



Universiteit  
Leiden

The Netherlands

## **Rood noch oranje: de sociale strijd van de Nederlandse marinematroos, 1870-1914**

Worp, B.J.T. van de

### **Citation**

Worp, B. J. T. van de. (2022, March 2). *Rood noch oranje: de sociale strijd van de Nederlandse marinematroos, 1870-1914*. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/3277931>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3277931>

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

## 2 | ‘Een eervol beroep’

# De wording van de ‘moderne’ Nederlandse marinematroos, 1840-1914

### Inleiding

Matrozen kwamen doorgaans op jonge leeftijd in zeedienst en hadden veelal weinig scholing genoten. Eeuwenlang fungeerde de praktijk van alledag als de belangrijkste leerschool. Al varend moest een nieuweling de fijne kneepjes van het scheepswerk onder de knie zien te krijgen. In de regel begon iemand zijn marineloopbaan als scheepsjongen. Pas na een jaar of vijf was hij volkomen bekend met de scheepsdienst en mocht hij zich een bevaren matroos noemen.<sup>1</sup> Zoals in het vorige hoofdstuk is duidelijk gemaakt, veranderde het scheepsleven in de tweede helft van de negentiende eeuw ingrijpend. De modernisering van het materieel vergde nieuwe vaardigheden en noopte de marineleiding haar personeel beter op te leiden. Eén van de meest tastbare veranderingen was de introductie van een nieuw rekruterings- en opleidingsbeleid, waarvan minister Taalman Kip de grondlegger was. Om permanent over voldoende matrozen te kunnen beschikken, besloot hij met ingang van 1876 overwegend ‘jong volk’ te werven, dat hij door middel van een opleiding en verbeterde arbeidsvoorwaarden voor lange tijd aan de marine hoopte te verbinden. Niet langer leerde een matroos het beroep van zeeman op zee, voortaan genoot hij enige jaren een opleiding aan wal, alvorens hij zijn eerste schreden aan boord zette.

Met deze maatregel volgde de Koninklijke Marine het voorbeeld van de *Royal Navy*. Het is opvallend dat Nederlandse maritiem-historici, in tegenstelling tot hun Britse collega's, nauwelijks oog hebben gehad voor het belang van een walopleiding. Conley noemde het werven en opleiden van jongens bijvoorbeeld ‘one of the most innovative solutions to the manning problem in the mid-Victorian period’.<sup>2</sup> Volgens Walton luidde de ‘invention of the naval career’ de overgang in van een ‘familial navy’ naar een ‘corporate navy’.<sup>3</sup> Bij de Nederlandse zeemacht gebeurde iets vergelijkbaars. Mede dankzij de opleiding veranderde het karakter van de schepelingen. Omstreeks 1900 beschikten de zee strijdkrachten over ‘een geheel ander soort mensen’.<sup>4</sup> De nieuwe generatie matrozen was hoger opgeleid, beter geoefend en meer vertrouwd met de militaire discipline dan ooit te voren.<sup>5</sup> Verder kan uit de realisatie van verschillende verbeteringen in de arbeidsvoorwaarden worden afgeleid dat de status van het beroep van marinematroos in diezelfde periode voorzichtig verbeterde. Dit hoofdstuk bespreekt de belangrijkste hervormingen en de impact daarvan. Daarbij zal duidelijk worden dat de sociale hervormingen die tussen

1850-1880 tot stand kwamen, evenals de invoering van een opleidingsstelsel voor matrozen, primair als een reactie op het reeds bestaande personeelstekort moeten worden beschouwd en niet zozeer het gevolg waren van allerlei technische innovaties, hoe belangrijk deze ook waren. Met deze maatregelen vond de marineleiding niet alleen een oplossing voor het bestaande rekruteringsvraagstuk, onbedoeld legde zij daarmee tevens de kiem voor de sociale strijd zoals die zich na 1900 onder het lagere marinepersoneel zou voordoen. Daarmee biedt dit hoofdstuk een belangrijke sleutel voor het verstaan van de gebeurtenissen die in de komende hoofdstukken aan de orde zullen komen.

## Het rekruteringsvraagstuk

In de negentiende en twintigste eeuw moesten de opeenvolgende ministers van Marine met enige regelmaat erkennen dat er door de verschillende rangen heen zowel kwantitatieve als kwalitatieve tekorten bestonden. Deze schaarste was bepaald geen negentiende-eeuws verschijnsel, want in de zeventiende en vooral achttiende eeuw ondervond de zeemacht eveneens moeilijkheden bij het vinden van scheepsvolk. De vraag naar bevaren zeelieden overtrof in Nederland vanouds het aanbod; er was sprake van een krappe maritieme arbeidsmarkt. Terwijl de bevolkingsgroei stagneerde, nam in de loop van de achttiende eeuw de behoefte aan zeevarend personeel toe. Hoewel de verschillende takken van zeevaart met elkaar moesten concurreren, waren de onderlinge verschillen groot. Koopvaardij, visserij en walvisvaart rekruteerden hun zeelieden hoofdzakelijk in kleine havensteden en dorpen in de kustprovincies. Daarmee putten zij uit een ander reservoir dan de marine, die evenals de *voc* en de *wic* was aangewezen op werkzoekenden in de grote havensteden. Meestentijds betrof het lieden afkomstig uit de armste lagen van de bevolking. Onder de werkzoekenden bevonden zich opvallend veel buitenlanders; zij waren naar de Republiek gekomen in de hoop daar emplooi te vinden. Door veelvuldig gebruik te maken van niet-Nederlanders wist de marine het wervingsprobleem lange tijd te ondervangen. Aan boord van de Nederlandse oorlogsschepen leefde zodoende een bonte mengeling van nationaliteiten. Soms liep het aandeel buitenlanders op tot boven de 50%. Tot het midden van de negentiende eeuw zou de marine van deze categorie schepelingen afhankelijk blijven.<sup>6</sup>

In het ancien régime verliep de werving volgens hetzelfde stamien. Het was gebruikelijk dat de scheepscommandant zelf zijn bemanning rekruteerde, al dan niet met assistentie van anderen. Zodra de admiraliteit hem een schip had toegewezen en de datum van uitzeilen was bepaald, kon hij beginnen met het werven van zeelieden, een opdracht die weken zo niet maanden duurde. De commandant benutte zijn persoonlijke contacten aan wal en liet de 'trommelaar' een bericht in de stad verspreiden. De kern van de bemanning monsterde doorgaans uit eigen beweging aan, het overige deel moest vervolgens actief worden geworven. Hiervoor maakte de commandant gebruik van ronselaars of slaapbazen die in het havengebied woonachtig waren en als arbeidsbemiddelaar fungeerden. Dikwijls ging het om gewiekste logementhouders die berooide mannen en net afgemonsterde schepelingen tegen betaling onderdak verleenden. In korte tijd maakten

deze lieden vaak hoge schulden, waarna de logementhouder zijn gasten liet aanmonstern bij de *voc* of de marine, om vervolgens een groot deel van hun handgag op te strijken. De schulden waren veelal dusdanig hoog dat deze zeelieden een schuldbekentenis moesten opstellen en jarenlang bezig waren met afbetalen. Naarmate de werving in de tweede helft van de achttiende eeuw problematische vormen ging aannemen, moest de marine steeds zwaarder leunen op de inbreng van deze ‘zielverkopers’.<sup>7</sup>

Aan de inzet van buitenlanders en ronselaars kwam pas halverwege de negentiende eeuw een einde. Sinds de Bataafs-Franse tijd had de werving een meer gestructureerd karakter gekregen. Op de Rijkswerven te Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen-Vlissingen, Willemsoord en Hellevoetsluis werden zogeheten kantoren van aanneming ingericht. Belangstellenden voor de marine dienden zich voortaan te melden bij de commies van aanneming, een ambtenaar die de indiensttreding administratief afhandelde conform een reeks door het Departement van Marine uitgevaardigde reglementen en formulieren.<sup>8</sup> Daarmee was de werving niet langer een zaak van afzonderlijke scheepscommandanten, maar van de marine als geheel. Wekelijks stuurden de verschillende commiezen hun rapporten, waarin zij melding maakten van de behaalde wervingsresultaten, op naar het Ministerie van Marine. Op deze wijze was ‘Den Haag’ goed ingelicht over de landelijke aannemingscijfers en kon de bewindsman zijn beleid daarop afstemmen.<sup>9</sup> Tweemaal per jaar, in januari en juli, stelde deze een overzicht samen van het aantal mannen dat daadwerkelijk in dienst was van de marine. Door deze feitelijke gegevens te relateren aan de behoefte, die gebaseerd was op het aantal schepen in actieve dienst, kon eenvoudig worden vastgesteld in welke functies tekorten bestonden.<sup>10</sup> In wezen voerde de marine een passief werfbeleid: zij wachtte letterlijk op mannen en jongens die zich op eigen initiatief kwamen melden. Alleen bij dringende tekorten ondernam zij actie, bijvoorbeeld door enkele officieren propagandatochten te laten maken, door de aannemingseisen te versoepelen, door een beroep te doen op weeshuizen of door gebruik te maken van zogeheten ‘aanbrengers’.<sup>11</sup> Tot in de tweede helft van de negentiende eeuw waren er aanbrengers actief voor de marine. Voor elke aangebrachte schepeling ontvingen zij een geldelijke vergoeding. Blijkbaar kon de zeemacht deze figuren maar moeilijk missen, want het duurde tot 1888 alvorens zij de aanbrengelden definitief afschafte.<sup>12</sup>

Een tweede ingrijpende verandering was de ‘nationalisering’ van de marine. Het aantal buitenlanders dat aan boord van de schepen diende, liep in het tweede kwart van de negentiende eeuw sterk terug.<sup>13</sup> Blijkens de getuigenis van zeeofficier H.J.L.T. Vaynes van Brakell namen zij rond 1820 nog een belangrijke plaats in. ‘Allerlei natiën en volken zag men onder hen: Negers, Amerikanen, Mulatten met hunne bruine gelaatstrekken en lange zwarte haren, groote frissche kerels, die niet voor de talrijke krachtige Noren, Zweden en Denen behoefden onder te doen, en bij wie de enkele Javanen wel lilliputters schenen.’<sup>14</sup> Als zichtbare groep waren zij na 1860 vrijwel geheel van boord verdwenen. Met de opkomst van de natiestaat voerden verschillende Europese staten in de eerste helft van de negentiende eeuw de dienstplicht in. Burgers werden geacht zo een bijdrage te leveren aan de landsverdediging en daarom was het onderdanen niet langer toegestaan

buiten de eigen landsgrenzen in militaire dienst te treden. Op basis van internationale verdragen konden staten zelfs militairen teruggeisen wanneer zij in buitenlandse dienst traden. Deze regelgeving maakte ook een einde aan de gewoonte buitenlandse deserteurs in te lijven en werfcampagnes op vreemd – veelal Duits – grondgebied te voeren.<sup>15</sup> In 1861 gaf minister J.S. Lotsy uitdrukkelijk te kennen de marine ‘zooveel mogelijk bij uitnemendheid een *nationaal* wapen te doen zijn’.<sup>16</sup> Desalniettemin liet het werfreglement van 1856 nog ruimte om buitenlandse matrozen te rekruteren, mits zij bevaren waren. Bijna vijftien jaar later stond zwart op wit dat alleen Nederlanders en zeevarenden uit de Indische archipel – de zogeheten ‘inlandse’ schepelingen – mochten worden aangenomen.<sup>17</sup> In tijden van grote schaarste, zoals halverwege de jaren zeventig, wilde de marineleiding nog wel eens een uitzondering maken. In dergelijke omstandigheden mochten tijdelijk bevaren schepelingen uit het buitenland worden gerekruteerd.<sup>18</sup>

In tegenstelling tot het leger profiteerde de marine aanvankelijk niet van de invoering van de dienstplicht. De eerste militiewetten hadden alleen betrekking op het landleger.<sup>19</sup> De Nederlandse bevolking had voor het eerst kennisgemaakt met de dienstplicht tijdens de inlijving bij Frankrijk (1810-1813).<sup>20</sup> Naast de conscriptie, waarbij van iedere lichte dienstplichtigen jaarlijks drieduizend mannen onder de wapenen kwamen (hiervan waren tweeduizend man bestemd voor het leger en duizend man voor de marine), voerde keizer Napoleon eveneens de maritieme inscriptie in. Alle mannen in de leeftijd van 18 tot 49 jaar die van beroep visser of zeeman waren, een ambacht uitoefenden dat verband hield met de scheepvaart en woonachtig waren in één van de kustdepartementen moesten zich laten registreren. Uit deze groep werden vervolgens drieduizend man aangewezen die voor een periode van vier jaar bij de zeemacht zouden moeten dienen.<sup>21</sup> Na het herstel van de Nederlandse onafhankelijkheid bleef de dienstplicht voor het leger gehandhaafd, bij de marine daarentegen werd deze afgeschaft. In deze korte periode had de dienstplicht bij zeevarenden een dusdanige afkeer gewekt, dat de wetgever dit gebruik na 1813 niet durfde te continueren. Economische motieven wogen daarbij zwaar: de scheepvaart was te belangrijk voor de nationale staathuiskunde om mensen aan de zeemacht af te staan.<sup>22</sup>

Dat de invoering van een zeemilitie na verloop van tijd toch als een reële optie werd beschouwd, was het gevolg van de personeelstekorten die zich in de jaren veertig voordeden. De grondwetwijziging van 1848 schiep daarvoor enige ruimte. Het nieuwe artikel 186 bepaalde dat een deel van de militie voor de zeedienst zou *kunnen* worden bestemd – het woord *zullen* was bewust vermeden.<sup>23</sup> Het duurde evenwel tot 1861 alvorens een deel van de militie daadwerkelijk voor de zeemacht beschikbaar werd gesteld en wel onder strikte wettelijke voorwaarden. Het jaarlijks contingent bestond uit zeshonderd dienstplichtige jongemannen, die er vrijwillig voor moesten kiezen hun dienstitijd bij de zeemacht door te brengen. De zeemiliciens waren alleen inzetbaar voor de binnenlandse dienst en de kustverdediging, uitzending naar het buitenland of de koloniën was uitdrukkelijk verboden. Het lag niet in de lijn der verwachting dat de politiek in de nabije toekomst de omvang van de zeemilitie zou verruimen, behalve wanneer zich een oorlogssituatie zou voordoen. Die omstandigheid deed zeeofficieren ervan terugschrikken van het dienstplichtvraagstuk een

thema te maken. De roep om afschaffing van de plaatsvervangende en invoering van een persoonlijke dienstplicht, zoals die in het laatste kwart van de negentiende eeuw veelvuldig klonk, vond dan ook weinig weerklank binnen de marine.<sup>24</sup>

Al deze ontwikkelingen hadden uiteraard gevolgen voor de werving. Door het wegval- len van buitenlandse schepelingen was de Nederlandse zeemacht voor het eerst in haar historie geheel aangewezen op vrijwilligers uit eigen land. Ondanks de gestage groei van de (beroeps)bevolking leverde de nationale arbeidsmarkt halverwege de negentiende eeuw onvoldoende nieuwe rekruten op. Omdat de *voc* als mededinging was verdwenen en de koopvaardij na de Franse Tijd nog niet tot volle bloei was gekomen, leverde het beman- nen van de oorlogsbodems tussen 1813 en 1830 nauwelijks problemen op.<sup>25</sup> Dat veranderde in de jaren dertig en veertig, toen de koopvaardij dankzij een protectionistisch overheids- beleid een enorme opleving doormaakte.<sup>26</sup> De afzonderlijke rederijen boden zeelieden fors hogere lonen en kortere, flexibelere dienstverbanden aan, waardoor de koopvaardij voor menig een die zijn brood op zee wilde verdienen een aantrekkelijk alternatief vormde.<sup>27</sup> Waar de kandidaat-matroos bij de marine sinds 1821 voor een dienstverband van vijf jaar tekende, monsterde hij bij de koopvaardij aan voor de duur van één reis – pas in de twin- tigste eeuw gingen rederijen met vaste contracten werken.<sup>28</sup> Deze concurrentie werkte een verloop onder het scheepsvolk in de hand. Veel ervaren krachten keerden de marine na afloop van hun dienstverband de rug toe, wat tot een tekort aan goede, bevaren varens- gaten leidde.<sup>29</sup> Hierdoor konden schepen niet of pas na de nodige vertraging uitvaren.

Aan de 'voorkant', dus bij de werving, was men grotendeels aangewezen op jongens en onbevaren mannen. Weeshuizen boden met enige regelmaat jongens aan, terwijl de ma- rine bij zeer dringende tekorten een beroep deed op de liefdadigheidskolonies te Veen- huizen en Frederiksoord.<sup>30</sup> Critici verweten de kantoren van aanneming weinig selectief te zijn bij de rekrutering van nieuw personeel. Volgens W.M. Obreen, zelf jarenlang als commies van aanneming werkzaam, deed de zeemacht gerust een beroep op landlopers, deserteurs en andere lieden van 'slecht zedelijk gedrag', of anders gezegd het 'uitschot' van de samenleving. Een groot deel van de aangeworven bemanning was naar zijn me- ning daardoor eigenlijk ongeschikt voor de zeedienst.<sup>31</sup> Het is wellicht wat overdreven gesteld dat alleen het 'uitschot' van de samenleving bij de marine diende. Minder over- dreven daarentegen was de veel lagere leeftijd van de rekruten en het grote percentage onbevarenen in het personeelsbestand. In 1841 had ruim 60% van de schepelingen nau- welijks of niet gevaren.<sup>32</sup> Bij herhaling zou blijken dat de marine weinig andere opties had dan van deze categorie rekruten gebruik te maken.

Uit de tegenvallende wervingsresultaten viel af te leiden dat een negatieve reputatie de zeemacht parten speelde. Het ruwe leven aan boord schrok af en als werkgever had de ma- rine geen goede naam. Op de vraag of een maritieme dienstplicht wellicht een uitkomst zou kunnen zijn voor de vele werkloze vissers op het eiland Urk, gaven deze als antwoord dat zij nog liever in het leger dienden dan bij de marine. 'Of nu de strenge discipline ter zee te zeer afsteekt bij dit vrije zwerven dan wel of hunne zedigheid te veel aanstoort vindt in de ruwe en zedeloze gesprekken der matrozen, is mij niet geheel duidelijk, maar ik

vermoede, dat beide oorzaken tezamen werken', rapporteerde de Noord-Hollandse commissaris van de koning in 1845 naar aanleiding van zijn gesprek met de burgemeester van Urk.<sup>33</sup> Potentiële kandidaten lieten zich bij voorbaat afschrikken door de vele geruchten en vooroordelen die in de samenleving circuleerden. In de publieke beeldvorming bleef de zeemacht met haar strenge tucht en discipline een bewaarplaats voor een ieder die maatschappelijk niet wilde deugen. Een flinke Hollander bedacht zich wel tweemaal voordat hij in zeedienst trad, schreef de een.<sup>34</sup> Volgens de ander achtte menig ouder het een schande wanneer zoonlief een loopbaan als marinematroos ambieerde. Liever zagen zij dat hij een ander beroep koos. Dit alles was zichtbaar in de sociale herkomst van het lagere personeel. Bij gebrek aan beter moest genoeg worden genomen met 'sujetten' uit de laagste sociale klassen.<sup>35</sup>

## Een reeks sociale hervormingen

Op welke wijze kon de marineleiding deze vicieuze cirkel doorbreken? Dat was één van de prangende vragen die tijdgenoten naar voren brachten in de talrijke brochures die verschenen in de jaren veertig en vijftig, toen er een felle pennenstrijd gaande was over het vermeende verval van de marine (zie hoofdstuk 1). De meeste bijdragen waren geschreven door ervaren marineofficieren – al dan niet anoniem of onder een pseudoniem. Ook hoge marine-ambtenaren en parlamentsleden met een militair verleden mengden zich in het debat.<sup>36</sup> Aanvankelijk richtte de kritiek zich op de ambtelijke organisatie en de te omvangrijk geachte walinrichtingen.<sup>37</sup> Spoedig breidde het commentaar zich uit tot andere terreinen, zoals de taak van de marine met betrekking tot de verdediging van Indië, de inzetbaarheid van stoomschepen en de kwaliteit van het personeel. Verscheidene brochureschrijvers hekelden het ontbreken van een consistent personeelsbeleid. De 'herscheping eener sedert 30 jaren vermorste Marine is niet het werk van een oogeblik, noch van kwakzalverij: zeevolk, onderofficieren, kunnen niet even als een Minister door een besluit gemaakt worden; er behoort nog bij, beginselen, tijd en geld', schreef de gepensioneerde vlagofficier P. Arriëns geagiteerd.<sup>38</sup> Er bestond behoefte aan een langetermijnvisie ten aanzien van het personeel. Onderling waren de publicisten het in ieder geval over twee zaken eens. In de eerste plaats waren zij ervan overtuigd dat de marineleiding alles in het werk behoorde te stellen om een 'nationale matrozenstand' te vormen. In de tweede plaats pleitten zij voor hervormingen die het maatschappelijk aanzien van de marinematroos moesten helpen verbeteren. Beide aanbevelingen gingen in wezen over dezelfde vraag: hoe kon de zeemacht haar personeelsbestand op peil krijgen en houden?

Over de wijze waarop de nationale matrozenstand gevormd zou moeten worden, liepen de meningen uiteen. De eerder genoemde Obreen toonde zich een warm pleitbezorger van een 'Koninklijke keurbende ter zee', een marinereserve *avant la lettre*. Met 'toekenning van veel eer en voordeel' moesten Nederlandse zee- en varenslieden bereid worden gevonden tot dit korps toe te treden, onder de voorwaarde dat zij in (dreigende) oorlogssituaties hun diensten aan de marine zouden verlenen. In tijden van vrede wa-

ren zij gewoon in de gelegenheid hun zeemansberoep elders uit te oefenen.<sup>39</sup> Een ander was van mening dat de marine evenals het leger de beschikking zou moeten krijgen over dienstplichtigen.<sup>40</sup> Weer anderen benadrukten het belang van het opleiden van nieuw personeel. Groot voorstander hiervan was in het bijzonder P. le Comte, een gewezen docent aan de Amsterdamse Kweekschool voor de Zeevaart.<sup>41</sup> In zijn bijdrage uit 1839 pleitte hij voor de oprichting van 'Nederlandsche Matrozen-Instituten', die op termijn zowel de marine als de koopvaardij van personeel moesten voorzien. Uit alles bleek dat Le Comte zijn plan tot in de puntjes had uitgewerkt, want zelfs een reglement, een lesprogramma en de kostenraming ontbraken niet. Volgens hem zouden de personeelstekorten spoedig tot het verleden behoren als de marine jaarlijks vijfhonderd jongens in de leeftijd van 12-16 jaar tot zeeman ging opleiden. Hoe tijdgenoten dit voorstel hebben beoordeeld, is moeilijk te achterhalen, maar uit de verschillende herdrukken mag worden afgeleid dat de brochure aftrek vond.<sup>42</sup> De meeste auteurs waren er overigens van overtuigd dat scholing voor toekomstige matrozen noodzakelijk was.<sup>43</sup> Verder hoopten zij dat de marine een vast korps voor schepelingen wilde invoeren, zodat ervaren krachten in de toekomst voor de zeestrijdkrachten behouden bleven.<sup>44</sup>

De Nederlandse natie toonde helaas maar weinig waardering voor de marinematroos, beweerde een anoniem gebleven auteur. Wanneer de zeemacht erin slaagde haar werkzaamheden beter voor het maatschappelijke voetlicht te brengen, zou dat spoedig veranderen, zo meende hij.<sup>45</sup> De meeste auteurs zagen meer in een aantal structurele (sociale) hervormingen, die het prestige van de marinematroos zouden verbeteren. Alleen daardoor was de vorming van een nationale matrozenstand te verwezenlijken. De eerder genoemde vlagofficier Arriëns schreef in trefzekere bewoordingen:

'Er moeten vooruitzichten geopend worden, betere betaling, betere regeling van diensttijd, zorgvuldiger toezigt en betere discipline; vooruitzichten moeten er geopend worden voor den jongeling. (...) [H]ij moet weten dat het mannelijk beroep van zeeman een eervol beroep is, dat hij beschermd wordt, dat hij verder kan komen en zijn Vaderland hoogst nuttig is; de poel van onverschilligheid en ondankbaarheid, waarin door de zeelieden zoo veel zweet en bloed, zoo veel verguizing is geofferd, moet gedempt worden!'<sup>46</sup>

Hogere gages, invoering van een pensioen, een minder streng strafregime en betere voorzieningen voor de oude dag zouden van de marine kortom een aantrekkelijker werkgever maken.<sup>47</sup>

De noodzaak hervormingen door te voeren liet zich steeds sterker gevoelen. De toenemende afhankelijkheid van 'onbevaren personen' bracht de inzetbaarheid en de slagkracht van de marine in gevaar. Minister Enslie durfde de kritiek onder ogen te zien en riep in februari 1852 een breed samengestelde commissie onder leiding van prins Hendrik in het leven (zie ook hoofdstuk 1). De tien commissieleden kregen maar liefst 22 vraagstukken voorgelegd, waarvan er drie betrekking hadden op het lagere marinepersoneel.



Samenvattend luidde de vraag op welke wijze de marine in haar behoefte aan scheepsvolk moest voorzien en vooral hoe zij dienstdoende schepelingen voor de toekomst kon behouden.<sup>48</sup> Binnen een half jaar lag er een zeer uitvoerig rapport op tafel met een reeks concrete aanbevelingen. Ten aanzien van het lagere marinepersoneel gaf de commissie een drietal adviezen. Allereerst adviseerde zij de werving permanent open te stellen. In de tweede plaats drong zij erop aan toekomstige zeelieden te gaan opleiden en vormen. Ten slotte was de commissie van mening dat matrozen met betere arbeidsvoorwaarden 'duurzaam' aan de marine waren te binden.<sup>49</sup> Van 'een goede, regtvaardige, pligmatige behandeling, overeenkomstig de voorschriften' verwachtten de commissieleden gunstige resultaten. 'Hij moet zien, dat er zorg voor hem gedragen wordt, overal en ten allen tijde.'<sup>50</sup>

### *Afschaffing van de lijfstraffen*

Het rapport fungeerde als katalysator van een reeks hervormingen die in de jaren vijftig tot stand kwamen. Eén van de meest tastbare veranderingen was de afschaffing van enkele zware lijfstraffen in 1854. In dat jaar werden kielhalen en het van de ra vallen wettelijk verboden. Het betekende een breuk met een eeuwenlange traditie. Bij ernstige vergrijpen kregen schepelingen voortaan de 'kruiwagenstraf' opgelegd, wat inhield dat zij voor de duur van drie tot vijftien jaar dwangarbeid moesten verrichten in een militaire strafgevangenis. Lichtere lijfstraffen zoals laarzen en handdaggen bleven vooralsnog bestaan, al werd de uitoefening hiervan door middel van voorschriften stevig aan banden gelegd. Aan het aantal toe te dienen slagen was bijvoorbeeld een maximum gesteld, afhankelijk van de leeftijd van de veroordeelde, terwijl eveneens bepalingen werden ingevoerd voor het instrumentarium waarmee het slaan geschiedde.<sup>51</sup> Zo werd het eindje touw bijvoorbeeld vervangen door 'eindjes ongeteerde lijn'.<sup>52</sup> Volgens een zekere 'X.' was de aanpassing van het *Reglement van krijgstucht* een zeer aanvaardbare 'middelweg'. Vanouds waren disciplinaire straffen bedoeld om het ruwe scheepsvolk in het gareel te houden. Hoewel het gehalte van de schepelingen naar zijn oordeel de laatste jaren aanmerkelijk was verbeterd en hij een modernisering van de discipline zonder meer toejuichte, achtte hij de tijd thans nog niet rijp om de overige lijfstraffen af te schaffen 'zonder dat daardoor de waarborgen van subordinatie en pligtsbetrachting in gevaar worden gebracht'.<sup>53</sup> De onbekend gebleven schrijver vertolkte een onder zeeofficieren breed gedeeld standpunt. Volledige afschaffing van de lichamelijke straffen achtten zij niet wenselijk. Het toepassen van lijfstraffen beschouwden zij doorgaans als een effectief middel om de orde aan boord te handhaven en een afschrikwekkend voorbeeld te stellen. Daarom wilden zij in uitzonderlijke gevallen van 'juffrouw driestrem' gebruik kunnen blijven maken.<sup>54</sup>

Het denken over nut en noodzaak van lijfstraffen was in de loop van de negentiende eeuw aan verandering onderhevig. In eerste instantie gaven hoofdzakelijk marine-artsen blijk van hun bedenkingen. Zij zagen van dichtbij hoe zwaar en schadelijk deze straffen waren voor de gezondheid van de veroordeelde; als arts waren zij immers geroepen toezicht te houden op hun 'patiënt'.<sup>55</sup> Hun oproep tot afschaffing vond aanvankelijk weinig weerklank onder zeeofficieren. In het derde kwart van de negentiende eeuw ging een deel van de zee-

officieren evenwel vragen stellen bij de wenselijkheid van lijfstraffen, wellicht als gevolg van de ontwikkelingen in het buitenland. De Amerikaanse en Franse marine hadden de lijfstraffen reeds afgeschaft, terwijl in Groot-Brittannië een fel debat gaande was.<sup>56</sup> Deze veranderde denkrichting kwam niet zozeer voort uit bewogenheid met het welbevinden van de matroos, veeleer ging het om een pragmatisch antwoord op de vraag hoe de marine haar schepen moest bemannen. Volgens de voorstanders van de afschaffing ondervond de werving de negatieve effecten van de wijze waarop het kader zijn gezag uitoefende. Een versoepeling van de tucht zou de dienstneming daarom beslist ten goede komen.<sup>57</sup> Bovendien meenden zij dat deze 'middeleeuwse praktijken' niet pasten in een 'eeuw van vooruitgang en beschaving'.<sup>58</sup> Tegenstanders daarentegen noemden het bestaan van lijfstraffen een noodzakelijk kwaad. Dat buitenstaanders dit gebruik afkeurden was begrijpelijk, maar voor de scheepdienst bleef het onmisbaar. Volgens luitenant-ter-zee J.C. Joekes had de marine als 'drijvende maatschappij' haar eigen stelsel van regels nodig en discipline was daarbij het sleutelwoord.<sup>59</sup> Het zou tot 1879 duren alvorens de marine door toedoen van minister Taalman Kip de resterende lijfstraffen afschafte en verschillende vormen van arrest daarvoor in de plaats stelde.<sup>60</sup> De in 1854 door Enslie genomen maatregelen waren hoe dan ook een voorzichtige stap op weg naar een modernisering van de discipline.

#### *Verbeterde arbeidsvoorwaarden*

Minstens zo belangrijk was de oprichting van het vaste korps voor schepelingen beneden de graad van sergeant. Ofschoon de door prins Hendrik geleide commissie in haar verslag te kennen gaf weinig van dit door velen gekoesterde ideaal te verwachten, besloot minister Enslie in 1854 toch tot de invoering hiervan.<sup>61</sup> Matrozen eerste en tweede klasse alsook korporaals, die 'voortdurend goed gedrag' en 'bijzondere geschiktheid voor de betrekking' aan de dag legden, kwamen voor een voordracht in aanmerking. Wie tot het vaste korps behoorde, genoot een heel aantal voordelen. Allereerst ontving hij een maandelijkse toelage van 2 gulden, een bedrag dat werd verhoogd voor elke vijf jaar dat hij aaneengesloten deel uitmaakte van het korps. Verder waren straffen zoals het slaan met de hand of het eindje touw op hem niet van toepassing. En wie drie jaar in de koloniën had gediend, kreeg een verlofperiode van één tot drie maanden met behoud van soldij en de toezegging minstens één jaar in Nederland te mogen blijven.<sup>62</sup> Het bestaan van een vast korps voor schepelingen diende twee doeleinden. Allereerst moesten de zojuist geschetste voorrechten Janmaat een zeker prestige verschaffen, met de bedoeling onderscheid aan te brengen met die schepelingen die niet tot het korps waren toegelaten en deze voorrechten dus niet genoten. In de tweede plaats hoopte de zeemacht met de verbeterde arbeidsvoorwaarden ervaren krachten voor de zeemacht te behouden. Hoewel schepelingen in het vaste korps, in tegenstelling tot officieren en onderofficieren, hun dienstverband steeds moesten verlengen, werd alles in het werk gesteld om de bevaren schepelingen te laten re-engageren. Zo bestond de mogelijkheid om een nieuw dienstverband te tekenen terwijl het oude nog twee of drie jaar duurde. Wie dat deed, kon een flinke premie verzilveren.<sup>63</sup> Om langdurige dienst te bevorderen was reeds in 1851 een

pensioenregeling tot stand gekomen. Een matroos die dertig jaar lang bij de marine had gediend, ontving voortaan een geldbedrag van 100 gulden per jaar, een bedrag dat overeenkwam met ongeveer vier maandlonen.<sup>64</sup>

Financiële compensatie was ontegenzeggelijk een van de meest voor de hand liggende maatregelen om zowel nieuwkomers tot een dienstverband te bewegen als het in dienst zijnde personeel bij te laten tekenen. Desondanks wees de marineleiding loonsverhoging consequent van de hand. De genoemde commissie stelde in haar verslag uitdrukkelijk dat salarisverhoging geen oplossing bood voor het tekort aan bevaren schepelingen. Zodra de marine immers de gages verhoogde, zouden de afzonderlijke reders dat eveneens doen. Het loonverschil zou intact blijven en de concurrentiepositie ten opzichte van de koopvaardij zou geenszins verbeteren.<sup>65</sup> In plaats van een algemene salarisverhoging adviseerde de commissie 'eerlijke en trouwe dienst' alsook 'uitmunten bekwaamheid' te belonen door middel van premies.<sup>66</sup> De marineleiding kon zich daarin vinden. Zodoende ontstond in de tweede helft van de negentiende eeuw een uitgebreid stelsel van toelagen en gratificaties, waarmee de verschillende categorieën schepelingen de gelegenheid kregen hun vaste maandelijks inkomens aan te vullen. Goed gedrag en gebleken expertise werden voortaan extra beloond.

Feitelijk was toetreding tot het vaste korps niet anders dan een premie voor goed gedrag, te meer omdat in de daaropvolgende jaren steeds strengere voorwaarden aan de toelating werden gesteld. In 1871 moesten schepelingen ten minste één jaar tot tevredenheid hebben gediend, zonder gestraft te zijn voor een ernstig vergrijp. In 1881 was dat twee jaar, met de aanvullende eis dat men in die tijd niet voor dronkenschap veroordeeld mocht zijn. In 1895 werd het vaste korps voor 'mindere' schepelingen opgeheven. In plaats daarvan ontvingen schepelingen een certificaat van goed gedrag, dat hun recht gaf op een maandelijks toelage van 2 gulden. Het basisprincipe bleef echter hetzelfde: de marine wilde ervaren en goed functionerende schepelingen 'duurzaam' aan zich binden door extra beloningen in het vooruitzicht te stellen, terwijl zij juist afstand wenste te doen van niet-functionerende varengasten. De marineleiding deed met andere woorden een beroep op de persoonlijke verantwoordelijkheid van iedere individuele matroos. Die had de mate van zijn succes dus grotendeels zelf in handen. Moeilijkheid was wel dat hij tegelijkertijd afhankelijk was van het persoonlijke oordeel van de commandant, die niet alleen besliste over de toelating, maar eveneens over de bevoegdheid beschikte iemand tijdelijk of uit het vaste korps af te voeren dan wel het certificaat te ontnemen, zodra deze in zijn ogen bleek van slecht gedrag, gebrek aan ijver of incompetentie. Ingeval de krijgsraad iemand tot militaire detentie of plaatsing in de strafklasse veroordeelde, volgde zelfs definitieve afvoering.<sup>67</sup>

Naast deze toelage kende de marine nog een grote hoeveelheid andere toelagen en gratificaties. Zo gaf een benoeming tot ridder in de Militaire Willemsorde recht op een jaarlijkse bonus, terwijl een zilveren of gouden medaille voor eerlijke en trouwe dienst met een vaste maandelijks vergoeding gepaard ging. Degenen die in het bezit waren van een brevet van kanonnier, scherpschutter, torpedist of seiner ontvingen eveneens iedere



1. Drie schepelingen gekleed in uniform. Aquareltekening van Cor van Duin, omstreeks 1880 (Nationaal Militair Museum, Soesterberg).



2. Drie kanonnières in opleiding laden een kanon aan boord van het artillerieschip *Het Loo*. De richter achter het kanon geeft aanwijzingen. Rechts geeft een tamboer geluidssignalen op de trom. Olieverftekening van Jan Hoyneck van Papendrecht, omstreeks 1880 (Marinemuseum, Den Helder).



3. Een jongen aan boord van het opleidingsschip *Admiraal van Wassenaer* schrijft een brief naar huis. Olieverftekening van H.M. Krabbé, 1895 (Marinemuseum, Den Helder).



4. Aan boord van het opleidingsschip *Admiraal van Wassenaer* worden twee jongens ondervraagd door de divisiechef, bijgestaan door een bootsman en een korporaal der mariniers. Olieverftekening van Jan Hoyneck van Papendrecht, 1897 (Nationaal Militair Museum, Soesterberg).



5. Matrozen naaien aan boord van een marineschip hun stamboeknummer in hun plunje. Op de achtergrond geeft een korporaal de instructies. Aquareltekening van H.M. Krabbé, 1903 (Marinemuseum, Den Helder).



6. W.F. van Erp Taalman Kip was in de jaren zeventig en tachtig driemaal minister van Marine en in die functie de 'architect' van het wervings- en opleidingsbeleid, zoals dat in 1876 werd ingevoerd (NIMH, Den Haag).

# KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE MARINE.

## Aanwerving van jeugdig Scheepsvolk.

De **BURGEMEESTER** der Gemeente maakt bekend, dat voor jongens, die lust in het zeemansleven hebben, mits zij goed oppassen, eene eervolle en voordeelige betrekking is te bekomen door eene verbintenis bij 's Rijks Zeemacht.

Hunne ouders of voogden kunnen zich daartoe aannemen bij een der kantoren van aanneming voor de Marine op 's Rijks-werven te Amsterdam, Willemsoord en Helleyoetsluis, den Commissie van aanneming te Rotterdam, hoek Wijnhaven 133, en den kommandeerenden Officier van Zr. Ms. kastschip te Vlissingen, onder overlegging van: 1. een extract uit het geboorteregister; 2. een bewijs van goet gedrag, af te geven door het Gemeentebestuur of de politie hunner woonplaats; (Jongens die een vormis wegens diefstal te hunnen laste hebben, kunnen nimmer voor eene verbintenis bij 's Rijks Zee dienst in aanmerking komen); 3. een bewijs van toestemming hunner ouders of voogden of van de bevoegde autoriteit, gelegaliseerd door het plaatselijk bestuur; 4. een bevolkingskaart.

Als vereischte voor de aanneming als jongen bij de Zeemacht is noodig: 1. lichamelijke geschiktheid; 2. leeftijd van 13½ tot 17 jaar; (Jongens beneden den 14-jarigen leeftijd worden tijdelijk niet aangenomen); 3. een lengtemaat van minstens:

1,4	Meter van den	13½-jarigen tot	14½-jarigen	leeftijd;
1,43	"	"	14½	" " 15 " "
1,45	"	"	15	" " 15½ " "
1,48	"	"	15½	" " 16 " "
1,51	"	"	16	" " 17 " "
1,53	"	"	17	" " 18 " "
1,55	"	bij	18-jarigen	leeftijd en daarboven.

Aanneming met afwijking van de vastgestelde lengte heeft slechts na bekomen machtiging van den Minister van Marine plaats.

De jongens boven den 16-jarigen leeftijd worden aangenomen voor het Wachtschip te WILLEMSOORD, alwaar zij gedurende eenigen tijd worden geoefend voordat zij op de actieve schepen overgaan.

Dit zelfde geschiedt met de jongelingen die als lichtmatroos in dienst wenschen te komen; deze moeten den ouderdom van 17 jaren bereikt hebben en hun 25ste levensjaar nog niet zijn ingetroden.

Voor de aanneming tot jongen en tot lichtmatroos moet het bewijs worden geleverd, dat enig schoolonderwijs is genoten, bestaande in het lezen en een weinig schrijven en rekenen.

Ten aanzien van den duur der verbintenis, van de te ontvangen premie bij de indiensttreding, van de te genieten soldij, alsmede van de gunstige vooruitzichten tot bevordering en het genieten van pensioen op eenen bepaalden leeftijd, zijn ter Secretarie der Gemeente inlichtingen te bekomen.

Afgekondigd en aangeplakt op

den

18

De Burgemeester voornoemd.

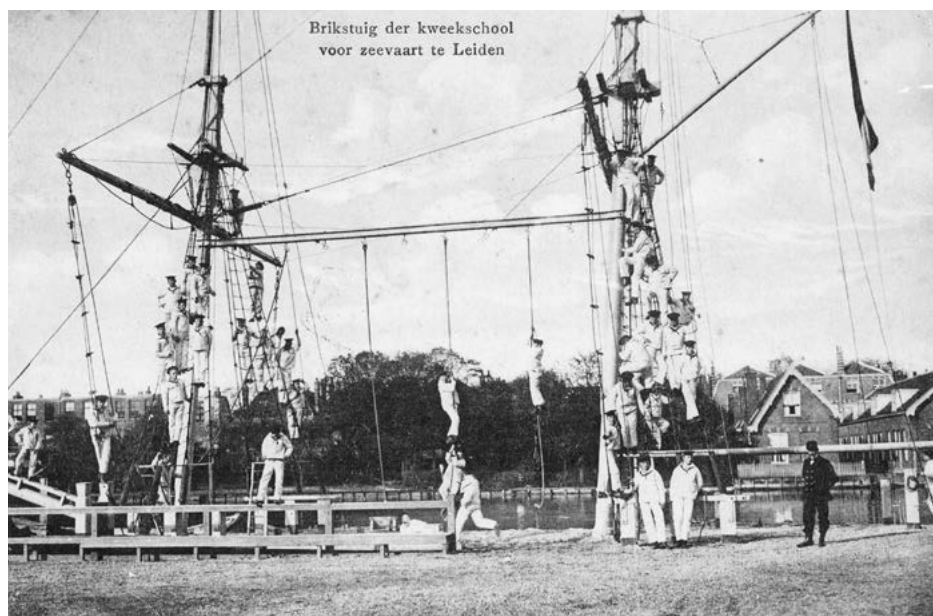


8. De Kweekschool voor Zeevaart te Leiden werd opgericht in 1855 en maakte sinds 1879 integraal onderdeel uit van het opleidingsstelsel tot marinematroos. Op de foto is het oefenterrein en het gebouw te zien vanaf het Galgewater, datering ontbreekt (NIMH, Den Haag).

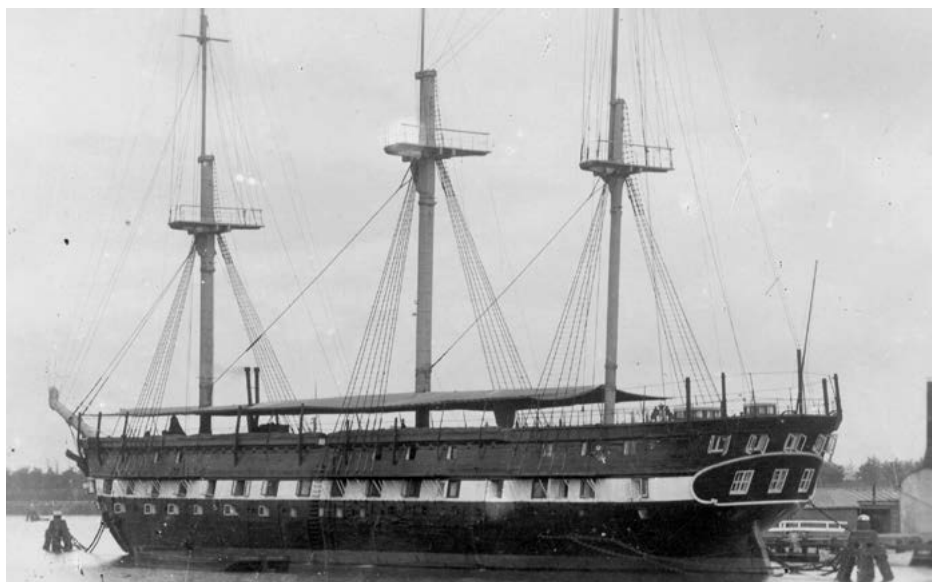


9. Exercerende jongens op het terrein van de Kweekschool voor Zeevaart te Leiden, datering ontbreekt (Marinemuseum, Den Helder).

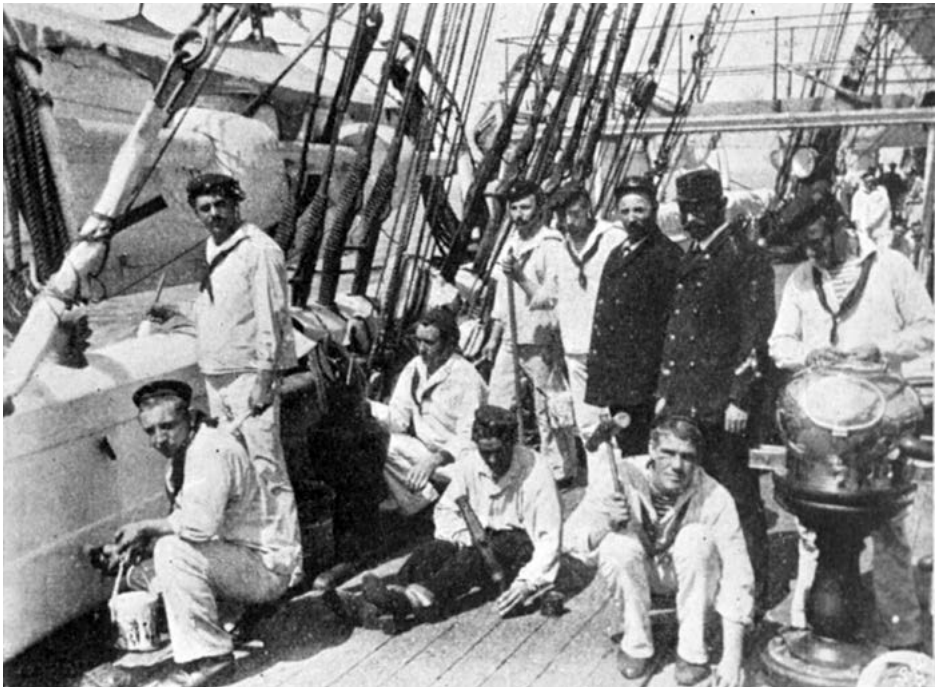




10. Jongens in het tuig op het terrein van de Kweekschool voor Zeevaart te Leiden, datering ontbreekt (Marinemuseum, Den Helder).



11. Het opleidingsschip *Admiraal van Wassenaer* in de haven van Amsterdam (Marinemuseum, Den Helder).



12. Schepelingen verrichten onderhoudswerkzaamheden aan boord van schroefstoomschip *Tromp*, laatste kwart negentiende eeuw (NIMH, Den Haag).



13. Ondanks de modernisering was het leven aan boord van de schepen hard. Eén van de meest belastende werkzaamheden was het laden van kolen (NIMH, Den Haag).



14. Met het verdwijnen van de zeilschepen werd gymnastiek steeds belangrijker (NIMH, Den Haag).



15. Matrozen aan boord van het pantserschip *Hertog Hendrik* wassen hun plunje (NIMH, Den Haag).

maand een premie.<sup>68</sup> Deze laatste categorie toelagen was voornamelijk bedoeld als stimulans om het kennisniveau van de schepeling te vergroten en derhalve de scholing van het ‘mindere’ personeel in het algemeen te verbeteren.<sup>69</sup>

Nog één keer terug naar 1852. Op advies van de door prins Hendrik aangevoerde commissie werd de werving voortaan permanent opengesteld voor bevaren zeelieden en andere varengasten. Tot die tijd had de marine de gewoonte de werving te staken zodra in de gestelde behoefte was voorzien. Volgens de commissie werkte dat zeer nadelig. ‘Blijft men doorgaande werven, dan zal men niet zoo ligtelijk door nood gedrongen, allerlei slag van menschen behoeven aan te nemen en kan men door de minder dringende behoefte op den duur keuriger zijn, zich stipter houden aan de voorschriften, en zwakke of voor verder fysieke ontwikkeling onvatbare personen afwijzen.’<sup>70</sup> Hoewel ervaring en prestige de nieuwe sleutelwoorden waren, bleef de organisatie een groot beroep doen op onbevaren krachten, in het bijzonder op jongens in de leeftijd van veertien, vijftien en zestien jaar oud. Op aanraden van de commissie bevatte het in 1856 verschenen *Reglement voor de aanwerving van manschappen voor ’s Rijks Zeedienst* specifieke eisen voor onbevaren lieden die in dienst wilden treden. Jongens in de leeftijd van dertien tot zeventien jaar werden toegelaten wanneer de dienstdoende officier hen ‘geschikt’ had bevonden. Dat was een enigszins subjectieve aangelegenheid. Bij toelating werd erop toegezien of de jongen aanleg voor matroos vertoonde en over een ‘robuust gestel’ beschikte. Bovendien moest hij aan minimale lengte-eisen voldoen en de medische keuring doorstaan. Vervolgens ging hij een dienstverband aan voor de duur van tien jaar, waarbij gold dat de dienstdoende pas inging op het moment dat hij de leeftijd van zestien jaar bereikte. Onbevaren mannen tussen de zeventien en dertig jaar oud konden aan de slag als lichtmatroos of matroos derde klasse. Ook zij moesten aan minimale lengte-eisen voldoen.<sup>71</sup> De achterliggende gedachte van deze toelatingseisen was ongeschikte jongens en mannen zoveel mogelijk uit dienst te weren.

## Naar een stelsel van opleidingen

In hetzelfde jaar dat de commissie onder leiding van prins Hendrik haar onderzoek verrichtte, riep de Britse zeemacht het *Committee on Manning the Navy* in het leven. Op aanraden van deze commissie voerde de Admiraliteit in 1853 de *continuous service* in: eenieder die in dienst kwam bij de *Royal Navy* kreeg voortaan een vast dienstverband voor de duur van tien jaar, terwijl hij na het volbrengen van twee dienstperioden recht had op een pensioen.<sup>72</sup> Tussentijdse opzegging van het contract was mogelijk, maar daarvoor moest dan wel een afkoopsom worden betaald.<sup>73</sup> Door het scheepsvolk zo lang aan zich te binden hoopte de Britse marineleiding het grote personeelsverloop een halt toe te roepen. Tot die tijd was het immers de gewoonte geweest dat schepelingen werden aangenomen voor de duur van één zeereis en voor één specifiek schip. Thans kwam het personeel in algemene dienst. De invoering van het vaste dienstverband bood de *Royal Navy* de gelegenheid de werving en opleiding van nieuwe rekruten te standaardiseren. Zo zette de Admiraliteit

in het bijzonder in op de werving van adolescenten. Met toestemming van hun ouders of voogden werden jongens tussen de vijftien en achttien jaar oud in dienst genomen als *boy seaman*. Na aanneming werden zij eerst geplaatst op één van de speciaal beschikbaar gestelde opleidingsschepen. Daar werden zij gedurende een periode van ongeveer een jaar klaargestoomd voor het leven aan boord: zij leerden zeemanschap en ontvingen onderwijs in lezen en schrijven. Pas daarna kwamen zij op een actief oorlogsschip terecht. Zodra zij de leeftijd van achttien jaar hadden bereikt, werd hun tienjarige verbintenis van kracht.<sup>74</sup> De opleidingsschepen voorzagen kennelijk in een behoefte, want jaarlijks vonden meer dan tweeduizend jongens de weg naar het Britse oorlogsschip.<sup>75</sup> Dankzij het rekruteren en opleiden van jonge jongens slaagde de *Royal Navy* erin een nieuwe organisatie vanaf de grond op te bouwen.

Van een dergelijk actief marinebeleid konden de Nederlandse zeeofficieren voorlopig slechts dromen. Hoezeer de door prins Hendrik geleide commissie het belang van het systematisch opleiden van jongens ook onderstreepte en publicisten daarop bleven aandringen, de marineleiding bleek voorlopig niet bereid tot invoering ervan.<sup>76</sup> Het zou tot 1876 duren voordat zij een stelsel van opleidingen introduceerde dat vergelijkbaar was met dat van de Britten. Dat wilde overigens niet zeggen dat onderofficieren en manschappen tot die tijd geen enkele vorm van opleiding genoten. Sinds 1830 bestonden er reeds opleidingen voor bootslieden en schippers.<sup>77</sup> Vanaf halverwege de jaren veertig kregen jongens en lichtmatrozen aan boord van de wachtschepen lees- en schrijfonderwijs aangeboden,<sup>78</sup> terwijl er sinds 1859 een vorm van een matrozenopleiding op het wachtschip te Amsterdam of Willemsoord bestond. De beste jongens kwamen in aanmerking voor plaatsing bij de opleiding tot bootsmansleerling. Een systematisch karakter had de opleiding niet, de inrichting was gebrekkig en de faciliteiten waren onvoldoende om alle jongens en lichtmatrozen een gedegen opleiding te geven.<sup>79</sup> Vermoedelijk wogen twee factoren mee in de aarzeling van de minister. Allereerst speelde de beperkte financiële speelruimte een rol: het opleiden van personeel kostte de overheid nu eenmaal veel geld.<sup>80</sup> In de tweede plaats was de noodzaak een eigen opleiding voor schepelingen te beginnen betrekkelijk klein. In 1855 hadden drie welgestelde burgers uit Leiden namelijk de Kweekschool voor Zeevaart in het leven geroepen, waar jongens de 'eerste beginselen van het matrozenwerk' konden leren.<sup>81</sup>

#### *De Kweekschool voor Zeevaart te Leiden*

Het Leidse initiatief moet worden gezien tegen de achtergrond van zijn tijd. In het midden van de negentiende eeuw ontstonden overal in Nederland verenigingen en instellingen die liefdadigheid wilden bewijzen aan 'arme' en 'verwaarloosde' kinderen uit de lagere standen.<sup>82</sup> De hervormde predikant A. Rutgers van der Loeff en de twee oud-zeeofficieren J.F. Sandifort en M.A. Kluit maakten zich ernstige zorgen over de vele werkloze jongens uit de 'behoefte stand' die de stad door hun dagelijkse slentertochten 'tot last' dreigden te worden. Met het oog op hun 'zedelijk en maatschappelijk behoud' wilden zij hen aan een 'eervolle en nuttige betrekking' helpen.<sup>83</sup> Behalve als 'reddingsboot' voor de plaatselijke jeugd, wilden de oprichters eveneens in een ander opzicht dienstbaar zijn.

‘Wij weten wel, dat er op de vloot meest behoefte bestaat aan *bevaren* volk. Maar, zoo men hiervoor Nederlanders verlangt, zal men ook moeten beginnen met bij Neêrlands jeugd reeds de ambitie op te wekken. Elk *bevaren* matroos is eenmaal onbevaren geweest, en waar overvloed is van *jongens*, zal men weldra niet meer over gebrek aan *mannen* behoeven te klagen.’<sup>84</sup> Het driemanschap had oorspronkelijk het idee opgevat de jongens voor de koopvaardij te bestemmen en daarmee een bijdrage te leveren aan de vorming van een nationale matrozenstand. Omdat de verschillende rederijen geen belangstelling toonden voor het initiatief, zochten de mannen vervolgens contact met A.J. Smit van den Broecke, de minister van Marine. Deze reageerde enthousiast op de gemaakte plannen, zegde een kanonneerboot toe en stelde onderwijzend personeel beschikbaar.<sup>85</sup>

Op de Kweekschool werden jongens in de leeftijd van dertien tot zeventien jaar voorbereid op een toekomstige loopbaan bij de marine. In Leiden leerden zij de eerste kneepjes van het matrozenvak, verder maakten zij kennis met disciplinaire begrippen als orde, zindelijkheid en subordinatie. Na toelating ontvingen de jongens gedurende een periode van twee tot drie maanden onderwijs in diverse vakken. Een door de marine betaalde schoolmeester gaf hun onderwijs in onder meer lezen, schrijven en rekenen, terwijl de commandant van de kanonneerboot met zijn ondergeschikten de theoretische en praktische vakken voor zijn rekening nam. Overigens maakten ook lichamelijk en godsdienstig onderwijs deel uit van het lesrooster. Aan de hand van een modelvaartuig leerden de kwekelingen bijvoorbeeld de benamingen van het scheepstuig. Praktische vaardigheden zoals splitsen, knopen, enteren, roeien en pagaaien werden op de binnenplaats of aan boord van de kanonneerboot aangeleerd. In het onderwijs lag sterk de nadruk op de praktische vorming tot zeeman. Maandelijks vond een toetsing plaats van de gemaakte vorderingen. Bij gebleken geschiktheid ontvingen de jongens een getuigschrift en werden zij voorgedragen aan de marine om als lichtmatroos in dienst te treden, al bleven zij in den regel nog zes maanden in de Sleutelstad, zij het nu op kosten van de staat.<sup>86</sup>

Ondanks haar filantropische oogmerk riep de oprichting van de Kweekschool voor Zeevaart binnen de marine uitsluitend positieve reacties op. Het Leidse instituut maakte naam en bleek spoedig van onmisbare waarde voor de instandhouding van de zeestrijdkrachten. In de eerste plaats zorgde de instelling voor een regelmatige instroom van nieuwe en enigszins geschoolde krachten. Tussen 1855 en 1875 volgden in totaal 2220 jongens de opleiding. Van hen werden er 1209 geplaatst bij de marine, 66 vonden emplooi bij de koopvaardij, terwijl de overige 945 uiteindelijk ongeschikt waren bevonden als zeeman.<sup>87</sup> Feitelijk fungeerde de school als een kweekvijver voor nieuw marinepersoneel. In Leiden werd het kaf van het koren gescheiden. Een derde tot de helft van de jongens die zich aanmeldden, werd na de medische keuring meteen afgewezen; gedurende de opleiding viel nog eens bijna de helft van de toegelaten leerlingen af, veelal omdat zij de benodigde aanleg misten of omdat het hen aan voldoende motivatie ontbrak. De oprichters treurden niet over de vele afvallers, integendeel. Zij beschouwden de cursusperiode in Leiden als een proeftijd waarin jongens min of meer vrijblijvend kennis konden maken met de marine en het scheepsleven, zonder zich meteen voor tien jaar te binden, zoals het geval was met jongens die via de werving

bij de vloot terecht waren gekomen. Door ongeschikte jongens gelegenheid te geven zich terug te trekken, hoopten zij op de langere termijn persoonlijke teleurstellingen te voorkomen.<sup>88</sup> Degenen die daadwerkelijk doorstroonden naar de marine waren gemotiveerd en enigszins geoeffend. Officieren oordeelden doorgaans positief over de aanleg, ijver en geschiktheid van de jongens die in Leiden tot matroos waren gevormd. De Leidse Jantjes functioneerden in hun optiek beter dan de andere Jannen.<sup>89</sup>

In de tweede plaats zorgde de Kweekschool voor een voorzichtige verbreding van de rekruteringsbasis. Aanvankelijk werden alleen knapen afkomstig uit Leiden toegelaten. Het succes van de Kweekschool bleef in den lande evenwel niet onopgemerkt. Diverse steden wilden met steun van de minister van Marine vergelijkbare instituten in het leven roepen. Het ontbrak de bewindsman echter aan middelen en daarom wees hij dergelijke verzoeken van de hand. Alleen de Kweekschool voor Zeevaart te Groningen kon op zijn steun rekenen. Op zijn verzoek liet de Leidse Kweekschool haar strikt lokale karakter los, voortaan werden jongens uit het gehele land toegelaten.<sup>90</sup> Het hoofdbestuur riep vervolgens overal in het land subcommissies in het leven, die ter plaatse ruchtbaarheid gaven aan de doelstelling van de zeevaartschool. Zij stonden jongens die interesse hadden voor de marine met raad en daad terzijde. Degenen die voldeden aan de gestelde eisen werden via tussenkomst van deze subcommissies naar Leiden gezonden. Deze subcommissies selecteerden niet alleen potentiële kwekelingen, zij waren eveneens verantwoordelijk voor de kosten met betrekking tot de kost en inwoning te Leiden. Hoewel het onderwijs gratis was, rekende het hoofdbestuur een bedrag van 60 cent per dag voor de verblijfkosten. Welbeschouwd was de school een internaat waar jongens op kosten van vrijgevege burgers werden opgeleid en onderhouden. Dankzij het wijdvertakte stelsel van subcommissies wist men ook jongens van buiten de gebruikelijke rekruteringscentra aan de marine te binden: zowel kleine steden in het kustgebied als grote steden in het binnenland werden thans bereikt. Zo waren er onder meer subcommissies actief in Arnhem, Den Haag, Enkhuizen, Gouda, Harlingen, Sneek, Utrecht, Zutphen en Zwolle.<sup>91</sup> Met recht mocht de Kweekschool een nationaal opleidings- en vormingsinstituut voor marinematrozen worden genoemd.<sup>92</sup>

In de derde plaats hielp de Kweekschool het maatschappelijk aanzien van de marine verbeteren. De zeemacht stond halverwege de negentiende eeuw nog altijd in een kwade reuk. De school werd in eerste instantie dan ook met weinig enthousiasme begroet. Toen in december 1855 de door de minister beschikbaar gestelde kanonneerboot Leiden bereikte, werd deze bekogeld met stenen en vuil. De plaatselijke bevolking beschouwde de instelling als 'de vergulde pil van eene vermomde werfinrichting van het gehate oorlogsschip'.<sup>93</sup> Aan dit wantrouwen lagen allerlei breed verspreide vooroordelen ten grondslag. Volgens Rutgers van der Loeff was deze vooringenomenheid hoofdzakelijk te wijten aan een gebrek aan kennis, weinig mensen waren immers bekend met de zee strijdkrachten. Daarom voelde hij de noodzaak ouders en voogden voorlichting te geven over de toekomstperspectieven bij de marine. In een open brief, getiteld *Brief aan een vader, die zijn zoon op de Kweekschool voor Zeevaart wil doen*, probeerde hij de talrijke vooroordelen en

bezwaren op een inlevende manier te ontcrachten. De matrozenstand was ‘een eervolle stand’, hield hij zijn lezers voor. Was Nederland niet groot, rijk en beroemd geworden dankzij de zee? In het verleden hadden matrozen genoegzaam bewezen van nut te zijn voor de maatschappij.<sup>94</sup>

Daarnaast was de Kweekschool de meest ‘veilige’ route naar het oorlogsschip. Jongens die via de werving in dienst kwamen, werden meteen op een wachtschip of een actief oorlogsschip geplaatst, terwijl jongens op de Kweekschool een proef- en voorbereidingstijd ontvingen, waarin zij zowel onderwijs genoten als enigszins de gelegenheid kregen te wennen aan het scheepsleven. In Leiden moest blijken of een jongen daadwerkelijk geschikt was als marinematroos. Na afloop van de cursus was hij bovendien vrij een dienstverband aan te gaan bij de marine of niet. Voorkomen moest worden dat jongens een ‘onberaden’ keuze voor het oorlogsschip maakten, te meer omdat die keuze door het aangegane dienstverband onomkeerbaar bleek.<sup>95</sup> Voor het bestuur was het daarom een doorn in het oog dat de marineleiding sinds 1865 een premie van 30 gulden verstrekte aan elke jongen die zich via de kantoren van aanneming aanmeldde en werd goedgekeurd. De vrees bestond dat jongens rechtstreekse dienstneming zouden verkiezen boven de vooropleiding in Leiden. Na goed overleg besloot de minister in 1872 dat ook de kwekelingen recht op handgeld hadden. Voortaan zou de Kweekschool een bedrag van 30 gulden ontvangen voor elke leerling die werd toegelaten, om deze vervolgens uit te betalen aan de ouders of voogden in plaats van aan de leerling. Geld was en bleef ‘een bron van zedeloosheid’.<sup>96</sup>

Door verspreiding van circulaire en brochures trachtte het bestuur de vooroordelen te bestrijden. Ook positieve krantenberichten over de Leidse instelling droegen daaraan bij.<sup>97</sup> In 1876 constateerde Rutgers van der Loeff tevreden dat de lagere klasse positiever was gaan denken over het oorlogsschip dankzij het bestaan van de Kweekschool voor Zeevaart. Naar zijn overtuiging was de marine ‘er meer populair door geworden, ja de zeemanstand niet weinig gerezen in de schatting van ’t publiek, sedert men zich in de hoogere standen der maatschappij moeite geeft voor de vorming zijner jeugd en deze belangrijk genoeg heeft geacht, om er eene afzonderlijke school voor op te richten’.<sup>98</sup> De opeenvolgende ministers gaven blijk van hun waardering door de instelling publiekelijk aan te prijzen en jaarlijks met een bezoek te vereren. Tijdens de begrotingsdebatten werd het bestuur steeds dankgezegd voor zijn inzet. In 1897 schreef de commandant van de Directie Amsterdam dat de Kweekschool erin geslaagd was ‘de mindere populariteit, die de marine destijds genoot, weg te nemen’ en ‘de lust tot dienstneming’ te bevorderen.<sup>99</sup> Men zou daarmee kunnen stellen dat de Kweekschool als particuliere instelling een belangrijke aanzet gaf voor een professionaliseringsslag ten behoeve van het lagere marinepersoneel. Door de veranderde omstandigheden dreigde het instituut halverwege de jaren zeventig echter overbodig te worden.

#### *De komst van opleidingsschepen*

Ondanks alle sociale hervormingen kampte de marine in de jaren zeventig opnieuw met een nijpend tekort aan matrozen. Verschillende oorzaken zijn hiervoor aan te wijzen.



Aan de ene kant steeg de behoefte aan schepelingen vanwege het uitbreken van de Atjehoorlog, aan de andere kant nam het aantal geschikte kandidaten af doordat de toelatingsregels werden verscherpt. Verder bereikte de maatschappelijke belangstelling voor de marine een dieptepunt. Vermoedelijk was dat laatste vooral het gevolg van gunstige economische omstandigheden, waardoor jongens hun heil liever aan wal zochten dan op een oorlogsbodem.<sup>100</sup> Op het Departement van Marine was men ervan doordrongen dat nieuwe maatregelen noodzakelijk waren om kandidaat-matrozen blijvend voor de marine te enthousiasmeren. Onder leiding van Taalman Kip kwam halverwege de jaren zeventig een reeks hervormingen tot stand die hiertoe moest bijdragen. Allereerst werden de maandelijkse soldijen van alle onderofficieren en manschappen verhoogd. Ter illustratie kunnen twee voorbeelden dienen: een matroos eerste klasse verdiende in het vervolg 22 gulden in plaats van 18 gulden, terwijl een lichtmatroos 10 gulden in plaats van 8 gulden beurde.<sup>101</sup> Dat was zeker een vooruitgang te noemen, al stonden de soldijen nog niet op gelijke voet met die van de verschillende rederijen. Daarnaast werd de toegang tot het vaste korps schepelingen aanzienlijk verruimd: matrozen derde klasse, lichtmatrozen en zogeheten baantjesgasten werden eveneens opgenomen en genoten de bijbehorende voorrechten. Bij opnemingsgold voor alle schepelingen sindsdien wel de voorwaarde dat zij minstens één jaar blijf hadden gegeven van goed gedrag en geen ernstig vergrijp hadden begaan.<sup>102</sup> In diezelfde periode kwam een grondige herziening van het pensioenstelsel tot stand. Het jaarlijks uit te keren pensioenbedrag voor matrozen werd verdubbeld tot 200 gulden, terwijl weduwen in het vervolg 110 gulden kregen uitgekeerd. Nieuw was dat schepelingen een extra bedrag ontvingen voor elk jaar dat zij in de koloniën hadden doorgebracht.<sup>103</sup> Slotsom van het hervormingsbeleid was de volledige afschaffing van de lijfstraffen, wat in 1879 geschiedde.<sup>104</sup> Door al deze hervormingen waren de arbeidsvoorwaarden in korte tijd aanzienlijk verbeterd.

Volgens Taalman Kip voldeden deze maatregelen niet om in het gebrek aan schepelingen te voorzien. Aan koning Willem III liet hij weten een ander middel te hebben gevonden waarmee de zeemacht de belangstelling van nieuwe rekruten kon opwekken. Hij wenste een door de staat bekostigde opleiding in het leven te roepen.<sup>105</sup> Het was duidelijk dat de minister zich liet inspireren door de resultaten die de *Royal Navy* in de achterliggende jaren had geboekt. In het voorjaar van 1876 werd het vroegere fregat *Admiraal van Wassenaer* naar Amsterdam gebracht en als opleidingsschip ingericht. Evenals in Groot-Brittannië voorzag het opleidingsschip spoedig in een behoefte. 'De lust om dienst te nemen, welke in de laatste jaren geheel scheen uitgedoofd, wakkerde door deze instelling weder aan; en weldra zag men van alle kanten jongens opdagen, die gaarne onder de gestelde voorwaarden aan boord wilden komen', rapporteerde luitenant-ter-zee der eerste klasse J.A. Waldeck.<sup>106</sup> Om die reden stelde de minister in december 1877 een tweede opleidingsschip in bedrijf: de *Anna Paulowna* te Rotterdam. Voortaan volgden jongens uit het noorden van het land de matrozenopleiding in Amsterdam, terwijl jongens uit de zuidelijke provincies in Rotterdam werden onderwezen.<sup>107</sup> De marineleiding hoopte jaarlijks per schip ongeveer 360 nieuwelingen te verwelkomen. Met beide opleidingsschepen

beschikte de zeemacht dus over de capaciteit maar liefst 720 jongens te huisvesten.<sup>108</sup>

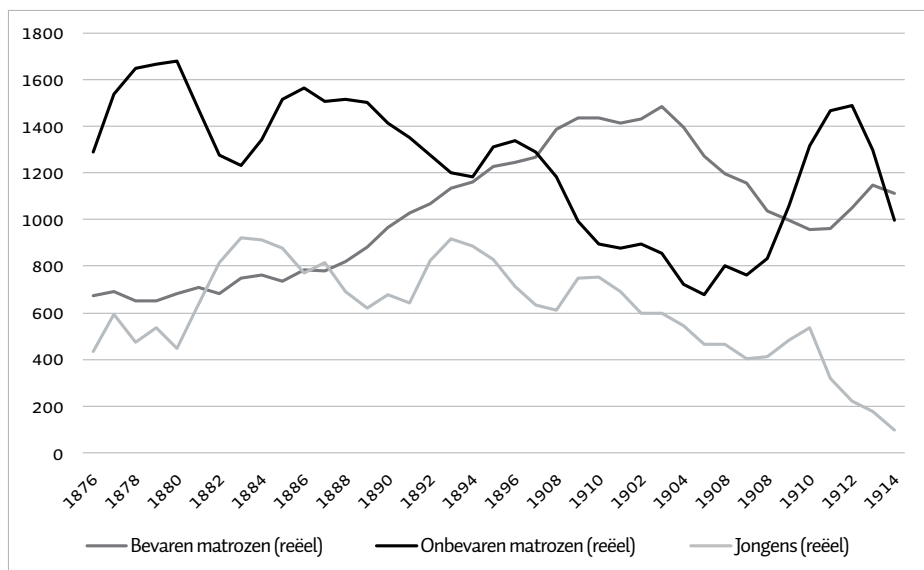
De komst van door de overheid bekostigde opleidingsschepen zorgde intussen voor consternatie in Leiden. Bezorgd noteerde Rutgers van der Loeff in zijn dagboek: 'De Kweekschool voor Zeevaart begint mij ernstige bezorgdheid in te boezemen. De Minister zet zijne plannen om van Staatswege jonge Matrozen op te leiden, zoo krachtig door, dat ik vrees voor haar blijvend *raison d'être*.'<sup>109</sup> De instelling die de marine twintig jaar lang van enigszins geschoolde schepelingen had voorzien, moest zich opeens bezinnen op haar toekomst. Na rijp beraad was het bestuur tot de conclusie gekomen dat de opheffing van de Kweekschool voor Zeevaart het meest realistische scenario was. Taalman Kip kon zich met dat besluit echter niet verenigen. Na ettelijke gesprekken met de leden van het hoofdbestuur wist hij hen ervan te overtuigen dat de school allerminst een overbodige instelling was. De minister besloot de Kweekschool voor Zeevaart 'in de meest intieme verbintenis te brengen met de beide opvoedingsvaartuigen van den Staat'.<sup>110</sup> Het instituut zou gaan fungeren als 'voorportaal' naar de opleidingsschepen met behoud van zijn zelfstandigheid en filantropische grondbeginselen.<sup>111</sup> Met ingang van 1878 gingen alle jongens onder de zestien jaar, of zij nu via de subcommissies of via de werving waren aangenomen, voor de duur van zes maanden naar Leiden. Aansluitend volgde overplaatsing naar één van beide opleidingsschepen, alwaar zij twee jaar zouden verblijven. Het eerste jaar op het opleidingsschip stond grotendeels in het teken van theoretisch en praktisch onderwijs, terwijl in het tweede cursusjaar de maritieme en militaire vorming ter hand werd genomen. Zo maakten de jongens een drie maanden durende oefenreis op de Zuiderzee. Na afronding van de opleiding werden zij bevorderd tot lichtmatroos en geplaatst op één van de actieve oorlogsschepen, terwijl de beste leerlingen een vervolgopleiding tot onderofficier begonnen, waarvoor in diezelfde tijd eveneens opleidingen in het leven waren geroepen. Tot 1914 bleef dit stelsel in grote lijnen hetzelfde: het was de 'koninklijke weg' tot het beroep van marinematroos.<sup>112</sup> Omdat de Kweekschool een plek kreeg in het onderwijsstelsel, was een forse uitbreiding van het Leidse schoolgebouw nodig. De minister toonde zich bereid een jaarlijkse bijdrage van 10.000 gulden te verstrekken en deze als kostenpost op de marinebegroting op te voeren.<sup>113</sup>

## De vorming van de marinematroos

De invoering van het opleidingsstelsel tot matroos droeg in belangrijke mate bij aan het oplossen van het bemanningsvraagstuk. Taalman Kip was er heilig van overtuigd dat de 'lust voor de zeedienst' erdoor zou toenemen.<sup>114</sup> Zijn vertrouwen werd niet beschaamd: tussen 1876 en 1914 vonden meer dan tienduizend jongemannen de weg naar het oorlogsschip, hetzij via de kantoren van aanneming, hetzij via tussenkomst van de subcommissies van de Kweekschool voor Zeevaart.<sup>115</sup> Begin jaren tachtig was de toeloop zelfs zo groot, dat het aanbod de vraag naar jongens ruimschoots overtrof. In dat geval kon de marineleiding de toelatingseisen tussentijds verhogen en de toestroom enigszins reguleren. Op de lange termijn bleek het opleidingsstelsel buitengewoon effectief. Na 1876 nam het aantal

matrozen eerste en tweede klasse jaarlijks toe, wat ten koste ging van het aantal matrozen derde klasse en lichtmatrozen. Daaruit kan worden afgeleid dat de beverenheid van het scheepsvolk in het laatste kwart van de negentiende eeuw fors was gestegen (zie grafiek 1). Intussen leidde het systematisch werven en opleiden van jongens onder de zestien jaar tot een aanmerkelijke verjonging van het totale personeelsbestand.<sup>116</sup> Uiteraard verkeerden er in vroeger tijden eveneens jongens aan boord van de Nederlandse oorlogsschepen, maar zij werden doorgaans niet specifiek geworven en evenmin formeel tot matroos opgeleid. Voor de zeestrijdkrachten was het een novum dat zij zelf verantwoordelijkheid droeg van jongens matrozen of zelfs onderofficieren te maken. Het korps schepelingen zou in het vervolg slechts worden aangevuld met matrozen afkomstig uit de opleiding.

**Grafiek 1** Kwantitatieve verhoudingen tussen drie categorieën schepelingen, naar het Britse onderscheid tussen *able seaman* (bevaren matroos), *ordinary seaman* (onbevaren matroos) en *boy seaman* (jongen), 1876-1914<sup>1</sup>



Naast de instroom van nieuwe schepelingen bestond er voor de zeemacht een tweede reden een stelsel van opleidingen voor schepelingen in het leven te roepen. ‘De eischen voor den militairen matrozenstand zijn in de laatste jaren door den vooruitgang op het gebied der artillerie zoo belangrijk geworden, dat men aan de gewone matrozen, zoo als zich dikwijls aanbieden uit de koopvaardijvloot, thans weinig meer heeft’, stelde Taalman Kip in de Tweede Kamer.<sup>117</sup> Zeemanschap was niet langer voldoende om als matroos bij de marine te kunnen dienen, hij moest ook over militaire vaardigheden beschikken.

Dat hield meer in dan praktisch onderricht: tijdens het lesprogramma behoorde de matroos eveneens in intellectuele, fysieke en mentale zin te worden gevormd.<sup>118</sup> Het belang hiervan werd onderstreept in het conceptreglement van het Amsterdamse opleidings-schip, waarvan het vierde artikel luidde:

‘Het ernstig streven moet zijn ontwikkeling van goede, uitroeiing van schadelijke eigenschappen door gepaste middelen, met zachtheid doch ernst, zoo noodig gestrengheid. Zij moet zich beijveren om bij de jongens een echte militairen geest op te wekken en hen eerbied en liefde voor den militairen stand in te prenten.’<sup>119</sup>

De opleiding droeg zodoende bij aan de militarisering en disciplineren van de marine-matroos. Hij was zeeman en militair in één persoon.

Deze nadruk op disciplineren paste in een bredere maatschappelijke trend die historici ‘volksverheffing’ hebben genoemd en waarbij de middenklasse allerlei initiatieven ontplooidde om de arbeidersklasse op te voeden. Bij het leger was dat patroon overigens beter zichtbaar dan bij de marine. In het laatste kwart van de negentiende eeuw ging een deel van de legerofficieren zich in toenemende mate bekommeren om het sociaal welzijn van de soldaat. Zij beschouwden het leger als de school der natie, terwijl zij de officier de taak van volksopvoeder toekenden. Het moreel verheffen van de soldaat en het prikkelen van diens verstandelijke vermogens behoorde tot de verantwoordelijkheid van de officier.<sup>120</sup> Zeeofficieren discussieerden echter nauwelijks over de vraag of er voor de marine een maatschappelijke taak was weggelegd, zij koesterden liever het isolement. Deze naar binnen gekeerde houding laat zich goed begrijpen. Het concept van het leger als de school der natie hield nauw verband met het pleidooi voor de persoonlijke dienstplicht, maar dat vraagstuk ging grotendeels aan de marine voorbij. Veel meer dan bij het leger eisten bij de marine technische vraagstukken de aandacht op.<sup>121</sup> Bij de vorming ging het dan ook niet zozeer om het welzijn van de individuele matroos, maar om de instandhouding van een nationale matrozenstand, om de professionaliteit van de marineorganisatie en daarmee de inzetbaarheid van de zeemacht. Samen met de verbeterde arbeidsvoorwaarden en vooruitzichten legde het onderwijsbestel het fundament voor een professionele beroepsmarine. ‘Het beroep van marineman was een baan voor het leven geworden’, merkte Raven terecht op.<sup>122</sup> Intussen bleef de vorming van Janmaat niet zonder gevolgen. In het laatste kwart van de negentiende eeuw ontstond een type marinematroos dat in diverse opzichten onvergelykbaar was met zijn soortgenoot van voorheen.

#### *‘Nette armen’*

Over de herkomst van het negentiende-eeuwse scheepsvolk is weinig bekend. Systematisch onderzoek hiernaar heeft niet plaatsgevonden en is vanwege een incomplete serie stamboeken ook grotendeels onuitvoerbaar.<sup>123</sup> Het is evenwel mogelijk op basis van uitspraken door tijdgenoten en een beperkte hoeveelheid kwantitatieve gegevens enkele algemene ontwikkelingen te schetsen. Met betrekking tot de geografische herkomst van

de schepelingen zijn de meeste gegevens beschikbaar. In opdracht van het toenmalige gemeentearchief van Leiden stelde M.J. van der Mark een index samen met de namen en geboorteplaatsen van jongens die tussen 1855 en 1880 de Kweekschool voor Zeevaart bezochten. Uit de door hem verzamelde gegevens valt af te leiden dat het grootste gedeelte van de jongens afkomstig was uit de kustprovincies en het rivierrijke Gelderland. Nader bezien was het merendeel van hen geboren in één van de grote steden.<sup>124</sup> Jaren later bleek in dat opzicht weinig te zijn veranderd. In 1905 publiceerde de Kweekschool voor Zeevaart een overzicht met de geografische herkomst van leerlingen uit de periode 1895-1904. Opnieuw waren de meeste jongens afkomstig uit de provincies Noord- en Zuid-Holland; Zeeland, Friesland en Gelderland volgden op verre afstand. Net als voorheen bleven de steden in het kustgebied de belangrijkste rekruteringscentra voor de marine. In de landprovincies toonden doorgaans weinig jongens belangstelling voor de vloot. Nieuw was wel dat aan het begin van de twintigste eeuw ook knapen uit Nederlands-Indië naar Leiden werden gestuurd.<sup>125</sup> Cijfers over de periode 1880-1895 ontbreken, maar het is aannemelijk dat deze een vergelijkbaar beeld zouden vertonen. In die richting wijzen althans de door de minister van Marine vrijgegeven cijfers over het jaar 1885.<sup>126</sup>

**Tabel 2** Geografische herkomst van de Leidse kwekelingen, 1855-1904<sup>1</sup>

	1855-1880		1885		1895-1904	
	N	%	N	%	N	%
Groningen	16	1,4	14	3,3	52	2,1
Friesland	103	8,9	38	9,1	139	5,5
Drenthe	9	0,8	3	0,7	5	0,2
Overijssel	29	2,5	5	1,2	38	1,5
Gelderland	63	5,5	23	5,5	133	5,3
Utrecht	39	3,4	6	1,4	92	3,6
Noord-Holland	319	27,6	173	41,3	851	33,7
Zuid-Holland	458	39,7	119	28,4	978	38,7
Zeeland	56	4,8	32	7,6	164	6,4
Noord-Brabant	34	2,9	3	0,7	52	2,1
Limburg	6	0,5	3	0,7	3	0,1
Overig	23	2,0	0	0,0	20	0,8
Totaal	1155	100	419	99,9	2527	100

Dankzij de opleiding vond geleidelijk een verschuiving plaats in de sociale herkomst van de schepelingen. Naar de woorden van maritiem-historicus Ger Teitler vonden 'nette armen' in toenemende mate hun weg naar de marine.<sup>127</sup> Eeuwenlang had de zeemacht haar matrozen hoofdzakelijk uit de 'heffe des volks' gerekruteerd, maar verschillende tijdgenoten waren het erover eens dat die situatie tot het verleden behoorde. Daarom voelde oud-zeeofficier S.P. L'Honoré Naber zich in 1914 publiekelijk geroepen een wijdverspreid misverstand te bestrijden. Alsof matrozen maatschappelijke paria's waren die tot de 'allerlaagste klasse der samenleving' moesten worden gerekend, zoals onlangs een Tweede Kamerlid te berde had gebracht. Degene die dat beweerde gaf blijk weinig van de zeemacht te hebben, zo schreef hij, want de meeste matrozen waren afkomstig uit kringen van geschoolde werklieden, kleine winkeliers en lagere ambtenaren, kortom de kleine burgerij en de arbeidersklasse.<sup>128</sup> De opsteller van het jaarverslag van de Kweekschool voor Zeevaart was dezelfde mening toegedaan. Hij schreef dat het merendeel van de jongens afkomstig was uit 'den kleinen burgerstand'.<sup>129</sup> Dergelijke beweringen zijn moeilijk te kwantificeren, maar er zijn voldoende aanwijzingen die in dezelfde richting wijzen. Voor toelating moesten jongens voldoen aan enkele reglementair vastgelegde criteria. Aanvankelijk hadden die eisen overwegend betrekking op de fysieke gesteldheid van de aspirant-schepeling. Zo moest hij lichamenlijk geschikt zijn, een leeftijd hebben tussen de 13½ en 16 jaar en over een lengtemaat van minstens 140 centimeter beschikken. Aan het einde van de jaren zeventig werd een extra voorwaarde aan deze opsomming toegevoegd: 'een weinig lezen en schrijven'.<sup>130</sup> Deze bepaling werd in de navolgende jaren steeds nauwkeuriger geformuleerd. In de jaren negentig luidde de voorwaarde: 'voldoende kunnen lezen, schrijven en een weinig rekenen'.<sup>131</sup>

Dergelijke criteria werkten onmiskenbaar als een hefboom en stelden de marineleiding in staat haar personeel zorgvuldiger te selecteren. Jongens uit de laagste bevolkingsgroepen kwamen niet langer in aanmerking voor een loopbaan bij de marine, eenvoudigweg omdat zij fysiek noch intellectueel aan de gestelde toelatingscriteria voldeden. Maar liefst de helft tot tweede derde van het aantal jongens dat zich voor de zeedienst aanmeldde, moest meteen na de (medische) keuring worden afgewezen.<sup>132</sup> Een flink deel van hen werd afgewezen omdat zij lichamenlijk onderontwikkeld waren. Gebrekkige voeding bleek hiervan veelal de oorzaak. Daarnaast hadden velen van hen geen of gebrekkig schoolonderwijs genoten. Conform vraag en aanbod permitteerde de marineleiding zich de vrijheid van de vereisten af te wijken. Of de marineleiding de regels nu versoepelde dan wel strenger maakte, in beide gevallen was dat zichtbaar in de werfresultaten. Toen de minister in 1883 bepaalde dat het niet langer was toegestaan een afwijkmarge van 5 centimeter bij de minimale lengte te hanteren, daalde het aantal aangenomen jongens in het daaropvolgende jaar drastisch.<sup>133</sup> Ook met betrekking tot het schoolonderwijs moesten de regels strenger worden nageleefd, vond de minister. Het kwam voor dat er jongens werden aangenomen die in werkelijkheid nauwelijks konden lezen en schrijven. Op de kantoren van aanneming werden beide vaardigheden gewoonlijk getoetst door jongens hun naam te laten schrijven en hen een passage uit het aanmeldingsbiljet te laten voor-

lezen. Het geval wilde dat sommige kandidaat-leerlingen de tekst van het biljet geheel uit hun hoofd leerden en net zo lang oefenden totdat zij hun eigen naam konden schrijven. ‘Terwijl dus een jongen eigenlijk niets kent, leest en schrijft hij op dat oogenblik vrij goed’, merkte kapitein-luitenant-ter-zee C.H. de Goeje op, die als directeur aan de Kweekschool voor Zeevaart was verbonden.<sup>134</sup> Diens voorstel om een schriftelijk bewijs van de door de jongens bezochte lagere school te vragen, achtte de minister echter een overbodige administratieve handeling.

De opleiding zorgde voor een enorme kwaliteitsimpuls. De jongens werden meermaals tussentijds getoetst en legden ter afronding van de opleiding een eindexamen af. Wie voor de tweede keer zakte, werd van de opleiding verwijderd.<sup>135</sup> Op deze manier beschikten alle jongens over hetzelfde minimumniveau. De rekrutering van jong volk schiep de mogelijkheid om personeel te vormen naar eigen inzichten en maatstaven. Mede dankzij het schoolonderwijs steeg het intellectuele gehalte van de schepelingen. De directeur van de Kweekschool voor Zeevaart rapporteerde in 1902 tevreden dat de lees-, schrijf- en rekenvaardigheden van de jongens in een half jaar tijd aanzienlijk verbeterden. Vooral het rekenonderwijs wierp zijn vruchten af. Bij aankomst konden 9 jongens zeer weinig, 54 onvoldoende, 75 voldoende en 32 goed rekenen, bij hun vertrek waren 18 jongens in staat voldoende, 79 goed, 51 zeer goed en 22 uitmuntend te rekenen.<sup>136</sup> De resultaten van de jongens op het opleidingsschip *Admiraal van Wassenaer* waren vergelijkbaar. Daar werden zij ook onderwezen in vakken als geschiedenis en aardrijkskunde.<sup>137</sup> ‘De geregelde levenswijze, orde, tucht en goede voeding zijn even zoovele machtige factoren, die meewerken aan de goede ontwikkeling van den matroos in dop’, constateerde de marinearts A.W.M. van Deventer.<sup>138</sup> De dagelijkse lichaamsbeweging, het zwemmen en het roeien oefenden een dusdanig gunstige invloed uit, dat deze jongens konden worden gelijkgesteld met leeftijdsgenoten uit ‘de meer gegoede standen der maatschappij’.<sup>139</sup> Aangezien de keuringsartsen de ontwikkelingen van de jongens nauwkeurig bijhielden, werd duidelijk dat al deze factoren ook van invloed waren op het gewicht, de lengte en de borstomvang van de jongens, die in relatief korte tijd flink groeiden.<sup>140</sup> Zo woog een zekere A. Bos bij aankomst in Leiden 42 kilogram en was 1,51 meter lang; toen hij bijna twee jaar later het Amsterdamse opleidingsschip verliet, woog hij 58,5 kilogram en was zijn lengte 1,64 meter. Ook zijn borstomvang was vele centimeters gegroeid.<sup>141</sup>

Bij het rekruteren van de jongens moest de marineleiding vooral de belangen van ouders en voogden in het oog houden, zij dienden immers schriftelijk toestemming te verlenen wanneer zoonlief zich aan de dienst wilde verbinden. Die omstandigheden noodzaakten de zeemacht meer en meer openheid te verschaffen over de marine. Kort gezegd ging het om de aan te leveren bewijsstukken (zoals een geboorteakte en een bewijs van goed gedrag), de vereisten van toelating en de vooruitzichten. Zowel de Kweekschool als de kantoren van aanneming stelden circulaires op die her en der in het land werden verspreid. De inhoud van beide pamfletten was nagenoeg aan elkaar gelijk. Aan knapen ‘die lust in het zeemansleven hebben’ bood de marine een ‘eervolle en voordeelige betrekking’. De bevorderingsmogelijkheden waren er gunstig en de verdiensten heel redelijk, luidde

de boodschap. Een 'oppassende jongen' kon bij 'voortdurend goed gedrag en bijzondere geschiktheid' carrière maken en binnen een tijdsbestek van ongeveer zes jaar opklimmen van lichtmatroos tot kwartiermeester. Bij 24-jarige dienst ontving een schepeling een zilveren medaille voor 'eerlijken en trouwen dienst', wat een maandelijks toelage van 2 gulden betekende, terwijl hij na dertigjarige dienst recht had op een pensioen. De marine bood kortom een loopbaan voor het leven. Vanaf het moment dat jongens in dienst traden, ontvingen zij behalve kost en inwoning een maandelijks salaris van 8 gulden. Driekwart daarvan werd overigens meteen ingehouden ter afbetaling voor de ontvangen uitrusting. Van het overige kwart kregen de jongens wekelijks 25 cent uitbetaald, terwijl één van de officieren het resterende bedrag beheerde. Ouders hoefden dus niet te vrezen dat het verdiende geld zou worden verbrast.<sup>142</sup>

Ook in andere opzichten hoefden ouders zich geen zorgen te maken. 'Is het de begeerte der ouders of voogden om een proeftijd te hebben, vóór den jongeling eene vaste verbindtenis aangaat, dan is hiertoe gelegenheid aan de Kweekschool voor Zeevaart te Leiden (...).' Deze instelling bood zoals gezegd een geleidelijke overgang van een beschermde thuissituatie naar de ruwe wereld van het oorlogsschip. 'Voor de godsdienstige belangen wordt naar den eisch der verschillende Kerkgenootschappen behoorlijk zorg gedragen.' Het klonk haast als een geruststelling. Zolang de jongens in opleiding waren, zouden zij elke zondagochtend een godsdienstoefening bijwonen, 's middags hadden zij vrij. Verder bood de marine verantwoorde vormen van vrijetijdsbesteding, zo maakte een wervings-circulaire duidelijk. De liefhebber van het boek kon zijn hart ophalen in de bibliotheek, terwijl andere jongens gebruik konden maken van de kegelbaan.<sup>143</sup> Een ander pamflet vermeldde expliciet dat de lijfstraffen bij de Nederlandse zeemacht sinds 14 november 1879 waren afgeschaft.<sup>144</sup> De boodschap was in al deze gevallen dezelfde: de marine hield de belangen van de jongens zorgvuldig in het oog, bij haar waren zij in veilige handen. Uit egodocumenten komt een beeld naar voren dat minder rooskleurig is. De instructeurs 'wisten niet beter of een beetje ransel hoorde er bij', herinnerde Willem Meijer zich. Het waren nogal eens 'ruwe klanten' met losse handen.<sup>145</sup> Andere jongens beklagden zich eveneens over het regime op de opleiding. Naar de mening van Barend Meyer was het onderwijs weliswaar goed te noemen, maar trad de 'bemanning' dikwijls hard op en miste zij de nodige tact.<sup>146</sup> Om die reden moesten de onderwijsinstellingen instructeurs nog wel eens de deur wijzen.<sup>147</sup>

Waar de marine in vroeger tijden voor veel jongens geen reële optie was, gold de vloot in het laatste kwart van de negentiende eeuw als een verantwoorde keus.<sup>148</sup> Sommige ouders beschouwden de marine als een instituut waar 'lastige knapen' door middel van discipline en tucht werden gecorrigeerd. Toch was in de meeste gevallen geen sprake van een gedwongen dienstneming, vaak kozen de jongens uit eigen beweging voor de marine. Wat hen gemotiveerd heeft om dienst te nemen is moeilijk vast te stellen, maar het is aannemelijk dat een combinatie van factoren hierbij de doorslag gaf. Avontuur, reislust, vrijheid, fysieke uitdaging, romantiek, financiële zekerheid en zelfs patriottisme speelden in meerdere of mindere mate een rol. Toen Barend Meyer samen met zijn broer



Nelis al schaatsend de stad Leiden verkende, werd hun beider belangstelling voor de zee-macht gewekt na het zien van ‘marine-rekruten, die in keurige uniformen op het exercitie-terrein van het Marine-Opleidingsinstituut exerceerden’.<sup>149</sup> Thomas van Netten was verkocht toen een stoet jonge matrozen in uniform onder begeleiding van twee onderofficieren door zijn straat marcheerde. Hij koesterde de wens om evenals Michiel de Ruyter admiraal te worden en zeurde net zo lang bij zijn ouders, totdat hij van hen toestemming kreeg naar de marine te gaan.<sup>150</sup> Het roemrijke maritieme verleden van Nederland vervulde menig schooljongen met geestdrift. ‘De verhalen die onderwijzers kunnen doen over de zeegevechten van een “De Ruyter”, een “Tromp”, een “Evertsen” enz., behooren tot de flinke vaderlandsche aanmoedigingen om zóó iets óók eens mede te maken’, schreef ex-matroos Ewoud van Everdingen.<sup>151</sup> Op de achtergrond bleven sociaaleconomische omstandigheden meespelen. Volgens Kweekschooldirecteur De Goeje misbruikten diverse ouders het door de marine gehanteerde premiestelsel; zij beschouwden de premie als een ‘verkoopprijs’, ‘waarvoor zij hun zoon aan het land hadden verkocht, en meenden daarom het recht te hebben die 30 gulden te gebruiken om een of meer dagen in losbandigheid en met allerlei uitspatting door te brengen’.<sup>152</sup> Na afschaffing van het premiestelsel in 1893 daalde het aantal aangenomen jongens inderdaad opmerkelijk. De Goeje was van mening dat jongens van minder goed gehalte dankzij deze maatregel waren verdwenen.<sup>153</sup>

### *Deugdzame matrozen*

Het hoofddoel van de opleiding was de vorming van ‘fatsoenlijke en praktisch ontwikkelde zeelieden’, die binnen enige jaren de kern van de bemanning zouden vormen.<sup>154</sup> Daarnaast diende zij als een selectiemechanisme voor jongens van wie men op grond van hun gedrag en gemaakte vorderingen mocht verwachten dat zij als onderofficieren zouden kunnen dienen.<sup>155</sup> De best presterende jongens werden na het voltooien van de matrozenopleiding verder opgeleid tot onderofficier. De moderne matroos moest echter niet alleen tot zeeman worden gevormd, in het *Reglement voor de opleiding van jongens tot matroos* stond eveneens dat de jongens ‘goede en zuivere militaire begrippen’ ingeprent behoorden te krijgen.<sup>156</sup> Desalniettemin duurde het tot 1890 voordat jongens in opleiding onder het *Reglement van krijgstucht* vielen en dienovereenkomstig werden gestraft.<sup>157</sup> Tijdens de opleiding – en dat gold later ook aan boord van de operationele schepen – bleken discipline en gehoorzaamheid de kernnoties. ‘Deze volstrekt lijdelijke gehoorzaamheid van den mindere aan den meerdere is noodig’, schreef De Goeje in zijn *Handleiding voor de jongens der zeemacht*, ‘want niet hij, die het bevel krijgt, maar wel degene, die het geeft, kan weten waarvoor het noodig is en de mogelijkheid bestaat dat de minste afwijking er van het schip in gevaar zou kunnen brengen’.<sup>158</sup> Onvoorwaardelijke gehoorzaamheid ging volgens hem altijd gepaard met ondergeschiktheid. Het was daarom zaak dat schepelingen binnen en buiten de dienst eerbied betrachten jegens hun meerdere door bevelen onmiddellijk en zonder tegenspraak uit te voeren, maar ook door altijd de militaire houding aan te nemen.<sup>159</sup>

In de negentiende-eeuwse maatschappij stond de matroos niet in hoog aanzien. Zijn

omgang met drank en vrouwen riep geregeld weerstand op. In de havensteden veroorzaakte hij met zijn ruwe gedrag niet zelden opstootjes of ongeregelheden.<sup>160</sup> Uit bewogenheid met het lot van de matroos kwamen in de jaren vijftig en zestig her en der zogeheten zeemanshuizen tot stand. De oprichters van deze instellingen, veelal van protestantse komaf, wilden zeevarenden ter koopvaardij die aan wal verbleven onderdak bieden én tegelijkertijd een bijdrage leveren aan het verbeteren van het zedelijk karakter van de schepelingen. Deze zeemanshuizen fungeerden veelal als opvoedingsinstituten, waar de zeeman leerde hoe hij een deugdzaam man kon zijn en waar hem de christelijke beginselen werden ingeprent. Zij boden een plaats waar veiligheid en rust heerste.<sup>161</sup> De rol die de zeemanshuizen in het leven van koopvaardijmatrozen speelden, nam de opleiding in voor marinematrozen. Dat gold wel in het bijzonder voor de Leidse Kweekschool voor Zeevaart. Janmaat diende zo gevormd te worden dat hij orde en krijgshaftigheid uitstraalde en daarmee respect bij burgers kon afdwingen. Vermoedelijk halverwege de jaren zeventig gaf luitenant-ter-zee J.C.R. Westpalm van Hoorn tot Burgh in een brochure een karakterschets van de Nederlandse marinematroos. Deze was in zijn optiek open, vrij, vlug, ongedwongen, gul, kameraadschappelijk, trouw en dankbaar.<sup>162</sup> De auteur wilde met zijn schrijven enkele veel voorkomende vooroordelen bestrijden en meer bekendheid geven aan de werkkring van de Koninklijke Marine en het leven van de matroos. ‘Ofschoon nu in deze weinige regelen de Nederlandsche marine-matroos oppervlakkig is beschreven, zoo hoop ik dat zij die op de opleidingsschepen hun diensttijd begonnen in den vervolge in verreweg de meeste gevallen op het type mogen gelijken.’<sup>163</sup> De opleiding diende met andere woorden een bijdrage te leveren aan de imagoverbetering van de schepeling. Vandaar dat de nadruk lag op discipline en tucht. Het belang hiervan werd eveneens onderstreept in het bewaard gebleven lesmateriaal.

Op de Kweekschool voor Zeevaart en de opleidingsschepen werd een krachtig beroep gedaan op het eergevoel en het plichtsbef van de schepeling zelf. In de *Handleiding* werd de consumptie van sterke drank ontmoedigd, omdat het bij drankgebruik vaak van kwaad tot erger ging. Dronken matrozen benevelen niet alleen hun eigen verstand, waardoor zij dikwijls woorden in de mond namen waarvoor zij zich later schaamden, zij wekten ook ergernis bij ‘fatsoenlijke mensen’. De samenleving zag meewarig en met medelijden op dronken mensen neer, dronken militairen wekten daarentegen verachting op. Dronkenschap was voor een militair dus erger dan voor een arbeider, aldus de auteur van De Goeje in zijn *Handleiding*. Maar waarom? ‘Omdat de werkman alleen zichzelf verlaagt, terwijl de militair niet alleen dat doet, maar ook zijn uniform onteert.’<sup>164</sup> Zolang de jongens echter in opleiding waren, was het gebruik van alcohol verboden. Hetzelfde gold uiteraard voor diefstal, één van de ernstigste vergrijpen aan boord van een schip, een plaats waar men elkaar ‘volmaakt’ moesten kunnen vertrouwen. ‘Wees strikt eerlijk en spaar nimmer een dief, maar stel er een eer in hem bekend te maken, daar hij iemand is die de [sic] uniform onteert, welke gij ook draagt.’<sup>165</sup> Het was een terugkerend refrein: de matroos moest als drager van het uniform in alle opzichten een voorbeeld zijn voor zijn kameraden en tevens respect afdwingen bij burgers. Hij diende immers koning(in) en va-

derland, aan hem was de verdediging van de Nederlandse belangen op zee toevertrouwd. Hij was kortom een ambassadeur van de natie.<sup>166</sup>

Evenals in de wervingscirculaires werd in de instructieboekjes het belang van ijver en goed gedrag benadrukt. ‘Voor ieder uwer, die in den Zeedienst is aangenomen, staat de weg open om vooruit te komen, mits gij ijverig zijt, goed leert en zorg draagt buiten straf te blijven.’<sup>167</sup> Behoorlijk gedrag vergrootte de bevorderingsmogelijkheden, waardoor iemand meer inkomen verwierf en een hoger aanzien genoot. De tijden waren voorbij dat een jongen het tot admiraal kon brengen, maar evenwel kon hij nog altijd ‘eene aanzienlijke hoogte op den militairen ladder’ bereiken. Sterker nog, de drang om een hogere rang te bereiken moest een belangrijke drijfveer zijn. Succes, zo luidde de onderliggende boodschap, hadden jongens grotendeels zelf in de hand.<sup>168</sup> Straffen daarentegen waren slechts bedoeld voor diegenen die niet wilden deugen, al waren deze volgens De Goeje ‘menschelijker’ dan voorheen. Aangezien thans een ‘ander ras van matrozen’ bij de marine diende, waren ‘barbaarsche’ lijfstraffen niet langer nodig. De nieuwe lichte matrozen moest bewijzen dat de regering in dit opzicht een juiste beslissing had genomen, betoogde hij. ‘Van hen hangt het af te toonen dat de naam van “matroos” een eernaam [sic] is, waarop iedereen trotsch mag wezen, en dat de Marine niet meer voltallig behoeft gemaakt te worden door zulke individuen, die, aan den wal voor niets goed genoeg meer, als laatste redmiddel “het Oorlogsschip” kozen.’<sup>169</sup> In de laatnegentiende-eeuwse marine was slechts plaats voor ijverige en goede lieden.

## De opleiding onder vuur

Uiteraard schetste De Goeje hier een ideaalbeeld. Dat ideaal en werkelijkheid niet noodzakelijkerwijs hetzelfde waren, ondervonden zeeofficieren aan den lijve. Decennialang hadden zij gepleit voor de invoering van een opleiding voor marinematrozen. Toen deze eenmaal was ingevoerd, bleek al spoedig dat deze niet in alle opzichten voldeed aan de verwachtingen. Dat is althans te herleiden uit enkele bewaard gebleven rapporten, de militaire publicistiek en een tweetal debatavonden die de Vereeniging tot behandeling van op de Zeemacht betrekking hebbende onderwerpen in het najaar van 1885 organiseerde. Tijdens de eerste avond hield De Goeje als directeur van de Leidse Kweekschool een lezing over de opleiding van ‘scheepsjongens’.<sup>170</sup> Voor zijn toehoorders zette hij uiteen hoe de opleiding tot stand was gekomen, ging hij in op de behaalde resultaten en stelde hij ten slotte enkele wijzigingen voor. Tijdens de tweede avond bestond er vervolgens gelegenheid inhoudelijk van gedachten te wisselen over het reilen en zeilen van de opleiding. Het commentaar dat de marineofficieren te berde brachten, vormde uiteindelijk de aanleiding om de structuur van de opleiding in 1894 te hervormen.

### *Van ‘kinderkoppen’ en ‘krijgstuchtverslapping’*

Met de introductie van de opleiding werd de oude gewoonte om jongens op jonge leeftijd aan de marine te verbinden feitelijk geïnstitutionaliseerd. De wijze waarop de zeemacht

haar schepelingen rekruteerde, was niet onomstreden. Zo sprak een anonieme publicist al in 1872 zijn afkeuring uit over het grote aantal 'kinderkoppen' dat aan boord van de oorlogsschepen voor 'landverdediger' moest doorgaan.<sup>171</sup> In geval van oorlog was geen land met hen te bezeilen, stelde hij, het ontbrak hen immers aan routine en ervaring. Volgens zeeofficier S.T. Land veroorzaakte de leeftijd van de Nederlandse schepelingen in het buitenland menigmaal verbaasde blikken en verwonderde reacties: 'mais vous n'avez que des enfants à bord'.<sup>172</sup> Het aantal jeugdige schepelingen binnen de Koninklijke Marine was verhoudingsgewijs inderdaad groot (zie grafiek 1). Onder hen bevonden zich de nodige jongens die de kinderschoenen niet of nauwelijks ontwassen waren. Kapitein-luitenant-ter-zee Joekes, de commandant van het opleidingsschip *Admiraal van Wassenaer*, meende daarom dat de opleiding was ontaard 'in eene kunstmatige teelt van zeer jeugdige en geheel onbevaren matroosjes 1e klasse'.<sup>173</sup> De marine richtte zich naar zijn mening te eenzijdig op de werving van jongens. Het liefst zag hij hieraan paal en perk gesteld, bijvoorbeeld door jaarlijks de behoefte aan nieuwe rekruten vast te stellen en de toelatingsleeftijd te verhogen.<sup>174</sup> Daarmee ventileerde hij een mening die binnen het korps zeeofficieren breed werd gedeeld.

Volgens De Goeje was het rekruteren van dertien- en veertienjarige jongens bittere noodzaak en functioneel tegelijk. Jongens van die leeftijd hadden de lagere school inmiddels verlaten, waren nog te jong om een ambacht te leren en bezorgden het thuisfront niet zelden overlast. In die omstandigheden bleken ouders gaarne bereid hun zoon naar zee te laten gaan. Helaas was de keuze voor het beroep van marineman veelal een negatieve. Uit gesprekken met verscheidene ouders was hem gebleken dat armoede nog altijd als de belangrijkste drijfveer voor dienstneming gold. De praktijk had daarnaast geleerd dat jongens op latere leeftijd minder belangstelling toonden voor een loopbaan bij de marine. Tegen die tijd beheersten velen van hen een ambacht en waren derhalve niet bereid van beroep te veranderen. In de jaren dat de marineleiding de leeftijds grens tijdelijk had verhoogd tot veertien jaar, zoals bijvoorbeeld in 1878 het geval was geweest, waren de werfresultaten beduidend minder gunstig: in een halfjaar tijd leverde de werving slechts achttien nieuwkomers op. De Goeje achtte het daarom onverstandig de minimale leeftijd te verhogen tot vijftien jaar, zoals in Groot-Brittannië het geval was. Dat zou onvermijdelijk tot grote tekorten leiden.<sup>175</sup> Bovendien, zo erkende hij, was het eigenlijke probleem van de zeemacht het voortdurende personeelsverloop. Ondanks de doorgevoerde hervormingen was er in dit opzicht weinig veranderd ten opzichte van de jaren veertig en vijftig. Nog steeds verlieten ervaren zeelieden de dienst na afloop van hun verbintenis, waardoor de organisatie van jonge krachten afhankelijk bleef.<sup>176</sup> Hoewel tijdgenoten die analyse deelden, verschilden zij van mening over de oorzaken van het verloop. De een noemde 'de zucht naar het huiselijk leven' die zeelieden eigen was, de volgende wees op de in Nederland heersende 'antipathie tegen den militairen stand', terwijl weer anderen de vele overplaatsingen, het strenge strafregime en het harde scheepsleven als oorzaak duiden.<sup>177</sup>

Doelmatig of niet, de jeugdige leeftijd van de rekruten had vergaande gevolgen, niet alleen voor de wijze waarop de opleiding was ingericht, maar ook voor de discipline aan

boord, zo maakten critici duidelijk. Omdat de Koninklijke Marine haar kandidaat-matrozen op jongere leeftijd rekruteerde dan de *Royal Navy*, duurde de opleiding in Nederland ruim twee keer zo lang als in Groot-Brittannië. Verhoudingsgewijs brachten de jongens een aanzienlijk deel van de opleiding door in de schoolbanken. In het rooster was er veel tijd ingeruimd voor de klassieke schoolvakken. De marineleiding trachtte op die manier te voorkomen dat de jongens te jong aan boord van de actieve schepen kwamen. Het gevaar bestond immers dat de 'goede indrukken' die zij tijdens de opleiding hadden opgedaan, zouden verdwijnen op het moment dat zij gingen varen.<sup>178</sup> Verschillende zee-officieren zagen het nut van een uitgebreid curriculum echter niet in. Konstabel-majoor M.J.E. Kriens wilde de in zijn ogen 'onnoodige schoolvakken' vervangen door praktische oefeningen op zee.<sup>179</sup> Ook viceadmiraal F.L. Geerling had zijn bedenkingen bij het onderricht. '[M]en moet naar mijne meening niet veel verder gaan, dan het aanleeren van zindelijkheid, orde, het vlug worden in de tuigen, het behandelen van ligte zeilen'. Zodra de knapen deze vaardigheden beheersten, dienden zij zo snel mogelijk naar zee te worden gezonden 'om op het werkelijke oorlogschip [sic] te leeren leven'.<sup>180</sup> Daar lag volgens de critici precies het probleem. Allereerst werkte de lange duur van de opleiding verlamvend voor de ambitie van de jongens, die doorgaans liever wilden varen op zee dan hun tijd doorbrengen in de schoolbanken.<sup>181</sup> Daarnaast meenden zij dat het onderwijs de jongens onvoldoende voorbereidde op het leven aan boord; het ontbrak de nieuwe generatie zeelieden aan zeemanschap. Het gros van de tot lichtmatrozen bevorderde jongens ging na het voltooien van de opleiding voor drie jaar naar Nederlands-Indië, maar 'zonder eenige noemenswaardige voorafgaande oefening in het practische van het zeemansbestaan'.<sup>182</sup>

Begin jaren tachtig klaagden diverse scheepscommandanten vanuit Nederlands-Indië over de van de opleidingsschepen afkomstige lichtmatrozen. Deze zouden 'onverschillig', 'indisciplinair' en 'zeer antimilitair' gedrag vertonen.<sup>183</sup> De door hen signaleerde terugval in de discipline schreven zij toe aan de wijze waarop jongens waren opgeleid tot matroos, gecombineerd met de afschaffing van de lijfstraffen. Persoonlijk achtte De Goeje deze beoordeling onbillijk, volgens hem veronderstelden de gezagvoerders een onjuist verband tussen beide voorvallen. Hij wees op enkele verzachtende omstandigheden die het gedrag van de schepelingen, hoe laakbaar ook, hielpen verklaren. In de eerste plaats waren de meest bekwame jongens in Nederland achtergebleven wegens plaatsing bij de opleiding voor bootmans- en stuurmansleerlingen, terwijl het 'minst goede gedeelte' naar de Indische archipel was gezonden.<sup>184</sup> Ernstiger was de wantrouwende houding waarmee (onder)officieren de nieuwe lichte lichtmatrozen bejegenden. De van de opleidingsschepen afkomstige 'studentjes' en 'heertjes' moesten eerst maar eens bewijzen wat zij in hun mars hadden, luidde de opinie onder hen. Het 'gewone volk' had weliswaar minder geleerd, maar scheen in hun optiek veel bruikbaar. De jongens werden hierdoor aan hun lot overgelaten, lieten de moed zakken en raakten teleurgesteld.<sup>185</sup> De verdediging van De Goeje ten spijt bleven ook nadien omstanders een verband tussen de opleiding en de discipline aan boord suggereren. Onder de jeugdige schepelingen heerste een 'geest

van insubordinatie', binnen de zeemacht was er zelfs sprake van 'krijgstuchtverslapping', stelde Kriens. Tijdens de opleiding werden de hersenen van de jongens 'volgepropt met allerlei dingen, die ze als matroos op een zeeschip niet behoeven te weten', schamperde hij.<sup>186</sup> Eenmaal aan boord leidde het hoge kennisniveau van de jongens geregeld tot decepties en ontevredenheid. In zijn brochure bestreed hij verder de bewering van de advocaat-generaal van het Hoog Militair Gerechtshof (HMG) dat de tucht onder het scheepsvolk aanmerkelijk was verbeterd sinds de afschaffing van de lijfstraffen. Op basis van een zelf bijgehouden statistiek concludeerde hij het tegenovergestelde. Hij betreurde het zeer dat het dankzij 'de invoering der ziekelijke philanthropische wet van 1879' niet langer mogelijk was jongens met de zeemanshand te kastijden.<sup>187</sup>

Het gedrag van de nieuwe lichte schepelingen leidde in toenemende mate tot bezorgde reacties. 'Onze vroegere "Jantjes" waren dikwijls liederlijk en gemeen; maar men had er veel meer "kerels" onder. Thans zijn zij nog liederlijker, doch veel minder bekwaam dan hunne voorgangers', schreef een zekere Tiram. 'Aan zee en aan wal gedragen de matrozen zich even slecht, zij zijn lui, onbekwaam en liederlijk, staan moreel lager dan hunne voorgangers, niettegenstaande een grooter aantal van hen de kunst van lezen en schrijven geleerd heeft.'<sup>188</sup> Omdat officiële strafstatistieken voor deze periode ontbreken, blijft het moeilijk te bepalen in hoeverre deze zienswijze op waarheid berustte. Op basis van de bijgehouden ontslaggronden is het evenwel mogelijk een voorzichtig beeld te vormen. De cijfers lijken Kriens' stelling gedeeltelijk te ondersteunen. In 1886, ruim acht jaar na de invoering van de opleidingsschepen, had 10% van de in totaal ruim 2000 door de Staat opgeleide jongens de dienst via de achterdeur verlaten om één van de volgende redenen: overlijden, desertie, veroordeling, (lichamelijke) ongeschiktheid en berispelijk gedrag. In iets meer dan 5% van de gevallen was het ontslag te wijten aan slecht gedrag.<sup>189</sup> Tien jaar later was dit percentage opgelopen tot ruim 10%.<sup>190</sup> Naar de precieze oorzaak van deze stijging blijft het gissen. Wellicht laat het vooral zien dat de marine slecht gedrag steeds minder tolereerde. In tien jaar tijd hadden slechts 45 jongens het tot matroos eerste klasse gebracht.<sup>191</sup>

Volgens de liberaalgezinde zeeofficier L'Honoré Naber leverde de opleiding wel degelijk goed werk af, maar ging het mis op het moment dat de jongens geplaatst werden aan boord van de actieve schepen en zich mengden onder het oudere personeel. Zij namen 'al gauw alle slechte gewoonten over van de *sapitauers* [sjappietouwers, i.e. een achttiende-eeuws woord voor matroos] en menig jongen ging daarbij te gronde of kreeg voor jaren een deuk'. Het was beter geweest beide groepen geheel van elkaar te scheiden, totdat de oude generatie schepelingen uitgestorven was, zo schreef hij in zijn *Herinneringen*.<sup>192</sup> Anderen wezen op het slechte voorbeeld dat de instructeurs gaven. Ook noemden zij de 'geest van sociale ontevredenheid' die in het bijzonder in steden als Amsterdam en Rotterdam heerste. Kriens stelde bijvoorbeeld voor het opleidingsschip te verplaatsen naar Willemstad, IJmuiden of Vlissingen.<sup>193</sup> Veel jongens zagen het doel van een strikte handhaving van de discipline op de Kweekschool en de opleidingsschepen (nog) niet in. Integendeel, zij beschouwden de disciplinaire straffen als 'onnodige plagerijen' of zelfs

'kwellingen'.<sup>194</sup> Vermoedelijk ligt daar de belangrijkste verklaring voor het soms opstandige gedrag dat de knapen aan de dag legden. Na ruim vijftien jaar bleek de tijd rijp voor veranderingen.

#### *De reorganisatie van 1894*

In 1894 besloot de minister het stelsel van opleidingen te reorganiseren. In zijn opdracht had viceadmiraal C. ten Bosch een lijvig onderzoeksrapport geschreven en enkele aanbevelingen geformuleerd. Na bestudering van de scheepsrapporten was hij tot de slotsom gekomen dat 'er bij het jonge volk gemis aan militairen geest en discipline bestaat en als gevolg hiervan de tucht aan boord der oorlogsschepen dikwerf te wenschen overlaat'. Lijdelijk verzet, dienstweigering en insubordinatie waren vergripen die aan boord veelvuldig voorkwamen. Het was Ten Bosch opgevallen dat het aantal veroordelingen via krijgsraden de laatste jaren fors was toegenomen. Er bleek inderdaad een verband te bestaan tussen het gedrag van jonge schepelingen en de opleiding. Eén van de voornaamste conclusies luidde dat de selectie voor onderofficier plaatsvond op te jeugdige leeftijd. De commanderende officieren konden het dikwijls onderling niet eens worden of een jongen na het voltooien van zijn opleiding tot matroos wel of niet geschikt was om tot onderofficier opgeleid te worden. Een negatieve beslissing op jonge leeftijd bleef iemand zijn verdere loopbaan achtervolgen: kwartiermeester was dan nog de hoogst haalbare functie. Niet zelden maakten teleurstelling en onvrede zich meester van de 'achterblijvers'. Daarnaast genoten de nog jonge onderofficieren weinig gezag van hun leeftijdgenoten in de rang van matroos. Ten Bosch uitte zich overigens opvallend mild over de nieuwe generatie matrozen. Er bestond volgens hem geen enkele reden te klagen over de huidige matrozen wanneer deze vergeleken werden met vroeger. Tot voor kort waren matrozen onbeschaafd, ruw en onwetend; thans waren zij weinig militair, ontevreden en waanwijs. Dat vond hij begrijpelijk, aangezien de marine in zijn optiek in een overgangsfase verkeerde. Sociale begrippen die in de maatschappij allang gemeengoed waren, drongen langzaamaan ook de marine binnen.<sup>195</sup>

Ten Bosch stelde niet alleen een diagnose, hij schreef ook een medicijn voor. Zowel matrozen als onderofficieren moesten voortaan een eenvormige opleiding ontvangen. Het opleiden van onderofficieren mocht niet ten koste gaan van matrozen. Pas in een later stadium zouden matrozen, wanneer zij aan boord geschikt waren bevonden, moeten worden opgeleid tot onderofficier. Niet langer behoorde men te selecteren op basis van verwachtingen die men van iemand koesterde, voortaan baseerde men zich op bewezen prestaties. Verder stelde hij vast dat het in de matrozenopleiding ontbrak aan militaire opvoeding en praktische vorming. Volgens Ten Bosch waren beide zaken alleen op een actief oorlogsschip te leren. Hij adviseerde daarom de opleiding fors in te korten, een advies dat werd overgenomen. Het eerste halfjaar dat jongens in Leiden doorbrachten bleef ongewijzigd, Ten Bosch achtte de Kweekschool 'een onmisbare steun voor de eerste vorming van jeugdige schepelingen'. De periode dat jongens op de *Admiraal van Wassenaer* verbleven werd echter teruggebracht van twee naar één jaar. Te Amsterdam – het Rot-

terdamse opleidingsschip *Anna Paulowna* was in 1888 om financiële redenen opgeheven – kregen de jongens gedurende een jaar vooral theoretisch onderwijs. Vervolgens werd in het laatste jaar eerst een vier maanden durende oefenkruistocht met de *Nautilus* op de Atlantische Oceaan gemaakt. ‘Deze kruistocht moet voornamelijk dienen tot praktische vorming van de jongens en om hen te leeren gewennen aan de scheepsorde en discipline’, schreef de viceadmiraal.<sup>196</sup> De opleiding werd ten slotte afgerond met een zes maanden durend verblijf op een binnenslands vaartuig, waar de jongens hoofdzakelijk tot militair geschoold werden. Het *Algemeen Handelsblad* sprak zelfs van ‘een militairen drill’.<sup>197</sup>

In zijn rapport zwengelde Ten Bosch nog andere punten aan. Allereerst was ook hij niet onverdeeld gelukkig met de jeugdige leeftijd waarop jongens gerekruteerd werden, maar tegelijkertijd wilde hij niet tornen aan de minimumleeftijd, uit vrees dat daardoor de toeloop zou verminderen. Hij waarschuwde ervoor al te hoge verwachtingen ten aanzien van oudere jongens te koesteren. ‘Vele der jongens, die zich op lateren leeftijd voor den zeedienst aanmelden, behoren dan ook tot hen, die geen ambacht konden leeren; zij zijn de minder ontwikkelden, die ook voor den zeedienst weinig beloven, in aanmerking nemende, dat de dienst tegenwoordig hoogere eisen aan de ontwikkeling stelt dan voorheen.’<sup>198</sup> Om ongeschikte jongens vroegtijdig de deur te kunnen wijzen, toonde hij zich voorstander van het invoeren van een proeftijd, zodat jongens gelegenheid kregen binnen één maand vrijwillig te vertrekken. Over de duur van het dienstverband repte hij echter met geen woord, ook al had de subalterne zeeofficier P.D.A. Frankamp in 1892 reeds de lange dienstverbanden als de kern van het probleem aangewezen. Frankamp zag deze graag teruggebracht van twaalf tot vijf jaar.<sup>199</sup> Ten Bosch was evenmin gelukkig met de vestigingsplaats van de *Admiraal van Wassenaer*. Een stad als Amsterdam bood de jongens te veel afleiding. Daarnaast kwamen jongens hier in aanraking met oud-marinepersoneel dat een kwalijke invloed op hen kon uitoefenen. Daarom moest worden gezocht naar een alternatieve vestigingsplaats voor de opleiding.<sup>200</sup> Die noodkreet was de Leidse Kweekschool uit het hart gegrepen: jaar in jaar uit sprak zij haar zorg uit over het Amsterdamse opleidingsschip, dat ook zij het liefst elders zag gestationeerd.<sup>201</sup> In 1904 vertrok de opleiding uiteindelijk naar Hellevoetsluis.<sup>202</sup>

Het rapport van Ten Bosch en de daaropvolgende reorganisatie leidden tot een gedachtewisseling in het *Marineblad*. De zojuist aangehaalde Frankamp wilde de opleidingsschepen het liefst volledig afschaffen. ‘[D]e tegenwoordige jongens hebben te veel theorie, zij zijn te knap voor dekvegen, galjoenschoonmaken en dergelijke werkzaamheden, die toch ook gedaan moeten worden’, zo meende hij.<sup>203</sup> De gepensioneerde kapitein-ter-zee C. Vreede, oud-commandant van de *Nautilus*, liet zijn onvrede blijken over de reorganisatie zoals die zich in oktober 1894 had voorgedaan. De ervaring had hem geleerd dat de verschillende ongevallen op het oefenschip te wijten waren aan de gebrekkige ervaring van de jongens, die tot die tijd nog nauwelijks gevaren hadden. Het liefst zou hij de opleiding afronden met een oefentocht, in plaats van deze halverwege in het curriculum op te nemen. Dat het aantal aanmeldingen onder jongens de laatste jaren terugliep weet hij aan de gewijzigde inrichting van de opleiding.<sup>204</sup> Luitenant-ter-zee G.C.D. van Hardenbroek



bestreed de zijns inziens sombere visie van Vreede. Enthousiast had hij de reorganisatie begroet. 'Men stelt zich toch ten doel', zo repliceerde hij tegenover Vreede, 'opleiding tot lichtmatroos en niet tot professor.' Daarom was een oefentocht op de Atlantische Oceaan zo belangrijk, daar leerden jongens pas echt wat het zeemansbestaan inhield.<sup>205</sup>

Met de reorganisatie van 1894 was de professionaliseringsslag voltooid. Pas het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog zou een einde maken aan het dit onderwijsbestel. L'Honoré Naber, die zelf deel uitmaakte van de commissie onder leiding van Ten Bosch, betreurde in zijn *Herinneringen* dat de commissie destijds niet eveneens een 'welvaarts-onderzoek' was begonnen en studie had gedaan naar de effecten van de bestaande traktementen en dergelijke. 'Ware dat bij tijds geschied, dan was men buitenstaanders, die eerlang de Zeemacht onderst boven of binnenst uit wilden keeren, vóór geweest.'<sup>206</sup> Voor dergelijke ingrijpende maatregelen waren de geesten binnen de marine aan het einde van de negentiende eeuw nog niet rijp. Intussen was bij het scheepsvolk het besef ontstaan dat hun arbeidsvoorwaarden dringend verbetering behoefden. Geleidelijk was de bereidheid ontstaan hiervoor te strijden, zoals in de komende hoofdstukken zal blijken.

## Conclusie

In de tweede helft van de negentiende eeuw ging de marineleiding zich in toenemende mate bemoeien met het welzijn van de matroos. Deze betrokkenheid was niet zozeer het gevolg van sociale beweging of een reactie op de technologische transitie, maar veeleer het antwoord op de klemmende vraag hoe de zeemacht haar personeelsbestand in de toekomst op peil diende te houden. In tegenstelling tot het leger had de marine geen beschikking over grote hoeveelheden dienstplichtigen, zij was grotendeels afhankelijk van vrijwilligers die op zee hun brood wilden verdienen. Het bleek niet eenvoudig om voldoende rekruten te werven. Het gegeven dat matrozen doorgaans afkomstig waren uit de onderste lagen van de maatschappij, schrok potentiële schepelingen uit de meer gegoede klasse bij voorbaat af. Daarnaast was het verloop onder de manschappen vanouds groot. Na afloop van hun dienstverband kozen velen liever voor de koopvaardij dan dat zij re-engageerden. De zeemacht moest daardoor voortdurend afscheid nemen van haar meest ervaren krachten. Gelet op het tekort aan ervaren schepelingen, drongen verschillende zeeofficieren er gedurende de jaren veertig en vijftig bij de minister op aan een consistent personeelsbeleid te voeren en de lange termijn in acht te nemen. Hoe verscheiden de door hen te berde gebrachte voorstellen ook waren, over één zaak waren zij het allen eens: het beroep van marinematroos moest aantrekkelijk en eervol worden gemaakt. Hiervoor was een aantal hervormingen onvermijdelijk.

Ook de marineleiding zag de noodzakelijkheid hiervan in. Gedurende de jaren vijftig en zeventig voerde de zeemacht van bovenaf een reeks sociale hervormingen door met de bedoeling meer nieuwkomers te kunnen verwelkomen én het reeds in dienst zijnde personeel voor de zeedienst te behouden. Dat deed zij allereerst door veranderingen aan te brengen in de uitoefening van de krijgstucht. Zo werden het ravallen en het kielhalen

in 1854 wettelijk verboden, terwijl in 1879 de resterende lijfstraffen werden afgeschaft. Daarnaast wilde zij goed functionerende matrozen belonen en hen een zeker prestige verschaffen. Daartoe riep zij, eveneens in 1854, het vaste korps voor 'mindere' schepelingen in het leven. Opneming ging gepaard met allerlei voorrechten. Met verschillende andere financiële prikkels trachtte de marineleiding bovendien de zeedienst aantrekkelijk te maken, bijvoorbeeld door toelages te verstrekken bij goed gedrag, gebleken bekwaamheid en langdurige dienst, of door het vooruitzicht te bieden op een pensioen na dertigjarig dienstjaren. Van een algehele loonsverhoging wilde zij, afgezien van het jaar 1875, overigens niet weten. Nadien duurde het tot het begin van de twintigste eeuw alvorens de vaste maandelijkse soldijen werden verhoogd. Veel belangrijker was de invoering van een stelsel van opleidingen. Door jongens van dertien, veertien en vijftien jaar oud gedurende enige jaren aan wal op te leiden tot matroos, nam het arbeidspotentieel aanzienlijk toe én behoorde selectie aan de poort tot de mogelijkheden. Voortaan liep de weg naar het oorlogsschip via de Leidse Kweekschool voor Zeevaart en de opleidingsschepen te Amsterdam of Rotterdam. De opleiding gold ontegenzeggelijk als een factor om bij de marine te gaan dienen: in het laatste kwart van de negentiende eeuw overtrof het aanbod de vraag ruimschoots.

Met deze maatregelen bood de marine het perspectief op een loopbaan voor het leven. Tegelijkertijd droegen de veranderingen onmiskenbaar bij aan een professionalisering van de marineorganisatie. De nieuwe generatie matrozen kwam geleidelijk uit een beter sociaal milieu, beschikte over meer theoretische kennis, was fysiek beter geoefend en had ruimschoots kennism gemaakt met de militaire orde en tucht, alvorens zij in actieve dienst kwam. Deze uniformiteit versterkte tevens het *esprit de corps*. Omgekeerd stelde de marine steeds hogere eisen aan de kandidaat-matrozen. Zonder te hebben voldaan aan de reglementair vastgelegde eisen, was bevordering praktisch onmogelijk geworden. Daarmee stond de moderne marinematroos op een aanmerkelijk hoger plan dan zijn voorganger ten tijde van het zeiltijdperk. Zeeofficieren hadden echter zo hun bedenkingen bij deze metamorfose. Sommigen van hen beschouwden de opleiding zelfs als een bedreiging voor de discipline aan boord. Zo sprak viceadmiraal Geerling, schrijvend onder het pseudoniem Junius, smalend over 'de bedorven heertjes van Rotterdam en Amsterdam'. Ook hij wilde jongens op jonge leeftijd blijven werven, maar hen dan wel zo snel mogelijk naar zee sturen, 'waar zij van meet af aan goede denkbeelden van krijgstucht zullen krijgen'.<sup>207</sup> Gedeeltelijk moet deze kritiek als een standsreflex worden beschouwd. Doordat de herkomst van het lagere marinepersoneel veranderde, werd de sociale kloof tussen officieren – veelal afkomstig uit de bovenlaag van de bevolking – enerzijds, en onderofficieren en manschappen anderzijds geleidelijk kleiner. Dat wekte vooral van de zijde van de officieren irritatie, onbegrip en wrijving.<sup>208</sup> Tegelijkertijd bleef er een mentale kloof bestaan. De marine-organisatie wilde vasthouden aan oude standpunten en militaire tradities uit het zeiltijdperk, terwijl deze niet langer toepasbaar bleken op de moderne stoomschepen. Een traditioneel geschoold kader kwam zodoende meer en meer tegenover een in idealistische termen opgeleid scheepsvolk te staan.

Terwijl de marineleiding ten aanzien van de opleiding een reorganisatie doorvoerde, bleven de arbeidsvoorwaarden na 1875 vrijwel ongewijzigd, ondanks de maatschappelijke vooruitgang die Nederland in het laatste kwart van de negentiende eeuw boekte. Was de marineleiding in de jaren vijftig en de jaren zeventig bereid geweest tot het doen van hervormingen die de positie van de matroos hielpen verbeteren, nadien bleef het opvallend stil. Op de korte termijn hadden de hervormingen tot gunstige werfresultaten geleid, maar op de lange termijn ging dit effect verloren en liepen de aannemingscijfers weer terug (zie grafiek 3). Het gebrek aan personeel bleef daarmee 'de rode draad in de geschiedenis van de marine tot op den huidigen dag', zoals zeeofficier Land in 1893 constateerde.<sup>209</sup> Het achterwege blijven van nieuwe hervormingen, in combinatie met de stijgende scholingsgraad van de schepelingen, schiep een ideale voedingsbodem voor onvrede, die omstreeks de eeuwwisseling voor het eerst aan de oppervlakte zou komen. Niet langer beschouwden de schepelingen zichzelf als het voorwerp van de zorg van de marineleiding. Integendeel, de matroos voelde zich miskend en nam het initiatief tot lotsverbetering zelf in handen. Daarvoor maakte hij gebruik van een voor de marine nieuw fenomeen: de vakorganisatie. Het volgende hoofdstuk gaat nader in op haar opkomst en bestaan.





| **DEEL II**

**DE STRIJD VOOR LOTSVERBETERING**



### 3 | ‘Proletariërs in uniform’

## De opkomst en het optreden van de Matrozenbond

### Inleiding

Nadat de marineleiding in het derde kwart van de negentiende eeuw bereid was geweest verschillende sociale hervormingen door te voeren, bleef het nadien, ondanks de snelle, opeenvolgende technologische vernieuwingen, opvallend stil. De arbeidsvoorwaarden veranderden nauwelijks. Een nieuwe generatie matrozen nam met deze situatie geen genoegen. Heel geleidelijk ontwikkelde zich bij hen een gevoel van miskennen en ontevredenheid. Het nog altijd gangbare beeld van ruwe, onbeschaafde en onwetende matrozen, die slechts door een harde disciplinaire aanpak in het gareel waren te houden, bleek niet langer houdbaar. De moderne marinematroos was zich in toenemende mate bewust van zijn eigen sociale positie en nam bovendien kennis van de maatschappelijke ontwikkelingen. De vorming van eigen belangen- of vakverenigingen was onmiskenbaar een gevolg van deze bewustwording. Omstreeks de eeuwwisseling telde de zeemacht maar liefst negen verenigingen voor onderofficieren en manschappen. De in 1897 opgerichte Matrozenbond zou spoedig uitgroeien tot de grootste en de strijdvaardigste onder hen. Sociale begrippen die in de burgermaatschappij allang gemeengoed waren, drongen op deze wijze het gesloten bolwerk van de marine binnen. Voor het eerst in de geschiedenis lieten matrozen als georganiseerde beroepsgroep van zich horen.

Binnen de zeemacht werd de oprichting van belangenverenigingen met wantrouwen gadeslagen. Aan boord droegen de officieren vanouds de verantwoordelijkheid het goede voor de manschappen te zoeken, terwijl de marineleiding dat voor de organisatie als geheel diende te doen. Thans daarentegen riepen ‘minderen’ hun ‘meerderen’ op hervormingen door te voeren. Veel officieren vonden dat ongepast en waren om die reden van mening dat dergelijke organisaties op gespannen voet stonden met de militaire discipline. Ten diepste vreesden zij dat de manschappen in socialistisch vaarwater dreigden te geraken. In de literatuur heeft de zienswijze dat de Matrozenbond deel uitmaakte van de sociaaldemocratische arbeidersbeweging intussen opgang gemaakt.<sup>1</sup> Het is echter de vraag of historici daarbij voldoende oog hebben gehad voor het bijzondere karakter van deze bond. Welke actiemiddelen hanteerde de bond zoal? In hoeverre probeerde hij binnen de grenzen van de militaire wet- en regelgeving te blijven? Hoe verhiel de bond zich tot andere vakverenigingen? Die vragen komen in dit hoofdstuk aan de orde.



Inhoudelijk gezien valt het hoofdstuk in twee delen uiteen. In het eerste deel staat de opkomst van de marinebonden in het algemeen centraal, terwijl in het tweede deel het optreden van één specifieke bond, te weten de Matrozenbond, wordt doorgelicht. Daarbij ligt de nadruk op de wijze van organisatie en de middelen waarmee de bond zijn idealen trachtte te verwezenlijken. Het laat tevens de interactie tussen matrozen, diverse groepen arbeiders in de zogeheten ‘burgersamenleving’ en de marineautoriteiten zien. Het is belangrijk om te beseffen dat er een direct verband bestond tussen het optreden van de Matrozenbond en dat van de marineautoriteiten. Het feit dat matrozen zelfstandig hun belangen gingen behartigen, werd door de autoriteiten als strijdig met de militaire discipline ervaren en bepaalde in sterke mate hoe zij de bonden tegemoet traden. Omgekeerd werd de *modus operandi* van de bonden sterk beïnvloed door de wijze waarop de autoriteiten reageerden. De reactie van de marineautoriteiten op het bestaan en optreden van de Matrozenbond komt echter grotendeels in het zesde hoofdstuk aan de orde. Dit hoofdstuk zal duidelijk maken dat de Matrozenbond zowel binnen de Koninklijke Marine als binnen de Nederlandse arbeidersbeweging een bijzonder verschijnsel was.

### ‘Het wachtwoord van de moderne tijd’

Dat in de tweede helft van de negentiende eeuw in vrijwel alle beroepsgroepen vakverenigingen ontstonden, was geen vanzelfsprekendheid. Welbeschouwd dankten zij hun bestaan aan een reeks nauw in elkaar grijpende gebeurtenissen. Vanaf de jaren zestig maakte de Nederlandse economie een snelle en aanhoudende groei door; daarnaast nam het inwoneraantal van de steden in hoog tempo toe. De economische schaalvergroting, de toegenomen mobiliteit en de verbeterde informatievoorziening bleken een ideale voedingsbodem voor allerlei maatschappelijke vernieuwingen.<sup>2</sup> Was de publieke ruimte voorheen slechts voorbehouden aan de heren van stand, thans kregen groepen die tot de onderste sociale lagen van de samenleving behoorden daartoe stapsgewijs toegang. Achteraf gezien speelden (arbeiders)verenigingen een sleutelrol in dit proces.<sup>3</sup> In 1848 werd het recht van vereniging en vergadering grondwettelijk verankerd. Sindsdien kwamen overal in het land allerlei soorten verenigingen tot stand. Aanvankelijk waren het vooral goeude burgers die hiertoe het initiatief ontplooiden. Zij beschouwden de vereniging als het middel om sociale misstanden te bestrijden.<sup>4</sup> Anderen probeerden door middel van ‘opvoeding’ en ‘beschaving’ de opkomende arbeidersklasse zowel te verheffen als haar invloed te beteugelen.<sup>5</sup> Intussen zagen arbeiders ook zelf de noodzaak in zich te verenigen. Op die manier hoopten zij verbeteringen aan te brengen in hun eigen situatie. Mensen die hetzelfde beroep uitoefenden of in hetzelfde bedrijf werkzaam waren, sloten zich aaneen in arbeiders- of vakverenigingen, die gezamenlijk de arbeidersbeweging vormden.<sup>6</sup> Waren werklieden tot die tijd nauwelijks herkenbaar geweest als georganiseerde groep, in de tweede helft van de negentiende eeuw kwam daarin verandering. Organisatie was naar de woorden van historicus Piet de Rooy ‘het wachtwoord van de moderne tijd’.<sup>7</sup>

Het is echter problematisch om te spreken van 'de' arbeidersbeweging. De verscheidenheid aan verenigingen – in organisatorische, sociale en ideologische zin – was hiervoor eenvoudigweg te groot. Toch zijn historici het erover eens dat de Nederlandse arbeidersbeweging zich, net als in andere Europese landen, langs een vast patroon ontwikkelde. Doorgaans maken zij onderscheid tussen een 'ambachtelijke' en een 'moderne' fase.<sup>8</sup> Het eerste stadium viel grofweg samen met de jaren zestig, zeventig en tachtig, toen diverse, hoofdzakelijk geschoolde categorieën werklieden, zoals typografen, kleermakers en diamantbewerkers, zich in kleinschalige verenigingen organiseerden. Dikwijls ging het om buurt- en vakgenoten, die gebruikmaakten van reeds bestaande sociale netwerken en op zoek waren naar sociale zekerheid, maatschappelijke waardering en onderlinge gezelligheid. De leden probeerden elkaar in moreel, financieel en materieel opzicht naar vermogen bij te staan. Zo troffen zij gezamenlijk regelingen om de ziekte- en begrafeniskosten van de leden te kunnen dragen. Vakmanschap, beroepstrots en eergevoel golden daarbij als de belangrijkste drijfveren. Verder kochten zij, als antwoord op de hoge prijzen en de lage lonen, allerlei producten coöperatief in. In zijn overzichtswerk over de geschiedenis van het moderne Nederland typeerde De Rooy deze onderlinge solidariteit treffend als een 'collectivering van overlevingsstrategieën'.<sup>9</sup> In feite trachtten deze werklieden door middel van organisatie te anticiperen op een snel veranderende samenleving, waarin de verhoudingen tussen werkgevers en werknemers steeds zakelijker werden als gevolg van de om zich heen grijpende industrialisering. Zij wilden daarbij vaak vasthouden aan traditionele waarden en verdedigden de oude rolpatronen, zodat van een 'defensieve standsreflex' kan worden gesproken.<sup>10</sup>

Intussen lieten de gevolgen van de industrialisering zich in toenemende mate gevoelen. Meer en meer drong bij arbeiders het besef door dat alleen collectieve organisatie en onderlinge solidariteit soelaas konden bieden. Zodoende brak omstreeks 1890 de tweede fase aan, waarin een nieuwe generatie arbeiders en derhalve een ander soort vakvereniging op het toneel verscheen. In het bijzonder wat strategie en organisatie betreft, weken vakverenigingen in de 'moderne' fase af van hun 'ambachtelijke' voorgangers. Bij 'moderne' vakbonden – waarvan de Algemeene Nederlandsche Diamantbewerkers Bond (ANDB) onmiskenbaar de bekendste was – voerde niet gezelligheid of onderlinge solidariteit de boventoon, maar collectieve, materiële belangenbehartiging. Loonsverhoging en arbeidstijdverkorting golden daarbij als de belangrijkste speerpunten. De arbeider transformeerde van een 'producent van arbeid' tot een 'verkoper van arbeidskracht', terwijl de vakbond als een 'verkoopkartel van arbeid' ging fungeren. 'Moderne' vakbonden hadden in de regel beschikking over betaalde leidslieden, die namens de leden onderhandelden met de werkgever over verbetering van de arbeidsvoorwaarden. Wanneer deze onderhandelingen niet het gewenste resultaat opleverden, gold de werkstaking als een krachtig pressiemiddel om de gestelde eisen alsnog ingewilligd te krijgen. Stakingen waren relatief lang vol te houden vanwege het bestaan van zogeheten weerstands- of stakingskassen, van waaruit stakers financieel werden gecompenseerd. 'Moderne' vakverenigingen poogden de arbeidsmarkt op deze manier zoveel mogelijk te beheersen en te reguleren.<sup>11</sup>

Het ledenaantal van de nieuwe vakbonden lag aanmerkelijk hoger dan bij de oude vakverenigingen. Ten slotte waren het overwegend ongeschoolde fabrieks- en havenarbeiders die zich organiseerden.<sup>12</sup>

In eerste instantie hadden arbeiders weinig van doen met de 'grote', parlementaire politiek. Liever maakten zij gebruik van een oude en beproefde traditie, namelijk die van werkweigering. Toch nam de belangstelling voor de politiek gaandeweg toe. Het verslag van de parlementaire enquêtecommissie van 1887 bracht helder aan het licht dat de toestand van veel arbeiders onhoudbaar was en dat de Nederlandse staat de ernstigste misstanden door middel van wetgeving diende te bestrijden. De steeds nauwere verwevenheid met de wereldhandel maakte de Nederlandse economie daarnaast kwetsbaar voor conjuncturele schommelingen. Het werd duidelijk dat arbeiders niet alleen afhankelijk waren van de opstelling van de werkgevers, maar eveneens van de nationale politiek.<sup>13</sup> Tezamen schiepen die ontwikkelingen ruimte voor een nieuwe ideologie die de arbeidersproblematiek tot haar voornaamste thema maakte: het socialisme. De grondleggers van dit gedachtegoed probeerden de opkomende arbeidersbeweging dan ook aan zich te binden. Volgens theoretici als Karl Marx en Friedrich Engels hoorden 'economische' en 'politieke' actie onlosmakelijk bij elkaar. Nu lag het voor de hand dat arbeiders de voorkeur gaven aan het eerste, zij hadden immers direct belang bij het verbeteren van de arbeidsvoorwaarden. Daar zat meteen ook de moeilijkheid. Het gevaar bestond dat arbeiders met kleine verbeteringen genoeg zouden nemen, waardoor een totale maatschappelijke ommekeer, waarbij de bourgeoisie zou plaatsmaken voor het proletariaat, op de achtergrond dreigde te geraken. Daarom waren Marx en Engels van mening dat een politieke partij de leiding zou moeten nemen over de arbeidersbeweging om het einddoel scherp in het vizier te houden.<sup>14</sup>

Om dat doel te verwezenlijken ontstonden in de jaren zeventig, overwegend in de grote steden, sociaaldemocratische verenigingen. In 1881 voegden deze lokale verenigingen zich in een landelijk verband: de Sociaal-Democratische Bond (SDB). De SDB was zowel een politieke partij die streed voor het algemeen kiesrecht, als een vakcentrale waarbij verschillende vakverenigingen zich aansloten. Omdat arbeiders weinig interesse toonden voor zaken als het algemeen kiesrecht, en het Tweede Kamerlidmaatschap van voorman Ferdinand Domela Nieuwenhuis op een mislukking uitliep, keerde de SDB de politiek de rug toe. Die beslissing leidde in 1894 tot de oprichting van een partij die wel de parlementaire weg wilde blijven bewandelen, namelijk de Sociaal-Democratische Arbeiderspartij (SDAP). Hiermee had zich een waar schisma voltrokken binnen de socialistische arbeidersbeweging. Een groep radicale arbeiders, afkomstig uit de oude SDB, besloot een zelfstandige 'arbeiderspolitiek' te voeren, geheel losstaand van de parlementaire politiek. Zij verenigden zich in een landelijke federatie, het Nationaal Arbeids-Secretariaat (NAS), en wilden de klassenstrijd voeren door middel van de vakorganisatie.<sup>15</sup>

Het merendeel van de vakbonden stelde zich daarentegen anders op. Zij verwierpen noch omarmden de 'grote' politiek. Zij toonden zich weliswaar bereid door middel van stakingen praktische verbeteringen af te dwingen, maar waren geen voorstander van

algemene, politiek gemotiveerde werkstakingen die als springplank voor de revolutie konden dienen. Tegelijkertijd beseften zij dat voor verschillende sociale hervormingen de hulp van de overheid onontbeerlijk was.<sup>16</sup> Daarom lag het voor de hand dat deze vakverenigingen – die zichzelf bewust ‘modern’ noemden – samenwerking zochten met een partij als de SDAP. Het duurde echter tot 1906 voordat zij zich verenigden in een vakcentrale, het Nederlandsch Verbond van Vakverenigingen (NVV), waarin zij gezamenlijk een vuist maakten in de richting van de werkgevers én de verhouding bepaalden ten opzichte van de politiek. Tussen het NVV en de SDAP ontstond al snel een bondgenootschappelijke verhouding, al berustte deze relatie grotendeels op wederzijdse afhankelijkheid. Enerzijds hadden de bij het NVV aangesloten vakbonden de partij nodig om sociaaleconomische misstanden publiekelijk voor het voetlicht te kunnen brengen en hervormingen af te dwingen; anderzijds had de SDAP de steun nodig van de vakverenigingen bij politieke acties ten aanzien van bijvoorbeeld het staatspensioen en het algemeen kiesrecht. In werkelijkheid bleek het een ‘ongemakkelijk bondgenootschap’: over en weer leefden overspannen verwachtingen en misverstanden.<sup>17</sup>

Een aanzienlijk deel van de arbeiders trok een ander spoor. Reeds in 1871 sloot een groep ambachtslieden en geschoolde arbeiders zich aaneen in het Algemeen Nederlandsch Werkliedenverbond (ANWV), dat onder leiding stond van meubelmaker B.H. Heldt. Het ANWV was een gematigde organisatie met een gemengd karakter. Aan de ene kant behartigde het de materiële belangen van de leden, aan de andere kant mengde het zich in het nationale politieke debat over de schoolstrijd. Dat leidde ertoe dat een groep orthodox-protestantse leden in 1876 het ANWV de rug toekeerde en het Nederlandsch Werklieden-Verbond Patrimonium oprichtte. Beide verenigingen voeren een gematigde koers. In beide verenigingen werkten werknemers en werkgevers samen, sterker nog: de laatsten oefenden een zekere vorm van patronage uit. Patrimonium wees stakingen principieel van de hand. Zij zette haar hoop niet zozeer op de overheid, maar op samenwerking tussen werkgever en werknemer. Zo bestond er aan het einde van de negentiende eeuw een driedeling in de arbeidersbeweging. Aan de linkerzijde bevonden zich algemene en socialistische verenigingen, aan de rechterzijde het liberale ANWV en het protestants-christelijke Patrimonium.<sup>18</sup>

## Het ontstaan van de marinebonden

Deze ‘verenigingskoorts’ ging evenmin aan de zeemacht voorbij. In de tweede helft van de negentiende eeuw besloten verschillende personeelscategorieën zich te organiseren, maar van daadwerkelijke vakverenigingen, die pasten binnen het zojuist geschetste raamwerk, was geen sprake. Aanvankelijk waren het de officieren en machinisten die zich aaneensloten in verenigingsverband. Bij hen gingen gezelligheid, liefdadigheid en studiezin hand in hand. Zo richtten in 1871 enkele machinisten in Den Helder de Marine-Machinisten-Club op, die zich ten doel stelde door middel van gezellig samenzijn de kennis van het vak te vermeerderen. Tevens wilden zij (financiële) bijstand verlenen aan

behoefte leden of aan weduwen en wezen.<sup>19</sup> Meer bekendheid genoot de in 1883 opgerichte Vereeniging tot Behandeling van op de Zeemacht betrekking hebbende onderwerpen – beter bekend als de Marine-Vereeniging – waarvan alleen officieren, ingenieurs en hoofdambtenaren van de marine lid konden worden. Feitelijk ging het hier om een studievereniging. Maandelijks kwamen de leden bijeen om naar een inleiding van een expert te luisteren. Deze sprak over een voor de marine relevant vraagstuk – doorgaans ging het dan over strategische of technische kwesties – waarna de toehoorders de gelegenheid kregen met de inleider van gedachten te wisselen. De oprichters hoopten door middel van studie en debat de zeemacht diensten te bewijzen, bijvoorbeeld door naar buiten toe meer publiciteit voor de vloot te genereren. Kritiek was daarbij gewenst, zo lang deze maar opbouwend van aard was.<sup>20</sup>

Pas aan het einde van de negentiende eeuw liet het lagere marinepersoneel van zich horen. In 1887 riepen enkele onderofficieren het Marinefonds in het leven om financiële hulp te verlenen aan ranggenoten en ‘minderen’ die de dienst hadden moeten verlaten wegens buiten de diensttijd opgelopen lichaamsgebreken. De zeemacht keerde in deze omstandigheden geen pensioen of schadeloosstelling uit, waardoor deze mensen dikwijls in grote armoede leefden. Weduwen en wezen, van wie echtgenoot of vader buiten diensttijd was overleden, moesten eveneens zichzelf behelpen. Daarom wilde de vereniging hen evenzeer onderstand verlenen.<sup>21</sup> Op deze wijze boden de leden elkaar een vorm van sociale zekerheid. Dat lag anders bij de Onderofficiers-Vereeniging der Zeemacht ‘Admiraal de Ruyter’, opgericht in 1892. Waren gezelligheid en onderlinge steun aanvankelijk de doelstellingen, na een reorganisatie in april 1897 was belangenbehartiging van de ‘onderofficiersstand’ het hoofddoel geworden. Voortaan trachtte de vereniging door het versturen van ‘billijke’ verzoeken naar ‘betrokken autoriteiten of lichamen’, zoals de marineleiding, de regering en het parlement, het lot en de positie van de onderofficieren te verbeteren.<sup>22</sup> Even daarvoor, in januari 1897, hadden de matrozen een vergelijkbare organisatie opgericht: de Matrozenbond. In de navolgende jaren deden de konstabels, mariniers, korporaals, stokers en torpedomakers precies hetzelfde. Omstreeks de eeuwwisseling telde de zeemacht zodoende maar liefst negen verschillende belangenverenigingen voor onderofficieren en manschappen (zie bijlage 3). Het is opvallend dat de officieren in deze rij ontbraken. De meerderheid van de zeeofficieren weigerde beslist een belangenvereniging te vormen. Dergelijke verenigingen riekten naar ‘vakbondssocialisme’, zo meenden zij, en daar wilden zij zo ver mogelijk bij vandaan blijven. Liever wisselden zij kennis en ervaringen uit met betrekking tot technische en strategische aangelegenheden.<sup>23</sup>

De grote verscheidenheid aan verenigingen – organisatie vond zowel plaats naar vak (matroos, marinier, stoker, konstabel en torpedomaker) als naar rang (manschap, korporaal en onderofficier) – was te wijten aan een tweetal factoren. Allereerst was zij het gevolg van de strikt hiërarchische opbouw van de marineorganisatie: een sergeant stond nu eenmaal hoger in de militaire rangorde dan een korporaal of matroos. Met het oog op de militaire discipline was het onwenselijk dat verschillende rangen in één verband