van de zee om hem heen. Zo meldde hij vaak de aanwezigheid van mee- of tegenliggende schepen.

Bijzonderheden waren er weinig onderweg. Opmerkelijk was de bijzondere vracht die de officier van administratie van Kaapstad meegenomen had. Vooruit in de kuil van het schip waren zes door hem aangeschafte Kaapse ossen ondergebracht, die garant stonden voor een goede vleesvoorziening tijdens de verdere reis.<sup>140</sup>

Op 13 april was de *Koningin Emma* ter hoogte van de Gronden, aan het begin van Het Kanaal. Twee dagen later kwam bij Dungeness de Nederlandse loods aan boord en de volgende dag kwam het schip op de rede van Texel en ging daar voor anker. Op maandagmorgen 19 april kwam viceadmiraal W.K. van Gennep, directeur en commandant der Marine te Willemsoord, aan boord voor inspectie. Tydeman kende de admiraal als de commandant van Zr.Ms. *Zilveren Kruis* op zijn eerste grote zeereis als adelpst der eerste klasse.<sup>141</sup> Na afloop van de inspectie liep Zr.Ms. *Koningin Emma der Nederlanden* onder stoom de haven van Nieuwediep binnen. Onder het vele volk aan het havenhoofd ter verwelcoming van schip en bemanning was ook Tydemans verloofde, Maria Tydeman.<sup>142</sup>

## Het huwelijk Tydeman – Tydeman

Na thuiskomst uit de Oost had Tydeman een en ander te regelen. Dat hij, toen hij in Den Helder van boord ging, eerst verlof had en daarna op non-activiteit werd gesteld, kwam dus goed uit. Met Maria beleefde hij plezierige dagen. Samen waren zij vooral bezig met de voorbereiding van hun trouwdag en de daarop volgende huwelijksreis. Maria was een jaar na het overlijden van haar moeder van Apeldoorn verhuisd naar Velp in de gemeente Rheden.<sup>143</sup>

Gustaaf en Maria trouwden op donderdag 24 juni 1886.<sup>144</sup> De huwelijksvoltrekking van neef en nicht vond plaats in het gemeentehuis van Rheden. Neef- en nichthuwelijken

waren in de negentiende eeuw niet ongewoon. Tussen 1840 en 1922 ging het bij 2% van alle gesloten huwelijken in Nederlandse plattelandsprovincies om een huwelijk van een neef met een nicht. Het motief voor de keus voor een dergelijk huwelijk was vaak de wens om de sociale status en de geloofsopvattingen en culturele waarden van de familie te behouden.<sup>145</sup> Een ander argument voor een huwelijk binnen de familie was de zorg voor het financiële vermogen van de voorouders. Huwelijken tussen de kinderen van broers waarborgden dat kapitaal binnen de familie bleef.<sup>146</sup> Behalve de familierelatie was ook het verschil in leeftijd tussen de oudere bruid en de jongere bruidegom opvallend. Op de trouwdag was Gustaaf 28 en Maria 40 jaar oud. Voor een vrouw was dat in het laatst van de negentiende eeuw een gevorderde leeftijd. Couperus liet in *De boeken der kleine zielen* de chique Constance, 42 jaar oud, zeggen “ik ben nu een oude toot...”<sup>147</sup> Maria zou – in tegenstelling tot haar ouders, broers en zusters – een hoge leeftijd bereiken en tot haar dood 46 jaar met Gustaaf getrouwd zijn. Er is geen reden om te veronderstellen dat bruid en bruidegom zich niet uit liefde, maar om materiële belangen of uit medelijden van de kant van Gustaaf aan elkaar verbonden hebben.

Voor het aangaan van een huwelijk had Tydeman, met vermelding van naam en andere gegevens van zijn toekomstige echtgenote, toestemming moeten vragen aan de minister van Marine. Zo schreef het Koninklijk Besluit van 4 april 1853, opnieuw vastgesteld op 14 februari 1872, het voor. De toestemming werd niet vereist omdat hij een nicht wilde trouwen, maar omdat de minister graag oog hield op de maatschappelijke status van echtgenotes van officieren. De toestemming kreeg Tydeman per 26 mei 1886, tegelijk met de toekenning van een door hem aangevraagd buitenlands verlof van zes weken.<sup>148</sup> Na de bruiloft gingen de pas getrouwde Tydemans op reis. Vaak was het reisdoel voor de familie een beetje geheim en dat is het nu voor ons ook nog steeds. Gustaaf had de buitenlandse verblijfplaatsen tijdens de huwelijksreis opgegeven aan zijn neef en nu ook zwager Johan Willem en diens adres aan het Ministerie van Marine doorgegeven. Via Johan Willem was contact tussen hem en de marine altijd mogelijk. Dat was maar goed ook, want aan Johan Willem gaf de minister per telegram door dat Tydeman zich op 22 juli op zijn nieuwe plaatsing in Den Helder moest melden.<sup>149</sup> De zes weken verlof waren teruggebracht tot vier.

## Hydrografie in de Eemsmonding

Op de opgedragen datum stapte Tydeman aan boord van Zr.Ms. stoomkanonneerboot *Gier*. Maria Tydeman ging voorlopig weer terug naar haar adres in Velp, in afwachting van een walfunctie voor haar echtgenoot. De *Gier* was op 16 juli 1886 in dienst gesteld om te worden ingezet voor de hydrografische opname van de Eems. Het schip zou opereren vanuit Delfzijl onder commando van luitenant-ter-zee der eerste klasse S.K. Sybrandi en met Tydeman als tweede officier aan boord. Bij zijn vertrek van de *Blommendal*, acht maanden eerder in Indië, had Tydeman afscheid genomen van Sybrandi, die ook toen zijn commandant was. Zr.Ms. *Gier*, tien jaar oud, was een klein schip van 210 ton. Van de

veertien sinds 1873 opgeleverde stoomkanonneerboden werd het merendeel regelmatig gebruikt voor taken als hydrografisch opnemen en opleiden van adelborsten.

Op 29 juli vertrok de *Gier* van Nieuwediep op weg via Texelstroom, Vlieter en Blauwe Slenk naar Harlingen. Een stoomsloep, te gebruiken bij de opnemingen, werd “op sleper” meegenomen.<sup>150</sup> Commandant Sybrandi wilde via de binnenvaartkanalen naar Delfzijl, maar bij navraag in Harlingen bleek in de sluis die toegang gaf tot de Harlinger Trekvaart slechts twee meter water te staan. Dat was te ondiep voor de *Gier*. Omdat Sybrandi niet met de sloep benoorden de Waddeneilanden wilde om mogelijke schade door zeegang te vermijden, droeg hij Tydeman op met de stoomsloep binnendoor naar Delfzijl te varen. De volgende dag vertrok de *Gier* door de Vlieree en het Terschellinger zeegat naar Oostmahorn om een dag later door te varen naar Delfzijl. Tydeman stapte met twee matrozen en twee vuurstokers op de stoomsloep voor een vaartocht door de binnenvaarwegen van Friesland en Groningen. Die tocht was een nuttige ervaring die ook een defensiebelang kon dienen. In marinekringen werd met aandacht de aanleg van een kanaal van de Duitse marinehaven Wilhelmshaven naar Emden aan de Eems gevolgd. Via dit kanaal zouden Duitse torpedoboden de Eems kunnen bereiken en door gebruik te maken van de Nederlandse binnenwaterwegen wellicht ook de Zuiderzee. Mede om de mogelijkheid van een toekomstige vijandelijke ontmoeting op de binnenwateren was eigen ervaring met die waterwegen voor de Nederlandse marine gewenst.<sup>151</sup> De stoomsloep volgde de Harlinger Trekvaart en daarna Tijnje, Schalkediep en Kolonelsdiep naar het Hoendiep dat in de stad Groningen met kanalen verbonden was met het Eemskanaal, de moderne vaarverbinding met Delfzijl, voltooid in 1876. De afstand Harlingen – Delfzijl was op dit traject bijna 120 km.<sup>152</sup>

Zowel de *Gier* als de stoomsloep arriveerden op zaterdag 31 juli in Delfzijl. De eerste augustusdagen kwam er niets van hydrografisch werk door regen, dikke lucht en slecht zicht. Maandag 9 augustus kon met de opneming worden begonnen. De *Gier* stoomde op naar het Huibertgat, een van de westelijke toegangen tot de Eems, voor een eerste verkenning van het op te nemen zeegebied. Vanaf deze dag waren officieren, stuurman en matrozen dagenlang druk doende met het plaatsen van bakens en het opmeten van de posities van geplaatste en bestaande bakens en kenbare punten, het aan boord van sloep en vletten loden in de zeegaten en het organiseren van het waarnemen van de waterstand op peilschalen aan de wal. Wat dat laatste betreft, de voogd van Rottum las op verzoek van de commandant van de *Gier* op zijn eiland de peilschaal af, maar op Borkum was het Duitse antwoord op dezelfde vraag dat op het eiland geen peilschaal was en dat, als dat wel zo was, er zonder grote beloning *überhaupt* niemand te vinden zou zijn om de waarnemingen te verrichten. Het zeegebied waar de opname werd uitgevoerd lag west, noord en oost van Rottum en bestond uit toegangswegen naar de monding van de Westereems, de Westereems zelf en zeegaten naar het wad zuid van Rottum. Van de ruim veertig dagen dat de *Gier* in het opnamegebied was, kon de helft van die dagen door buig weer of veel wind en zeegang niet worden benut. In de twintig dagen die productief waren werden het Huibertgat, het Rifgat en de Geldzakplaat, de Bullenplaat en de Ballonplaat, de rand

van het Hoge Rif en de gronden van de Lauwers en de Schildgronden, het Sparregat en het Doekegat gelood. De metingen van de lodingslagen werden met de posities van de bakens in constructiebladen getekend. Dat gebeurde tussen de opnemingen door of als niet gelood kon worden. Op zondagen lag de *Gier* in Delfzijl en was er tijd voor passagieren of verder werken aan constructiebladen. Op 16 september werden de banken Hond en Paap met de stoomsloep gelood vanuit Delfzijl. Een dag later werd een laatste opname, die van de Meeuwenstaart in het Randselgat, niet uitgevoerd omdat ter plaatse bleek dat er te veel zee stond. Inmiddels had Sybrandi de chef der Hydrografie in Den Haag per brief laten weten, dat het in kaart brengen van de ondiepe en smalle geulen van het Groninger wad nauwelijks te doen en zelfs gevaarlijk was.<sup>153</sup> De minister van Marine besloot daarop tot beëindiging van de opname. Na nog een zaterdag en zondag in Delfzijl verliet Zr.Ms. *Gier* op maandag 20 september de haven en arriveerde twee dagen later in Harlingen. De stoomsloep voer weer binnendoor naar Harlingen, ditmaal onder leiding van de stuurman. Met de sloep keerde de *Gier* terug naar de haven van Nieuwediep. Op 27 september stelde de commandant het schip uit dienst en ging de bemanning over naar het wachtschip. De rapportages van de hydrografische opname had luitenant-ter-zee Sybrandi inmiddels bij de commandant der Marine ingediend.<sup>154</sup>

Tydeman werd met ingang van 28 september gedetacheerd bij het Departement van Marine in Den Haag en toegevoegd aan de chef der Hydrografie. Hij kreeg zijn eerste walfunctie en geheel volgens zijn wens bij de dienst Hydrografie. Maria en hij gingen op zoek naar een woning in Den Haag en die vonden ze in de Zeeheldenbuurt. Op 3 november 1886 vestigden ze zich in de gemeente op het adres Van Galenstraat 31.<sup>155</sup> Daar zouden ze bijna drie jaren bij eigen haard samen zijn. De dagelijkse wandeling van zijn huisadres naar het werkadres van Hydrografie aan het Lange Voorhout duurde voor Tydeman hooguit twintig minuten.

## Hydrografie op het departement

Tydeman meldde zich op zijn eerste dag bij de afdeling Hydrografie van het Departement van Marine bij de chef van de dienst kapitein-luitenant-ter-zee H.A. de Smit van den Broecke. Hydrografie was sinds 1874 gehuisvest in het statige kantoorgebouw van het departement aan het Lange Voorhout 7 en zou in 1916 binnen de stad verhuizen naar een huurhuis Muzenstraat 5.<sup>156</sup> De Smit van den Broecke was op 1 juli 1885 als waarnemend chef aangesteld en op 1 april 1886 benoemd tot chef. Het personeel van de afdeling bestond uit zeeofficieren, een stuurman als zeekaartenbeheerder en enkele burgermedewerkers onder wie de befaamde graveur A. Tuyn. Het aantal zeeofficieren wisselde en was beperkt tot hooguit vijf, inclusief de chef Hydrografie. Om de personeelskosten binnen perken te houden had het afdelingshoofd geregeld dat één officier voor rekening van het Ministerie van Koloniën kwam. Tijdens Tydemans drie jaren aan het Lange Voorhout werden bij Hydrografie een gepensioneerde en een eervol ontslagen zeeofficier aangenomen voor werk dat eerder door 'actieve' officieren werd gedaan. De bij de afdeling geplaatste

zeeofficieren in actieve dienst waren in beginsel bestemd voor het commando van een opnemingsvaartuig. Hun plaatsing was deels ook een voorbereiding op die functie. Voor de vorming tot een bekwaam hydrograaf waren volgens de chef Hydrografie ten minste zeven jaren van opleiding en praktijkervaring nodig.<sup>157</sup> Tydeman was een van de vier luitenants-ter-zee die bij Hydrografie werkten en op de begroting kwamen zijn salaris en eventuele andere kosten voor rekening van het Ministerie van Koloniën. In de jaren dat Tydeman op het departement werkte deed hij behalve bureauwerk ook opnemingen in de Nederlandse kustwateren. In 1888 werden opnemingen gedaan in het waterrijke zuiden van Zuid-Holland: Haringvliet, Krammer, Volkerak, Hollandsch Diep en de Maasmonden, maar ook op de grens van Groningen en Friesland, in de Lauwers. Opnemen gebeurde bij gunstig weer in het voorjaar en in de zomermaanden. Daarbij werden onder meer sloepen gebruikt en als basis de houten, zeilende rinkelaar *Hydrograaf*, afkomstig van de Loodsdienst.<sup>158</sup> Op de staatsbegroting voor 1887 was ter vervanging van de rinkelaar geld gereserveerd voor een stoomvaartuig voor hydrografische opnemingen in Nederland. Met een dergelijk schip zou meer en extra werk verzet kunnen worden zoals observatie van



Rinkelaar, ingezet voor hydrografische opneming. Tekening van G.F. Tydeman, 1886. (NIMH)

kust- en oeverlichten, plaatsbepaling van tonnen en bakens en het inmeten en aan elkaar relateren van kenbare punten die bij hydrografische opname konden worden gebruikt.<sup>159</sup> De financiering en voorbereiding van de bouw en uitrusting van de hydrografische opnemer zou de aandacht van de afdeling Hydrografie blijven houden tot de oplevering van het bij de Koninklijke Maatschappij 'De Schelde' gebouwde schip op 12 november 1888. Het 180 ton metende raderstoomschip kreeg de naam *Buyskes*, als eerbetoon aan de nog in leven zijnde P.J. Buyskes en diens grootvader A.A. Buyskes.<sup>160</sup>

Een onderwerp dat bij Hydrografie ook permanente aandacht vroeg was het beheer van de Eemsmonding, het gebied waar Tydeman recente ervaring had opgedaan. Halverwege de negentiende eeuw waren Duitsers en Nederlanders gezamenlijk begonnen aan de verlichting en bebakening van de monding van de Eems. Sinds 1878 werd in de Duits-Nederlands Eemscommissie een verlichtingsplan voor de Beneden-Eems besproken dat uiteindelijk in een lichtenplan werd vastgesteld. In een overeenkomst, die inging op 1 januari 1885 en tien jaar zou gelden, werd bepaald dat Duitsland en Nederland de jaarlijkse kosten van de vuurbaak op Borkum en de betonning en bebakening van de vaarwaters en wadden samen zouden delen, waarbij elk land de helft van het totaal bijdroeg. Elk jaar werd de betonning, bebakening en verlichting van de Eems geïnspecteerd door de Eems-inspectie, een gezelschap van Duitse en Nederlandse commissarissen. De chef Hydrografie was een van deze commissieleden, de inspecteur van het Loodswezen in Delfzijl was de tweede Nederlandse commissaris. De vraag waar in de Eems en in de monden van deze rivier de grenslijn lag tussen het Nederlandse en het Duitse gebied, werd – en is tot op de huidige dag – niet beantwoord.<sup>161</sup>

Een voortdurende zorg van Hydrografie was de verstrekking van zeekaarten en bijbehorende boekwerken aan de eigen marineschepen. De afdeling hield leggers bij van alle kaarten, beschrijvingen en lichtenlijsten van zeegaten in Nederland en Nederlands-Indië, de Noordzee en Het Kanaal. In totaal ging het om 33 Nederlandse kaarten, beschrijvingen en lichtenlijsten, vijftien Engelse kaarten en 124 Nederlands-Indische kaarten. De opgelegde kaarten werden bijgehouden door de officier die ook de wekelijks verschijnende *Berichten aan Zeevarenden* redigeerde. In die berichten werden onder meer veranderingen in zeekaarten vermeld. De voor de zeekaarten verantwoordelijke officier werd door een gepensioneerde stuurman van de marine geassisteerd. Schepen die reizen ondernamen kregen kaarten en zeemansgidsen van de nieuwste editie toegestuurd. De meeste kaarten moesten door Hydrografie worden aangevraagd bij de Britse Admiraliteit, die kaarten van alle zeeën uitgaf. De aan schepen verstrekte Nederlandse kaarten waren door Hydrografie bijgewerkt, de Engelse niet. Daar zou, met het geringe aantal mensen en middelen van de dienst, ook geen beginnen aan zijn; er waren vierduizend Engelse zeekaarten en honderd zeemansgidsen en lichtenlijsten. Het bijwerken van de door Hydrografie toegezonden zeekaarten was dan ook een taak van de zeeofficieren aan boord van het betreffende schip.<sup>162</sup>

De hoofdtak van de afdeling Hydrografie, bemand met zeeofficieren en graveurs, was het verzamelen van minuutbladen en werkbladen en de uitvoering en begeleiding van het verwerkingsproces van de gegevens. Die verwerking leidde tot producten als zeekaar-

ten, zeemansgidsen en andere boekwerken. Het ontvangen minuutblad werd door graveurs bewerkt en als gegraveerde zeekaart de drukker aangeboden. Bij de drukker werd deze kaart als 'netkaart' op een moederplaat gebracht om vervolgens via een drukplaat afgebeeld te worden op stevig papier, geschikt als zeekaart voor gebruik aan boord.<sup>163</sup>

In de drie jaren dat Tydeman werkte op het departement heeft hij zijn aandeel geleverd aan hiervoor genoemde activiteiten zoals die toen bij de afdeling Hydrografie actueel waren. In het najaar van 1887 werkte Tydeman aan een notitie ter informatie van zeeofficieren. Het onderwerp van zijn tekst waren de Amerikaanse zeekaarten van de Noord-Atlantische oceaan die maandelijks uitgegeven werden door het Hydrografisch Bureau te Washington. Tydeman beschreef de kenmerken van deze kaarten en het soort gegevens dat de zeeman in elke kaart kon aantreffen. Zijn artikel werd in 1888 gepubliceerd in het *Marineblad* onder Tydemans initialen G.T.<sup>164</sup> Het schrijven van artikelen in tijdschriften en boeken over zeevaartkunde en daarmee verwante onderwerpen zou Tydeman in zijn verdere leven graag blijven doen.

In zijn laatste jaar op het departement werd Tydeman betrokken bij een activiteit met een beperkte relatie tot hydrografie. Hij werd benoemd tot lid van een commissie die onderzoek moest doen naar de feitelijke toestand van het reddingwezen langs de Nederlandse kust. De commissie, in januari 1889 ingesteld door de ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid en van Marine, moest antwoord geven op de vraag of en in welke vorm staatsbemoeiing met het reddingwezen gewenst zou zijn. Behalve Tydeman waren kapitein-ter-zee titulair J.C. de Ruyter de Wildt en hoofdambtenaar bij Waterstaat, Handel en Nijverheid E.R. van Welderen Rengers lid van de commissie.<sup>165</sup> De aanleiding tot dit onderzoek en de vraag of redding een rijkstaak moest zijn was de ondergang van de *Adder* in 1882. De commissieleden bezochten reddingstations aan de kust en spraken met bestuurders van de drie reddingmaatschappijen.<sup>166</sup> Zij inventariseerden de organisatie, de werkwijze, het personeelsbestand en de materiële middelen van de maatschappijen. De conclusie van de commissie was dat het reddingwezen aan billijke eisen voldeed en overname door het rijk niet aan de orde was. Wel bleef financiële steun van de Nederlandse bevolking gewenst. Opvallend vonden de commissieleden dat niet één, zoals in de meeste landen, maar drie maatschappijen reddingdienst deden. Zij voorzagen goede gronden, zoals vereenvoudiging van beheer en toedeling van geld en het delen van ervaring, om tot een vereniging te komen. De commissie beval aan te onderzoeken hoe van rijkswege materiële ondersteuning kon worden gegeven aan vrouw en kinderen van omgekomen redders en aan redders zelf die door een ongeval bij een redding arbeidsongeschikt waren geworden. De ministers namen die aanbeveling over. Een volledige fusie van de reddingmaatschappijen zou overigens nog lang op zich laten wachten.<sup>167</sup>

Als jongste lid van de commissie gaf Tydeman veel tijd aan de samenstelling van het uitvoerige verslag (met dertien bijlagen), maar deed hij ook nuttige kennis over het reddingwezen op. Toen de commissie haar werk afsloot was Tydeman kort daarvoor, op 1 september 1889, onder eervolle ontheffing van de detachering bij Hydrografie op non-activiteit gebracht. Tevens werd hij uitgenodigd voor zichzelf passage naar Oost-Indië te



Tydeman als jeugdige luitenant-ter-zee. (NIMH)

regelen. Zijn volgende Indische torn kwam eraan, maar ook zijn eerste commando van een schip, de opnemer Zr.Ms. *Melville van Carnbee*. Een varende commando, de droom van iedere zeeofficier, zou werkelijkheid worden. Voor die functie had Tydeman inmiddels, behalve de gewenste ervaring en opleiding, ook de passende rang. Op 16 april 1889 was hij, als eerste van zijn promotiejaar, bevorderd tot luitenant-ter-zee der eerste klasse. Het examen voor deze rang had hij twee jaar eerder gedaan. Het behaalde resultaat was 'bijzonder goed', dezelfde waardering die hij jaren eerder kreeg voor zijn examen voor luitenant-ter-zee der tweede klasse.<sup>168</sup>

In het persoonlijk leven in de eerste Haagse jaren was 7 maart 1888 voor Gustaaf en zijn vrouw een hoogtepunt: de geboortedag van hun zoon Frederik Willem Lodewijk. De kleine Frits was naar traditioneel gebruik genoemd naar zijn grootvader van vaderskant. De jongen zou het enige kind van de Tydemans blijven. Een jaar eerder was Gustaafs jongere broer en zeeofficier Willem in Den Haag komen wonen. Het ging met hem door zijn wankele gezondheid niet goed. Willem leed aan een reumatische aandoening en bracht veel jaren in non-activiteit door.<sup>169</sup> In 1888 ging hij als luitenant-ter-zee der tweede klasse met pensioen, tijdelijk en voorlopig voor een periode van vijf jaar, maar in vaste marinedienst zou hij niet meer terugkeren.<sup>170</sup> Een feestelijke gebeurtenis in de familie Tydeman was het huwelijk van Gustaafs jongere broer Adolf Franciscus Wilhelm en Elisabeth Catharina Kretschmer op 21 juni 1888 in Haarlem. Dolf was als jongeman naar de Verenigde Staten gegaan en was

inmiddels mede-eigenaar van het bedrijf dat als Hayward & Tydeman Average Adjusters and Insurance Brokers gevestigd was in Wall Street.<sup>171</sup> Kort na het huwelijk vertrok het paar naar New York, maar het keerde al spoedig terug om uiteindelijk met hun eerste kind naar Zuid-Afrika te emigreren en daar in het verdere leven te blijven.<sup>172</sup>

Terwijl Gustaaf nog thuis was en zich voorbereidde op een spoedig vertrek naar Indië overleed op 22 oktober in Deventer Maria's zuster Anna Maria, 37 jaar oud en moeder van vier jonge kinderen. Omdat Gustaaf in Genua aan boord kon gaan van het ss *Prins Alexander* van de SMN, op uitreis naar Batavia, kon hij in de voor Maria droeve tijd nog wat langer thuis zijn. Begin november moesten Maria en Gustaaf afscheid nemen en dat zal hen beiden niet zijn meegevallen. Gustaaf zou in drie jaren zijn vrouw en opgroeiende zoon moeten missen en zij hem. Per trein vertrok hij naar Genua waar hij op 7 november aan boord van de *Prins Alexander* ging. Een maand later, op 5 december, arriveerde het schip op de rede van Batavia.<sup>173</sup> Tydeman werd geplaatst aan boord van het wachtschip, maar vertrok al spoedig naar de oostkust van Sumatra waar de *Melvill van Carnbee* al enige tijd met opnemingen bezig was.

## Commandant van een opnemer

Op 28 december 1889 nam Tydeman het commando van Zr.Ms. *Melvill van Carnbee* over van luitenant-ter-zee der eerste klasse A.H. Hoekwater, die drie jaar commandant was geweest. Van midden 1884 tot eind 1885 had Tydeman als oudste officier van de *Blommendal*, het zusterschip van de *Melvill van Carnbee*, ruimschoots ervaring opgedaan met het type schip en met de bedrijfsvoering van een klein vaartuig van driehonderd ton en een relatief grote bemanning van ruim zeventig man onder wie zes officieren en vijftig inheemse matrozen. De état-major bestond uit drie zeeofficieren, een officier van gezondheid en een officier van administratie. De zeeofficieren en de commandant waren de uitvoerders van de hydrografische opnemingen.

In het Nationaal Archief bevindt zich geen scheepsjournaal van de *Melvill van Carnbee* uit de jaren 1889-1892. Wel zijn hydrografische documenten als baken-, hoekmeting-, hoek- en triangulatieregisters uit 1890-1893 aanwezig.<sup>174</sup> Tydeman zelf heeft in zijn *Herinneringen* een hoofdstuk geschreven over zijn jaren met de *Melvill van Carnbee*. Wat niet uit een scheepsjournaal of uit registers kan worden opgemaakt komt in dit hoofdstuk tot uiting: de beleving van een eerste scheepscommando en het leiden van een grote opname.<sup>175</sup>

Uit de verschillende registers blijkt waar op de kust van Sumatra de opnemingen werden gedaan. Het op te nemen zeegebied in Straat Malakka langs de kust van noordoost Sumatra strekte zich hemelsbreed uit over een afstand van ruim 180 zeemijlen, ruim 330 km. Het midden van dit opnameterrein lag voor de kust van de uitgebreide rubber- en tabaksplantages van Deli. Ten noordwesten van Deli lag Langkat waar vanaf 1892 de eerste aardolie werd gewonnen door de n.v. Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië. Zuidoost van Deli lag Asahan waar de productie van palmolie tot ontwikkeling zou komen.<sup>176</sup> Het opnameterrein lag voor de kust van

een economisch veelbelovend gebied met toenemende scheepvaart. De keuze van dit terrein werd mede door dit economisch belang bepaald en paste in het planmatig opnemen van het zeegebied van Nederlands-Indië dat in het volgende hoofdstuk wordt toegelicht.

De 'thuishaven' voor de *Melville van Carnbee* en haar bemanning was Belawan, maar dat betekende niet dat het schip daar vaak was. Het bleef langdurig in het opnemingsgebied en werd daar bevoorraadt door een Chinese prauw die om de vier, vijf weken langsrij kwam. De Chinees voorzag de bemanning van voedsel, water, brieven, kranten en schoon wasgoed. In de drie jaren vanaf januari 1890 tot december 1892 was de opnemer dertien periodes, in een triangulatieregister als 'tochten' omschreven, op zee. Onderbrekingen van die tochten waren bezoeken van enkele dagen tot twee weken aan Belawan en periodieke dokbeurten van een of twee weken, die drie keer – in oktober 1890, mei 1891 en oktober 1892 – werden uitgevoerd te Penang. Voor een lange dok- en reparatiebeurt was Tydeman met zijn schip van 12 januari tot 23 april 1892 in Soerabaja. Van de ruim 35 maanden dat Tydeman commandant was van de *Melville van Carnbee* was hij ongeveer 25 maanden op zee of aan de kust. Binnenliggend, maar ook op zee, werd aan boord gewerkt aan de uitwerking van de hydrografische meetgegevens.

Om het kustgebied en de brede mondingen van rivieren op te meten en in kaart te brengen moesten eerst duidelijk zichtbare bakens worden geplaatst, die lange tijd kon-



Opzetten van een baken voor een hydrografische opname in Nederlands-Indië. (NIMH)

den worden gebruikt als meetpunten. Door tijdens lodingen vanuit zee die punten te meten konden later de plaatsen van de zeelodungen worden vastgelegd. Van die meetpunten zelf moesten dan wel de geografische lengte en breedte bekend zijn. De afstand tussen de eerst geplaatste bakens, de basis van al de verdere metingen, werd met een meetlint bepaald. Een basismeting moest zeer nauwkeurig zijn omdat met die meting letterlijk en figuurlijk de basis voor de opneming werd gelegd. Tydeman vertelde jaren later hoe de basismeting in de eerste maanden van 1890 verliep. Met een ploeg van een man of tien bivakkeerde hij een aantal dagen op het strand ter hoogte van de monding van de rivier Bobongan beoosten de Deli-rivier. De nachten werden doorgebracht in een op het strand aangetroffen verlaten schuurtje. Op het over grote afstand lijnrechte strand kon gemakkelijk het stalen meetlint worden gespannen waarbij steeds stukken van twintig meter werden afgepast. Dat lint werd uitgelegd en geleid door in de grond geplaatste piketpalen en pieken. In enkele dagen werd zo een basis van bijna vierduizend meter tot drie keer toe gemeten, waarbij de uitkomsten onderling slechts enkele decimeters verschilden. De opneming van Sumatra's oostkust begon voorspoedig, concludeerde Tydeman.<sup>177</sup> Met veel voldoening keek hij bij het schrijven van zijn *Herinneringen* terug op deze basismeting: "wat een prettig en animeerend werk is dat basismeten" vond hij, "wanneer de man, die den tel van de linten bijhoudt, zich niet vergist; wanneer de kudde karbouwen met hun jongen, die je zonder geleider aan het strand tegenkomt, je zonder attaqueeren voorbijholt; wanneer alles zoo goed blijkt te 'kloppen', en wanneer je bedenkt, dat je nu met een gerust hart je eerste groote opneming kunt aanvangen en je diezelfde karrewei vooreerst niet weer voor je krijgt."<sup>178</sup> Uit het hoekmetingregister blijkt dat de totale basisafstand na meting en controlemeting werd vastgesteld op 5.756,593 meter.<sup>179</sup>

Na de basismeting werd aan de basis een driehoeksnet verbonden, aangegeven door bakens op de hoekpunten. Met een theodoliet of triangulatiesextant werden de hoeken van het driehoeksnet gemeten. Bovendien werd met een astronomische peiling de richting van de basis ten opzichte van het noorden gemeten waarmee het driehoeksnet was georiënteerd. Ook werd de geografische positie in breedte en lengte van een van de basispunten met een nauwkeurige astronomische plaatsbepaling vastgesteld. Met de basisafstand, de hoeken van het driehoeksnet en de geografische positie van een van de basispunten als gegevens konden de posities van alle bakens in geografische breedte en lengte worden berekend. Die posities werden vervolgens getekend in het constructieblad.

Het bakens plaatsen kostte veel tijd. Sommige bakens werden landinwaarts op grote hoogte geplaatst, andere werden opgericht langs de riviermondingen. Na de plaatsing van de bakens in het eerste half jaar van 1890 in het midden van het opnamegebied volgden in 1891 bakens noordwestelijk daarvan en ten slotte in 1892 de bakens in het zuidoostelijk deel van het terrein. In totaal ging het alleen al in 1891-1892 om meer dan honderd bakens.

Vergeleken met het opzetten van bakens was het doen van zeelodungen vrij eentonig. Terwijl het schip een geringe vaart liep werd, afhankelijk van de vaart, om de vijf of tien minuten gelood. Het zware lood, waaraan twee loodlijnen waren bevestigd, werd vanaf



Opzetten van een baken hoog in de boom. (NIMH)

dek in zee geworpen. Om een bepaalde tijd werd de positie van het schip gemeten door waarnemingen met de sextant van bakens en kenbare punten op de wal. Zo nodig klommen daarvoor officieren in de fokkemast en werd hun sextant met een vlaggenlijn omhoog gehesen. Als er geen zicht van de wal was, werd de positie bepaald door middagbreedte en tijdmetrelengte.<sup>180</sup> Bij lodingen was, omdat een zeilschip afhankelijk is van wind en zonder wind ten prooi aan stroom, voor anker gaan vaak gewenst. Bij ankeren op grote diepte kostte het veel tijd om bij anker op gaan de zware ankerketting en het anker weer in te draaien. Het aan boord geplaatste spil was een met de hand te bedienen pompstil. Een vaam ankerketting per minuut indraaien was dan al snel. Tydeman herinnerde zich, dat er, bij het binnenhalen van een dik bemodderd anker en een ketting met een lengte van zeventig vaam, aanvankelijk nog geen kwart vaam ketting per minuut binnenkwam. Het duurde uren voordat eindelijk zeil kon worden gezet.<sup>181</sup>

Zeilend kon de *Melville van Carnbee* bij een gunstige, harde wind een behoorlijke snelheid ontwikkelen. In een 'Sumatraan', een zware bui die op Sumatra's oostkust soms met de landwind mee doorkomt, kon dat wel negen knoop zijn. Op een oversteek van Straat

Malakka van Penang naar Belawan haalde de schoener bij een stijve Westmoesson zelfs een vaart van elf mijl per uur.<sup>182</sup> Penang was de Britse kolonie die bestond uit het eiland Penang en de provincie Wellesley op het Maleise schiereiland. In Wellesley, aan de monding van de rivier Prye en aan Straat Penang, lag de Prye River Dock Company. Het was bij dit bedrijf dat de *Melvill van Carnbee* periodiek onderhoud kreeg. De werf bood daar de voor de opnemer dichts bijzijnde gelegenheid voor.<sup>183</sup> De Prye River Dock Company was voor veel Nederlandse marineschepen die gestationeerd waren in de wateren van Atjeh de aangewezen onderhoudswerf. Alleen al in 1891 dokten acht van deze schepen daar. Een tweede herstelplaats was Singapore.<sup>184</sup> Georgetown, de hoofdstad van het eiland Penang, was voor de Nederlandse marine tijdens de Atjeh-oorlog een plaats om na langdurige blokkadedienst te ontspannen. Over de mogelijkheid van vertier ter plaatse waren de meningen onder marinemannen verdeeld.<sup>185</sup>

Hoewel het noordwestelijk deel van het opnamegebied aan de kust van Sumatra grensde aan Atjeh, bemerkten de opnemers zelden iets van oorlogsactiviteiten. Daar was een uitzondering op. Op 13 december 1890 bevond de *Melvill van Carnbee* zich in de Aroebaai, ongeveer veertig zeemijlen ten noordwesten van Belawan. Tydeman ontving bericht van een aanval van Atjehers op de dichtbij gelegen kampong Kompeij en stuurde daarop twee gewapende sloepen naar de wal. De sloepbemanningen troffen in de kampong geen Atjehers meer aan, maar bleven toch enkele dagen in het dorp totdat uit Langkat militairen ter aflossing kwamen.<sup>186</sup>

Dat de *Melvill van Carnbee* een zeilschip was bracht, zoals al eerder opgemerkt, beperkingen met zich mee. Zo kon bij ongunstige windrichting en –kracht het verlaten of binnenlopen van een haven een probleem zijn. Uit het triangulatieregister 1890-1893 blijkt dat de schoener in die omstandigheden vaak in Belawan hulp kreeg van stoomschepen die sleephulp aanboden.

Een van die schepen, de *Medan*, die een geregelde dienst tussen Belawan en Penang onderhield, sleepte in oktober 1890 over een lange afstand de *Melvill van Carnbee* uit de haven van Penang naar zee en brak later in die maand de eigen scheepsschroef bij het slepen van de schoener uit de haven van Belawan.<sup>187</sup> De sleephulp van civiele stoomschepen illustreerde de goede verstandhouding tussen koopvaardij en marine in de Indische wateren. Zo boden schepen van de in 1888 opgerichte KPM marineschepen sleephulp zonder dat daarvoor sleeploon werd gevraagd, omdat de marine ook dikwijls assisteerde bij het vastlopen van KPM-schepen.<sup>188</sup>

Opnemingswerk was een groepsactiviteit, teamwerk van officieren en schepelingen. Niettemin werden individuele metingen in registers vastgelegd met de naam van de opnemer en vermelding van het soort en nummer van het gebruikte instrument. Van elk meetinstrument werd ook bepaald welke specifieke correctie (de indexcorrectie) op de metingen van dat instrument moest worden toegepast. Voor de meting van hoeken en richtingen werden een theodoliet, prismacirkels en sextanten gebruikt. De theodoliet was het meest nauwkeurige hoekmeetinstrument dat horizontaal gesteld op een driepoot werd geplaatst. Sextanten waren aan boord gangbare hoekmeetinstrumenten

die ook voor het sterbestek in volle zee werden gebruikt. Een prismacirkel was een zeer nauwkeurige sextant.

Tydeman werkte in 1890 samen met luitenant-ter-zee der tweede klasse W. Naudin ten Cate, al sinds november 1889 oudste officier van de *Melvill van Carnbee* en daarvoor oudste officier van de *Blommendal*. Tydeman vond Ten Cate, die een jongstejaar van hem was “een zorgzaam en nauwlettend man”.<sup>189</sup> Als aflosser van Naudin ten Cate kwam in augustus 1890 zijn ranggenoot H. van Walt van Praag aan boord. De jongere zeeofficieren J.J. Oudemans en J. Soutendam waren sinds het najaar van 1889 aan boord van de *Melvill van Carnbee*. Zij werden in 1890 en 1891 afgelost door J.C. Stam en L.A. van der Stok. De namen van al deze officieren zijn in de opnameregisters met de nummers van hun instrumenten genoemd. Met de dienst Hydrografie bleven deze officieren op de lange termijn niet verbonden. Dat gold wel voor de man die de plaats van Van der Stok, die maar kort aan boord was, innam. Adelborst der eerste klasse J.L. Luymes (1869-1943) meldde zich in augustus 1891 bij Tydeman en zou tot augustus 1893 aan boord blijven. Luymes zou in het vakgebied hydrografie, zowel in als buiten de Koninklijke Marine, een indrukwekkende carrière maken.<sup>190</sup>

In januari 1892, na twee jaar dienst op de kust van Sumatra, liet Tydeman met een schriftelijk verzoek weten dat hij, als zijn term van drie jaar in Indië erop zat, wilde terugkeren naar Nederland. Langer in Indië blijven was voor liefhebbers mogelijk, en soms kwam het de marine ook goed uit als een uitgezonden militair langer dan drie jaar bleef, maar de regel bleef toch dat een term maximaal drie jaar duurde. Tydeman maakte duidelijk dat hij het graag bij die drie jaren wilde laten. Een dergelijk verzoek had hij nooit eerder gedaan, maar ook niet eerder had hij de reden gehad die er nu was om weer thuis te willen zijn: het gezin in de Van Galenstraat in Den Haag. Aan het einde van 1892 was het dan ook zover. Op 2 december sloot Tydeman met zijn handtekening verschillende registers van zijn opneming af. De gehele opneming was nog niet voltooid. Tijdens de veertiende en laatste tocht naar het opnamegebied, van 20 december tot 25 januari 1893, zouden de laatste zeelodgingen worden uitgevoerd. Op 8 december 1892 droeg Tydeman het bevel van Hr.Ms. *Melvill van Carnbee* over aan zijn jaargenoot luitenant-ter-zee der eerste klasse R.O.J. Verschoor. Tijdens de commando-overdracht deed Tydeman letterlijk een misstap, waardoor hij aan boord een val door een luikopening maakte. Hij bezeerde zich ernstig, zoals pas ruim een maand later in een krantenbericht werd gemeld, maar er was geen reden voor bezorgdheid.<sup>191</sup> Na de commando-overdracht reisde Tydeman naar Penang en vandaar per Engels mailschip naar Europa. Volgens de marineadministratie verliet Tydeman op 16 december Oost-Indië en passeerde hij op 31 december 1892 de Noorderkeerkring. In januari arriveerde Tydeman in Den Haag. Hij werd direct op non-activiteit gesteld. Enkele maanden later kwam zijn oudste broer Frits met diens vrouw en twee dochters ook uit Indië in Den Haag aan. Frits' loopbaan bij het Oost-Indisch Leger zat er op, als kapitein der artillerie ging hij na twintig jaar tropendienst met pensioen. Hij was kort tevoren 41 jaar oud geworden.

## Commandant van een kanonneerboot met hydrografische opdracht

Non-activiteit in het koude Nederland, thuis met vrouw en kind na een scheiding van drie jaar, betekende voor Tydeman een ingrijpende verandering van het dagelijkse leven. Maar dat gold niet alleen voor hem. Maria en vooral de bijna vijfjarige zoon Frits moesten op hun beurt wennen aan een teruggekeerde en nu dagelijkse huisgenoot. Er was nog meer waar al snel aan gewend moest worden: een nieuwe woonplaats. Tydeman had van het ministerie te horen gekregen dat hij na een komende vaartijd van nauwelijks een jaar voor een langere tijd docent bij het KIM zou worden. Het leek daarom verstandig om te verhuizen naar Den Helder. Dat gebeurde op 22 februari 1893. De Tydemans gingen in de marinestad wonen aan de Hoofdgracht op nummer 65 en zouden daar ruim vijf jaar blijven.<sup>192</sup> Op 7 maart werd Tydeman belast met het bevel van Hr.Ms. stoomkanonneerboot *Lynx* die op de marinewerf in Amsterdam lag. Tydeman kende het type schip, zeven jaar eerder was hij oudste officier van het zusterschip *Gier*. Zijn opdracht was om met de *Lynx* vanuit Den Helder opnemingen en andere hydrografische werkzaamheden te doen. Dat een kanonneerboot werd ingezet voor hydrografie was niet ongevoel. Ook de zusterschepen *Geep*, *Gier*, *Dog*, *Raaf*, *Das*, *Fret* en *Brak* deden enkele jaren hydrografisch werk in Noord- en Zuid-Holland en in de Zuiderzee.<sup>193</sup> Hr.Ms. *Lynx* had een bemanning van twee zeeofficieren en 25 schepelingen onder wie twee machinisten en vijf vuurstokers die de zorg hadden voor de voortstuwingsmachine van 148 ipk. Oudste officier was luitenant-ter-zee der tweede klasse jonkheer G.L. van Panhuys.<sup>194</sup>

Na de indienststelling van de *Lynx* en een inspectie van de commandant van het wachtschip te Amsterdam vertrok Tydeman op vrijdag 10 maart om 11.00 uur met bestemming Den Helder.<sup>195</sup> Het was koud en guur weer, er stond een matige wind uit westelijke richting. De kanonneerboot was in het Noordzeekanaal, de spoorbrug al gepasseerd, op weg naar het projectielenmagazijn met een vlet en jol op sleper. Toen de beurtgasten, de toezichthoudende matrozen, op de twee bootjes werden afgelost liep de jol, door onhandigheid van twee matrozen van de jol, vol water. De *Lynx* werd stilgelegd. Van de beide matrozen van de jol werd een aan boord van de vlet getrokken door de beurtgast, waarna deze twee matrozen met de vlet achter de tweede opvarende van de jol aangingen, die te water was geraakt en zwemmend de zuidelijke oever trachtte te bereiken. In enkele minuten was de vlet bij de drenkeling, maar net te laat om hem binnenboord te halen. Door kou en schrik bevangen verdween matroos der tweede klasse F. Kroon onder water. Ondertussen was de *Lynx* voor anker gegaan en de jol opgevist en aan boord genomen. Nog ruim een half uur bleef de bemanning van de *Lynx* zoeken naar de verdwenen collega. Tevergeefs. Omdat aan boord geen dregmiddelen waren om het lichaam van de verdrongen matroos te vinden keerde de *Lynx* terug naar Amsterdam om daar twee uur later aan de Handelskade af te meren. Met dregmiddelen en een vol bemande sloep van het wachtschip keerde de kanonneerboot terug naar de plaats waar matroos Kroon verdronk. Daar werd meer dan een uur lang gedregd met de sloep van het wachtschip en de

eigen vlet, terwijl de *Lynx* voor anker lag. Bij het invallen van de duisternis werd het werk gestaakt. De volgende morgen ging na zonsopgang het dreggen verder met sloep, vlet en jol. Zonder resultaat werd, nadat een groot gedeelte van het omliggende vaarwater met zorg onderzocht was, het dreggen beëindigd. Ten 10.45 uur werd het anker gelicht en voer de *Lynx* naar de De Ruyterkade om de dregmiddelen te lossen. Daarna weer ontmeren, schutten in de Oranjesluizen en via het Open IJ naar het Val van Urk, vervolgens in de richting van Enkhuizen, verder naar Medemblik en dan naar het Noorden en de ingang van het Gaatje, waar aan het eind van de dag in het duister werd geankerd. Twee ongelukkige dagen waren voorbij. Een bemanningslid verliezen, zeker als dat een gevolg is van een ongeval in het werk, is voor een scheepsgemeenschap en scheepscommandant een aangrijpende gebeurtenis die altijd in de herinnering blijft.

Zondag 12 maart werd de reis vervolgd via Gaatje, Wierbalg en Malzwin naar de rede van Texel. Op de zondagmorgen liep de *Lynx* de haven van den Helder binnen.

Vanaf 13 maart tot 5 juni 1893 maakte de *Lynx* hydrografische opnametochten in de nabije omgeving van Den Helder of lag het schip in de haven. Als het weer het toeliet werden de toegangswegen vanuit de Noordzee naar de rede van Texel, Bollen, Schulpengat, Westgat, Razende Bol, Boterrug, Noorderhaaks, Noordergat en Molengat door de commandant en de oudste officier gelood, werden lichtenlijnen gecontroleerd of werd de diepte van een havenmond, zoals op 20 maart die van Oudeschild op Texel, opgenomen. Al deze opnemingen waren meest bedoeld als hydrografisch onderhoud, het controleren van eerder gedane metingen. Vooral in het zeegat van Texel was dat noodzakelijk door de voortdurende veranderingen van posities en kenmerken van geulen en banken. Het was niet een opname zoals die op de oostkust van Sumatra.

Tussen 5 en 8 juni voer de *Lynx* via de Zuiderzee op en neer naar Amsterdam om daar munitie te laden. Daarna werden de opnemingen hervat. In juni en juli werden een paar dagen uitgetrokken voor schijfschieten met het scheepsgeschut. In augustus werd op een dag met geweer op een schijf geschoten in Huisduinen. Natuurlijk werd ook op 31 augustus de verjaardag van de jeugdige koningin Wilhelmina gevierd met een toespraak van de commandant, een extra oorlam en voor de rest van de dag zondagse dienst.

Op 12 oktober 1893 werd oudste officier Van Panhuys afgelost door luitenant-ter-zee der tweede klasse W.J.G. Umbgrove. Aan het einde van de maand keerde de *Lynx* naar Amsterdam terug. Dit keer ging de reis in twee dagen door het Groot Noordhollands Kanaal met een overnachting aan de kade te Purmerend. In Amsterdam werd Hr.Ms. *Lynx* aan de zorg van de Rijkswerf toevertrouwd en op 1 november 1893 uit dienst gesteld, waarbij Tydeman ontheven werd van het bevel. Tydeman en Umbgrove werden gedetacheerd bij de Directie Willemsoord.

## Leraar zeevaart- en sterrenkunde

Met ingang van 1 december 1893 werd Tydeman geplaatst bij het KIM als officier-instructeur in de stuurmanskunst. Eenvoudiger gezegd: leraar zeevaartkunde, een functie van

langere duur. Daardoor en omdat zijn werkplek op een kwartiertje lopen van het woonhuis aan de Hoofdgracht was had Tydeman nu meer dan ooit gelegenheid om met vrouw en kind op te trekken. Kleine Frits was inmiddels zes jaar oud en kreeg, vlak bij de haven wonend, wat meer kijk op het bedrijf waar zijn vader bij werkte. Als vader en moeder met een kind op de lagere school beleefden de Tydemans eigenlijk voor het eerst een gezinsleven dat enkele jaren stabiel bleef. In de familie Tydeman deden zich in de Helderse jaren twee sterfgevallen voor, die vooral voor Maria Tydeman een groot verlies betekenden. Op 27 juli 1895 eindigde het leven van haar broer Victor Jacobus, 36 jaar oud. Nog geen vier maanden later, op 18 november 1895, overleed de laatste van haar broers en zusters, Johan Willem, 46 jaar oud, van Gustaaf de neef die hij in 1873 zijn volmacht gaf. Victors weduwe ging verder alleen door het leven, twee eerder geboren kinderen bleken niet levensvatbaar. Johan Willem was vrijgezel, Gustaaf en Maria regelden zijn begrafenis op Driehuis-Westerveld.

Het jaar 1894 was voor Tydeman een jaar van studie en voorbereiding op zijn functie van leraar zeevaart- en sterrenkunde aan het KIM. Hij moest bovendien vertrouwd raken met Hr.Ms. *Urania*, het opleidingsschip van de adelborsten. Als leraar zeevaartkunde zou Tydeman commandant van dit schip zijn tijdens oefentochten met de adelborsten in de Zuiderzee. In het voorjaar van 1894 voer Tydeman daarom als opstapper enkele keren met de *Urania* mee. Tegelijk werd hij ook aan het werk gezet met een herdruk van zeevaartkundige tafels. Tydeman overlegde in die tijd met directeuren en docenten van verschillende zeevaartscholen en met de Vereeniging ter Bevordering van het Zeevaartkundig Onderwijs over gewenste correcties en verbeteringen in Brouwers zeevaartkundige tafels voor de herdruk van die tafels.<sup>196</sup> Een voorbeeld van professionele samenwerking tussen marine en koopvaardij. Op 1 juni 1894 werd Tydeman voor een periode van drie maanden gedetacheerd bij de Sterrenwacht te Leiden om verder te worden opgeleid voor het geven van onderwijs in de sterrenkunde. De detachering zou drie maanden duren, tot verontwaardiging van de directeur van de Sterrenwacht, prof. dr. H.G. van de Sande Bakhuyzen, die van mening was dat een detachering eigenlijk voor een vol studiejaar moest zijn.<sup>197</sup>

Met ingang van 1 september 1894 was Tydeman de officier-instructeur in stuurmanskunst en sterrenkunde van het KIM. Hij begon aan een baan die hem vier jaar lang boeide en volop kans gaf zich verder te ontwikkelen als zeevaartkundige. In deze jaren begon hij ook met schrijven over onderwerpen uit zijn vakgebied. Dat beviel hem goed, schrijven en publiceren werden deel van zijn leven. Zijn evenknie in dit opzicht was zijn zeven jaar jongere collega S.P. L'Honoré Naber, leraar zeevaartkunde op het KIM en commandant *Urania* van 1899 tot 1902 en daarna in Indië commandant van een opnemingsvaartuig. Naber publiceerde *Zeemanshandboek* in 1901 en schreef artikelen in het *Marineblad*.

In de jaren als docent gaf Tydeman dagelijks les, bewerkte de tafels van Brouwer, schreef artikelen in tijdschriften als *De Zee* en het *Marineblad* en maakte 's zomers als commandant van de *Urania* kruistochten in de Zuiderzee en de Waddenzee. Tijdens die tochten was er voortdurend gelegenheid om met de adelborsten contact te hebben en

hen goed te leren kennen. Aan boord van het opleidingsschip was de afstand tussen docent en leerling aanzienlijk kleiner dan in de studiem maanden op het KIM.

In 1895 moest hij samen met collega-docent dr. H.J. Oosting en zijn commandant kapitein-ter-zee A.P. Tadema in commissie verenigd het leerplan van de adelborstenopleiding kritisch bezien op inhoud en samenhang van de verschillende vakken. De commissie kwam tot de slotsom dat vermindering van de lesstof niet mogelijk was omdat daarmee de kwaliteit van de opleiding in gevaar zou komen. "Nog steeds bepaalde het theoretisch onderricht de beroepsvorming" zou bijna een eeuw later een docent van het KIM in een proefschrift concluderen.<sup>198</sup> Deze leraar miskende de belangrijke rol van de jaarlijkse praktijkperiode met de *Urania* waarin zowel de toepassing van de theorie als de karaktervorming door de ervaring van het scheepsleven samengingen.

De door Tydeman verbeterde zeevaartkundige tafels van Brouwer verschenen in 1896 als derde druk in twee delen: D.J. Brouwer, *Zeevaartkundige tafelen benevens eene korte verklaring van hare inrichting en haar gebruik, herzien door G.F. Tydeman*.

Het eerste artikel dat Tydeman tijdens zijn plaatsing als leraar in het *Marineblad* publiceerde was een analyse van 28 jaren strandingen op de Nederlandse kust. Hij maakte daarvoor onder meer gebruik van de gegevens die hij in 1889 bij Hydrografie had verzameld bij het onderzoek naar de organisatie en werkwijze van de Nederlandse reddingsmaatschappijen. In het artikel werden de data van strandingen zorgvuldig verantwoord en introduceerde Tydeman een indicatie van 'gevaarlijkheid' van kustgedeelten door zijn berekening van de aantallen schepen "gemiddeld jaarlijks gestrand per 10 zeemijl kustlijn". Uit een tabel, als bijlage gevoegd, kon direct worden afgelezen dat de gevaarlijkste kustdelen in het tijdvak 1865-1893 de Haaksgronden waren en het zeegat van Texel, met de steeds veranderende posities van banken en geulen.<sup>199</sup> Van 1895 tot en met 1898 schreef Tydeman in het *Marineblad* en *De Zee* over onderwerpen als de constructie en het gebruik van zeevaartkundige instrumenten, zeevaartkundige tafelen en methoden van plaatsbepaling op zee. Ernst Crone schreef jaren later, naar aanleiding van artikelen van Tydeman over plaatsbepaling door middel van hoogtelijnen: "Als schrijver op dit punt ontmoeten wij o.a. den hoogst kundigen marine-officier G.F. Tydeman, den lateren vice-admiraal"<sup>200</sup>.

In 1897 beproefde Tydeman, in opdracht van de minister van Marine, tijdens de oefen-tocht met de *Urania* een nieuw ontworpen kunstkim. Na inlevering van het rapport van de proef, waar de minister op reageerde met een formele dankbetuiging, werd het ook gepubliceerd in het *Marineblad*.<sup>201</sup> Kort voor Tydeman de dank van de minister ontving werd hij op 28 augustus 1897 als blijk van waardering voor zijn functioneren bij Koninklijk Besluit benoemd tot officier in de Orde van Oranje-Nassau. Een hoge onderscheiding voor een officier van zijn rang.<sup>202</sup>

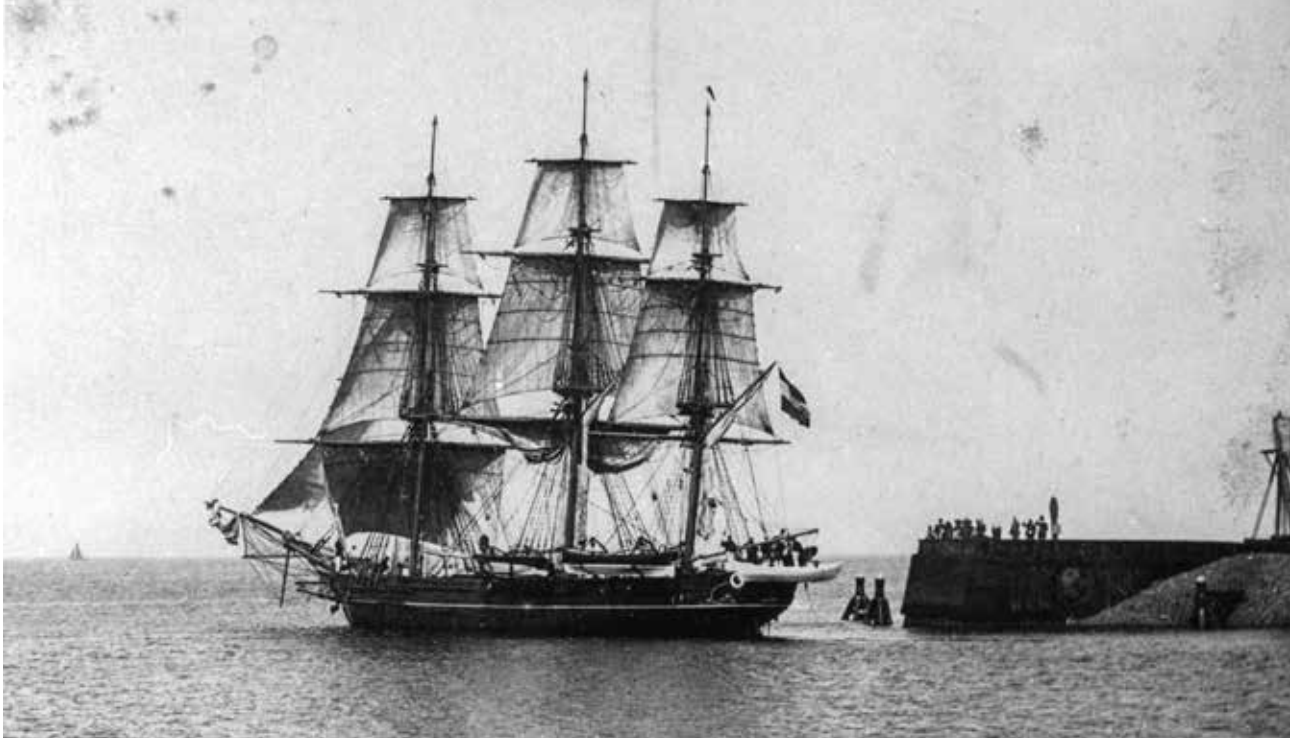
Voor zijn leerlingen ontwierp Tydeman een cijfercahier met voorgedrukte schema's voor de berekening van hoogteverschil en azimuth. Het cahier werd in *De Zee* aangekondigd en aanbevolen en door adelborsten jarenlang gebruikt.<sup>203</sup> Behalve artikelen over nautische onderwerpen schreef Tydeman in twee bijdragen in het *Marineblad* een com-

mentaar op een brochure en een krantenartikel waarin de auteur W.M. Engelberts, eerste luitenant der artillerie, betoogde dat voor de Nederlandse marine oorlogsschepen werden gebouwd, zonder voorafgaande studie van de oorlogsmiddelen ter zee en van hun gebruik. Engelberts had zo'n onderzoek wel gedaan en was om tactische redenen voorstander van een artilleriedivisie van kleine schepen met één soort vuurmond in plaats van een enkel pantserschip met drie soorten van geschut. Hij suggereerde dat niemand in de marine, zelfs de ontwerpers van schepen niet, enige studie maakte van zeetactiek. Daar reageerde Tydeman op door dit enerzijds te ontkennen en anderzijds aan te geven dat individuele zeeofficieren niet aan een dergelijke, ingewikkelde en veel tijd vragende studie toekwamen omdat zij, onder meer, te zeer in beslag genomen werden door hun dagelijks werk. Na dit weinig overtuigende weerwoord nam Tydeman aan de verdere schriftelijke discussie tussen Engelberts en enkele aan het zere been getroffen zeeofficieren niet meer deel.<sup>204</sup> Aan het Oranjenummer van het *Marineblad*, dat in 1898 verscheen ter gelegenheid van de inhuldiging van koningin Wilhelmina, leverde Tydeman twee van de veertig bijdragen: een herinnering aan de uitbarsting van de Krakatau in 1883 en een soort loflied op de zeeofficiersvrouw. Dat loflied was een blijk van waardering, maar ook een oproep aan de vrouw van een zeeofficier om moedig en blijmoedig te zijn "op dat het niet hem aan moed en kracht ontbreke". Voor de zeeofficiersvrouw was, naast ondersteuning van de echtgenoot, ook de opvoeding van kinderen, met name zonen, een "inspanning van alle dag". Tydeman besloot: "Is het wonder, als wij zien, wat het leven en wezen van onze vrouwen onderscheidt van dat van andere vrouwen, dat de eerbied, dien wij de ware zeeofficiersvrouw toedragen, van bijzonder goed allooi is?" Tydeman schreef dit in januari 1898, geheel naar de opvattingen van zijn sociale klasse in zijn tijd.<sup>205</sup>

Het Oranjenummer was door het bestuur van de Marine-Vereeniging opgedragen aan koningin Wilhelmina. Het bestuur bestond uit zes luitenants-ter-zee der eerste klasse, onder wie Tydeman, en een eerste luitenant der mariniers. Tydeman was tijdens de algemene vergadering van de Marine-Vereeniging van 29 maart 1897 gekozen tot voorzitter van het bestuur, waar hij toen al lid van was. Tot het zevenkoppige bestuur behoorden ook jaargenoot Cohen Stuart en de jongere collega W.C.J. Smit, de man die het initiatief nam tot de oprichting van de Marine Jacht Club.

De hoofdtak van Tydeman bleef het onderwijs in de zeevaartkunde en de toepassing van die kunde op zee. In de vier zomers van 1895 tot en met 1898 maakte Tydeman met ouderejaars adelborsten oefentochten met Hr. Ms. *Urania*, waarbij verschillende havenstadjes werden bezocht, waaronder meestal Hoorn en Harlingen. Voor Tydeman riep een bezoek aan Harlingen natuurlijk herinneringen op aan zijn jeugdijaren in die stad en zijn eerste kennismaking met de marine en het schip, waar hij nu zelf, 27 jaar later, commandant van was.

Eind 1897 ging Tydeman er vanuit dat hij tot begin augustus 1898 bij het KIM geplaatst zou blijven. Hem was "voorshands" door het bureau Personeel van het marinedepartement in Den Haag toegezegd dat hij daarna het bevel zou krijgen van een van de in aanbouw zijnde flottieljevaartuigen, dat bestemd was voor de Indische marine. Met dat



Hr.Ms. *Urania* met Tydeman als commandant verlaat de haven van Harlingen, 1898. (NIMH)

schip zou hij een reguliere term van drie jaren in Indië maken. Dat vond hij een aangenaam vooruitzicht. Wel hoopte hij voor het vertrek naar de Oost nog enige tijd thuis bij vrouw en kind te kunnen zijn.<sup>206</sup> Onverwacht diende zich echter in het begin van het nieuwe jaar een spannende kans aan op iets geheel nieuws.

## Conclusie

De jeugdige en onervaren zeeofficier Tydeman, die moest wennen aan de tropen en wereldwijd zijn eerste vaarjaren beleefde op verschillende schepen, gaf al vroeg aan dat hij belangstelling had voor hydrografie. Zijn voorkeur werd gehonoreerd met plaatsingen aan boord van opnemingsvaartuigen. Die plaatsingen bevielen hem goed. Dat Tydeman vervolgens verschillende functies als hydrograaf kreeg betekent dat zijn superieuren over zijn prestaties in de hydrografie tevreden waren. Als docent op het KIM greep Tydeman de gelegenheid aan om zich verder te verdiepen in de zeevaartkunde en over onderwerpen uit dat vakgebied in tijdschriften te publiceren. Dat laatste deed hij uit vrije wil, publiceren was niet een verplichting die bij zijn functie behoorde. Onder Tydemans tijdgenoten binnen de marine kwamen jeugdige officieren die zowel hydrograaf als zeevaartkundige waren en ook over maritieme wetenschappen publiceerden zelden voor.<sup>207</sup> Tydemans loopbaan verliep volgens zijn eigen wens. Daar had hij zelf de hand in door het hem opgedragen werk goed te doen en zijn kennis van de zeevaartkunde te onderhouden en uit te breiden.