



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

5 | Carrière van een zeeofficier

Inleiding

Op eigen verzoek was Tydeman in 1884 voor het eerst geplaatst aan boord van een opnemingsvaartuig. In de ruim vijftien jaren die daarop volgden hield hij zich hoofdzakelijk met hydrografie en zeevaartkunde bezig, zowel varend als aan de wal. Weliswaar was hij in die periode tweemaal geplaatst aan boord van een kanonneerboot, maar in beide gevallen werd dat schip als opnemer gebruikt. Zijn loopbaan als zeeofficier dreigde eenzijdig te worden. Of Tydeman bij de afdeling Personeel van het Ministerie van Marine heeft aangedrongen op een plaatsing in functies buiten het werkgebied van hydrografie is uit archieven en brieven niet op te maken. Dergelijke functies kreeg hij in ieder geval wel. Hij werd eerste officier van een groot schip en kreeg daarna commando's van schepen, scholen en het eskader in Indië. Die plaatsingen verbreedden en verdiepten zijn ervaring als zeeofficier.

De vraag is of Tydeman er moeite mee had om de wetenschap tijdelijk los te laten. Mogelijk vond hij het carrièresucces niet opwegen tegen het gemis van de wetenschappelijke praktijk. Anderzijds gaf het werk dat hij deed wellicht toch voldoening.

Eerste officier van een pantserdekschip

Omdat hij een volgende, in zijn carrière passende functie moest gaan vervullen, moest Tydeman midden juli 1900 voorlopig het werk aan het hydrografische verslag laten rusten. Pas twee jaar later zou hij de draad van de rapportage van de Siboga-expeditie weer kunnen oppakken. Overigens was Tydeman met de ordening en bewerking van de hydrografische data van de expeditie al een “heel eind op streek”, al zou de definitieve presentatie nog een uitgebreide redactie vergen.¹ In dezelfde brief waarin Tydeman dit aan Weber vertelde, klonk ook enige wrevel door over de geringe tijd die hem werd gegund om aan de Siboga-rapportage te werken. Geërgerd voegde hij daar nog aan toe dat hij over de afgelopen detachering bij Hydrografie nog geen traktement had ontvangen.

Met ingang van 16 juli werd Tydeman geplaatst bij de marinedirectie Amsterdam waar op de Rijkswerf sinds juli 1897 het pantserdekschip *Utrecht* in aanbouw was. Tydeman was bestemd om eerste officier van dit schip te worden. Hij kreeg ruimschoots tijd om met het schip vertrouwd te raken.² Omdat het te voorzien leek dat de *Utrecht* nog enige tijd in Amsterdam op de werf zou blijven, besloten de Tydemans in de hoofdstad in pen-

sion te gaan.³ Tydeman had niet ingeschat dat hij, zoals gebeurde, al op 15 september werd gedetacheerd bij de directie Willemsoord waar op de Rijkswerf de *Utrecht* verder vaarklaar gemaakt moest worden. Het gezin Tydeman verhuisde naar een woning aan de Kanaalweg 168 in Den Helder. Frits kon nog net in de eerste klas van de Rijks HBS aansluiten.⁴ Vier maanden later, op 1 maart 1901, stelde de commandant, kapitein-ter-zee L.C. Koster, Hr.Ms. *Utrecht* in dienst. Tydeman werd officieel aangesteld als eerste officier. In deze functie aan boord van een operationeel schip zou Tydeman weinig of geen gelegenheid hebben om zich met andere dan marinezaken bezig te houden. Dat was het jaar daarvoor anders. Op 22 mei 1900 hadden Weber en Tydeman in Amsterdam samen een lezing over de Siboga-expeditie gehouden in de algemene vergadering van de Maatschappij ter Bevordering van het Natuurkundig onderzoek der Nederlandsche Koloniën. In augustus had Tydeman nog tijd gevonden en toestemming gekregen om de wereldtentoonstelling te Parijs te bezoeken.⁵ Pas na afloop van zijn vaartijd aan boord van de *Utrecht* zou Tydeman weer gelegenheid hebben om zich met maritieme wetenschappen bezig te houden. Wellicht hoopte hij ook na die varende plaatsing tijd vrij te kunnen maken voor watersport. Tydeman werd in 1900 lid van de een jaar eerder opgerichte Marine Jacht Club, misschien niet alleen om te zeilen, maar ook uit solidariteit met de doelstelling van de club.⁶ Met zeilen werd niet alleen een sport bedreven, maar ook een activiteit die de voor goed zeemanschap belangrijke oog- en handcoördinatie bevorderde.⁷ Dat sprak Tydeman aan.

De eerste reis van het nieuwe pantserdekschip was een kruisreis met adelborsten van het oudste jaar. Met die reis rondten achttien adelborsten hun opleiding bij het KIM af. Op 1 mei 1901 verliet Hr.Ms. *Utrecht* Den Helder op weg naar Cádiz als eerste buitenlandse haven.⁸ Na Cádiz volgde een lange periode in de Middellandse Zee met bezoeken aan de Italiaanse havens La Spezia en Napels en het Franse Toulon. Op de thuisreis deden de adelborsten oefeningen in hydrografisch opnemen op de rede van Vlissingen. Op 13 augustus liep Hr.Ms. *Utrecht* de haven van Den Helder binnen.

Kenmerkend voor deze reis zijn de lange verblijfsduur in de verschillende havens en de vele omslachtige, wederkerige beleefdheidsbezoeken van commandanten van schepen en militaire en civiele autoriteiten aan de wal. Oefenen op zee met andere schepen was voor de alleen varende *Utrecht* niet mogelijk. Oefeningen met buitenlandse schepen waren, nog afgezien van politieke bezwaren, onmogelijk door taalverschillen en onbekendheid met elkaars procedures. Voor adelborsten bestond het rendement van de lange zeereis uit de ervaring van de dagelijkse dienst aan boord en de zeewacht op de brug.

Misschien wel de meest spectaculaire gebeurtenis tijdens de reis was de ontmoeting met het Britse Middellandse Zee-eskader. De voorhoede van het eskader bestond uit tien *destroyers* en vijf torpedokruisers, het middendeel telde zes slagschepen, vijf grote kruisers, vier kleine kruisers en een *destroyer* en de achterhoede werd gevormd door een grote kruiser en een torpedokruiser. Viceadmiraal J.A. Fisher, bevelhebber van de Middellandse Zee-vloot, commandeerde het eskader. Hr.Ms. *Utrecht* werd door de plotselinge ontmoeting met de Britten min of meer overvallen, blijkt uit het scheepsjournaal. Het

resultaat van een wasdag hing aan dek te drogen toen de Engelsen in zicht kwamen. “Nemen waschgoed neer hijschen vlag maken de saluitbatterij gereed” staat in het journaal opgetekend. Bij passeren werd de Britse viceadmiraal met vijftien schoten keurig gesaluterd.⁹

De volgende reis van de *Utrecht* was naar de Noorse hoofdstad Christiania, zoals Oslo toen nog heette. Een Italiaanse vlooteenheid van twee schepen was ook op bezoek. Tydeman genoot van wat vrije tijd en maakte foto's van de fjord en de waterkant van de stad. Na twee weken was de *Utrecht* weer terug in Nieuwediep. De bemanning ging enkele dagen met verlof en het schip ging in dok voor onderhoud en voorbereiding op een bijzondere missie in West-Indië onder commando van kapitein-ter-zee A.G. Ellis.

Operaties in West-Indië

De Spaanse koloniën in Midden- en Zuid-Amerika bereikten in de eerste decennia van de negentiende eeuw zelfstandigheid in aparte republieken die elkaars grenzen betwistten. In 1900 waren kleine eilanden in de Caribische Zee nog steeds koloniaal bezit van Engeland, Frankrijk, Nederland en Denemarken. Voor Venezuela, met voor de kust de Nederlandse Benedenwindse eilanden en het Engelse Trinidad en Tobago en aan de oostgrens Brits Guyana, was de verleiding groot om de aandacht van de binnenlandse politiek te richten op deze Europese belagers. Grote buitenlandse schulden, deels als gevolg van de burgeroorlog in 1898, hadden Venezuela in een instabiele positie gebracht. Dat maakte het voor president José Cipriano Castro aantrekkelijk de aandacht van zijn landgenoten te richten op de Nederlands-Antilliaanse eilanden. In juli 1901 had Venezuela voor korte tijd beslag gelegd op een Antilliaanse kustvaarder. De Nederlandse regering had daar voorsnog niet op gereageerd.¹⁰

Op 1 oktober vertrok de *Utrecht* naar zee en drie weken later liep het schip de haven van Willemstad op Curaçao binnen. Enkele dagen later vertrok de *Utrecht* naar de Venezolaanse havenplaats La Guaira om de Nederlandse zaakgelastigde te Caracas, A.F. van Leyden, af te halen en over te brengen naar Willemstad voor overleg met de gouverneur van Curaçao.¹¹ Na Van Leyden naar Curaçao gebracht te hebben, keerde de *Utrecht* direct terug naar de Venezolaanse kust om daar langere tijd te patrouilleren, tegelijk met een Duitse en een Britse kruiser.¹² De aanwezigheid van de buitenlandse oorlogsschepen duidde erop dat Venezuela niet alleen met Nederland maar ook met andere Europese landen in conflict was geraakt. In februari en maart 1902 kruiste de *Utrecht* nog steeds voor de Venezolaanse kust, terwijl Van Leyden tevergeefs moeite deed om van de Venezolaanse regering enige genoegdoening te krijgen voor het in beslag nemen van de kustvaarder.¹³ Van Leyden opperde ten slotte enig machtsvertoon van de marine en Ellis meende dat daarvoor behalve de *Utrecht* nog een tweede groot schip nodig was. De regering in Den Haag besloot dat Hr.Ms. pantserschip *Koningin Regentes*, bestemd om de *Utrecht* af te lossen, samen met dat schip zou opstomen naar de rede van La Guaira. De commandanten van beide schepen zouden hun opwachting maken bij de president van Venezuela.

Ellis zou het woord voeren. Aldus geschiedde. De schepen arriveerden op de rede van La Guaira en op 4 april verleende Castro audiëntie aan de twee zeeofficieren. Ellis noemde het betreurenswaardig incident van het beslag op de kustvaarder, terwijl Castro het voorval bagatelliseerde en beweerde dat het zijn intentie was goede relaties met Nederland te onderhouden. Ellis beoordeelde de reactie als voldoende. Niettemin zouden de Venezolanen dezelfde kustvaarder een jaar later weer aanhouden.¹⁴ Op 10 april vertrokken de Nederlandse schepen van La Guaira naar Willemstad. De assertieve en onberekenbare opstelling van de Venezolaanse president was voor Nederland reden om waakzaam te zijn en de marine in West-Indië tijdelijk te versterken.

Op 14 april 1902 verliet Hr.Ms. *Utrecht* het Schottegat op Curaçao op weg naar Oost-Indië. Bijna zeven jaar later was Tydeman als commandant van een pantserschip voor korte tijd weer in het Caribische gebied, waar de controverse tussen Nederland en Venezuela nog steeds voortduurde.

Onderweg naar Indië maakte de *Utrecht* op de rede van Algiers rendez-vous met Hr.Ms. fregat *Tromp*, op thuisreis vanuit Indië. Op 5 mei werden commando's gewisseld. Kapitein-ter-zee B. Brutel de la Rivière nam het bevel van de *Utrecht* op zich en Ellis ging met de *Tromp* naar Den Helder waar hij directeur en commandant der Marine te Willemsoord zou worden. De *Utrecht* verliet Algiers op 8 mei om van 12 tot 15 mei in Messina een dokbeurt te ondergaan voor het schoonmaken en schilderen van de scheepshuid. Het resultaat van de schoonmaakbeurt bleek al op weg naar Port Said: een hogere vaart bij minder kolenverbruik. De reis werd vervolgd met de passage van het Suezkanaal, de Rode Zee en de Indische oceaan en een bezoek aan Colombo. Op 20 juni meerde de *Utrecht* af in Tandjong Priok.¹⁵ Acht dagen later werd Tydeman ontheven van de functie van eerste officier. Hij had ministeriële toestemming om naar Nederland terug te keren om, onder meer, de bewerking van hydrografische gegevens van de Siboga-expeditie te hervatten.¹⁶ Tydemans passage was geboekt aan boord van het ss *Goentoer* van de Rotterdamsche Lloyd.¹⁷ Na een reis zonder bijzonderheden meerde de *Goentoer* op 4 augustus 1902 af aan de Wilhelminakade te Rotterdam. Tydeman spoedde zich naar vrouw en kind in Den Helder.

Commandant van een wachtschip en van een opleiding

Al gauw na zijn thuiskomst moest Tydeman zich gaan voorbereiden op zijn baan als commandant van het wachtschip te Amsterdam, Hr.Ms. korvet *Prins Maurits der Nederlanden*. De functie van commandant wachtschip, een walplaatsing want met dit schip werd niet gevaren, zou hem wel voldoende gelegenheid bieden om aan die rapportage van de Siboga-expeditie te werken. Een voordeel van dit weinig uitdagend commando. De plaatsing in Amsterdam betekende dat er niets anders op zat dan weer te verhuizen. Op 14 augustus werd het gezin Tydeman ingeschreven in de hoofdstad op het adres Alexander Boersstraat 7.¹⁸

De korvet *Prins Maurits der Nederlanden* was deels een drijvend kantoor en tegelijk een logementschip voor schepelingen wier schip buiten dienst was gesteld of zonder hen was

vertrokken, omdat ze ziek of met verlof waren.¹⁹ De meest jonge matrozen en mariniers volgden allerlei lessen in afwachting van hun schip of een nieuwe operationele plaatsing. Aan boord werd ook de reguliere opleiding voor kok en hofmeester gegeven.²⁰ Bovendien hield, wanneer nodig, de zeekrijgsraad er zitting en huisvestte het schip de opleiding van aspirant-administrateurs tot officier van administratie. Deze tweejarige opleiding was in 1883 opgezet en ondergebracht aan boord van het wachtschip te Willemsoord en in 1897 om opleidingsredenen verplaatst naar Amsterdam. Daar waren de Centrale magazijnen van kleding en levensmiddelen en het Scheikundig laboratorium van de marine gevestigd, van belang voor het onderwijs in warenkennis. In het gemeentelijk slachthuis kon bovendien praktijkonderwijs in vee- en vleeskeur worden gegeven.²¹ De commandant van het wachtschip was tevens commandant van de opleiding, voorzitter van de Raad van Toezicht en voorzitter van de Commissie overgangs- en eventueel herexamen van de aspirant-administrateurs der tweede klasse. Tydeman was scheepscommandant en commandant van de opleiding en hield als voorzitter van de Raad van Toezicht in zekere zin zijn eigen doen en laten in de gaten. Zijn onderwijstaak was voor een belangrijk deel gedelegeerd aan officier van administratie der eerste klasse J.F. de Hart.²²

Om toegelaten te worden voor de opleiding moesten kandidaten het diploma van een vijfjarige HBS hebben en een toelatingsexamen doen. In het onderwijs stonden kennis van het recht, beheersing van vreemde talen en kennis van waren en van de administratie van de zeemacht voorop. Bij het aantreden van Tydeman als commandant waren drie man van het tweede jaar en zes jongelieden van het eerste jaar in opleiding. In 1903 en 1904 zouden vijf man per jaar in opleiding worden genomen.²³ Met zo'n klein aantal leerlingen en een apart hoofd opleiding lijkt het erop dat Tydeman zijn handen niet vol had aan zijn nieuwe functie. Dat werd op het Ministerie van Marine ook onderkend, want in 1903 werd hij benoemd in de bijbaan van voorzitter van de Commissie toelatingsexamen adelborst der derde klasse bij het Koninklijk Instituut voor de Marine. In 1904 was Tydeman weer voorzitter.²⁴

De Hart kon na zijn marinejaren in zijn memoires “met het grootste genoegen op mijn schoolmeestersbaan terug zien”.²⁵ Het is de vraag of Tydeman net zo over zijn commando van de *Prins Maurits* heeft gedacht. Uit het scheepsjournaal en het brievenboek commandant blijkt zijn dagelijks werk routinematig. Een zaak die hem bezig hield was de vraag op welke wijze buiten de lesuren toezicht op de aspirant-administrateurs moest worden gehouden. Hierover schreef Tydeman een omslachtige brief aan de directeur en commandant der Marine te Amsterdam, zijn directe baas. Bij ontbreken van een geregeld hoger toezicht vreesde Tydeman dat “de fantaisie [sic] der jongelieden zich niet zal beperken tot onschuldige en op zich begrijpelijke invallen”. Als voorbeeld ging hierbij het zonder vooraf gevraagde toestemming aan boord ontvangen van “overigens zeer eerzame” jongedames. Tydeman had ook voorkeur voor het schip in plaats van een gebouw als woning voor de administrateurs in opleiding, omdat “de neiging om zich gelijk te willen stellen met jongelieden van gelijken leeftijd in de burgermaatschappij, door het ‘zijn aan boord’ op geheel ongezochte wijze onderdrukt wordt.”²⁶

Activiteiten buiten de marine

Ruim twee maanden voordat Tydeman begon aan zijn nieuwe baan in Amsterdam was in Kopenhagen de International Council for the Exploration of the Sea (ICES) opgericht. Een gevolg van de Nederlandse deelname aan ICES was de oprichting van het Rijksinstituut voor het Onderzoek der Zee (RIOZ). Tegelijk met de oprichting werd aan dit instituut een Commissie van Toezicht verbonden. De eerste leden waren Max Weber als voorzitter, H.W. Bakhuis Roozeboom, hoogleraar scheikunde aan de Universiteit van Amsterdam, als lid en Tydeman als lid en tevens secretaris. Zeer waarschijnlijk heeft Weber Tydeman uitgenodigd voor die functie. De minister van Marine had tegen de benoeming van Tydeman geen bezwaar.²⁷ De formele installatie van de commissie was in mei 1903. Later in het jaar werd de commissie met nog twee leden uitgebreid, onder wie C.H. Wind, hoofd-directeur van het KNMI. Weber en Wind vertegenwoordigden Nederland als leden van de permanente Internationale Raad voor het Onderzoek der Zee, terwijl Bakhuis Roozeboom plaatsvervangend lid was.²⁸

Het onderzoeksterrein van het RIOZ was, ondanks de naam van het instituut, toch vooral visserijonderzoek. Dat was voor Tydeman een betrekkelijk nieuw onderwerp. De Commissie van Toezicht voor het Rijksinstituut voor het Onderzoek der Zee, zoals de formele naam luidde, hield toezicht en adviseerde in zaken als personeelsmutaties, aanschaf van materiaal en financiën. De commissie verleende toestemming en machtiging, zelfs in schijnbaar nietige zaken zoals enkele verlofdagen van een personeelslid en de verwerving van een schrijfmachine.²⁹ Dat drie leden van de commissie ook lid waren van de permanente Internationale Raad voor het Onderzoek der Zee, de gangbare Nederlandse naam voor ICES, betekende dat het RIOZ via de Commissie van Toezicht een rechtstreekse binding had met het internationale zeeonderzoek.

Het visserijonderzoek in Nederland betrof onder meer het op zee verzamelen van gegevens op bepaalde plaatsen die hydrografisch werden vastgesteld. Voor dit door het RIOZ uit te voeren onderzoek was vanaf 1902 de radersleepboot *Wodan* beschikbaar. Van voor de visvangst belangrijke vissoorten werden gegevens verzameld. De verspreiding en ontwikkeling van zeevissen werd onderzocht in relatie tot de temperatuur, diepte, zoutgehalte en stromingen van het zeewater en tot de luchtdruk en de windkracht. Vier maal per jaar maakte de *Wodan* een tocht op de Noordzee volgens voorgeschreven route en stations. Het doen van waarnemingen en het verzamelen van gegevens was voor een deel verplicht door Nederlands deelname aan ICES.³⁰ De hydrografische en oceanografische waarnemingen werden in de jaren 1902 tot en met 1913 opeenvolgend uitgevoerd door vijf zeeofficieren die voor een of twee jaar voor deze tochten werden gedetacheerd bij het RIOZ en het latere Rijks Instituut voor Visscherij Onderzoek (RIVO). Enkele officieren droegen ook bij aan publicaties van uitgevoerde stroommetingen.³¹ De detachering van marineofficieren eindigde toen het hydrografisch programma uit de Nederlandse bijdrage aan ICES na 1912 niet werd voortgezet.³²

Organisatorische veranderingen, deels ingegeven door belangen van personen, leid-

den in 1912 tot de naamswijziging van het RIOZ en de gelijktijdige oprichting van het RIVO. In 1916 werd het instituut gesplitst in een instituut voor biologisch visserijonderzoek en een instituut voor hydrografisch visserijonderzoek. Als adviseur voor het biologisch onderzoek trad professor Max Weber op.

Door zijn lidmaatschap van de Commissie van Toezicht van het RIOZ bleef Tydeman op de hoogte van ontwikkelingen in de maritieme wetenschappen en had hij toegang tot het netwerk van relaties in die wetenschappen. Het lidmaatschap was lange tijd zijn belangrijkste bezigheid buiten de marine. Hij had bij zijn aantreden er ook tijd voor. Al eerder had hij het eerste deel van zijn Siboga-verslag, de *Description of the ship and appliances*, kunnen afronden. De publicatie was in 1902. Een jaar later volgde bij dezelfde drukker en uitgever Brill in Leiden zijn veel omvangrijker tweede deel, *Hydrographic results of the Siboga-Expedition*. Beide delen verschenen als de delen II en III van het verslag van de Siboga-expeditie. L'Honoré Naber noemde door het verschijnen van deel III het jaar 1903 vol lof "een herinneringsjaar in de geschiedenis van den Archipel".³³ Tydeman karakteriseerde Naber in een brief aan Weber als "een secuur man en een, zooals de Marine er niet veel heeft."³⁴

Na Weber was Tydeman de eerste rapporteur van de resultaten van de Siboga-expeditie die zijn werk inleverde. Aan het samenstellen van de twee delen had hij, veelal naast zijn reguliere werk, bijna vier jaar gewerkt. Onder "minder gunstige omstandigheden" oordeelde Tydeman zelf.³⁵ Jaren later, in 1922, zou Tydeman een hoofdstuk over de diepten der zeeën van Nederlands-Indië publiceren in *De Zeeën van Nederlandsch Oost-Indië*, uitgegeven door het KNAG. Ten onrechte is dit nog in 2014 gezien als zijn erg late, eerste publicatie over de Siboga-expeditie.³⁶

Op 18 oktober 1904 werd Tydeman ontheven van het bevel van het wachtschip Amsterdam. De wachtscheepdienst, zoals Tydeman het in het scheepsjournaal omschreef, ging op diezelfde dag over aan Hr.Ms. fregat *Admiraal Van Wassenaar*, al bijna vijftig jaar oud en sinds 1876 te Amsterdam in gebruik als opleidingsschip voor matrozen. De scholing van aspirant-administrateurs werd aan boord van dit schip voortgezet tot januari 1913 toen de opleiding naar het KIM verhuisde. De *Prins Maurits der Nederlanden* werd in 1905 voorgoed uit dienst gesteld. Tydeman was na het neerleggen van zijn commando op non-activiteit gesteld. Omdat hij het aantal wettelijk voorgeschreven jaren als kapitein-luitenant-ter-zee en bovendien bij die rang behorende plaatsingen tot tevredenheid van zijn superieuren had volbracht, kon Tydeman in aanmerking komen voor een functie waaraan de rang van kapitein-ter-zee was verbonden. Zo'n baan was nog niet beschikbaar waardoor hij noodgedwongen werkloos was met behoud van een basissalaris.

Commandant van een pantserschip

Op 16 januari 1905 werd Tydeman bevorderd tot kapitein-ter-zee en twee maanden later geplaatst bij de directie van de Marine te Willemsoord om op 23 maart het bevel op zich

te nemen van Hr.Ms. pantserschip *Piet Hein* en een bemanning van 260 man. Het schip was in 1896 opgeleverd en aan de vloot toegevoegd en negen jaar later gemoderniseerd. Op 17 april begon Tydeman de eerste reis met zijn schip met als opdracht de oefening van geëmbarkeerde oudstejaars adelborsten, zeemiliciens en aankomende matrozen. In het reisprogramma stond een bezoek aan Bordeaux. Bij het vertrek uit de stad moest de sluis die toegang gaf tot het bassin, waar de *Piet Hein* tijdens het havenbezoek in afgemeerd lag, worden gepasseerd. De doorgang van de sluis “vergt vrij veel zorg en vereischt het gebruik van flinke trossen” merkte Tydeman in zijn reisverslag op. Daarbij moesten ook de scheepsschroeven worden gebruikt, “waar men dit liever achterwege zoude laten.”³⁷ Mogelijk verliep die doorvaart of het ontmeren in het bassin niet zonder problemen. Volgens het door adelborst J.J. Dijkers tijdens de reis bijgehouden logboek werd bij het vertrek uit Bordeaux bakboordsschroef beschadigd.³⁸ Daarover staat niets in het reisverslag. De *Piet Hein* keerde volgens plan terug naar Den Helder. Onderweg werd voor oefening de navigatie gevoerd met gebruik van het dieplood en het in de zeekaart aangegeven Hurd Deep in Het Kanaal opgezocht en gevolgd tot onder de Normandische kust. Op 9 mei was de *Piet Hein* terug in Nieuwediep om dezelfde dag nog in dok te gaan.³⁹ In mei volgde nog een tocht langs de Nederlandse kust.⁴⁰

Een volgende kruisreis met adelborsten aan boord werd, samen met het zusterschip Hr.Ms. *Evertsen*, gemaakt van 3 tot 15 juni. Als oudste commandant liet Tydeman de wimpel van divisiecommandant in de mast hijsen. De beide schepen bleven enkele dagen op zee, bezochten de Deense havenstad Aarhus en keerden terug naar de Haaksgronden voor Den Helder. Daar werd op 15 juni de reis onderbroken en liep de *Piet Hein* Nieuwediep binnen. Na vijf dagen werd de oefenreis hervat met schietoefeningen in de Zeeuwse wateren en de terugtocht naar Den Helder.⁴¹ De onderbreking van de kruisreis had een trieste reden. De commandant van het Koninklijk Instituut voor de Marine, kapitein-ter-zee W.J. de Bruijne, was na een korte ziekte vrij plotseling overleden. De Bruijne had een hechte band met de adelborsten en zich ingespannen voor wijziging van de toelatingseisen voor de opleiding, de inrichting van het onderwijs in een driejarige cursus en de instelling – in 1904 – van een senaat voor het Korps Adelborsten.⁴² De begrafenis van De Bruijne was op maandag 19 juni. Door het onderbreken van de kruisreis konden alle adelborsten daar bij zijn.

Het overlijden van De Bruijne betekende dat Tydeman, beoogd opvolger van De Bruijne, op 26 juni zijn scheepsbevel neerlegde en het commando van het Koninklijk Instituut voor de Marine op zich nam.⁴³ Op dezelfde datum werd hij ingeschreven in de gemeente Den Helder. Spoedig daarna betrok het gezin Tydeman de dienstwoning van de commandant van het KIM, Buitenhaven 5. Dit was de zuidelijke vleugel van het Paleis, zoals het gebouw werd genoemd waarin sinds 1843 de directeur en commandant der Marine te Willemsoord zijn woning en kantoor had.⁴⁴ Toen in 1870 het naast het Paleis gebouwde schoolgebouw voor de adelborstenopleiding in gebruik was genomen, kreeg de commandant van het KIM zijn woonhuis ook in het Paleis, in het hoekdeel dat direct grensde aan het terrein van het instituut.⁴⁵ De dienstwoning was “Ouderwets, met dikke muren,

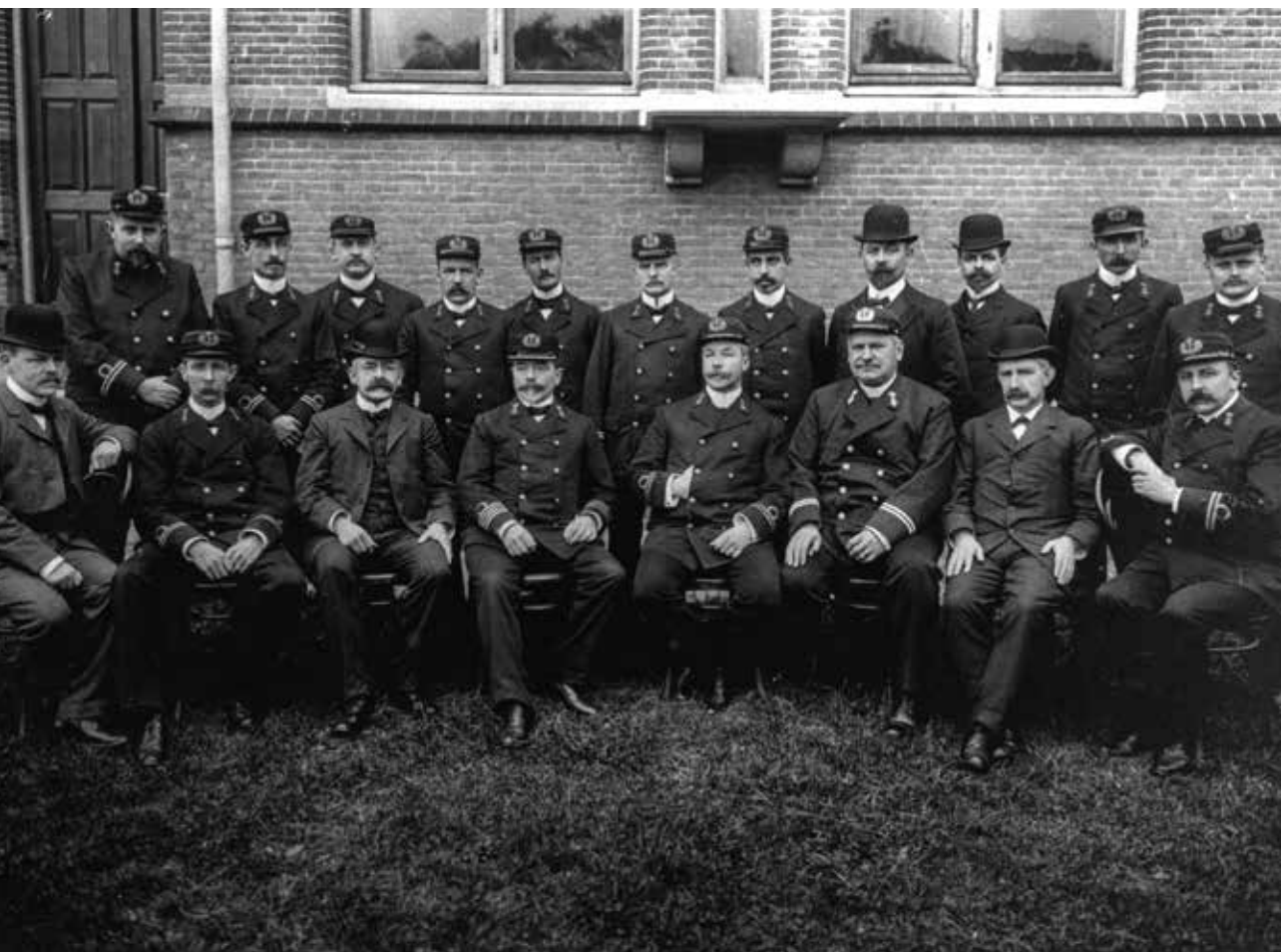
hoge vertrekken, brede gangen en trappen en zeer moeilijk te meubileren en te stofferen.” Niettemin zouden opeenvolgende commandanten en hun echtgenotes er “een sfeervolle bewoning” van weten te maken.⁴⁶ Overigens hield Tydeman, anders dan de commandant en directeur der Marine, geen kantoor in de dienstwoning. Zijn werkruimte was aan de voorzijde van het instituutsgebouw, op de eerste verdieping.⁴⁷

Commandant van het Koninklijk Instituut voor de Marine

Als commandant en directeur van het onderwijs had Tydeman geen onderwijstaak, maar was hij vooral bestuurder en lid van commissies. Zijn opdracht was het sturen van het onderwijsproces en het evalueren van de resultaten. Een belangrijke functie was die van voorzitter van de Raad van Toezicht van het Instituut. Andere leden waren twee militaire docenten, een burgerleraar en de officier van administratie van het KIM (die ook docent was). De burgerdocent was de gerespecteerde dr. H.J. Oosting die vanaf 1883 veertig jaar lang leraar natuurkunde was en de bijnaam ‘Jahn’ verwierf.⁴⁸ De naam van de raad was aanvankelijk Raad van Bestuur met als taak het toezicht houden op de belangen van het Instituut. Een naamsverandering in 1876 in Raad van Toezicht lijkt dan ook logisch, maar illustreert ook de beperkte zelfstandigheid van het instituutsbestuur. De commandant was immers ondergeschikt aan twee superieuren, de commandant der Marine te Willemsoord en de minister in Den Haag.⁴⁹ De Raad van Toezicht hield zich onder meer bezig met de consequenties van zorgelijke studieresultaten van individuele adelborsten, de gewenste zwaarte van bepaalde studievakken in de cijferlijsten van examens, administratieve voorschriften en gewoontes en de openbare aanbesteding van bijvoorbeeld levensmiddelen en benodigdheden voor het onderwijs.⁵⁰

Om het proces van aanneming en doorstroming van adelborsten te bewaken was de commandant lid en voorzitter van twee commissies. De ene richtte zich op de aanneming van kandidaat-adelborsten en de andere begeleidde overgangs- en herexamens van adelborsten. De invloed van de commandant op de beoordeling van het eindresultaat van de opleiding was beperkt door zijn status van adviserend lid van de commissie eindexamen van het oudste jaar adelborsten der tweede klasse. De drie genoemde commissies werden jaarlijks ingesteld en na voltooide taak ontbonden. Van de commissie van aanneming van adelborsten waren naast marineofficieren ook directeuren van hogere burgerscholen lid.

Als commandant en directeur van het onderwijs gaf Tydeman leiding aan een staf van officieren-docent, burgerleraren en officieren van politie. De groep leraren bestond uit negen officieren en negen burgerdocenten. Vier officieren van politie waren bij toerbeurt officier van de wacht van het KIM en als divisiechef (zoals de functie later heette) permanent begeleider van een groep adelborsten. Een pas bij het KIM aangetreden oud-zee-officier was Boldingh met wie Tydeman aan boord van de *Siboga* bevriend was geraakt. Boldingh was, nadat hij in 1903 met eervol ontslag de marine had verlaten, in 1905 als burgermedewerker in dienst genomen op het KIM om les te geven in de geschiedenis van het Nederlandse zeewezen. Boldingh was als zeehistoricus amateur en kon voor het



De onderwijsstaf van het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) met Tydeman als commandant. (NIMH)

onderwijs gebruikmaken van een door zijn voorganger J. Brouwer geschreven, maar onvoltooid gebleven handboek over de geschiedenis van de Nederlandse zeemacht.⁵¹ Hij verwierf zich enige faam door zijn vermeende gelijkenis met admiraal De Ruyter en de daarop gebaseerde bijnaam ‘zeeheld’.⁵²

Tot de bemanning van het KIM behoorden naast officieren en burgermedewerkers 23 onderofficieren, inclusief de opperschipper en de bootsman van de *Urania*, en twintig manschappen. Bij het onderwijs aan adelborsten werden ook mensen betrokken die niet waren geplaatst op het KIM. Zo gaven militaire muzikanten muzieklessen en leerde een dansleraar uit de stad de adelborsten dansen. Als de *Urania* naar zee ging werden zes matrozen van het wachtschip te Willemsoord gedetacheerd aan boord van het instructievaartuig.

Dat de commandant van het KIM geen onderwijstaak had, betekende voor Tydeman niet dat hij nooit eens ‘voor de klas’ ging staan. Hij hield een keer een lezing met lantaarnplaten over de Siboga-expeditie voor adelborsten en voor docenten en officieren en hun dames. Door de adelborst die hierover aan zijn moeder schreef werd het “erg leuk” gevonden. Dat gold niet voor een voordracht die Tydeman een jaar later gaf over schilderen, die dezelfde adelborst als “vreeselijk taai” beoordeelde.⁵³ Meer persoonlijk contact met adelborsten had Tydeman ook door hen in klein gezelschap thuis uit te nodigen voor een diner of lekkere hapjes en een glas wijn. Dat kon “werkelijk ook heel gezellig” zijn.⁵⁴ Dergelijke uitnodigingen behoorden niet tot de routine van de opleiding maar waren een persoonlijke geste van de commandant en diens echtgenote.

Onder zeeofficieren ontstond in de jaren voor de eeuwwisseling enige onvrede over de officiersopleiding die tot uiting kwam in een langlopende discussie die te volgen was in het *Marineblad*. Veelgenoemde pijnpunten waren onder meer het door kandidaat-adelborsten af te leggen toelatingsexamen, de tijdsduur van de opleiding en de inhoud van het lesprogramma.⁵⁵ De Bruijne had zijn opvattingen over gewenste veranderingen in de opleiding vastgelegd in nota's die hij in 1901 en 1903 aan de minister zond. Hij zette zich in voor de wijziging van de toelatingseis en de daarop gebaseerde reorganisatie van de opleiding. Toen zijn voorstellen in Den Haag waren overgenomen verdedigde De Bruijne zijn standpunt met verve in een artikel in het *Marineblad*. Hij vond het KIM verworpen tot een “Militair Dril-Internaat” met een groot aantal vakken en “wetenschap in- of uitpompende” leraren.⁵⁶ De zeeofficier moest volgens De Bruijne niet alleen militair, zeeman en technicus zijn, maar ook een beschaafd, ontwikkeld man. Daar moest de opleiding op gericht zijn. Hij pleitte voor een vooropleiding van een vijfjarige HBS, een versobering van het aantal lessen per dag en lange praktijkperiodes op zee. In 1905 en 1906 werd naast de vierjarige opleiding een driejarige cursus opengesteld voor bezitters van een diploma vijfjarige HBS. Daarna verviel de toelating met een getuigschrift driejarige HBS en vier later de vierjarige opleiding. Tydeman deed als eerste commandant ervaring op met de driejarige cursus op basis van een HBS-opleiding van vijf jaar. Hij was voorstander van het nieuwe onderwijsprogramma omdat daarin meer tijd voor “eigen oefening” ofwel vrije studie was en de vereiste vooropleiding een stevige grondslag bood.⁵⁷

Het totaal aantal adelborsten bij aanvang van het cursusjaar 1905-1906 was 103. Alle adelborsten werden voor de zeedienst opgeleid. De opleiding voor officier der mariniers was sinds 1900 opgeschort en zou pas weer in 1920 worden hervat. De administrateurs werden pas vanaf 1913 op het KIM opgeleid.⁵⁸ Onder de adelborsten die in de drie jaren van Tydemans commando voor een of meer jaren tot zijn pupillen behoorden, waren latere vlagofficieren die in de Tweede Wereldoorlog operationeel bevelhebber waren: J.Th. Furstner, C.E.L. Helfrich en K.W.F.M. Doorman.⁵⁹

Tydemans drie instituutsjaren als commandant zijn zonder opzienbarende gebeurtenissen verlopen. De jaarboekjes van de adelborsten vermeldten de activiteiten van de verschillende sportclubs en verenigingen en doen verslag van de voor de adelborsten belangrijke eerste zeereis. In het in 1906 uitgegeven jaarboekje werd de komst van Tyde-



De grote slaapzaal van het KIM omstreeks 1895. Kooien bleven op het KIM tot ver in de twintigste eeuw in gebruik. (NIMH)



Kapitein ter zee G.F. Tydeman, commandant van het KIM. (NIMH)

man als nieuwe commandant genoemd en ook de Koninklijke onderscheiding van diens benoeming op 31 augustus 1905 tot ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw.⁶⁰ Het *Jaarboekje 1909* heeft het opvallend bericht dat Hr.Ms. korvet *Urania* haar laatste reis als instructievaartuig voor de adelborsten maakte. Op 1 augustus 1908 werd het schip als opleidingsschip uit dienst gesteld en daarna op de Rijkswerf te Hellevoetsluis in gebruik genomen als logementschip. Drie jaar later werd een grote brand op de werf de *Urania* noodlottig, het schip brandde volledig af.⁶¹

Tydeman had verschillende nevenfuncties binnen en buiten de marine. Zo was hij nog steeds en inmiddels al acht jaar voorzitter van de Marine-Vereeniging. De vereniging was vooral een vriendenvereniging en nog weinig met belangenbehartiging bezig. Een bescheiden actie op dit terrein bezorgde Tydeman in oktober 1907 gefronste Haagse wenkbrauwen. De aanleiding was een poging van het verenigingsbestuur om voor leden een belastingverlichting te realiseren. Het ging om de patentbelasting, een vorm van inkomstenbelasting. Marineofficieren in varende functies in Indië met gezin in Nederland betwijfelden de rechtmatigheid van de Indische overheid om hen patentbelasting op te leggen. Bijna alle op de vloot dienende officieren deden een beroep op de Marine-Vereeniging met de vraag om financiële steun om een proces te voeren tegen de Indische regering. Het bestuur besloot een deskundige te raadplegen over de kans op resultaat van een proces. Diens advies was beslist ongunstig. Van een procesgang zag het bestuur daarna af, maar het nam zich voor pogingen te doen om een mildere toepassing van de patentbelasting te verkrijgen. Het bestuur informeerde de leden van de vereniging hierover in het *Marineblad*.⁶² Bij het Ministerie van Marine las men het *Marineblad* ook en per geheim schrijven van 8 oktober 1907 werd Tydeman namens de minister “bevreemding te kennen gegeven over het door het Bestuur van de Marinevereniging, waarvan hij voorzitter is, ingezonden request inzake de in Oost-Indië van de zeeofficieren geheven patentbelasting”⁶³. Op 18 november moest Tydeman zich melden bij de chef bureau Personeel van het Ministerie van Marine. Of de bevreemding het enige onderwerp van gesprek was in het Haagse onderhoud is niet bekend, maar ter sprake kwam het zeker. Zo leek in 1907 belangenbehartiging in de kiem gesmoord. Maar twee jaar later deelde de minister van Marine in de Tweede Kamer de volksvertegenwoordiging mee dat voor gehuwde varende marineofficieren en machinisten in Indië een aftrekregel werd toegepast bij de inning van de patentbelasting vervangende inkomstenbelasting en dat met die regel een groot bezwaar tegen deze heffing voor de gehuwden was vervallen.⁶⁴

In december 1905 koos de Koninklijke Marine Jachtclub Tydeman als voorzitter van het hoofdbestuur en een jaar later werd hij met ingang van 16 oktober 1906 benoemd tot lid van het College van Curatoren van het KNMI.⁶⁵ Zijn contact met directieleden van het KNMI in de Commissie van Toezicht van het RIOZ zal daar niet vreemd aan zijn geweest. De curatorfunctie zou hij, zij het met een korte onderbreking, tot 1930 behouden.

Een nevenfunctie die zijdelings was gerelateerd aan de marine en de wetenschap was die van lid van de Commissie van Beoordeling van de Stichting ‘Fonds voor de De Ruytermedaille’. Deze stichting, opgericht in 1907 ter gelegenheid van de herdenking van De

Ruyters geboorte op 24 maart 1607, had als doel om de vijf jaar een medaille uit te reiken aan iemand met bijzondere verdiensten op het gebied van zeevaart of zeewezen in de ruimste zin. Het bestuur van de stichting liet zich bij de keuze van een medaillewinnaar adviseren door een commissie van maritieme deskundigen. Van deze Commissie van Beoordeling werd Tydeman secretaris.⁶⁶ Tydeman bleef jarenlang lid van de commissie en was bij de uitreiking van de medaille in 1917 voorzitter.⁶⁷ De eerste keer dat de De Ruyter-medaille door de stichting werd uitgereikt was op 27 maart 1912. Tydeman was daarbij. In de Kweekschool voor de Zeevaart overhandigde de erevoorzitter van het stichtingsbestuur, prins Hendrik, de plaquette aan Van der Stok, die na zijn vertrek uit Indië in 1899 directeur van de afdeling Waarnemingen ter zee van het KNMI was geworden.⁶⁸ Van der Stok ontving de medaille voor zijn studies en publicaties over de getijden in de Oost-Indische archipel en de Noordzee. In zijn dankwoord bracht Van der Stok een deel van de hem toegebrachte hulde over op het Korps Zeeofficieren van Hr.Ms. Zeemacht dat hij “een eeresaluut bracht voor de medewerking bij zijn studies ondervonden.”⁶⁹ Later zou Tydeman in een geheel andere positie te maken krijgen met een bij Koninklijk Besluit van 23 maart 1907 door de rijksoverheid ingestelde De Ruytermedaille.

Zoon Frits op eigen benen

In de jaren dat de Tydemans de dienstwoning van de commandant van het KIM bewoonden kwam voor zoon Frits het moment om, na zijn voltooide HBS-opleiding (drie jaren in Den Helder en twee in Amsterdam), te kiezen voor een vervolgstudie. Die keus kwam niet gemakkelijk tot stand. Frits koos aanvankelijk voor de opleiding scheikundig ingenieur aan de Technische Hogeschool (TH). Hij werd in 1905 ingeschreven als student.⁷⁰ Tijdens het eerste studiejaar ging de jonge student naar Den Helder om van maart tot eind juni 1906 chemisch onderzoek te doen in het oceanografisch laboratorium van het RIOZ.⁷¹ Wellicht had zijn vader Frits op de mogelijkheid van deze detachering geattendeerd. Scheikundig werk beviel Frits wel, maar naar de TH in Delft wilde hij toch niet weer terug. Misschien was een kennismaking met Indië en de tabakscultures van Deli op Sumatra een nuttige ervaring. Frits vertrok in januari 1907 naar de Oost en bleef een maand of twee bij zijn oom Meinard Tydeman in Deli. In het late voorjaar keerde hij naar Nederland terug.⁷² Hij koos vervolgens niet voor de tabak, maar voor een studie in de Verenigde Staten. In juli 1907 maakte Frits met het ss *Potsdam* van de Holland Amerika Lijn (HAL) de overtocht naar New York City. Frits' doel was scheikunde te gaan studeren aan de Correspondence School Chemistry in Scranton, Pennsylvania, en medicijnen aan North Carolina Medical College in Charlotte, North Carolina.⁷³ In North Carolina woonden familieleden. Een nicht van Frits, Maria Antonia van Doorninck, dochter van de oudste zuster van zijn moeder, was in 1905 in Wilmington, North Carolina, gehuwd met de Amerikaan Charles Edwards Wood. De Woods hebben waarschijnlijk Frits enigszins wegwijs kunnen maken.⁷⁴ Hij begon in Scranton, behaalde in maart 1909 het diploma *general chemistry*, en vervolgde zijn studie aan het North Carolina Medical College in



Het echtpaar Tydeman in het prieel in de tuin van de ambtswoning van de commandant KIM. (NIMH)

Charlotte. Die medische opleiding zou hij in 1912 met goed gevolg voltooien. Pas in 1910 zou hij weer enige tijd logeren bij zijn ouders, die toen in Amsterdam woonden. Vanaf midden 1907 stond Frits, negentien jaar oud, in feite op eigen benen en gingen Gustaaf en Maria Antonia voortaan weer met zijn tweeën door het leven.

Afscheid van het KIM

In het najaar van 1908 nam Tydeman afscheid van het KIM. Voordat het zover was stelde hij er prijs op nog eens duidelijk te maken dat de opleiding voor zeeofficier met een duur van drie jaar een verbetering was van de vierjarige opleiding. In een artikel in het *Marineblad* lichtte hij zijn standpunt toe, zich baserend op zijn ervaring met die nieuwe opleiding als commandant en zijn overleg in de commissie voor de nieuwe regeling examens zeeofficieren, waarvan hij vanaf najaar 1905 tot begin 1908 lid was.⁷⁵ Tydeman nam stelling tegen de opvattingen van W.L.A. Gericke, in 1887 gepensioneerd als schout-bij-nacht titulair en in 1885-1887 minister van Marine, die in de brochure 'Het Korps Zeeofficieren der Koninklijke Nederlandsche Marine in het verledene, het tegenwoordige en de toekomst' een ongunstig beeld gaf van de zeeofficieren, die een intellectueel zeer ma-

tig peil zouden hebben. Een discussiepunt was de leeftijd van de adelborst bij het begin van de opleiding. Hoe jonger, hoe beter, was een traditioneel marinestandpunt dat ook Gericke aanhield. Een HBS-diploma als toelatingseis had oudere aspirant-adelborsten tot gevolg. Daar stelde Tydeman tegenover dat de aspirant-adelborst niet zo jong mogelijk, maar zo geschikt mogelijk moest zijn. Een oudere adelborst zou meer geschikt dan een jongere kunnen zijn door zijn te verwachten inzicht en takt in de omgang met schepe-lingen. Tydeman zag bovendien in een hogere leeftijd van de adelborst en jonge officier een voorwaarde voor het nodige overwicht op ondergeschikten. Vroeger ontleende een jeugdig officier zijn gezag voor een groot deel aan de inschatting van de militaire minde-re, dat de officier in ontwikkeling en beschaving ver boven hem verheven was. Daardoor accepteerde hij het gehoorzaam zijn gemakkelijker. Volgens Tydeman was dat natuurlijk overwicht minder aanwezig en kon een wat hogere leeftijd daarvoor compensatie bieden. Het HBS-diploma vond Tydeman een betere toegangseis dan slagen voor een toelatings-examen, omdat dat een momentopname was. Het succes van de nieuwe, driejarige op-leiding kon hij aantonen door een veel lager percentage asymptoten, al gaf hij toe dat er eigenlijk te weinig statistisch materiaal was. Tydeman verdedigde kortom bij het einde van zijn commandoperiode de opvattingen en plannen die zijn voorganger De Bruijne had geponeerd en hijzelf in praktijk had gebracht.

Begin november 1908 zou Tydeman het bevel van het KIM neerleggen. De adelborsten hadden besloten waardig van hun commandant afscheid te nemen. Dat gebeurde op de avond van zaterdag 17 oktober. In een samenkomst van de adelborsten en het personeel van het instituut sprak de president van de senaat een dankwoord uit: “voor [de] toe-wijding en liefde, die wij zoowel van zijne echtgenoot als van ZH.Ed.Getrenge gedu-rende zijn driejarig commandement mochten ondervinden”.⁷⁶ Na de toespraak volgde een voorstelling, uitgevoerd door twee leden van de Adelborsten Toneelvereniging die twee fragmenten uit *Hamlet* vertolkten “waarbij de schoone Ophelia bij haar (?) optre-den een kreet van bewondering in de zaal deed opgaan”.⁷⁷ Enkele andere leden van de toneelvereniging bezongen op geestige manier Helderse en instituutstoestanden en ten slotte trad de Muziekvereniging *Euterpe* op. In de pauze van de toneelvoorstelling dankte Tydeman de president van de senaat voor diens afscheidswaarden. Een dansje besloot de avond. Volgens een van de aanwezige adelborsten was de “afscheidsfuij” “nog al goed geslaagd”.⁷⁸

De overdracht van het commando van het KIM was op maandagmorgen 2 november 1908. Na inspectie van de aangetreden adelborsten en een toespraak droeg Tydeman in de gymnastiekzaal van het instituut het bevel over aan kapitein-ter-zee W.D.H. baron van Asbeck, de jongere tweedejaar van Tydeman die in 1884 geplaatst was aan boord van de *Willem Barents* op de zevende en laatste poolreis en in 1898 adjudant van de minister van Marine was. Tydeman was drie jaar en vier maanden commandant van het Instituut geweest, een gebruikelijke duur voor deze functie. Het echtpaar Tydeman vertrok, naar de gewoonte van die jaren, vrijwel direct na de commando-overdracht uit Den Helder. Omstreeks het middaguur gingen adelborsten, alle officieren en leraren van het KIM en

vele officieren uit de stelling Den Helder naar het station. “Om halfeen kwam Mevrouw Tydeman aan de arm van den Schout bij Nacht aan het station, daarachter de Kolonel met Mevrouw van den Bosch. Mevr Tydeman kreeg nog vele bloemen, onder ook [sic] nog een bouquet van het Corps Adelborsten. Het was bepaald boordevol, toen de trein wegreed.”⁷⁹ De Tydemans reisden naar Den Haag, waar Maria Antonia op het adres Noordeinde 124a ging wonen zo lang haar Gus varende was.⁸⁰

Een wisseling van commandant was vaak aanleiding voor een terugblik op de gaande en een inschatting van wat te verwachten was van de komende man. Vromans noemt in zijn geschiedschrijving over het KIM Tydeman “de geleerde ktz. [kapitein-ter-zee] (...), die een groot voorstander was van het bijbrengen van gedegen kennis.” Van Asbeck karakteriseert hij als “een zeer meelevend iemand” met een wetenschappelijke instelling, maar geen “geleerde”.⁸¹ De adelborst M.C. de Jong had zijn mening over Van Asbeck al snel rond. “Onder onzen nieuwe Commandant worden alle bepalingen veel strenger doorgevoerd als vroeger en ook strenger gestraft: doozen en politiekamers doen weer druk dienst. Maar ik vind dezen Commandant veel prettiger om te zien veel flinker gezicht, zoo’n echte, oude Commandant van een zeilschip en zoo is hij ook in zijn doen en laten: kort, maar krachtig. Ik betreur de ruil tenminste nog niet en bijna niemand met mij.”⁸² De waardering van De Jong paste bij een jongeman van zijn leeftijd met martiale ambities. Hij is in zijn mening over het uiterlijk wellicht ook beïnvloed door Tydemans bescheiden gestalte. Tydeman was klein van stuk, zoals te zien op een foto in een aflevering van het tijdschrift *Op de hoogte* van 1918, en te lezen in het Siboga-reisverslag van Weber-van Bosse.⁸³ De nieuwe commandant was de vader van een jaargenoot van De Jong. Dat kan ook hebben meegespeeld in de waardering die De Jong en zijn jaargenoten hadden voor de opvolger van Tydeman.

Of Tydemans faam als hydrograaf en zijn betrokkenheid bij wetenschap een rol hebben gespeeld bij zijn benoeming tot commandant van het KIM is niet vast te stellen. Onder zijn tien directe voorgangers bevond zich slechts één hydrograaf. Wel bereikte het merendeel van deze commandanten een vlagofficiersrang.

Weer naar zee

Tydemans commando van een groot schip had niet langer dan drie maanden geduurd. Daar moest nog wat tijd aan worden toegevoegd. Hij kreeg het bevel van het pantserschip *De Ruyter*, een *coast defence battleship* zonder overigens het formaat en de bewapening van een slagschip te hebben.⁸⁴ De hoofdbewapening bestond uit twee kanons van 24, vier kanons van 15 cm en torpedolanceerinrichtingen. De bemanning was 342 man groot.⁸⁵ Op 24 november 1908 stelde Tydeman Hr.Ms. *De Ruyter* te Den Helder in dienst. De volgende dag beëdigde hij vier adelborsten en een adjunct administrateur die tot officier waren benoemd.⁸⁶ In de weken die volgden werd onder meer munitie geladen en kwamen ook kisten geladen met geld aan boord. Een deel van de munitie en het geld waren bestemd voor de stationsschepen en het Gouvernement van Curaçao, het komende reisdoel van het



Hr.Ms. pantserschip *De Ruyter*. (NIMH)

pantserschip.⁸⁷ Na de inspectie van de commandant der Marine te Willemsoord vertrok de *De Ruyter* op 15 december naar zee met als bestemming Curaçao en tussenstop Ponta Delgada op de Azoren voor het laden van kolen. Op 2 januari 1909 liep de *De Ruyter* na een overtocht zonder bijzonderheden de Sint Annabaai binnen om in het Schottegat ten anker te komen. Daar lagen de Franse kruiser *Cassard* en de Amerikaanse kruiser *Des Moines* terwijl ook Hr.Ms. *Jacob van Heemskerck*, met kapitein-ter-zee J.B. Snethlage als commandant en tevens divisiecommandant, en Hr.Ms. *Friesland* en *Gelderland* in West-Indië waren. Drie Nederlandse pantserschepen tegelijk in West-Indië was uitzonderlijk en dat gold ook voor de aanwezigheid van twee buitenlandse marineschepen. Daar was een reden voor.

Sinds de confrontatie van Nederland en Venezuela tussen najaar 1901 en medio 1903 was de relatie tussen de beide landen geleidelijk verslechterd. President Castro schiep een tegenstelling tussen hem en het koloniale bestuur van Curaçao door met allerlei maatregelen de Antilliaanse doorvoerhandel te belemmeren. Vlagvertoon langs de Venezolaanse kust van het stationsschip Hr.Ms. *Gelderland* in het voorjaar van 1908 bracht geen verandering in de situatie, waarop de regering de pantserschepen *Jacob van Heemskerck* en *Friesland* naar Curaçao dirigeerde. Nederland overwoog een blokkade van de Venezolaanse kust en polste de mening daarover bij Europese landen en de Verenigde Staten. Ondertussen vertrok Castro in november 1908 naar Duitsland voor een medische behandeling. Eind november betrokken de drie Nederlandse pantserschepen afzonderlijke posities voor de Venezolaanse kust. Daar werden twee kleine Venezolaanse vaartuigen

in beslag genomen. De vicepresident van Venezuela zette in december de afwezige Castro af, nam de macht over en verzocht de Verenigde Staten om ondersteuning. Washington stuurde een marine-eskader naar Venezuela en *uss Des Moines* naar Curaçao. Venezuela hief de belemmeringen van de Antilliaanse handel op en Nederland beëindigde de blokkade van de Venezolaanse havens.⁸⁸

Na de voor zowel Nederland als Venezuela gunstig afgelopen confrontatie werd de Nederlandse scheepsmacht te Curaçao ontbonden. De *Heemskerck* zou naar Nederland terugkeren, terwijl de *De Ruyter* naar Nederlands-Indië ging. De commandanten van de beide schepen wisselden van schip. Op 7 januari 1909 vond de dubbele commandowisseling plaats en vier dagen later ging Tydeman met zijn nieuwe schip op thuisreis. Hij moest weer wennen aan een nieuw stel officieren, zijn naaste medewerkers, onder wie luitenant-ter-zee J.C.M. Warnsinck, de latere zeehistoricus. De eerste aanloophaven was Bermuda waar op 19 januari het schip twee dagen in dok ging voor een schoonmaak- en verfbeurt van het onderwaterschip. Na vervolgens ook twee dagen kolen laden vertrok de *Heemskerck* naar Ponta Delgada waar wederom brandstof werd geladen. Zonder verdere bijzonderheden liep het schip op vrijdagmorgen 5 februari de uiterton van het Schulpengat aan en stoomde het op de achtermiddag de haven van den Helder binnen. Op 13 februari 1909 nam Tydeman afscheid van schip en bemanning en droeg hij het bevel over aan kapitein-ter-zee W.A. Mouton.⁸⁹ Van drie grote schepen was Tydeman in totaal bijna zes maanden commandant geweest, nog het langst, drie maanden, van de *Piet Hein*. Dat moet hem weinig bevrediging hebben gegeven. Gelegenheid om van 'zijn' schip een gevechtssklare eenheid te maken was er niet, zowel door de korte commandotijd als door gebrek aan oefengelegenheid. Bovendien was Tydeman als kapitein-luitenant-ter-zee en als kapitein-ter-zee in totaal niet langer dan een half jaar commandant van een schip in actieve dienst geweest. De wettelijke regel was dat een kapitein-ter-zee kon worden bevorderd tot schout-bij-nacht als hij minstens twee jaar in zijn rang had gediend en minimaal in zijn huidige of in de voorgaande rang een jaar ervaring had als commandant van een actieve oorlogsbodem. Daar leek voor Tydeman een probleem te zijn, zij het dat het hem niet te verwijten viel. Immers, zijn commandoperiode van de *Piet Hein* werd afgebroken door het onverwacht overlijden van de commandant van het *KIM* en de vervroegde opvolging van de *De Bruijne*. De vlagofficiersrang zou Tydeman dan ook niet ontgaan.

Eskadercommandant

Na het afscheid van de *Heemskerck* moest Tydeman zich voorbereiden op zijn volgende en laatste varende plaatsing. Hij was bestemd voor de functie van commandant van het eskader in Nederlands-Indië, de eenheid die eerder bekend was als Auxiliair Eskader en uit een gering aantal schepen bestond. De eskadercommandant beschikte over een kleine staf die vooral administratief werk deed. De bezetting van die staf met een luitenant-ter-zee der eerste klasse en twee schrijvers was "zelfs in vredestijd volkomen onvoldoende."⁹⁰

Tydeman kreeg in maart 1909 de opdracht zich per particuliere gelegenheid naar Oost-Indië te begeven. Via Marseille reisde hij met het ss *Gede* van de Rotterdamsche Lloyd naar Tandjong Priok waar hij aan boord ging van Hr.Ms. pantserschip *Marten Harpertszoon Tromp*.⁹¹ Op 21 april werd Tydeman belast met het bevel van het Nederlands Eskader in Oost-Indië, zoals de eenheid formeel luidde. Tydemans voorganger was kapitein-ter-zee F.C.E.L. Koster die bijna twee jaar eskadercommandant was. Zolang zou Tydeman dat niet zijn, maar in zijn commandoperiode maakte hij met drie eskaderschepen wel een bijzondere reis. Voorlopig echter bestond het eskader vooral als administratieve eenheid en voerden de verschillende schepen meestal afzonderlijk hun programma uit. Een vaak terugkerende oefening van schip en bemanning was gevechtsschieten op de schijf, terwijl het schip ten anker lag. Een scenario dat alleen denkbaar was bij een kustbombardement gericht op een inheemse tegenstander, hetgeen in Indië vaak voorkwam.⁹²

De eerste maanden van Tydemans eskadercommando waren weinig opwindend. De taak van de eskadercommandant was, om vanaf zijn vlaggenschip leiding te geven aan een verband van schepen. Zolang de schepen van het eskader niet gezamenlijk oefenden of op reis waren had de commandant van het eskader weinig te doen. Zo was de situatie bij Tydemans aantreden als eskadercommandant. Daar kwam spoedig verandering in door de aanstaande vlagvertoonreis.

Het plan voor die reis had een lange voorgeschiedenis. Op 18 juni 1909 stuurde de minister van Marine een rapport van de minister van Koloniën aan de minister van Buitenlandse zaken dat door tussenkomst van deze minister bestemd was voor de koningin. Het onderwerp was Nederlands vlootbezoek aan landen in Azië. Het rapport begon met de opmerking dat Nederlandse marineschepen “slechts zeer zelden” in Indië omringen de landen op vlootbezoek waren. De Koninklijke Marine had zich niet vertoond in Japan sinds 1897, niet in de Filipijnen sinds 1899 en niet in China sinds 1900.⁹³ De gouverneur-generaal van Nederlands-Indië vond vlootbezoeken wenselijk en vroeg toestemming om een voorstel vlagvertoonreis uit te werken. De minister van Marine zag voordelen voor het personeel door oefeningsmogelijkheden, bevordering van de goede geest aan boord en gunstige omstandigheden voor de gezondheid door het koelere klimaat in de te bezoeken landen. Natuurlijk werd over de kosten geschreven. Een punt van discussie was op welke begroting de extra kosten moesten komen, op de Indische of de Staatsbegroting. De minister van Koloniën besloot zijn rapport met het voorstel de gouverneur-generaal te machtigen maximaal drie schepen van het eskader op vlagvertoon te sturen naar de Filipijnen, China en Japan. De reis zou in de zomer van 1909, dus spoedig, worden gemaakt.

Het plan voor de vlagvertoonreis was om politieke redenen twee jaar eerder opgekomen, zoals blijkt uit de onderliggende stukken van het rapport. In juli 1907 werd binnen het Ministerie van Koloniën overwogen een vlootbezoek aan Japan en vooral China uit te voeren als machtsvertoon tegenover de Chinese autoriteiten. Het bericht in dagbladen in Hongkong dat de Chinese regering van plan was twee kruisers naar Indië te sturen om daar de belangen van Chinezen te beschermen was de aanleiding tot dat plan. Dat Chinese plan, als er al zoiets was, ging niet door. Maar het plan van een vlootbezoek was

nu in gang gezet en Nederlandse gezanten in Peking en Tokio en de ministers van Marine en Buitenlandse zaken gingen nadenken over de uitvoering. Op 13 juni 1908, kwam de minister van Koloniën in een schrijven aan zijn collega van Buitenlandse zaken met zijn conclusie. Hij had geen bezwaar tegen een vlootbezoek van hooguit drie schepen, de te bezoeken landen waren, op advies van de gouverneur-generaal, de Filipijnen, China en Japan, maar ook te gelegener tijd Australië en Voor-Indië. De kosten zouden hoofdzakelijk voor rekening van de Staatsbegroting moeten zijn. Daarmee eindigde dit relaas. Waar jarenlang geen enkel vlootbezoek in Azië was uitgevoerd kwamen nu ineens meerdere landen op de rol. Dat de voorgestelde verdeling van de kosten de indruk wekte dat de minister van Koloniën het vlootbezoek zag als een belang van het moederland verbaast niet. Die kosten kwamen immers in dat geval bij de minister van Marine terecht. Als vervolg op zijn conclusie van 13 juni 1908 stelde de minister van Koloniën een half jaar later een nota op voor de ministerraad met de romantische titel 'Vlagvertoon in de Oostersche zeeën'. De nota vatte kort samen waarover de ministeries van Buitenlandse zaken en Marine, de Indische regering en de gezanten in Peking en Tokio, het na veel geharrewar over de verdeling van de kosten eens waren en waarover niet.⁹⁴ De kosten kwamen uiteindelijk op de Indische begroting. Hr.Ms. *De Ruyter*, *Tromp* en *Koningin Regentes* zouden de reis uitvoeren.⁹⁵

Tydeman besloot voor de duur van de reis Hr.Ms. *De Ruyter* als vlaggenschip te kiezen. Hij nam op 27 juli zijn intrek aan boord. Krap zeven maanden daarvoor was hij zelf nog commandant van het schip, nu was het commando aan kapitein-luitenant-ter-zee P.H. van Voorthuysen toevertrouwd. Commandant van het zusterschip van de *De Ruyter*, Hr.Ms. *Koningin Regentes*, was kapitein-ter-zee F. Pinke. Hr.Ms. *Marten Harpertszoon Tromp* was met klein verschil het grootste van de drie eskaderschepen, maar had dezelfde bewapening als de andere twee. Commandant van de *Tromp* was kapitein-ter-zee J.W. Termijtelen. Hij en Pinke hadden een band met Tydeman, zij waren beiden jongstejaar van hem.

Nederland, China en Japan

Toen in de negentiende eeuw Europeanen hun aandacht op China richtten namen Nederlanders daar niet aan deel. De Britten vestigden zich in Hongkong, Frankrijk stichtte Frans Indochina en Rusland Vladivostok. Duitsland pachtte de stad Tsing-tao aan de Gele Zee, waarop Rusland Port Arthur bezette.⁹⁶ De belangstelling van Japan voor Korea leidde in 1894 tot een oorlog met China die Japan won. Bij het verdrag van Simonoseki van 1895 verwierf Japan onder meer Formosa (het huidige Taiwan).

In China ontstond de vrees dat de Europese opdringerigheid uiteindelijk zou kunnen leiden tot een uiteenvallen van het land. Een Chinees geheim genootschap, opererend onder de naam 'Vuisten van gerechtigheid en harmonie' en daarom door Europese waarnemers Bokkers genoemd, keerden zich in 1899 tegen de buitenlanders, doden driehonderd van hen en belegerden de buitenlandse gezantschappen.⁹⁷ Europese landen, Japan en de Verenigde Staten zonden militairen ter bescherming van hun landgenoten.

Ook Nederland stuurde in 1900 drie marineschepen naar China. Nederlandse mariniers werden in Peking ingezet om het gezantschap te beschermen en zouden tot 1910 blijven.⁹⁸ De opdeling van China zelf werd voorkomen door de Verenigde Staten die de 'open deur' opstelling propageerden waarbij alle handelspartners onder gelijke voorwaarden zaken zouden doen. Rusland en Japan raakten in 1904 in oorlog met elkaar om de invloed in Korea en Mantsjoerije. Japan behield na enkele zeegevechten tegen Rusland een maritiem overwicht. Rusland besloot daarop de Oostzeevloot naar het Verre Oosten te zenden. Na een avontuurlijke reis van meer dan zeven maanden werd admiraal Z.P. Rozhdestvensky door een Japanse scheepsmacht onder bevel van admiraal H. Togo op 27 mei 1905 opgewacht in Straat Tsushima waar de Russische vloot voor het grootste deel tot zinken werd gebracht. Japan sloot in 1905 onder voor het land gunstige voorwaarden vrede met Rusland, waarbij onder meer Korea een Japans protectoraat werd en Port Arthur weer in Japanse handen kwam.⁹⁹

Vlagvertoon

De Nederlandse marine heeft een vlagvertoonreis in het oosten van Azië slechts zeer zelden uitgevoerd. De reis heeft daarom voor de marinegeschiedenis enige betekenis. Dat Tydeman in zijn marinetijd juist tijdens zo'n zeldzame reis eskadercommandant was, is ook in zijn levensgeschiedenis een bijzonderheid. Dit zijn twee redenen om aandacht te geven aan het verloop van de eskaderreis. Onpersoonlijke ontmoetingen en protocollaire plichtplegingen in steeds weer andere havens waren onderdeel van de vlagvertoonreis. Voor deelnemers niet altijd opwekkend, maar onvermijdelijk. Leerzame en interessante ervaringen waren er ook.

Op de dagwacht van 10 augustus 1909 verliet het eskader de rede van Soerabaja om via het Oostervaarwater naar open zee te stomen, op weg naar Manilla. Zes dagen later liep het eskader de Manillabaai binnen waar de schepen voor anker gingen. De nachtelijke aanloop van de baai vond de eskadercommandant een goede oefening. Tijdens de gehele reis zou Tydeman er steeds op bedacht zijn zo mogelijk te navigeren onder bijzondere omstandigheden of met minder gangbare methoden. Het zou hem respect van zijn officieren opleveren.¹⁰⁰ Op 17 augustus liep het eskader de haven van Manilla binnen en werden de schepen op meerboeien afgemeerd. Tydeman maakte met de scheepscmandanten zijn opwachting bij de Amerikaanse vicegouverneur van de Filipijnen en de legercommandant.

Het havenbezoek werd besteed aan het over en weer afleggen van bezoeken door autoriteiten en scheepsofficieren en het bijeenkomen tijdens partijen en diners. Officieren maakten excursies en schepelingen maakten gratis met elektrische trams een rit door Manilla.¹⁰¹ Op 25 augustus werd Manilla verlaten en de reis voortgezet. Drie dagen later meerden de schepen af op de boeien van de rede van Hongkong. Samen met de Nederlandse consul-generaal bracht de eskadercommandant beleefdheidsbezoeken aan de Britse gouverneur van Hongkong en de lokale militaire bevelhebbers. In het bezoek aan



Hr.Ms. Tromp, Koningin Regentes en De Ruyter te Hongkong, 1909. (NIMH)

Hongkong viel ook de verjaardag van koningin Wilhelmina. De Nederlandse gemeenschap gaf een “luisterrijk feestmaal” waar als gasten veertig zeeofficieren aanzaten.¹⁰² Aan enkele Britse autoriteiten en Nederlandse zakenlieden werd een lunch aan boord van het vlaggenschip aangeboden. Door de korte duur van het bezoek kon niet meer worden gedaan, maar dat zou tijdens het tweede bezoek aan Hongkong in november worden goedgemaakt.

In de vroege morgen van 2 september verlieten de Nederlandse schepen Hongkong om de volgende dag op de rede van Amoy, de eerste Chinese haven, aan te komen. Buiten de gebruikelijke bezoeken en diners, aangeboden door de Nederlandse en de Duitse consul, bracht Tydeman met enkele officieren een bezoek aan het Amerikaans-Nederlandse Wihelmina-hospitaal, een stichting van de Amerikaanse zending met de Nederlandse koningin-moeder Emma als patrones. De ontmoetingen met Chinese bestuurders en militairen – daar ging de reis toch vooral om – bleven beperkt tot een bezoek van de eskadercommandant en diens adjudant en de drie scheepscommandanten aan de bejaarde Tao-Tai (bestuurder) van Amoy.¹⁰³ De Tao-Tai bracht dezelfde dag een tegenbezoek aan boord van het vlaggenschip. De tocht van Nederlandse officieren naar het paleis van de Tao-Tai werd gemaakt in draagstoelen. Het genoeg van dat “schokkende” vervoer was betrekkelijk door “de warmte, de heerschende sterk doordringende geuren en de aanblik van wat een Chinees zijn medemensch als voedsel te koop aanbiedt”.¹⁰⁴ Op de laatste bezoekdag in Amoy bood de eskadercommandant consuls en andere autoriteiten aan boord van het vlaggenschip een diner aan. Op 8 september verliet het eskader Amoy met bestemming Shanghai. Het bezoek aan de Chinese havenstad leek geslaagd, maar later zou blijken dat kritische consuls daar anders over dachten.

Het traject van Amoy naar de monding van de Yangtse-rivier vergde nauwelijks drie dagen. Op 11 september stoomden de schepen met de loods aan boord naar Shanghai waar op boeien of vertuid werd gemeerd.¹⁰⁵ Het was aanvankelijk de bedoeling dat het eskader zou opstomen naar Nanking, maar dat kon door organisatorische problemen aan Chinese zijde niet doorgaan. Tydeman ging daarop met zijn adjudant, twee scheepscommandanten en de Nederlandse consul per trein naar Nanking. Daar waren de Nederlanders gast van de onderkoning van Kiang-Sue. De volgende dag bracht een Chinese brigadegeneraal een contrabezoek in het hotel waar de Nederlanders logeerden en waar zij “een primitief onderkomen” hadden.¹⁰⁶ Terug in Shanghai zorgden Nederlandse families en de waarnemend consul-generaal voor diners, lunches en een danspartij. Op 28 september verliet het eskader Shanghai en ging het in volle zee om de noord naar de Gele Zee. Op 1 oktober kwamen de schepen ten anker op de rede van Chin-Wang-Tao. Peking was het eigenlijke doel van het bezoek. Tydeman reisde met acht officieren onder begeleiding van enkele Chinese autoriteiten per trein naar Peking om daar zijn opwachting te maken bij prins regent Chung. Tydeman logeerde tijdens zijn vijf dagen durende bezoek aan Peking bij de Nederlandse gezant, jonkheer mr. F. Beelaerts van Blokland. Op de dag van de audiëntie bij de prins regent werden de eskadercommandant en zijn reisgenoten in statiedraagstoelen en onder escorte van Chinezen en de befaamde bereden mariniers van de Nederlandse gezantschapswacht naar het paleis gebracht. Diners, een *afternoon tea* en contrabezoeken vulden de verdere bezoekdagen.¹⁰⁷

Na vertrek uit Chin-Wang-Tao op 9 oktober bereikte het eskader enkele dagen later Straat Shimonoseki. Daar kwamen in de vroege morgen van 13 oktober de loodsen voor deze zeestraat en de Japanse Binnenzee aan boord. De “zeer interessante vaart” in de Binnenzee werd met twaalf mijl vaart gedaan, terwijl ’s nachts werd geankerd.¹⁰⁸ Op 14 oktober werd Kobe gepasseerd en op de dagwacht van 16 oktober kwamen de schepen op de rede van Yokohama ten anker. Daar lagen ook twee Britse pantserkruisers. In Yokohama en op de marinewerf te Yokosuka lagen in totaal vijf grote dokken en een scheepshelling. Een van de dokken kon schepen van *Dreadnought*-afmetingen opnemen, terwijl op de scheepshelling een schip van 20.500 ton in aanbouw was.¹⁰⁹ Het Nederlands eskader bleef ruim twee weken te Yokohama. In deze stad en in Tokio legden Tydeman en scheepsofficieren talloze bezoeken af bij officiële gelegenheden en op partijen bij particulieren thuis. De ontvangst in Japan moest dan ook “zonder voorbehoud bijzonder gastvrij en hartelijk worden genoemd.”¹¹⁰

Tydeman ontmoette autoriteiten als de Japanse minister van Marine, de burgemeesters van Tokio en Yokohama, de directeur van de marinewerf te Yokosuka en de gouverneur van het landsdeel waarin Yokohama lag. De eskadercommandant met adjudant en de drie scheepscommandanten namen in Tokio deel aan een audiëntie bij het keizerlijk echtpaar die gevolgd werd door een lunch. Bij een officieel bezoek aan de minister van Marine ontmoette Tydeman admiraal Togo, de tegenstander van de Russische vloot bij Tsushima in 1905, een “eenvoudige zich weinig uitende persoonlijkheid, doch met zeer vastberaden uiterlijk.”¹¹¹ De Nederlandse gezant, mr. J.H. van Royen, gaf verschillende ke-

ren een uitgebreid diner en op een avond, voorafgaande aan een diner voor een dertigtal scheepsofficieren en een groot aantal Japanse autoriteiten, ontvingen Tydeman, de drie scheepscommandanten en nog vier officieren het eremetaal behorend bij hoge Japanse onderscheidingen. Tydeman werd benoemd in de Keizerlijke Orde tweede klasse der Rijzende Zon. Het vlootbezoek aan Japan kreeg voor Tydeman een onverwacht slot. Op 26 oktober werd de Japanse oud-minister-president prins Hiroboemi Ito door een Koreaanse patriot gedood. Tydeman was genodigd bij de begrafenis van de vermoorde prins in Tokio op 4 november 1909, de dag van vertrek van het eskader.¹¹²

's Middags vertrokken de drie schepen naar zee, voorzien van een grote kolenvoorraad en in goede staat van onderhoud, want tijdens het havenbezoek hadden de schepen in dok periodiek halfjaarlijks onderhoud gekregen. Het eskader zette koers naar Hongkong voor een tweede bezoek. Het weer verslechterde tijdens de reis, regen met een toenemende wind belemmerde het zicht. Toen Straat Formosa naderde op 10 november was het laatste betrouwbare bestek van de vorige dag. Tydeman besloot om het uur lodingen te doen. De gehele straat werd afgelegd zonder zicht van land en zonder observatie van hemellichamen. Positie bijhouden en koers bepalen gebeurde op basis van gegist bestek en voortdurend loden met het Thomson-lood. In het scheepsjournaal staat als bijzonderheid vermeld dat met 69 vadem draad een diepte van 42 vadem werd gelood.¹¹³ Op de ochtend van 12 november kwam het gegist bestek, gecorrigeerd op basis van de lodingen, vrijwel overeen met het verbeterde bestek. De navigator Tydeman was tevreden en voldaan. De jonge zeeofficier Dikkers aan boord van de *De Ruyter* gunde Tydeman een compliment in zijn cahier: "Kolonel T. manoeuvreerde keurig alleen op lood".¹¹⁴ Het eskader kwam in de namiddag op de rede van Hongkong waar reeds zeven Britse, drie Portugese en twee Duitse schepen en een Amerikaans en een Frans schip lagen. Reden voor uitwisseling van beleefdheden. Op de avond van 14 november voer Tydeman in gezelschap van de Nederlandse consul-generaal in Hongkong en een achttal officieren met een riviervaartuig naar Kanton om daar ontmoetingen te hebben met de onderkoning van Kwantung en Sanshui, verschillende consuls en de chef van de Admiraliteit te Whampoa. Met deze admiraal heeft Tydeman nog gesproken over een mogelijk opstomen van de eskaderschepen naar deze marinebasis. Tydeman achtte dat niet verantwoord zonder vooraf beschikbare informatie uit zeemansgidsen. Op 17 november ging Tydeman met zijn gevolg naar Macao waar de Nederlandse officieren 's avonds dineerden bij de Portugese gouverneur. De volgende dag keerde de marinedeputatie terug naar Hongkong om in de namiddag een ontvangst aan boord van Hr.Ms. *Koningin Regentes* te houden.

Op 20 november verliet het eskader Hongkong om terug te keren naar de thuishaven in Indië. In aanvankelijk nogal onstuimig weer met een noordoostelijke moessonwind en nu en dan wilde zee "hielden de schepen zich uitstekend."¹¹⁵ Eenmaal in Indische wateren kreeg Hr.Ms. *Tromp* de opdracht op te stomen naar Soerabaja voor groot onderhoud, terwijl de beide andere schepen naar Tandjong Priok gingen. De drie schepen liepen alle op 27 november 1909 binnen in hun haven van bestemming. De reis van drie maanden en zeventien dagen was ten einde. Ruim de helft van die tijd lagen de schepen in een ha-

ven. Het afgelegde traject had veel reistijd gevergd, waardoor voor oefeningen niet veel gelegenheid meer was. Vaak ook maakten weer en wind dat niet mogelijk. Tydeman bevorderde elke vorm van positiebepaling en navigatie. De reis bleef niettemin primair een vlagvertoonreis en droeg weinig bij aan de operationele gereedheid en vaardigheid van schepen en bemanningen.

Het is de vraag of Tydeman genoeg heeft beleefd aan deze reis. Tijdens de havenbezoeken werd zijn tijd voor een groot deel in beslag genomen door formele ontmoetingen met autoriteiten die zich tot deze bijeenkomsten ook verplicht wisten. Dat behoefde een interessant gesprek niet uit te sluiten, maar beleefde oppervlakkigheid was bij dergelijke samenkomsten toch vaak de veilige norm. Ceremonieel, protocol en plaatselijke rituelen bepaalden het raamwerk van een officieel vlootbezoek. De uitvoering daarvan werd door hoge ambtenaren en diplomaten, ervaren ontvangers van eerbetoon, meestal kritisch gevolgd. Na afloop van de reis bleek dat Tydeman vragen van de commandant Zeemacht over protocollaire kwesties moest beantwoorden. Aan zijn door de Siboga-expeditie gestimuleerde belangstelling voor flora en fauna kon hij tijdens de reis slechts een enkele keer toegeven. In Amoy, Shanghai en Yokohama zag hij kans om enkele vissen en andere zeedieren in geprepareerde vorm mee te nemen voor Max Weber. Terug in Indië had hij meer mogelijkheden voor het verzamelen van fauna uit zee. Tydeman beloofde en bezorgde Weber zendingen met onder meer een waterslang, een schildpadje met slurf en een “rogje, dat links vóór netjes rond afgehapt is (profiel haaienbek) welke wond blijkbaar goed genas.”¹¹⁶

Voor Nederlandse gezanten en consuls was de eskaderreis pas afgerond na rapportages aan hun superieuren. De evaluatie van de havenbezoeken was overwegend gunstig. De gezant te Tokio schreef op 29 oktober 1909 zijn minister van Buitenlandse zaken dat het vlootbezoek “Nederland reden tot de grootste voldoening” kon geven. De consul-generaal voor Zuid-China rapporteerde op 22 november 1909 over het bezoek aan Macao aan de Nederlandse gezant in Lissabon. Hij schreef dat de gouverneur van de Portugese kolonie het bezoek van de eskadercommandant en diens gevolg zeer had gewaardeerd. Tijdens een feestmaal had de gouverneur ook nog de goede verstandhouding tussen Nederland en Portugal als burens op het eiland Timor gememoreerd.

De Nederlandse gezant te Peking informeerde de minister van Buitenlandse Zaken op 7 december 1909. Maanden eerder had Beelaerts van Blokland de gouverneur-generaal in Batavia voorstellen gedaan over de naar zijn inzicht gewenste bezoeken aan China. In een brief van 8 september 1909 pleitte hij voor het opstomen van het eskader naar Nanking om indruk te maken op de Chinezen, die zich zouden realiseren dat “de Chinese schepen zich met die van Harer Majesteits Zeemacht niet zouden kunnen meten”.¹¹⁷ Nu, na afloop van de eskaderreis, rapporteerde Beelaerts van Blokland in negatieve zin over de bezoeken aan Amoy en Kanton. De hoofdonderwerpen van zijn uitvoerige brief waren het in acht nemen van vormen te Amoy en het niet opstomen van het eskader naar Kanton.¹¹⁸ In Amoy was de eskadercommandant te kort geschoten in het bewijzen van beleefdheden tegenover de Duitse consul, die na een kort vriendschappelijk bezoek bij het

van boord gaan van het vlaggenschip geen saluut had gekregen. De eskadercommandant had de consul bij het afscheid verteld, dat zijn bezoek geen dienstaangelegenheid was en daarom niet met een saluut kon worden afgesloten. Ook had hij verzuimd een tegenbezoek aan deze consul te brengen. Een tweede teleurstelling was, dat het eskader niet naar Whampoa, de marinehaven nabij Kanton, was opgestoomd. Tijdens het bezoek aan Yokohama had de Nederlandse consul-generaal, op verzoek van een Chinese marinevertegenwoordiger, de eskadercommandant nog gevraagd om een vlootbezoek aan Whampoa te brengen. Diens antwoord was toen afwijzend. Volgens Beelaerts van Blokland was het bezoek aan Kanton alleszins bevredigend, maar opstomen naar Whampoa zou meer indruk hebben gemaakt. Hij had ook nooit kunnen vermoeden dat “onze officieren daar waar zij met het eskader konden komen, als tourist heen zouden reizen.”¹¹⁹ De gezant eindigde zijn relaas met de conclusie dat het eskaderbezoek “een werkelijk succes is geweest” en dat, als weer een Nederlands eskader naar Oost-Aziatische wateren gaat “het gesteld moge zijn onder een commandant met evenveel toewijding als de kolonel Tydeman.”¹²⁰

Met een verzoek om commentaar werd de inhoud van de rapportage van Beelaerts van Blokland via de commandant Zeemacht in Batavia, schout-bij-nacht Hoekwater, naar Tydeman gestuurd. Tijdens zijn laatste weken in Indië heeft Tydeman aan een weerwoord gewerkt en dat voor zijn vertrek naar Nederland bij de commandant Zeemacht ingediend.

Voor het formuleren van zijn Nota van Inlichtingen is Tydeman wel even gaan zitten. Hij beschreef van dag tot dag het verloop van het bezoek aan Amoy en zijn eigen, drukbezette programma daarin. Naast de tijd uitgetrokken voor bezoeken en ontvangsten, het werken aan het reisrapport en het bestuderen van de route naar de volgende haven, had hij zelfs nog gelegenheid gevonden een indruk te krijgen van Amoy als marinebasis. Hij had de “moeite genomen om in de barre zon een nabijzijnd hoog eiland te beklimmen teneinde een overzicht te verkrijgen.” Tydeman noemde argumenten ter rechtvaardiging van het achterwege laten van een tegenbezoek en het niet geven van saluutschoten en kon zich overigens niet voorstellen dat de Duitse consul, vertegenwoordiger van een “zoo machtig rijk”, status zou ontleenen aan zo’n saluut. Niettemin sprak Tydeman er zijn spijt over uit dat hij “onwillens en onwetend” een indruk had achtergelaten die niet strookte met zijn werkelijke bedoeling.¹²¹

Over het niet opstomen naar Whampoa was Tydeman korter in zijn commentaar. Het eigenmachtig veranderen of verlengen van een reisprogramma dat voor aanvang was vastgesteld behoorde niet tot zijn competentie als eskadercommandant. Hij bleef bij zijn mening dat hij niet zelf kon besluiten naar Whampoa op te stomen.

Tydemans reactie werd op 18 maart 1910 door schout-bij-nacht Hoekwater doorgestuurd naar de gouverneur-generaal. Aan het commentaar van Tydeman voegde de commandant Zeemacht als zijn mening toe, dat Tydeman, met een ruimere opvatting van het reglement, het saluut aan de consul beter wel had kunnen geven. Wat het opstomen naar Whampoa betrof gaf Hoekwater Tydeman volledig gelijk.¹²²

Een gewenst effect van de vlagvertoonreis was dat de Koninklijke Marine en de schepen

van het eskader in China in militaire zin indruk zouden maken. Door gezanten en consuls werd hierover niet of nauwelijks geschreven. De Chinese vloot had in de oorlog met Japan in 1894-1895 grote verliezen geleden en beschikte in 1909 over niet meer dan vier kleine pantserschepen en een gering aantal kleine kanonneer- en torpedoboten. De drie Nederlandse pantserschepen hebben daarom wellicht de aandacht van Chinese marineofficieren getrokken. Japanse marineautoriteiten zullen, met als kern van hun vloot vier slagschepen van rond 15.000 ton en zeven kruisers, waarvan vijf van circa 9500 ton, en een recente overwinning op de Russische marine, niet hebben stilgestaan bij Nederlands macht ter zee.¹²³ Dat was anders in 1855 toen de Japanse marine van Nederland haar eerste stoomoorlogsschip ten geschenke kreeg en Nederlandse werven daarna oorlogsschepen voor Japan gingen bouwen.¹²⁴ Een halve eeuw later waren Nederlandse politici, bestuurders en marineofficieren in Den Haag en Batavia beducht voor de groeiende Japanse macht ter zee.¹²⁵

Laatste maanden in Indië

De eskaderschepen die in Tandjong Priok waren aangekomen bleven daar maar kort. De volgende dag vertrokken de twee schepen naar de rede van Cheribon om na enkele dagen door te gaan naar Soerabaja. In de marinehaven werd bevoorraad en konden personeelsmutaties worden uitgevoerd. De *De Ruyter* kreeg op 8 december ook een nieuwe commandant, kapitein-luitenant-ter-zee A.H.C. Heijdeman. Tijdig vertrokken de beide schepen weer naar Tandjong Priok om bij de ambtswisseling van de gouverneur-generaal te zijn. Op 18 december 1909 droeg J.B. van Heutsz in Batavia de functie van gouverneur-generaal van Nederlands-Indië over aan A.W.F. Idenburg. Als eskadercommandant was Tydeman bij de ceremonie aanwezig. In zijn eigen woorden was hij getuige van “het wegtrekken van de onweërsbui, die gedurende 5 jaren zuiverend en zegenend over den archipel heeft gewoed. Wanneer men nu de mensen hoort, komt men tot de conclusie, dat er nogal wat zijn, die in den regen hebben gestaan of bij wie het is ingeslagen. Maar er zijn ook wel mensen, die een onweër een nuttig ding blijven vinden, als het maar niet te lang duurt.”¹²⁶ Tydeman deelde zijn overwegend positieve mening over Van Heutsz met vele tijdgenoten in zowel Indië als Nederland.¹²⁷ De Kerstdagen en jaarwisseling, de maand januari en de eerste tien dagen van februari bracht de *De Ruyter* door op de rede van Cheribon. Tweemaal ging het schip in die periode om logistieke redenen naar Tandjong Priok. Enkele andere eskaderschepen waren voor korte tijd ook voor Cheribon. Op 29 januari inspecteerde de eskadercommandant Hr.Ms. Noord Brabant ‘onder stoom’, dat wil zeggen varend, waarbij commandant en officieren hun zeemanschappelijke bekwaamheid konden tonen. Op 11 februari arriveerde de *De Ruyter* in Soerabaja voor geheel, langdurig onderhoud. Tydeman besloot zijn operationele vaartijd als eskadercommandant en tegelijk ook zijn loopbaan als varend zeeofficier.¹²⁸

In deze februarimaand vond in Nederland een gebeurtenis plaats waar Tydeman vrijwel zeker volledig mee sympathiseerde. Op 3 februari 1910 verleende de Universiteit van Utrecht Anna Weber-van Bosse een eredoctoraat. Ze was daarmee de eerste vrouw in Ne-

derland die dit blijk van erkenning ontving. Uit bescheidenheid of om een onbekende andere reden wilde zij de onderscheiding niet openbaar in ontvangst nemen, wat dat betreft miste Tydeman niets. Eredocoraten voor vrouwen in de wetenschap bleven in Nederland in Tydemans jaren uitzonderlijk. In 1911 kreeg natuur- en scheikundige Jantine Tammes in Groningen een eredocoraat en in 1928 was deze onderscheiding voor Gerharda Wilbrink, plant- en dierkundige te Utrecht.¹²⁹

In maart 1910 ontving de commandant Zeemacht in Batavia per geheime missive het Haagse besluit dat Tydeman bestemd was voor bevordering tot vlagofficier en benoemd zou worden tot commandant en directeur der Marine te Amsterdam.¹³⁰ Al eerder had Tydeman een telegram ontvangen van het Ministerie van Marine dat hij half april in Nederland moest zijn, vermoedelijk om Sweerts af te lossen, zoals Tydeman in een brief aan Weber schreef.¹³¹ Sweerts de Landas Wyborgh was sinds 1905 directeur en commandant der Marine te Amsterdam en na vijf jaar aan aflossing toe. Over zijn toekomstige status deed Tydeman in diezelfde brief aan Weber wat badinerend, misschien om zijn trots en voldoening te maskeren. Hij zou half april de kleermaker aan het werk zetten om hem uitwendig in een “schoppenacht” te veranderen. Tydeman vervolgde: “De inwendige of innerlijke verandering zal, vrees ik, zoo gauw niet gaan; het vergt veel van het aanpassingsvermogen om een schoppenboer in een schoppenacht te veranderen. Mijn jas echter zal er, met Dubbelen Draak en Rijzende Zon hoffähig genoeg uitzien.”¹³²

Op 4 maart 1910 droeg Tydeman het bevel van het eskader over aan zijn goede vriend en jongere tweedejaar kapitein-ter-zee W. van Voss. Van Voss zou een klein half jaar later met het eskader een vlagvertoonreis van twee maanden maken naar Australië.

Tydeman vertrok 10 maart met het *ss Koning Willem II* naar Nederland. Kort daarvoor bezocht hij het graf van zijn vader te Solo. Zijn eerste bezoek aan dat graf nadat zijn vader in 1881 was overleden.¹³³ Op 3 april ging Tydeman in Genua van boord om per trein verder naar huis te reizen. Maar dat deed hij pas na een vakantie van twaalf dagen in Genua, Lugano en Luzern, samen met Maria Antonia die hem op de kade in Genua opwachttte.¹³⁴

De hoed met pluimen

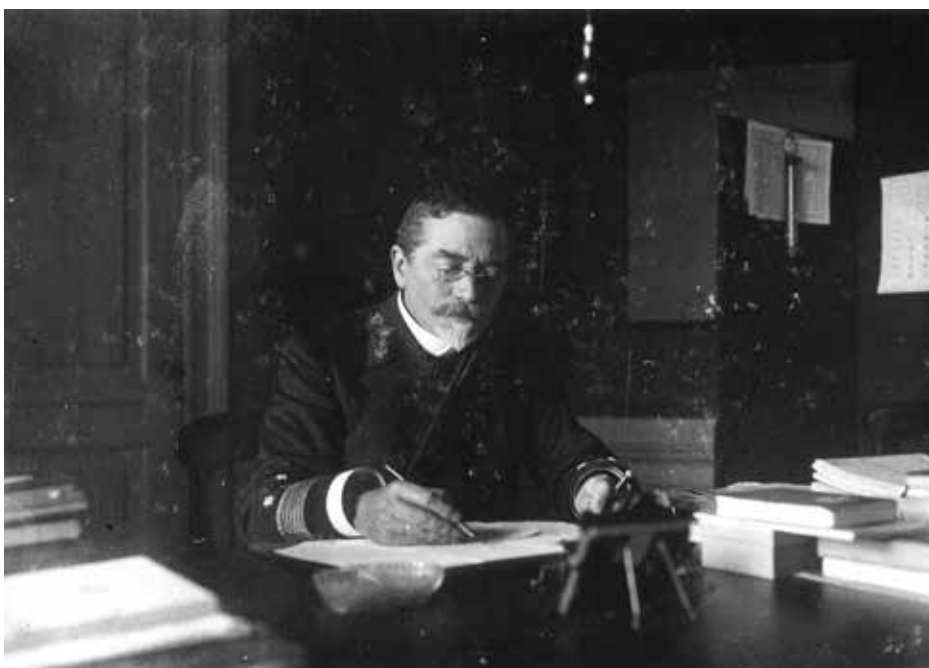
In 1910, het jaar van Tydemans bevordering tot schout-bij-nacht, kende de Koninklijke Marine vier operationele functies voor vlagofficieren. In Nederland waren, na de versobering van de marineorganisatie in de negentiende eeuw, na 1868 nog drie commando's voor vlagofficieren. Elk commando betrof een scheepswerf en een operationele basis. De functie van directeur en commandant kon door een schout-bij-nacht of een viceadmiraal worden vervuld. Den Helder, meer in het bijzonder Willemsoord, was uitgegroeid tot de omvangrijkste basis waar de meeste operationele schepen hun thuishaven hadden en de rijkswerf een grote reparatiecapaciteit had. Directeur en commandant der Marine te Willemsoord was in Nederland de belangrijkste en professioneel gezien ook de meest interessante vlagofficiersfunctie. Amsterdam, ooit de thuishaven van de machtigste Admiraaliteit en de woonplaats van admiraal De Ruyter, was nauwelijks meer basis van ope-

rationele schepen, maar beschikte nog wel over een rijkswerf. Hellevoetsluis ten slotte was, als operationele basis met een werf en een directe toegang naar zee, te vergelijken met Willemsoord, maar meer bescheiden van omvang.

De enige vlagofficiersfunctie overzee was die van de commandant der Zeemacht in Nederlands-Indië. De betrekking van commandant Zeemacht in Indië was de belangrijkste vlagofficiersfunctie binnen de Koninklijke Marine. De tweede in gewicht was het commando van Willemsoord.

Het bestuur van de marine berustte op het hoogste niveau bij de minister van Marine, vaak een oud-zeeofficier. Het Ministerie bestond uit verschillende afdelingen die specifieke taken hadden op gebieden als personeel, materieel, hydrografie, loodswezen, comptabiliteit en soldijen, voeding en kleding. Tot de ambtelijke functies van het Ministerie van Marine behoorden geen posten voor een vlagofficier. Niettemin werd wel eens een functie, zoals inspecteur-generaal van het Loodswezen, vervuld door een officier met een titulaire vlagofficiersrang. De Marinestaf, die in 1886 werd ingesteld met als taak het uitwerken van plannen voor de voorbereiding en uitvoering van oorlogstaken, had een zeer bescheiden bezetting van slechts enkele officieren en stond onder leiding van een hoofdofficier. Incidenteel en na verloop van tijd steeds vaker werd de staf geleid door een vlagofficier, maar regel werd dit pas na 1932.¹³⁵ Het aantal vlagofficiëren binnen de marine, inclusief degenen met een titulaire rang, was in Tydemans latere marinejaren gemiddeld zeven.¹³⁶ Nog in Indië wist Tydeman niet of en zo ja welke vlagofficiersfunctie hij zou krijgen, maar hij realiseerde zich dat hij, gezien zijn anciënniteit en staat van dienst, een goede kans maakte op bevordering. Hij rekende niet op het commando van de vloot in Indië, Hoekwater was nog geen jaar in functie. In een brief aan Weber speculeerde hij op de directeursfunctie te Amsterdam, wetend dat viceadmiraal baron Sweerts de Landas, ooit in 1880 zijn collega wachtofficier aan boord van de *Bandjermasin*, die post al bijna vijf jaar had bezet. Tydeman veronderstelde dat viceadmiraal I. van den Bosch, directeur van Willemsoord, die “meer belangrijke directie” niet zou willen verruilen tegen de “meer menselijke kampong Amsterdam.” De collega te Hellevoet en diens vrouw waren “naarstige spiritisten” wist Tydeman te vertellen, de echtgenote noemde hij zelfs een *religious maniac*. Deze mensen “zal men vermoedelijk beter daar opgeborgen vinden dan in Amsterdam” besloot Tydeman zijn roddelpraatje, waarin hij zijn Hellevoetse collega schout-bij-nacht J.B. Snethlage met “Sn” aanduidde.¹³⁷ Tydeman kwam tot de conclusie dat hij met de werf te Amsterdam niet ontevreden zou zijn.

Op 2 mei 1910 werd Tydeman directeur en commandant der Marine te Amsterdam en werd hij bevorderd tot schout-bij-nacht. In Amsterdam was ook een dienstwoning beschikbaar in een gebouw aan de Marinekade dat het Paleis werd genoemd. Daar trok het echtpaar Tydeman in mei in. Maria Antonia moest daarvoor verhuizen uit Den Haag, waar zij woonde tijdens de laatste Indische term van haar echtgenoot. Het moet voor haar en Gus een groot genoegen zijn geweest om weer samen te zijn en dan ook nog in een stad als Amsterdam. Vijf jaren zouden de Tydemans tot de notabelen van Amsterdam behoren en Tydeman zelf tot een van de drie vlagofficiëren in operationele functie in Nederland.



Tydeman als commandant en directeur der Marine te Amsterdam. (NIMH)

Hoe uitzonderlijk was zijn bevordering tot de hoogste marinerang eigenlijk? De vier vlagofficieren bezetten ieder hun functie meestal voor een periode van drie tot vier jaar. Gemiddeld werd jaarlijks een kapitein-ter-zee geselecteerd voor de opvolging van een vlagofficier die met pensioen ging of een andere functie kreeg. Deze keus uit kapiteins-ter-zee werd op het Ministerie van Marine gemaakt. Criteria bij de selectie uit kandidaten, die in ieder geval moesten voldoen aan de wettelijk vereiste voorwaarden voor bevordering, waren anciënniteit en bekwaamheid, zoals op te maken uit recente beoordelingen. Waar in de eerste tien tot vijftien jaren van de loopbaan anciënniteit de promotiegang bepaalde, werd daarna meer onderscheid tussen officieren gemaakt op basis van in beoordelingen vastgestelde kwaliteiten. Voor een vlagofficiersbenoeming speelde anciënniteit een minder belangrijke rol dan gebleken bekwaamheid.¹³⁸

Van de promotiejaren 1866 tot en met 1880 werden in totaal 348 adelborsten voor de zeedienst benoemd tot officier. Van hen bleven 154 (44%) tot aan hun regulier pensioen in marinedienst.¹³⁹ Meer dan de helft van deze promotiejaren haalde dat pensioen niet door overlijden, door ongeschiktheid wegens lichamelijke gebreken (waarbij soms een vervroegd pensioen werd toegekend) of door eerder vrijwillig ontslag uit de dienst. Van de 154 officieren die tot hun pensioenleeftijd in de marine bleven werden 24 vlagofficier, 15,6%. Tot deze vlagofficieren zijn niet degenen met een titulaire vlagofficiersrang gerekend.

Tydemans promotiejaar (1873) bestond uit 24 adelborsten. Twintig van hen werden officier. Van deze jaargenoten bleven slechts vijf (25%, een laag percentage) tot hun regulier pensioen in dienst. Van hen werd alleen Tydeman vlagofficier.¹⁴⁰ Hij mocht bij zijn groot tenue een 'hoed met pluimen' dragen.¹⁴¹

's Rijkswerf in Amsterdam

De werf en het zeemagazijn van de Admiraliteit van Amsterdam werden in 1655-1658 aangelegd en gebouwd. De werf beschikte over hellingen voor verschillende scheepsgrootten. De bouwproductie van de Rijkswerf was vanaf 1815 tot aan de sluiting van de werf in 1915 in totaal 137 marineschepen en tien schepen voor de Gouvernementsmarine, het Loodswezen en particulieren.¹⁴² Het belang van de Amsterdamse marinewerf nam in de negentiende eeuw toe door de opheffing van de Rotterdamse werf in 1850 en de marinewerf in Vlissingen in 1868. De technische uitrusting van de werf werd in de tweede helft van de eeuw verbeterd en uitgebreid, na 1867 onder leiding van scheepsbouwer en hoofdingenieur B.J. Tideman, die onder meer een sleepinrichting voor scheepsmodellen ontwierp en liet bouwen. Met de verbeterde uitrusting van de werf konden nieuwe typen schepen worden gebouwd. Op het werfterrein werd in 1882-1884 een groot bakstenen gebouw neergezet met woningen voor de commandant en directeur en enkele bedrijfsleiders. Het pand werd aangeduid als 'Paleis'.¹⁴³

In 1910 bevond de Rijkswerf zich in een zorgelijke positie. Bij het steeds groter worden van marineschepen van het zwaarste kaliber bleek de Rijkswerf een probleem te hebben. De in de stad Amsterdam liggende werf was door de Oosterdoksdiijk, met daarop de spoorlijn naar Amsterdam, gescheiden van het open water van het IJ, maar had daarnaar toegang via de Oosterdokssluis. De afmetingen van deze sluis begrepsden de afmetingen van op de werf nieuw te bouwen schepen. In 1905 werd daarom de sluis vervangen door een doorvaart van 18,1 meter breed. Een verdere verbreding van de doorvaart tot 25 meter in 1907-1908 had geen gunstig gevolg omdat de passage onder de spoorwegbrug van de Oosterdoksdiijk achttien meter breed bleef. Die breedte zou de grootte van nieuw te bouwen schepen blijvend bepalen. Een volgend bezwaar was dat de lengte van de bouwellingen een begrenzing van de lengte en dus de tonnenmaat van nieuw te bouwen schepen betekende. Daar kwam nog bij dat machinebouw op de werf ontbrak, waardoor de werf toch altijd nog afhankelijk was van particuliere industrie.¹⁴⁴

Het vooruitzicht van een geïsoleerd liggende werf had scheepsbouwer Tideman in 1878 er al toe gebracht de minister van Marine voor te stellen de werf te verplaatsen naar de noordelijke oever van het IJ. De minister vond dat toen niet noodzakelijk.¹⁴⁵ Drie decennia later was het de vraag hoe lang de werf nog schepen van gewenste grootte kon leveren en hoe onmisbaar de werf was. Immers, ook particuliere werven bouwden al vele jaren schepen voor de Koninklijke Marine.

De nieuwe directeur van de Rijkswerf kon met zijn directe medewerkers niet meer doen dan de dagelijkse dienst zo goed mogelijk laten verlopen en meedenken over wenselijke

of noodzakelijke aanpassingen. Zijn rechtstreekse ondergeschikten vormden een groep die bestond uit diensthoofden en stafleden. Vier van hen waren burgerambtenaar en zeven waren militair. Burgers waren de hoofdingenieur van de Rijkswerf, het hoofd van het Scheikundig laboratorium, de chef van de Magazijndienst en de griffier; tot de militairen behoorden het hoofd van de Draadloze telegrafie en militaire kustwacht, de chef van het Vak van uitrusting, de chef van de Geneeskundige dienst, de magazijnmeester van Kleding en levensmiddelen, de intendant, de chef staf en ten slotte de adjudant van de directeur. De hoofdingenieur en de chef van het Vak van uitrusting (van de nieuw gebouwde schepen) hielden zich met het eigenlijke werk van de werf bezig, de andere chefs en stafleden verleenden aanvullende diensten of waren hoofd van een aparte organisatie. Het totaal aantal op de werf in dienst zijnde werknemers liep al voor 1910 terug en bedroeg in de vijf jaren daarna ongeveer duizend. In diezelfde tijd werden nog acht schepen gebouwd; twee mijnenleggers, drie kleine pantserboten, twee schepen voor de Gouvernementsmarine en een tankschip. Dat laatste schip was bestemd voor de Anglo-Saxon Petroleum Company. Bouwen voor een particuliere opdrachtgever was een manier om zo lang mogelijk werkgelegenheid te behouden.

Directeur en commandant der Marine te Amsterdam

Op 2 mei 1910 nam Tydeman de werf over van zijn voorganger. Een van de lopende bouwopdrachten was die van het pantserschip *De Zeven Provinciën*. De indienststelling van het schip op 6 oktober 1910 was het zakelijk hoogtepunt van Tydemans ambtsperiode. Het pantserschip was het laatste grote oorlogsschip dat op de Amsterdamse Rijkswerf werd gebouwd.

Tydemans werk was in hoofdzaak van administratieve aard. Het bestuur van de werf en het toezicht op de uitvoering van het werk waren grotendeels gedelegeerd aan de hoofdingenieur en de chefs van de afzonderlijke diensten. De directeur en commandant der Marine had de eindverantwoordelijkheid en onderhield de relaties met het Ministerie van Marine en de stad Amsterdam. Zijn functie bracht veel papierwerk met zich mee. Als eskadercommandant in Indië stortte Tydeman een keer in een brief aan Weber zijn hart uit over dat soort werk. Hij vertelde Weber over de Tjerimai en de Slamati die hij op afstand kon zien en de papierbergen van dichtbij. “Oorspronkelijk was ik daarvoor banger dan voor vulkanen, maar nu ben ik er al aan gewend” schreef hij, om wat spottend te vervolgen “Voor een Meter hoog papier en een okshoofd inkt ga ik niet meer op zij; met een half uur kamergymnastiek elken ochtend bol ik de tegenliggende borstkas weêr naar buiten.”¹⁴⁶

Tydeman besteedde zijn werktijd aan de werf en aan de uitvoering van studieopdrachten die hij van de minister van Marine ontving. De onderwerpen van die opdrachten varieerden van de instelling van een zeekrijgsschool, het voortbestaan van de marinewerf in Amsterdam en de verdediging van Nederlands-Indië. Dat laatste onderwerp bracht Tydeman nog eenmaal en voor het laatst in Indië. Naast zijn marinewerk gaf hij aandacht aan lidmaatschappen, vaak als bestuurslid, van verenigingen en andere instellingen. Ook



Tydeman en zijn staf te Amsterdam. (Collectie familie Tydeman)

was er tijd om met Maria Antonia vakantie te houden in het buitenland.¹⁴⁷ In juli 1910 kwam zoon Frits, inmiddels 22 jaar oud, uit de Verenigde Staten voor een verlof van een aantal weken. Uit pure belangstelling en wellicht ook om praktijkervaring op te doen werkte hij enige tijd in het Scheikundig laboratorium van de Rijkswerf. Hij was voor het eerst na twee en een half jaar weer bij zijn ouders. Eind augustus keerde Frits weer terug naar Amerika om daar zijn opleiding te vervolgen.

Van eind maart tot medio mei 1911 was Tydeman lid van een onderzoekscommissie inzake instelling van cursussen voor zeeofficieren in strategie en tactiek. De commissie was op 24 maart 1911 ingesteld door de minister van Marine, viceadmiraal J. Wentholt, en bestond uit de drie directeuren en commandanten van de marine van Willemsoord, Amsterdam en Hellevoetsluis, de waarnemend chef van de Marinestaf en de chef van de afdeling Personeel van het Ministerie van Marine. De minister vroeg eigenlijk een advies over de wenselijkheid van een zeekrijgsschool of ten minste een zeekrijgscursus. Kamerleden die bij de presentatie van marineplannen professionaliteit misten bij opeenvolgende ministers van Marine en bij de Marinestaf hadden op zo'n scholing aangedrongen. De commissie meende dat een dergelijke school of cursus niet nodig was. Lezingen en voordrachten over tactiek en strategie werden toch al gehouden en deze onderwerpen moes-

ten niet te veel de aandacht afleiden van de hoofdzaak en dat was de correcte uitvoering van de dienst aan boord. De minister volgde dit visieloze maar kennelijk welkome advies op en ontbond de commissie op 19 mei 1911. Een marinekrijgsschool kwam er uiteindelijk toch. Bij Koninklijk Besluit van 7 januari 1921 werd de Hoogere marine krijgsschool officieel opgericht, nadat al sinds november 1918 een marinecursus was gegeven aan de Hoogere krijgsschool van de landmacht.¹⁴⁸

De al jarenlang in het parlement durende discussie over het voortbestaan van de marinewerf in Amsterdam deed de minister van Marine besluiten om voor eens en altijd te laten uitzoeken wat er met de werf moest gebeuren. Op 23 april 1912 benoemde de minister een commissie die een onderzoek moest doen naar het wel of niet handhaven van de Rijkswerf. Tydeman werd lid en voorzitter van deze commissie van negen mannen die zowel de marine als ook de civiele scheepvaart, de industrie en de gemeente Amsterdam vertegenwoordigden. De marine was present met officieren van de drie marinewerven, onder wie Tydemans vriend Van Voss, hoofd vak van Uitrusting te Willemsoord. Het bedrijfsleven nam deel aan het overleg met oud-zeeofficier jonkheer L.P.D. Op ten Noort van de Stoomvaartmaatschappij Nederland en C.F. Stork te Hengelo. Verdere commissieleden waren de directeur van de gemeentelijke handelsinrichtingen te Amsterdam, een ingenieur van Rijkswaterstaat te Vlissingen en een marineofficier als secretaris.¹⁴⁹

De commissie ging voortvarend, maar ook grondig te werk. Het eerste gedeelte van de rapportage, dat ging over het wel of niet handhaven van de werf, kon al op 6 september 1912 worden aangeboden aan de opdrachtgever. De commissie bezag de positie van de werf vanuit twee gezichtspunten; een militair-strategisch en een economisch. Gezien vanuit het eerste gezichtspunt concludeerde de commissie dat de nieuwbouw van marineschepen door een rijkswerf niet noodzakelijk was, particuliere werven konden dat ook. De plaats van een werf van aanbouw moest ook de beste plaats zijn voor herstellingen in tijd van oorlog. Helaas was de ligging van de werf door de lastige route naar zee en de sluizen in IJmuiden zeker in oorlogsomstandigheden ongunstig, zelfs al zou de toegang tot het IJ open zijn. Voor herstellingen was een rijkswerf in Amsterdam niet noodzakelijk. Wat het economisch aspect betreft had de commissie nogal wat bezwaren tegen de rijkswerven in het algemeen. Ze waren relatief duur, werkten omslachtig en bureaucratisch, misten prikkels van eigenbelang, concurrentie en winst maken en waren niet bekwaam in het maken van een juiste kostprijsberekening. Dat alles was de werfdirectie niet eens helemaal kwalijk te nemen. De bouworders kwamen immers van het ministerie dat gebonden was aan de marinebegroting en de directie was niet vrij om ander werk aan te nemen. Bovendien kon de directie niet zelfstandig personeel aannemen of ontslaan noch arbeidsomstandigheden of lonen bepalen. De slotsom van de commissie was dat voortzetting van de Rijkswerf in Amsterdam niet gewenst was en inrichting van een nieuwe rijkswerf elders niet noodzakelijk.¹⁵⁰ Deze conclusie zette de opheffing van de werf in gang. Ruim een jaar later, op 23 juni 1913, werd de commissie ontbonden en was de teerling geworpen: de werf zou worden gesloten.¹⁵¹ Onder leiding van Tydeman had de commissie de poten onder diens directiezetel weggezaagd.

Nevenfuncties

Door Tydemans maatschappelijke positie als wetenschappelijk geïnteresseerde marine-officier was het niet verwonderlijk dat hij gevraagd werd voor bestuurlijke functies in civiele verenigingen en instellingen. Mede door zijn vriendschap met Weber werd Tydeman bekend en kreeg hij contacten in wetenschappelijke kringen. Zijn start in die wereld was het lidmaatschap van de Commissie van Toezicht van het RIOZ in 1903.

In 1910 werd Tydeman door het huishoudelijk bestuur van het KNAG uitgenodigd lid te worden van het algemeen bestuur van het genootschap. Tydeman aanvaardde “gaarne de vererende benoeming”.¹⁵² Al vrijwel direct werd Tydeman lid van de binnen het genootschap opgerichte vakcommissie fysische geografie en van de commissie voor cartografie. Van de tweede commissie waren ook collega hydrografen en jaargenoten Phaff en Zeeman lid, beiden toen geen bestuurslid van het KNAG.¹⁵³

Tydeman nam deel aan de voorbereiding van een koloniale aardrijkskundige tentoonstelling, die ter gelegenheid van het veertigjarig bestaan van het KNAG in het najaar van 1913 zou worden gehouden. Hij schreef voor de catalogus van de tentoonstelling een hoofdstuk over oceanografie.¹⁵⁴ In zijn tekst gaf hij een historisch overzicht van een halve eeuw oceanografisch onderzoek, de ontwikkeling van onderzoeksinstrumenten en de resultaten in vooral de Indische wateren, behaald door Nederlandse en buitenlandse opnemings- en expeditieschepen. Tydeman beschreef de diepteverschillen in de zeeën van de Indische archipel en verklaarde de grillige temperatuurverandering van het zeewater bij toenemende diepte. Hij verwees naar twee dieptekaarten van de Indische zeeën van 1903, gebaseerd op de gegevens van de Siboga-expeditie en door hemzelf vervaardigd, en een door G.A.F. Molengraaff geheel bijgewerkte kaart van de Siboga-kaart op vergrote schaal. De drie kaarten waren in de expositie te zien. De catalogus telde elf hoofdstukken waaronder ook dat van Phaff over de historie van de hydrografie in Indië.¹⁵⁵

Naast het bestuurslidmaatschap van het KNAG was Tydeman lid of bestuurder van andere instellingen. Hij nam deel aan bijeenkomsten van de Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen te Haarlem. In mei 1909 was hij in de jaarlijkse algemene vergadering van de in 1752 opgerichte Maatschappij benoemd tot lid van deze vereniging, tegelijk met enkele hoogleraren.¹⁵⁶ Weber was ook lid en heeft zeer waarschijnlijk Tydeman geïntroduceerd. In de algemene vergadering van mei 1911 hield Tydeman een wetenschappelijke voordracht over de zweefvlucht van vogels. De lezing zou later in het jaar nader uitgewerkt in druk verschijnen in de *Archives Néerlandaises des Sciences exactes et naturelles* van de Maatschappij onder de titel *Le vol plané des oiseaux*.¹⁵⁷

Met ingang van 1 juli 1912 werd Tydeman lid van het College voor de Visscherijen.¹⁵⁸ Het Koninklijk Besluit van 10 september 1912 benoemde hem tot plaatsvervangend gedelegeerde voor Nederland bij de op 18 september 1912 te Kopenhagen te houden bijeenkomst van de Permanente Internationale raad voor het onderzoek der zee, de raad met de Engelse naamsafkorting ICES. Deze nevenbetrekking lag in het verlengde van zijn lidmaatschap van de Commissie van Toezicht van het RIOZ.

De Staatscommissie voor de verdediging van Nederlandsch-Indië

Op 1 oktober 1912 werd Tydeman bevorderd tot viceadmiraal. Een schout-bij-nacht kon na twee jaar diensttijd in die rang worden bevorderd, mits er ruimte was in het begrote bestand van viceadmiraals. Dat was op 1 mei 1912, toen Tydeman twee jaar schout-bij-nacht was, niet het geval. Viceadmiraal Hoekwater was, na zijn afscheid in mei 1912 als commandant Zeemacht Nederlands-Indië, in Nederland in actieve dienst gebleven als lid van een staatscommissie. Hoekwater overleed op 20 september 1912 en toen kon Tydeman worden bevorderd, hetgeen tien dagen later gebeurde. Ruim twee weken later stond een foto van de pas bevorderde Tydeman op de omslag van het tijdschrift *De Prins der geïllustreerde bladen*.¹⁵⁹

Het overlijden van Hoekwater had nog een ander gevolg voor Tydeman. Hoekwater was op 5 juni 1912 benoemd tot lid van de op die datum ingestelde Staatscommissie ter verdediging van Nederlandsch-Indië. Na zijn dood moest in zijn plaats een andere zee-officier, bij voorkeur een vlagofficier, worden opgenomen in de commissie, zo mogelijk iemand met recente Indische ervaring. Van de drie in Nederland aanwezige vlagofficiëren in actieve dienst, die voor de nevenbetrekking van commissielid in aanmerking kwamen, was Tydeman degene die het meest voldeed aan die wens. Wellicht heeft ook meegespeeld dat Tydemans Amsterdamse functie minder belastend werd gezien door het inmiddels mede door hemzelf ontwikkelde plan om de Rijkswerv op te heffen. Daar stond tegenover dat Tydeman nooit door publicaties of activiteiten blijk had gegeven van belangstelling voor vraagstukken van maritiem-strategische aard. Zijn expertise lag op het gebied van maritieme wetenschappen als zeevaartkunde en hydrografie en het onderwijs in die vakgebieden en daarover schreef hij graag. Maar, ook in 1912 moest een vlagofficier breed inzetbaar zijn. Op 3 oktober 1912 werd Tydeman aangewezen als lid van de Staatscommissie voor de verdediging van Nederlandsch-Indië.

De defensie van Nederlands-Indië was in de negentiende eeuw voortdurend een onderwerp van discussie en overleg tussen de verantwoordelijke ministers in Nederland en de Indische regering. Partijen die direct betrokken waren bij de Indische defensie waren het Indische leger, de Staatsmarine en de gouverneur-generaal als opperbevelhebber van de krijgsmacht in Indië. De beide krijgsmachtdelen koesterden eigen opvattingen over de meest doelmatige organisatie, voorbereiding en uitvoering van de verdediging van Indië tegen een externe vijand. Dat die opvattingen meestal niet overeenkwamen had veel te maken met de eigen belangen van elk krijgsmachtdeel.

Tegen het einde van de negentiende eeuw kreeg in Nederland de defensie van Indië steeds meer de aandacht van politici en militairen. Belangrijke redenen daarvoor waren de in Azië toenemende invloed van Japan en in mindere mate Rusland en de mogelijke rol die de Verenigde Staten in Azië wilden spelen. De vraag was daarbij ook welke houding de Britten tegenover een machtiger wordend Japan zouden innemen.

In het eerste decennium van de twintigste eeuw nam naar de mening van politici, ko-

loniale bestuurders en militairen de militaire dreiging in de richting van Indië toe en veranderde ook de opvatting over de vereiste strategie van de verdediging van de kolonie. De dreiging ging vooral uit van Japan. De verdediging van Indië zou zich niet moeten concentreren op uitsluitend Java, maar ook op de in belang toenemende Buitengewesten. Daarom zou de marine in eerste aanleg de belangrijkste rol in de verdediging van de archipel spelen. Deze uitgangspunten, die afweken van de stelling dat de verdediging van Indië inhield dat met name Java moest worden verdedigd door het Indische leger, maakten het noodzakelijk de grondslag en opzet van de Indische defensie opnieuw te bezien. Met dit als doel werd op 5 juni 1912 de Staatscommissie voor de verdediging van Nederlandsch-Indië ingesteld.¹⁶⁰

De Staatscommissie, opgesplitst in een Technische en een Financiële subcommissie, was wat de bezetting van commissieleden betreft zwaar opgetuigd. Voorzitter was Th. Heemskerk, minister van Binnenlandse zaken en waarnemend voorzitter van de ministerraad. Twee ondervoorzitters waren tevens voorzitter van een subcommissie, H. Colijn, minister van Oorlog en ad interim van Marine, van de Technische en J.H. de Waal Malefijt, minister van Koloniën, van de Financiële.¹⁶¹ Onder de tien overige leden waren hoge ambtenaren met Indische bestuurservaring, twee opperofficieren (de chefs van de generale staf van de landmacht in Nederland en van het Indische leger), twee zeeofficieren (Hoekwater, oud-commandant Zeemacht in Indië en kapitein-ter-zee W. Naudin ten Cate, oud-eskadercommandant) en twee vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, onder wie jonkheer Op ten Noort die ook lid was van de commissie die de toekomst van de Rijkswerf te Amsterdam onderzocht. Ten slotte was ook de thesaurier van het Ministerie van Financiën, A. van Gijn, commissielid.¹⁶² Tydeman werd lid van de Staatscommissie terwijl het onderzoek en de beraadslagingen al vier maanden gaande waren. Op 16 oktober 1912 nam Tydeman voor het eerst deel aan het overleg in de Technische subcommissie. Onder leiding van Colijn waren toen al eerder belangrijke besluiten genomen.¹⁶³ In deze commissie werd gesproken over aard, grootte en technische bijzonderheden van de gewenste verdediging van Nederlands-Indië. Onder de voortvarende leiding van Colijn maakte de Technische subcommissie snel vorderingen. Het vuistdikke eindrapport van de Staatscommissie bestond uit drie hoofdstukken waarvan het tweede met de titel Technische beschouwingen, veruit de meeste tekst bevatte. Een belangrijke conclusie in dit hoofdstuk luidde: “De verdediging van Nederlandsch-Indië tegen een buitenlandse vijand – de bescherming der onzijdigheid daaronder begrepen – behoort in hoofdzaak door de Zeemacht te geschieden”.¹⁶⁴ Op die stelling gebaseerd werd nader uitgewerkt welke vloot nodig was en welke nieuwbouw in de tekorten moest voorzien. De commissie ging er van uit dat een krachtige vloot Nederland in de ogen van grote mogendheden ook aantrekkelijk maakte als bondgenoot. Gelet op de samenstelling en nieuwbouwplannen van de Japanse vloot, als mogelijke tegenstander, kwam de Staatscommissie tot de conclusie dat de Koninklijke Marine over negen slagschepen zou moeten beschikken om vijf daarvan permanent in Indië operationeel te hebben. Behalve slagschepen zouden ook zes torpedokruisers, acht torpedobootjagers, acht onderzeeboten, acht torpedoboten en en-

kele mijnenleggers en mijnenvegers nodig zijn. Van die laatstgenoemde schepen was een deel al in Indië aanwezig.¹⁶⁵ De slagschepen zouden een grootte van 21.000 ton krijgen en bewapend zijn met acht kanons van 34,3 cm en zestien van 15 cm. De snelheid moest ten minste 21 knopen zijn. Voor de bouw van de slagschepen werd ruim twintig jaar uitgetrokken. De kosten voor nieuwbouw en exploitatie zouden jaarlijks 45,5 miljoen gulden zijn.

Meer schepen eisten meer personeel en wellicht ook een andere of in ieder geval meer vlootbasiscapaciteit. Uitbreiding van personeel kon gevonden worden door werving onder de inheemse bevolking en uitbreiding van de zeemilitie in Nederland, die dan ook verplicht zou worden in de koloniën te dienen. Om strategische redenen koos de Staatscommissie Tandjong Priok als voornaamste vlootbasis. In het achterland van deze haven lag immers de Preangerstelling van het Indische leger. Daar kwam bij dat de twee vaarwegen naar Soerabaja langzaam dichtslibden.

Over de verdeling tussen Nederland en Indië van de kosten van de vlootuitbreiding konden de commissieleden het niet helemaal eens worden. Van Gijn meende trouwens dat de financiering van het bouwplan niet realistisch was. Bovendien had hij een strategisch bezwaar. Het aantal en de relatief bescheiden kracht van de beoogde slagschepen waren onvoldoende om Nederland voor grote mogelijkheden een aantrekkelijke bondgenoot te maken. Van Gijn was dus tegen het plan en stelde bovendien dat het beter was geld te besteden voor de volksontwikkeling en welvaart van Indië.

Op 20 mei ondertekenden de leden van de Staatscommissie de definitieve tekst van hun rapport. De dag daarop kreeg de koningin het aangeboden en daarna kwam het in de openbaarheid. “Of er van verwezenlijking van onze voorstellen ook spoedig iets zal komen is een andere vraag” meende Tydeman in een brief aan zijn vriend Weber.¹⁶⁶ De leden van de commissie keerden in ieder geval naar hun dagelijks werk terug en de regering kon hun voorstellen gaan uitwerken in een ontwerp van wet.

Tijdens de studie en het overleg van de Staatscommissie was Colijn ook nog met een ander, maar verwant onderwerp bezig geweest, de samenvoeging van de departementen van Oorlog en van Marine. Nu hij minister van beide ministeries was, kwam het goed uit om hier een zaak van te maken. Zijn in januari 1913 door het kabinet overgenomen voorstel was beide ministeries als afdeling van een ministerie van Defensie te handhaven “onder volkomen deskundige leiding” van een commissaris-generaal. Het groot voordeel van één ministerie zou zijn dat er een grotere vastheid en continuïteit zou zijn in leiding en beheer van de beide nog gescheiden departementen. Voor de functie van commissaris-generaal zou een bekwame en ervaren opper- of vlagofficier of hoofdofficier worden geselecteerd. Het voorstel voorzag in werking treden van de wet op 1 juni 1913.¹⁶⁷ De volksvertegenwoordiging reageerde verdeeld op het voorstel en zag veel bezwaren die toch weer niet door alle leden werden gedeeld. Ondertussen werden in de pers namen genoemd van de komende commissarissen-generaal, in de krant directeur-generaal genoemd. De beoogde directeur-generaal voor Marine zou viceadmiraal Tydeman zijn.¹⁶⁸ De Raad van State had bezwaren tegen het wetsvoorstel en bezwaren leefden ook

in marinekringen. Indiening van het wetsvoorstel werd daarom uitgesteld en uiteindelijk afgelast.¹⁶⁹ Het Ministerie van Marine deelde Tydeman op 7 maart 1913 mee dat de voorgenomen overplaatsing naar Den Haag niet door ging.¹⁷⁰

Tydeman ging met echtgenote van 9 tot 18 mei met vakantie naar Doorn “om te bekomen van de winterdrukten en den schoonmaak”.¹⁷¹ Daarna ging hij weer aan het werk op de Rijkswerf.

De uitslag van de reguliere verkiezingen van het voorjaar van 1913 leidde tot het ontslag van het kabinet Heemskerk en het aantreden van een regering van een andere politieke kleur onder leiding van de liberaal P.W.A. Cort van der Linden met J.J. Rambonnet als minister van Marine en Th.B. Pleyte als minister van Koloniën. Om de vaart in het plan van de Staatscommissie te houden stelde Rambonnet in oktober alvast de bouw van een enkel slagschip voor. Onder politieke en publieke druk ging hij in het najaar van 1913 en de winter van 1914 ook verder met de voorbereiding van een ontwerp vlootwet die voorzag in de bouw van vier slagschepen. Rambonnet en Pleyte hielden over dit onderwerp ook contact met gouverneur-generaal Idenburg en vlootvoogd F. Pinke sr., de aflosser van Hoekwater, die beiden deels instemmend, maar ook soms afwijzend dachten over de voorstellen uit het rapport van de Staatscommissie en over het ontwerp vlootwet. Om de mening van de gouverneur-generaal te kennen en recht te doen besloot minister Pleyte in maart 1914 een regeringscommissaris naar Indië te zenden om de plannen van de regering te bespreken en toe te lichten en het commentaar van de gouverneur-generaal te vernemen. Die regeringscommissaris was viceadmiraal Tydeman, “oud lid der Staatscommissie, een zeeofficier van erkende bekwaamheid”.¹⁷² Idenburg reageerde enigszins verbaasd op het bericht van de komst van Tydeman. De bedoeling van de zending was hem nog niet duidelijk, maar hij zou de admiraal gaarne ontvangen.¹⁷³

Nog eenmaal naar Indië

Na de ontbinding in het voorjaar van 1913 van zowel de commissie opheffing Rijkswerf als de Staatscommissie 1912 was Tydeman eigenlijk in hoofdzaak bezig met de voorbereiding van de omzetting van de Rijkswerf in een Marine-etablisement zonder werfcapaciteit. Of hem dat veel arbeidsvreugde gaf valt te betwijfelen. Die twijfel wordt gevoeld door hetgeen Tydeman in een brief van 4 januari 1914 aan zijn vriend Weber schreef. Hij memoreerde dat zijn marinedienst “misschien, geenszins tot mijn onverdeeld genoegen, tot medio 1915 [zou] kunnen duren.” Tydeman vervolgde: “Mij was het veel meer welkom geweest, indien het aanblijven van Hoekwater mijne promotie niet had doen uitstellen, indien ik dus in plaats van 1 oct. 1912, 1 mei van dat jaar admiraal ware geworden en 1 mei van dit jaar afscheid had kunnen nemen. Ware het niet om der wille van Vrouw en zoon, ik had dat zelfs veel eerder gedaan, daar ik meer neiging en geschiktheid gevoel voor andere dingen dan voor het zitten op dezen marine-kruk.”¹⁷⁴ Eerder, zelfs veel eerder de dienst uit gaan, zou financieel onvoordelig zijn geweest. En dat had Tydeman niet aanvaardbaar gevonden. Maar anderzijds is één ding duidelijk. Tydeman had het in Amsterdam

niet naar zijn zin en voelde zich voor 'andere dingen' meer geschikt. Tydeman noemde verschillende wetenschappelijke onderwerpen waarover Weber en hij corresponderden, zoals het uitwerken van meetgegevens van temperaturen en zeediepten, het verzamelen en analyseren van grondmonsters van de zeebodem en de wijze van presenteren van resultaten van deze waarnemingen. Ook noemde Tydeman nog terloops een onderwerp dat hem al langer intrigeerde, het 'zweefprobleem' zoals hij schreef, waarmee hij doelde op de zweefvlucht van vogels. De 'andere dingen' waar Tydemans belangstelling naar uit ging waren onderwerpen die zijn wetenschappelijke nieuwsgierigheid prikkelden. Na zijn terugkeer uit Indië in 1910 begon hij met wetenschappelijke publicaties waarin hij natuurkundige verschijnselen analyseerde en ter discussie stelde.¹⁷⁵ In zijn laatste marinejaren in Amsterdam stelde hij bij zichzelf vast dat de wereld van de wetenschap hem meer boeide dan de inmiddels bescheiden bouw- en reparatieprojecten van de Amsterdamse marinewerf. Dat hij in april 1912 was benoemd tot lid en voorzitter van een commissie, die moest onderzoeken of de werf te Amsterdam al dan niet behouden moest blijven, zal het enthousiasme voor zijn betrekking niet gestimuleerd hebben. Het zal Tydeman ook niet zijn ontgaan dat zijn jongere collega kapitein-ter-zee W.J.G. Umbgrove in het *Marineblad* had betoogd dat Amsterdam als maritieme directie eigenlijk geen commando meer kon zijn voor een vlagofficier.¹⁷⁶

Een reis naar Batavia om met de gouverneur-generaal te overleggen over de toekomst van de Indische defensie was een eervolle en interessante opdracht. Een nadeel was de lange tijd van huis, juist nu Tydeman en zijn vrouw wat meer samen konden zijn en vakantiereizen maakten. In het najaar van 1913 hadden zij nog 24 dagen doorgebracht in Duitsland.

Op 14 maart 1914 werd Tydeman tijdelijk ontheven van zijn bevel te Amsterdam. Het hoofd van het Vak van uitrusting, kapitein-ter-zee A.J. van Stockum, nam het bevel waar. Tydeman kreeg de opgedracht zich naar Oost-Indië te begeven per particuliere gelegenheid, zoals het formeel heette, teneinde de gouverneur-generaal persoonlijk voor te lichten over de bedoeling van de regering met betrekking tot de verdediging van Nederlands-Indië en zich ter beschikking te stellen van de landvoogd.¹⁷⁷ Enkele dagen later was Tydeman met zeven andere gasten genodigde van koningin Wilhelmina aan de "maaltijd ten Hove".¹⁷⁸ De Koninklijke invitatie kan als een teken van de grote belangstelling van het staatshoofd voor de Indische defensie worden gezien.

Op 22 maart vertrok Tydeman per trein van Amsterdam naar Genua om daar aan boord te gaan van het ss *Rembrandt* van de Stoomvaartmaatschappij Nederland. Op 19 april kwam Tydeman in Batavia aan en nam hij zijn intrek bij zijn jongstejaer viceadmiraal Pinke. Tydeman had gereisd in gezelschap van luitenant-ter-zee der eerste klasse E.P. Westerveld, die ook betrokken was bij de komende besprekingen. Westerveld had, geplaatst bij de Marinestaf, in 1910 een studie gepubliceerd over de machtsverhouding ter zee tussen de Verenigde Staten en Japan en was, wat het onderwerp van Tydemans missie betrof, materiedeskundig.¹⁷⁹

In Indië sprak en overlegde Tydeman met de landvoogd en de commandant Zeemacht

over onderdelen en aspecten van het concept vlootwet. Hun standpunten en uitleg legden zij schriftelijk vast. In een nota aan de gouverneur-generaal gedateerd 29 april 1914 lichtte Tydeman verschillende onderdelen van personeelsbeleid toe. Met kwantitatieve gegevens verduidelijkte hij de uitvoering van een roulatie van marinepersoneel over Nederland en Indië, waarbij de Indische term niet drie maar zes jaar zou duren en gehuwden hun gezin mee mochten en – financieel gezien – konden meenemen. Dit zou tot vermindering van Europees personeel kunnen leiden. De financiële voordelen van de langere Indische term zouden, volgens Tydeman, aanzienlijk minder zijn dan werd voorgespiegeld. In gedetailleerde bijlagen werden de benodigde aantallen personeel in Indië en Nederland becijferd en schematisch weergegeven hoe officieren en onderofficieren in hun loopbaan termen van zes jaar in Indië en vier jaar in Nederland zouden maken.¹⁸⁰ Het is duidelijk dat Tydeman zich goed had voorbereid op zijn missie. De gouverneur-generaal reageerde in een notitie met verdere vragen over de personeelsvoorziening op de langere duur en over de vorm en de kosten van personeelsformaties als er uiteindelijk zes slagschepen met kleiner materieel in Indië zijn. Idenburg stelde zijn vragen ook, omdat Pinke en hij hadden nagedacht over een stelsel van plaatsen en aflossen van personeel.¹⁸¹ Pinke schreef op 23 mei 1914 een nota “Beschouwing nieuw ontwerp vlootwet” waarin hij onderkende dat de defensie van Indië niet alleen om de verdediging van Java ging, maar ook om het behoud van de Buitengewesten. Pinke herhaalde nog maar eens “Daarom is eene sterke vloot het eenige middel, waarmede Indië voor ons kan behouden blijven”.¹⁸² Uit de notawisseling blijkt dat de landvoogd en de vlootvoogd in detail hadden nagedacht over de gevolgen van het in dienst nemen van de slagschepen. Het personeelsvraagstuk zag Pinke als het moeilijkste, omdat voor de realisatie van het slagschepenplan veel personeel nodig zou zijn. Het totale bestand zou 7/3 van het in Indië benodigde zijn, stelde hij. Als een Indische term van het personeel van zes achtereenvolgende jaren niet mogelijk zou zijn, suggereerde Pinke personeel in vast Indisch dienstverband over te laten gaan. In nota’s en beschouwingen buitelden problemen en voorstellen over elkaar heen en wensden auteurs kennelijk dat zoveel mogelijk gezegd moest zijn.

In mei werd in Nederland het vlootplan van Rambonnet door het kabinet overgenomen. Het ontwerp-vlootwet werd besproken in de Raad van Indië waar ook Tydeman bij aanwezig was. De Raad gaf een positief advies onder voorbehoud, vanwege de nog onduidelijke financiering van het plan en de veronderstelde bijdrage van Indië. Op 23 juni zond Idenburg het officiële advies aan de minister van Koloniën en kort daarop liet deze telegrafisch weten welke financiële bijdrage van Indië werd verwacht. Idenburg concludeerde verontwaardigd dat zijn wens, dat Indië niet onevenredig zwaar zou worden belast, terzijde was gelegd en vroeg op 26 juni zijn ontslag aan. Pleyte reageerde snel met het bericht dat het de bedoeling was dat de gouverneur-generaal nog gehoord zou worden, waarop Idenburg zijn verzoek om ontslag terugnam.¹⁸³

Ruim twee weken eerder, op 11 juni, was Tydeman met het ss *Vondel* van Tandjong Priok naar Nederland vertrokken. Bijna drie maanden had hij op Java doorgebracht. Het afscheid van Indië was voorgoed. Na thuiskomst nam hij op 16 juli 1914 zijn commando

in Amsterdam weer op zich. Kort voor zijn vertrek naar Indië, op 9 februari 1914, was bij Koninklijk Besluit formeel een begin gemaakt met de opheffing van de Rijkswerf.¹⁸⁴ Wat nu nog restte was de sluiting die was voorzien in het voorjaar van 1915.

Pleyte en Rambonnet bleven werken aan een ontwerp Vlootwet 1914. Het ontwerp werd in juli aan de Raad van State voorgelegd die aan het eind van die maand een positief advies gaf. Inmiddels was in Europa een geheel andere politieke en militaire situatie ontstaan dan die waarover het kabinet en de krijgsmacht zich in de discussie over de Indische defensie zorgen maakten. Na de moord op de Oostenrijkse troonopvolger aartshertog Frans Ferdinand en zijn echtgenote op 28 juni te Sarajevo ontstonden grote politieke meningsverschillen tussen Europese landen waarbij de eis van een passende genoegdoening voor Oostenrijk een aanleiding voor oorlog was. Oostenrijk verklaarde met instemming van Duitsland op 28 juli Servië de oorlog, waarna Rusland, Duitsland en Frankrijk hun krijgsmacht mobiliseerden en op 1 augustus met elkaar in oorlog waren. Toen Duitse troepen, onderweg naar Frankrijk, België binnen trokken verklaarde op 4 augustus ook Groot-Brittannië Duitsland de oorlog. Om tijdens de Grote Oorlog de neutraliteit van het land te handhaven mobiliseerde Nederland de krijgsmacht bij Koninklijk Besluit van 31 juli 1914. Het ontwerp Vlootwet werd de volksvertegenwoordiging niet meer aangeboden. Door de betrekkelijk kleine afmetingen van Nederlandse werven, moesten de beoogde grote slagschepen in het buitenland worden gebouwd. Duitse en Britse werven hadden al belangstelling getoond, maar door de oorlog was voor Nederland geen bouwcapaciteit beschikbaar. Het vlootplan werd terzijde gelegd en kwam in de oorspronkelijke vorm niet meer op tafel. Rambonnet volstond in 1915 met een voorstel om drie kruisers en een aantal onderzeeboten te bouwen op Nederlandse werven. Daartoe werd besloten.¹⁸⁵

De in later jaren door voormalige marineofficieren geuite mening over het rapport van de Staatscommissie van 1912 is overwegend positief. Oud-zeeofficier J.C. Mollema noemde het in 1939 “de moeite waard”. Jonkheer H.A. van Foreest, viceadmiraal b.d., beschreef in 1956 het rapport als “een lijvig boekdeel, interessante en opwekkende lectuur”, maar had ook kritiek. Het “bouwprogramma was te langzaam en te ver vooruit gefixeerd” en de entourage van torpedokruisers en kleinere schepen “te zwak voor doorgezette verkenning en nabijbescherming”. “Maar de Commissie gaf een koen en uitvoerbaar plan” was toch zijn conclusie. G. Jungslager, kapitein-ter-zee b.d., stelde in 1981 dat “de commissie haar werk zeer diepgaand en omvangrijk had uitgevoerd” en dat het rapport blijk gaf van een “reële kijk op de wereld en van durf waar het op voorstellen aankwam”. Jungslager vond dat het vlootplan van de commissie “in de maritieme geschiedenis van Nederland zijn weerga niet heeft gehad”.¹⁸⁶

In een gedenkboek dat in 1923 werd uitgegeven bij het 25-jarig regeringsjubileum van koningin Wilhelmina werd in het hoofdstuk over de Koninklijke Marine gememoreerd: “kort vóór den wereldoorlog (...) maakte de Regeering zich op om de vloot te versterken, maar daarvoor bleek het reeds te laat”.¹⁸⁷ Een enkele passage die zijdelings verwees naar de Staatscommissie van 1912. De auteur van het hoofdstuk was de gepensioneerde vice-admiraal G.F. Tydeman.

Laatste jaar in Amsterdam

Tydeman was nauwelijks terug in Nederland toen de krijgsmacht werd gemobiliseerd. Die mobilisatie betrof de gehele landmacht en de marine voor zover in Nederland aanwezig. De hoofdtak voor de marine was de verdediging van de kust en de bewaking van zeegaten en riviermondingen. Gelet op de beschikbare middelen zou, als er gevochten moest worden, de grootste kracht van de marine in het inzetten van mijnen en onderzeeboten liggen. Bij de mobilisatie werden van de zeemilitie de lichten 1909 tot en met 1914 opgeroepen. De personeelsterkte van het marinepersoneel in Nederland was begin augustus na deze oproep ruim negenduizend man.¹⁸⁸

Op de Rijkswerf in Amsterdam waren nog twee schepen in afbouw. In 1914 werd de *Canopus* opgeleverd en in 1915 de *Bellatrix*, beide bestemd voor de Gouvernementsmarine. Voor de mobilisatie en de neutraliteitshandhaving speelde de bijna opgeheven werf geen rol. Het werfpersonnel, dat al aanzienlijk in aantal was afgenomen, werd in de loop van 1914 en 1915 geleidelijk overgeplaatst naar de marinewerven te Willemsoord en Hellevoetsluis of kon in dienst komen bij particuliere werven. Een klein aantal mensen werd gepensioneerd. Voor ruim 250 man kon helaas geen passende oplossing worden gevonden, zij verloren hun werk en inkomen.¹⁸⁹

In Tydemans laatste maanden in Amsterdam stierf op 10 december 1914 zijn oudste broer en eerstgeboren kind van zijn ouders. Frits Tydeman was de eerste van de broers en zusters uit het voormalig gezin van de huisarts Tydeman die overleed. Hij was, na zijn pensionering als kapitein der artillerie van het KNIL, in Den Haag gaan rentenieren, maar had ook nog wat werk gevonden als boekhouder van een Rotterdamse firma die handelde in kantoormeubels.¹⁹⁰ Frits Tydeman werd 62 jaar. Hij werd in zijn woonplaats begraven op de begraafplaats Oud Eik en Duinen.

Volgens de regels diende Tydeman in mei 1915 bij de minister van Marine een verzoek tot eervol ontslag in. Bij Koninklijk Besluit van 29 mei 1915 no. 44 werd hem wegens langdurige dienst eervol ontslag uit de zeedienst verleend onder toekenning van een pensioen van 3.900 gulden per jaar en onder dankbetuiging voor de vele goede en gewichtige diensten, door hem aan den lande bewezen.¹⁹¹ De Tydemans hadden besloten in hun pensioenjaren te gaan wonen in Den Haag. Aan het Bezuidenhout hadden ze een passende woning met achtertuin gevonden die zij, nu te voorzien was dat zij daar lange tijd zouden kunnen wonen, kochten. Op 29 juni werd het echtpaar Tydeman ingeschreven in de gemeente Den Haag op het adres Bezuidenhout 265a.¹⁹²

Op 1 juli 1915 werd viceadmiraal G.F. Tydeman eervol ontheven van zijn functie van directeur en commandant van de Marine te Amsterdam. Het afscheid van de marine en de werf werd niet gemarkeerd door een ceremoniële commandowisseling, maar door recepties op 6 en 13 juni waar de krijgsmacht, het bedrijfsleven en de natuurwetenschappen waren vertegenwoordigd. Uiteraard was Max Weber aanwezig.¹⁹³ De Rijkswerf werd opgeheven op 4 juli 1915. Er was geen vlagofficier als opvolgend directeur en commandant, het nieuwe Marine-etablisement bleef voorlopig onder de verantwoordelijkheid van de



Woonhuis van de Tydemans in Den Haag,
Bezuidenhout 265a. (NIMH)



De achterzijde van de woning en de tuin van
Bezuidenhout 265a. (NIMH)

directeur van de Rijkswerf te Willemsoord. Tien dagen later verhuisden de Tydemans van Amsterdam naar Den Haag.

Na Tydemans eervol ontslag was Phaff de enige adelborst van het promotiejaar 1873 die nog in actieve dienst was. Phaff maakte in 1883 en 1884 pooltochten met de *Willem Barents* mee en werkte sinds 1892 bij de afdeling Hydrografie van het Ministerie van Marine, eerst als toegevoegd chef, vanaf 1 juni 1899 als sous-chef en met ingang van 1 september 1914 als chef. Omdat hij door de aaneengesloten plaatsingen bij het ministerie niet voldeed aan de geldende bevorderingseisen voor zeeofficieren, werd Phaff in 1901 bevorderd tot kapitein-luitenant-ter-zee titulair en in 1914, bij zijn benoeming tot chef Hydrografie, tot kapitein-ter-zee titulair. Op 1 november 1920 ging Phaff als laatste van zijn jaar met pensioen. Bij Tydemans vertrek uit de marine waren van zijn 24 jaargenoten nog veertien in leven.¹⁹⁴

Conclusie

Tydeman voltooide een voortreffelijke marineloopbaan. In zijn jonge jaren maakte hij lange zeereizen, hij was hydrograaf en commandant van een opnemer en doceerde zeevaartkunde op het KIM. Zijn naamsbekendheid verwierf hij als scheepscommandant tijdens de succesvol verlopen Siboga-expeditie. Zijn kennis van zeevaartkunde, hydrografie en oceanologie breidde zich steeds verder uit. Hij raakte steeds meer vertrouwd met de toepassing van die kennis en genoot van de theorie en praktijk van de wetenschap.

In de tweede helft van zijn loopbaan bouwde Tydeman een carrière op in functies als commandant van grote schepen, het KIM en het eskader in Indië. Bevelsfuncties gaven gelegenheid om eigen inzichten en aanpak in praktijk te brengen. Dat de commando's van de drie afzonderlijke pantserschepen in totaal slechts zes maanden duurden bood weinig mogelijkheid om van de scheepsbemanning en het team officieren een goed geoefende eenheid te maken. Ook tijdens het commando van het eskader was er weinig gelegenheid voor gezamenlijk oefenen. De reis naar China en Japan maakte alleen enkele navigatorische exercities uitvoerbaar.

Mede door de langere duur van het commando van het KIM kon Tydeman behalve toezicht houden op de dagelijkse dienst als bestuurder leiding geven aan de overgang van de vierjarige naar de driejarige opleiding. Dat proces boeide hem en ook publiceerde hij er over.

Objectief gezien zou Tydeman reden kunnen hebben niet helemaal voldaan te zijn over de wat versnipperde scheepscommando's en een eskadercommando dat eigenlijk uitsluitend een vlagvertoonreis betrof. Er is geen aantoonbaar bewijs dat Tydeman daar zelf ook zo over dacht.

De kwaliteit en de veelzijdigheid van zijn loopbaan maakten de bevordering tot vlagofficier mogelijk. Tydeman was zich ervan bewust dat zijn vlagofficiersfunctie niet de belangrijkste in de marine was, maar eenmaal in Amsterdam ondervond hij bovendien dat de aard van het werk hem tegen viel. In een brief aan Weber uitte hij zijn ongenoegen daarover. Weliswaar werd hij als lid van de Staatscommissie voor de verdediging van Nederlandsch-Indië betrokken bij andere onderwerpen, maar zijn werkelijke belangstelling ging uit naar maritieme en natuurkundige wetenschappen. Eenmaal met eervol ontslag zou hij zich steeds meer op die wetenschappen gaan richten.