



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Mengelwerk

Redactie MvdNVvZ

Citation

Mengelwerk. (1973). Mengelwerk. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 27, 30-41. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305456>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305456>

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

ENIGE AANTEKENINGEN OVER JAN CORNELISZ. MEPPEL *

Voor de belangstellenden in de rijke zeegeschiedenis van ons land is het een teleurstellend feit dat nog steeds over de minder bekende vlootvoogden uit de 17de eeuw weinig of geen gegevens in de literatuur zijn te vinden, behalve dan enkele in de overbekende werken van De Jonge en Mollema. Wel behandelde Warnsinck in zijn "Twaalf doorluchtige zeehelden" enige van groter formaat, maar de minder bekende als Meppel, Schram, Vlugh, Enno Doedes Star en Coenders, om enkele te noemen die toch een belangrijke rol hebben gespeeld, zijn vrijwel vergeten. 1) Daarom leek het mij dienstig enige gegevens te verzamelen over Jan Cornelisz. Meppel, waarbij ik erop wijs dat de gegevens uit archieven waarschijnlijk nog niet zijn uitgeput.

Levensdata

Van de geboortedatum is weinig bekend. Uit de datering op 't portret in 't Rijksmuseum blijkt dat het geboortjaar 1609 moet zijn. Wat de sterfdatum betreft, deze meen ik met zekerheid te mogen vaststellen op 2 november 1669, dus ongeveer een half jaar later dan in kronieken wordt vermeld. Ik baseer dit op een kanttekening voorkomend naast een resolutie in 't Resolutieboek van de Waterlantsche gemeynte van 1669-1684 2), waaruit ik 't belangrijkste hier weergeef:

"Ontfangen bij ons ondergeschreven als diakonen der Waterlantsche Doopsgezinde gemeente deser stede Rotterdam uyt handen van Gysbrecht Arien Harthals de somma van vijftich gulden in minderinge van zoodanighe eene somme van een hondert gulden als bij zaliger de Heer Luytenant Admiraal van 't Noorder quartier van Hollandt Jan Cornelisz. Meppel (kanttekening: "die overleden is den 2^{en} November 1669") onsterfelijker gedachtenisse was besproken tot een Legaedt voor de bovengenoemde gemeente", gedateerd 6 mei 1670.

Korte levensschets

Tot 1659 is niets over Meppels daden met zekerheid bekend. 1659 benoemd tot vice-admiraal als opvolger van Pieter Florisz. bij de admiraliteit van het Noorderkwartier. Vaart in mei uit naar de Deense wateren onder De Ruyter en vertrekt in november weer onder Van Wassenaer. Tijdens die periode begeleidt hij van 22 juli tot 19 augustus een koopvaardijvloot naar Dantzig en Köningsberg en komt hij terug met vier buitgemaakte schepen 3).

1661 - 1662 Onder De Ruyter naar de Middellandse Zee ter bestrijding van de Barbarijse zeeroovers, aan het hoofd van drie schepen van het Noorderkwartier.

1664 - 1665 Neemt deel aan de beroemde tocht van De Ruyter, eindigend 6 augustus 1665 met het binnenvallen te Delfzijl. Gebiedt op die tocht over een eskader van zes schepen met onder hem Aart van Nes als schout bij nacht. 4) Werd inmiddels 29 januari 1665 benoemd tot luitenant-admiraal bij het Noorderkwartier. In dit verband doet het wat komisch aan, in De Jonge 5) het dapper gedrag van Meppel vermeld te zien in de zeeslag van 13 juni onder Van Wassenaer. Meppel bevond zich op die datum ter hoogte van New-Foundland. Heeft, zover ik kan nagaan, daarna niet deelgenomen aan de najaars-campagne onder De Ruyter.

1666 Vierdaagse en tweedaagse zeeslagen, beide keren met alle schepen van het Noorderkwartier ingedeeld in het eskader van Cornelis Tromp, beide keren met Volckert Schram als zijn vice-admiraal.

1667 Neemt deel aan de tocht naar Chatham en levert daarna onder Aart van Nes, de zware gevechten, aan de monding van de Theems op 2 en 5 augustus.

*Noten achterin blz. 76

Beoordeling door tijdgenoten

Zeer moeilijk is het zich een oordeel te vormen over de eigentijdse waardering van Meppel. Ondanks de onenigheid met De Ruyter tijdens de tocht naar Guinee in 1664/5 (waarbij men Aart van Nes aan de kant van Meppel treft), zijn ook wel lovende uitspraken bekend. Zo meldt Wicquefort aan koning Frederik III op 15 augustus 1665:

"l'on a aussi résolu d'employer dans la mesme flotte le capitain Meppel, qui est depuis quelques mois lieutenant admiral de Nort Hollande et un des meilleurs officiers du pays". Op 22 augustus schrijft Wicquefort:

"Meppel, lieutenant admiral de Nort Hollande et d'un mérite qui approche de celui du defunt admiral Tromp...."

In een beschouwing over de vierdaagse zeeslag echter schrijft op 18 juni 1666 Janot uit Middelburg aan Lionne

"il y a neantmoins quelques uns qui blament Conder (Coenders) qui est un der princepeaux de Frize. Meppel de Nort Hollande n'est pas estimé". 6)

In de "Geschiedenis der stad Hoorn" van Abbing wordt Meppel slechts terloops genoemd. Natuurlijk ontbreken lofdichten niet 7), één als onderschrift op de bekende prent van Persyn, door Chr. Pierson en één van J. Oudaen waar Meppel wordt genoemd: "een slagpen van metaal, om Ruyters zij te sterken".

Portretten

Van Meppel vermeld ik drie onderling goed gelijkende afbeeldingen:

1e Een klein geschilderd portret door Chr. Pierson dat als voorbeeld diende voor 3e. Het is te zien in het Westfries Museum te Hoorn.

2e Een groot schilderij door J.A. Rotius, gedateerd "Aetatis 52 1661" thans, na zeer vele jaren, weer hangende in de Historische Afdeling van het Rijksmuseum. De admiraal draagt aan een gouden keten een medaille met kop en randschrift "Philip.... Rex 1654". Waarop deze onderscheiding berust zullen we onder 3e zien.

3e De bekendste: de prent van R. Persyn naar het schilderij in Hoorn, een der fraaiste (thans zeldzame) admiraalsportretten. In het wapen de wapens van Hoorn en Rotterdam. In het onderschrift is voor ons van belang: "Hij sloeg de france vloot ten dienst der Castillianen Waer na haer Koningsbeelt dees brave borst bescheen". Waarschijnlijk is Meppel dus in Spaanse dienst geweest.

Journalen en brieven

Van Meppel zijn vrij veel geschreven stukken over:

1. Het volledige journaal van de tocht met De Ruyter lopend van 12 april 1664 - 7 augustus 1665, 192 pagina's tellend. 8) Dit journaal schijnt weinig belangrijks te bevatten behalve dan Meppels kijk op zijn geschillen met De Ruyter. Deze twist, waarbij De Ruyter wel zeer heftig tegen Meppel en Aart van Nes schijnt te zijn uitgevallen, is elders uitgebreid behandeld 9).

2. Veel minder bekend is de aanwezigheid in de handschriftenverzameling van de Universiteitsbibliotheek te Amsterdam van een brief van Meppel aan de Gecommitteerde Raden te Rotterdam, beschrijvend de convooidiensten van 6 tot 19 augustus 1664, van Malaga naar Cadix, alwaar men John Lawson aantrof, dan weer terug naar Malaga waar men weer Lawson aantrof: "de Engelse vice-admiraal Joan Lawson, by sich hebbende thyen coninx schepen het (geen) ons alle wederom een nieuw bedenken gaff".

3. Een brief van 20 juli 1666 (dus tussen de vierdaagse en tweedaagse zeeslagen) "in 't lantschip Westfrieslant ten ancker leggende voor de Ravier van Londen" gericht aan Gysbart Adrianes, achter het stadhuis te Rotterdam, eveneens in de Universiteitsbibliotheek van Amsterdam.

Ik geef enige passages:

Bij toeval is het raadslid onlangs opgevoerd, dank zij het mijne

"en can als noch niet anders schrijven als dat wij al hier met een goede coratie den engelse vloot alle dagen te gemoet sijen die men segt met omtrent de negentich schepen sullen uyt comen gelick wij ook by naer sijn soo dat het getal niet veel sal deffereren ende al was't dat het wat schelde soo sijn wij efter wel gemoet om met haer de kans te wagen ende vertrouwende vast dat Godt met ons is die onse hulp sal wesen totdat wij die onrechtmathige troep sullen onder crijgen opdat wij hem dear over mogen loven ende dancken alle de dagen onses levens. Nu Ued. die sent mijn soo een moeij present van twee halleve soete koecke met 10 coerant en dat boekie dat is uitgegeven door ons Hoog Mogende Heren dat al bij naer het gepasseerde in de laetste slag is voorgevallen. Godt geve dat het in de comende niet mijnder fijcktorij mach sijn tot welstant van ons lijve vaderlandt ende tot schande van alle de verdruckers van dien".

Dan wordt de brief huiselijker:

"ick hoepe dat Ue. mijn sult gedencken met een mande krop sala met wat jongen uijen ende wat rappen ende andere verversijnck met een à twee vaetten goedt bijer dat vars is ick soude wel schrieen om wat vars vleis maer dat can niet duren in desen tijt dan wat Ue. doet dat sal aengenam sijn".

4. Een zeer bekende brief, handelend over de slag van 4-5 augustus 1666, met als gevolg de terugtocht van De Ruyter 10) en gericht aan het College der Admiraliteit van het Noorderkwartier. De brief is gedateerd 6 augustus en weerlegt de volgende verklaring van De Ruyter:

"en ik hem Admiraal Tromp op zijn rang in geene actie hebbe gezien als alleen tegen den avond, een weinig met eenige vijandlijke Schepen van 't Esquadre van de Blaauwe Vlag".

Hier het kleurrijke verslag van Meppel:

"Dezen dient niet anders als om Ue. te adverteren dat wij met 's Landsvloot op Woensdag voorleden met den Vijand in gevecht zijn geweest, ja zo hard dat schier niet is om te gelooven.

Ik heb over de 100 dooden en gekwetsten, die ik met den eersten zal opzenden. Mijn groote mast is op zeven plaatsen doorschoten en 't schip zo doornageld, dat het niet is te gelooven, zo dat ik aan 't zinken ben geweest, ja dat mijn onderste Laag van 't kruid heeft in 't water gestaan". En over de poging van Tromp en Meppel om zich weer bij De Ruyter te voegen: "dan verstaan, 't geen droevig is, dat dien Heer niet is bijgestaan. God weet de waarheid van die zaake".

5. Een eveneens zeer bekend missive beschrijvend het verloop van de hachelijkste onderneming die tegen de Engelsen is ondernomen: de tweede aanslag op de rivier van Londen, onder bevel van Aart van Nes, van 2 tot 5 augustus 1667. In het eerste gevecht nabij Gravesend gebood Meppel over de voorhoede, bestaande uit 5 schepen en 8 branders, waarbij alle branders verloren gingen. Op 4 augustus 's morgens:

"Toen, zijn wij onder het goed beleid van den Heer Admiraal Van Nes 't zeil gegaan en kwamen met dat getij zo ver buiten de Rivier, dat wij buiten perikel waren van aan de grond te raken". "Den 5 Augusti 's morgens hadden wij een stijve koelte uit den O.W.O. Toen zagen wij 21 zeilen voor de Wind en voor Tij op ons afkomen, welken wij vermoedden alle Engelsen te zijn die uit Harwits waren gezeild, gelijk het ook zo was. Zij bestonden uit 5 Fregatten en 14 Branders en 2 Galjoets die dapperlijk op ons afkwamen: waarop den Ed. Heer Lieut. Adm. Krijgsraad hield en wij resolveerden aanstonds te ankeren en niet te wijken en te zien wat den Vijand konde doen niettemin met groot perikel van eenige schepen van 's Lands vloot te verliezen".

Dat geen enkel oorlogsschip verloren ging temidden van het gewoel van de 20 branders, mag wel getuigen van de grote zeemanskunde van Van Nes en Meppel. De rivier van Londen is daarna nog enige weken gesloten gehouden. Dit is Meppels laatste krijgsbedrijf geweest.

De figuur van Meppel treedt bij schrijvers als De Jonge, Warnsinck en Mollema, weinig hoewel altijd geprezen, naar voren.

Een Engelse schrijver 12), de tweedaagse zeeslag besprekend, typeert kort en krachtig:

"Tromp, with whom was a fellow of the same kidney, Jan Meppel..."

Dr. C.A. Nierstrasz

ZIERIKZEESE NAMEN OP EEN ROTTERDAMS SCHILDERIJ VAN DE WALVISVANGST

In 1919 heeft het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' te Rotterdam een naamloos schilderij, de Nederlandse walvisvangst in de Noordelijke IJzee voorstellende, ten geschenke gekregen. Dr. A.B. van Deinsen, bekend walviskenner te Rotterdam, heeft mij omstreeks 1948 verteld, dat voor dat werk fl. 600,- werd gevraagd, doch dat dit bedrag niet beschikbaar was. Hij heeft toen enige vooraanstaande Rotterdammers gezezen op de Rotterdamse kleuren en stadswapens op het schilderij en de heer Van Beuningen heeft daarop het nodige geld geschonken om het schilderij voor zijn stad te behouden.

Op het niet gesigeneerde werk is in de hoek linksboven een opdracht of toewijding geschilderd, welke historici jarenlang voor een raadsel heeft gesteld. Zij luidt als volgt:

Op den 25 April
1661

is dit vereert van Jan Pietersse Levit
van Horen

ter eere van S(int) Pieter

ter presentie

den deken

Claes Janse

ommegangers

Pieter Janse

Dingeman Smul

Leendert Vroolick

Jan Janse Swart Ooghe

Marinis Snack

knape

Cornelis Pieterse.

(De deken was het hoofd van een gilde, ommegangers waren gewone gildeleden en knaap was de laagste rang).

Het schilderij is gemaakt door een onbekende schilder, die gezegend was met veel fantasie en matig talent. Blijkens de toewijding is het door Jan Pietersz Levit van Horen (of Hoorn?) vereerd aan het gilde van Sint Pieter (vermoedelijk een gilde van vissers), in tegenwoordigheid van de deken Claes Jansz en zes gildebroeders.

In zijn "Verslag omtrent den toestand van het Museum voor Land- en Volkenkunde en Maritiem Museum "Prins Hendrik" te Rotterdam over het jaar 1919" citeert de directeur van beide musea de bovenstaande opdracht en vermeldt voorts in zijn toelichting: "Het is niet gebleken dat het (schilderij) enige betrekking heeft op dat (vissersgilde) te Hoorn en voor die opvatting bestond dan ook weinig aanleiding". Hij motiveert deze mening niet. De naam van de schenker Jan Pietersz. Levit verwijst echter naar de stad Hoorn, welke vóór 1661 geregeld aan de walvisvaart heeft deelgenomen. Daarom heb ik gevraagd naar dat gilde te Hoorn. Maar de stadsarchivaris van deze stad heeft mij bericht, dat aldaar het gilde en de genoemde personen niet bekend zijn. Evenals de direktor moest ik dus concluderen, dat het schilderij niets met Hoorn te maken heeft. Ook van de herkomst van het werk is niets bekend.

Ondanks jaren van archiefonderzoek en lektuur inzake de oude Nederlandse walvisvaart heb ik de namen op het schilderij nooit onder reders en commandeurs van deze visserij ontmoet. De toewijding bleef een raadsel en ik dacht zelfs aan een mystificatie.

Bij toeval is het raadsel onlangs opgelost, dank zij het feit dat mijn aandacht

werd getrokken door een passage in het degelijke proefschrift van mej. M. Simon Thomas, "Onze IJslandvaarders in de 17e en 18e eeuw. Bijdrage tot de geschiedenis van de Nederlandsche handel en visscherij" (Amsterdam, 1935). Op blz. 159 vermeldt de schrijfster het Sint-Pietersgilde voor de behartiging van belangen der vissers te Zierikzee en de stuurlieden Cornelis Leendertsz. Vrolyck en Jan Jansz. Swartooch, beiden stuurman op een hoeker, welke in 1670 de kabeljauwvisserij bij IJsland hadden uitgeoefend. Deze namen komen voor op het hier besproken schilderij. Dit is dus verbonden met Zierikzee, ook al vertoont het opvallend de Rotterdamse kleuren en is het vermoedelijk door of voor een Rotterdammer gemaakt.

De vraag rijst, waarom de schenker een schilderij van de walvisvaart heeft geschonken, vermoedelijk om in de gildezaal op te hangen, hoewel Zierikzee, voor zover ik weet, in de 17de eeuw niet aan deze visserij heeft deelgenomen. Het antwoord is, dat men niet te veel achter de schenking moet zoeken. Het is best mogelijk, dat de schilder te Rotterdam het werk heeft gemaakt en voorzien van de kleuren van deze stad om het daar goed verkoopbaar te maken. Hij heeft het echter ter plaatse niet kunnen verkopen en mogelijk aangeboden aan de Zierikzeeër Jan Levit, schipper of reder in die stad. Tussen Rotterdam en Zeeland, onder andere Zierikzee, bestond destijds een druk verkeer van zeelieden, waaronder ook vissers en kooplieden; Rotterdam was de hoofdmarkt voor Zeeuwse landbouwprodukten en vis. Dat het schilderij de walvisvaart uitbeelde, welke te Zierikzee niet werd beoefend, vond de koper Jan Levit geen beletsel om het te kopen en aan het Sint-Pietersgilde te schenken; het schilderij beeldde een belangrijke tak van visserij uit, de schilder zette de naam van de koper en de toewijding op een lege hoek van het doek en de koper was daarmee geheel tevreden.

De heer W. H. Keikes, gemeente-archivaris te Zierikzee, heeft mij in 1970 bevestigd, dat zich in zijn archief een verzameling dokumenten betreffende het Sint-Pietersgilde of Vissersgilde bevindt. Hij vond in een klapper op de huwelijksregisters, dat Cornelis Leendertsz. Vrolyck op 10 april 1668 huwde met Neeltje Cornelis(dochter) en dat Jan Janse Swartooch op 23 april 1658 trouwde met Maeghen Lenaerts. Bij verder archiefonderzoek zal men mogelijk ook de andere vermelde gildeleden terugvinden.

Wat betreft de voorstelling op het schilderij het volgende. Het spiegelschip links op de voorgrond voert een afbeelding van een spuitende walvis in het hek en daarboven het stadswapen van Rotterdam, aldus de toelichting in het Verslag van 1919. De wimpel op de boegspriet vertoont eveneens de kleuren groen en wit van die stad, evenals de wimpel op de boegspriet van het schip dat links op het schilderij van de wind komt aanzeilen. De fluit in het midden vertoont boven het roer in het hek een man op een wit paard. Meer naar rechts volgt weer een spiegelschip, met een onduidelijke voorstelling achterop, volgens het Verslag van 1919 een dolfijn; daarboven bevindt zich m. i. vermoedelijk een stadswapen, mogelijk met een blaashoorn, welke een verwijzing naar de stad Hoorn zou kunnen zijn. Alle schepen voeren de Nederlandse vlag; op de campagne van het spiegelschip links waait de bloedvlag. Men mag de spiegelschepen, versierd met bonte vlaggen, beschouwen als oorlogsschepen, welke als convooiers de walvisvaarders (fluiten) beschermden, maar het was de schilder in de eerste plaats om schilderachtige effecten te doen en niet om waarheidsgetrouwe afbeelding.

Geheel rechts ziet men een steile kust met een smal strand, waarop een traankokerij in werking een rookzuil opstoot. De schrijver van het Verslag in 1919 vermoedde achter die kust het eiland Jan Mayen, maar m. i. is Spitsbergen evenzeer mogelijk; men doet het beste de aardrijkskundige plaats in het midden te laten. De walvis rechts op de voorgrond wordt vervolgd door sloepen en "blaast oranje" d. w. z. zijn longen zijn door lenssteken geraakt en het einde is nabij.

Dr. C. de Jong



Nederlandse schepen ter walvisvangst (anoniem; 17de eeuw)
(Maritiem Museum "Prins Hendrik", Rotterdam)

HET VERONGELUKKEN VAN HET V.O.C. SCHIP

"A M S T E R D A M"

In aflevering 25 (september 1972) van onze "Mededelingen" werd een hoogst lezenswaardige verhandeling opgenomen op het gebied van de scheepsarcheologie, een onderwerp dat voorzeker thuisbehoort onder "Zeegeschiedenis", het gebied van ons orgaan. Die verhandeling ging over het schip "Amsterdam" van de V.O.C. en over de inhoud van het wrak van dit schip. De "Amsterdam" was gebouwd in 1748. Het zeilde uit op zijn eerste reis, bestemming Batavia. Het verongelukte in januari 1749 op de zuidkust van Engeland, even bewesten Hastings, dat is gelegen op een flauw naar het noorden gebogen deel van de kust, tussen twee vooruitspringende punten, zijnde Dungeness in het oosten en Beachy Head in het westen.

Peter Marsden (Engelsman), de schrijver der verhandeling, onder wiens deskundige leiding het archeologisch onderzoek plaatsvond - begonnen in september 1969 - gaf van het schip en van het wedervaren ervan een kort verslag. Om dit te kunnen opbouwen maakte hij gebruik van velerlei bronnen. Helaas heeft hij niet van het oorspronkelijke scheepsdagboek gebruik kunnen maken, omdat dit niet meer bestaat. Desondanks is zijn verslag duidelijk en volkomen aanvaardbaar. Mijn bedoeling is aan de hand ervan een aantal opmerkingen op nautisch gebied te maken in verband met het ongeluk aan het schip overkomen.

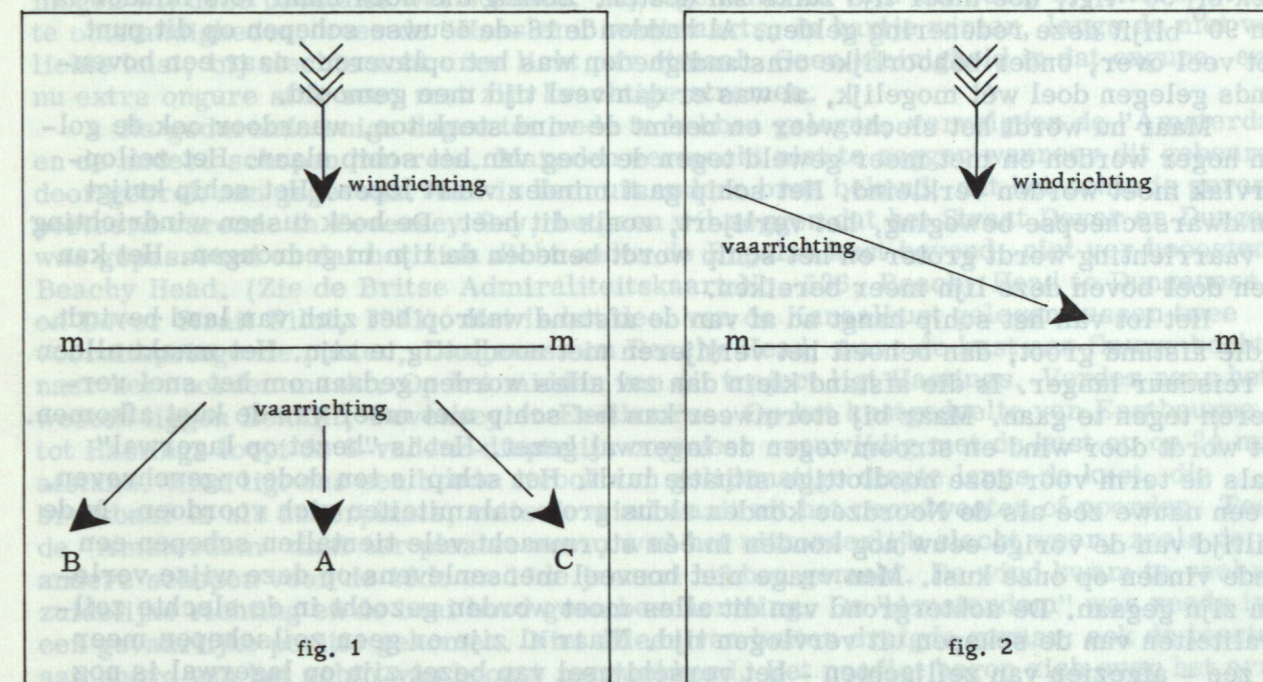
Marsden vertelt hoe in april 1748 het hoogste bestuur van de V.O.C., de "Heeren Zeventien", besloot tot het doen bouwen van drie nieuwe schepen, twee van 150 voet lang en één van 120 voet. Eén van die twee zou de "Amsterdam" worden, met een lengte dus van ongeveer 45 meter. In het midden van de maand september reeds stond het schip geboekt in de vloot.

Het werd onder commando gesteld van Willem Klump, 33 jaar, die reeds eerder als gezagvoerder een reis naar Indië had volbracht en die natuurlijk niet de eerste de beste was, maar een man van ervaring, anders toch had hij op het nieuwe schip het commando niet gekregen. Het schip werd dadelijk uitgerust, bevoorrad en beladen. Van de belading was het meest bijzondere gedeelte een enorme waarde aan geld en zilver, bestemd voor Batavia en benodigd tot het uitvoeren van betalingen aldaar. Er kwamen in totaal 335 mensen aan boord, onder wie 123 soldaten - meest Duitsers - en vijf passagiers, van wie drie vrouwen. Het is licht te begrijpen hoe op elkander gepakt die vele mensen, die toch ook nog hun kleren en bagage bij zich hadden, sommigen zelfs koopwaar, hebben moeten huizen. Reeds deze volte moet het leven aan boord tot een hel hebben gemaakt. Maar er was nog zoveel meer en zoveel ergers. Wij zullen het nog tegenkomen.

Het op de korte zeereis betrekking hebbende deel van zijn verhaal behandelt Marsden uiterst beknopt. Gelukkig is het dat hij, voor zover hij ze kon verzamelen, melding maakt van data. Deze stof vindt men in de "Mededelingen" op blz. 9 onderaan en op blz. 10 bovenaan. Men leest dat het schip op de rede van Texel lag, teneinde te wachten op een voor vertrek gunstige wind. Het deed twee vergeefse pogingen om te vertrekken. Toen de derde was gelukt dwong stormweer in de zuidelijke Noordzee het schip om een schuilplaats te zoeken onder de Engelse kust, op de bekende rede van Duins. Het heeft de reis vervolgd, het Kanaal in, bleef stormweer op den kop ondervinden, kwam ten anker beoosten Beachy Head en tenslotte strandde het en verongelukte de "Amsterdam" op de kust bewesten Hastings. Dit alles gaf Marsden schematisch aan. Dan volgen Marsdens uitvoerige en zeer lezenswaardige archeologische beschouwingen als uitvloeisel van zijn onderzoek in het wrak. Hier is de man van het vak aan het woord. Zo thuis als deze is op zijn terrein, zo weinig is hij varensman. Toegegeven zij dat Marsdens bedoeling niet was een nautisch onderwerp te behandelen. Toch treft het mij sterk, dat een echt stuk "zeegeschiedenis", een drama ter zee waarin het grote risico van de vaart en de hardheid van het leven van toen aan boord van een schip op zijn krachtigst naar voren komen, waarin een sterk bewijs van trouw aan het schip, van grote zeemanschap, zelfopoffering en plichtsbetrachting werd geleverd, dat dit aan hem is voorbijgegaan. Ik meen dit alles tussen de regels te kunnen lezen en

wil nu aan de hand van de door Marsden op de gezegde bladzijden 9 en 10 van zijn verhandeling verstrekte gegevens - en van geen andere - trachten een beeld te geven van het gebeurde met het schip.

Na voor de grote reis te zijn toegerust vertrok het schip van Amsterdam naar Texel, om veilig daar ten anker liggende op de rede een voor vertrek naar zee gunstige wind af te wachten. Vóór het zeegat en vóór de kop van Noordholland en van Texel lagen enorme uitgestrekte gebieden van zandbanken, waardoorheen twee passages waren, die naar zee voerden. Het was het Spanjaardsgat dat de ronding van zuidwest-Texel volgde en dat lang was. De banken had men dan aan bakboord, de wal van Texel op stuurboord. Het tweede vaarwater was het Landsdiep, dat in zuidwestelijke richting van de kop van Noordholland naar zee voerde. Wind uit het zuidwesten maakte het uitvaren van dit gat onmogelijk. Gewacht moest worden op noordelijke of oostelijke wind. Het waren de slechte zeileigenschappen van het schip van vroeger eeuwen die de reden van deze moeilijkheid vormden. Het is zo zelfs dat een modern zeiler in die schepen levensgevaarlijke werktuigen moet zien, waaraan hij zich nooit zou hebben willen toevertrouwen. De zeeman van de 18de eeuw wist niet beter. Deze zeiltechnische kwestie zal hier met een kort woord worden toegelicht.



Een zeilschip wordt voortbewogen door de kracht die de wind uitoefent op de zeilen. Heeft het een voorwaartse beweging dan treedt de werking van het roer op en wordt het schip bestuurbaar. Het roer is draaibaar aan de achterstevan opgehangen.

In bovenstaande figuur (fig. 1) stelt de pijl de op een zeker ogenblik heersende windrichting voor. De lijn m is loodrecht op deze richting getrokken. Vaart een schip met de richting van de wind mee, dan kan het gemakkelijk een doel bij A gelegen bereiken. Het vaart dan voor de wind. Het blijft gemakkelijk een doel in de richting van B of van C te bereiken. De wind komt dan schuins van achter in, resp. van schuinrechts-achter en van links-schuin-achter. Men noemt dit varen met ruime wind. Het schip kan verder naar rechts gaan sturen dan waar B is gelegen en ook verder naar links dan de richting waarin C ligt. Het schip zal tenslotte varen in de richting van de lijn m. Het vaart met halve wind. De conclusie is dat het schip alle punten kan bereiken, die in de figuur onder de lijn m liggen.

Hoe staat het nu met het bereiken van punten die boven de lijn m zijn gelegen? Wij laten het schip dat in de richting van B zeilde verder naar rechts koers veranderen.

Het overschrijdt de lijn m en het verkleint nu de hoek tussen de vaarrichting en de windrichting. Aan boord komt nu de wind rechts van voren in. Die hoek is minder dan 90° geworden. (fig. 2). Hoe kleiner die hoek wordt gemaakt, hoe meer de wind langs de richting van het zeil zal lopen. Het zeil gaat klapperen. Het trekt niet meer. Bovendien zullen de golven, die met de richting van de wind meelopen meer van voren inkomen en de vaart van het schip belemmeren. Het schip loopt geen vaart meer en wordt dan niet te besturen. Het zal in plaats van vooruit te gaan met de wind mee dwars weg drijven. De kunst van de besturing van het schip is zo te sturen waarbij de bewuste hoek een minimumwaarde heeft en toch een goede snelheid wordt bereikt en de zeilen vol staan. Zo lang die hoek maar minder dan 90° blijft kan het schip ook alle punten bereiken die boven de lijn m zijn gelegen. Het schip moet hiertoe gaan laveren, anders gezegd met zigzag-koersen naar zijn doel komen. Het geschiedt als volgt.

Het schip loopt goed vaart; de wind komt schuins van rechts in. Door draaien van het roer wordt de bewuste hoek kleiner gemaakt. Men draait naar de wind toe, zodat deze op een moment recht van voren inkomt. Men draait verder en zo ver tot de wind, nu van links-voor inkomende, onder dezelfde hoek invalt als eerst het geval was. Het schip is overstag gegaan. Hoe minder groot de bewuste hoek is, hoe minder zigzaggen behoeven te worden gemaakt, hoe sneller het schip zijn doel bereikt. Hoe dichter die hoek bij 90° ligt, hoe meer tijd zulks zal kosten. Zolang die hoek maar iets minder is dan 90° blijft deze redenering gelden. Al haddende 18-de eeuwse schepen op dit punt niet veel over, onder behoorlijke omstandigheden was het oplaveren naar een bovenwinds gelegen doel wél mogelijk, al was er dan veel tijd mee gemoeid.

Maar nu wordt het slecht weer en neemt de wind sterk toe, waardoor ook de golven hoger worden en met meer geweld tegen de boeg van het schip slaan. Het zeiloppervlak moet worden verkleind. Het schip gaat minder vaart lopen. Het schip krijgt een dwarsscheepse beweging, het verlijert, zoals dit heet. De hoek tussen windrichting en vaarrichting wordt groter en het schip wordt beneden de lijn m gedrongen. Het kan geen doel boven deze lijn meer bereiken.

Het lot van het schip hangt nu af van de afstand waarop het zich van land bevindt. Is die afstand groot, dan behoeft het verlijeren niet noodlottig te zijn. Het maakt alleen de reisduur langer. Is die afstand klein dan zal alles worden gedaan om het snel verlijeren tegen te gaan. Maar bij stormweer kan het schip niet meer van de kust afkomen. Het wordt door wind en stroom tegen de lagerwal gezet. Het is "bezet op lagerwal" zoals de term voor deze noodlottige situatie luidt. Het schip is ten dode opgeschreven. In een nauwe zee als de Noordzee konden aldus grote calamiteiten zich voordoen. In de zeiltijd van de vorige eeuw nog konden in één stormnacht vele tientallen schepen een einde vinden op onze kust. Men vrage niet hoeveel mensenlevens op deze wijze verloren zijn gegaan. De achtergrond van dit alles moet worden gezocht in de slechte zeil kwaliteiten van de schepen uit vervlogen tijd. Maar al zijn er geen zeilschepen meer op zee - afgezien van zeiljachten - het verschijnsel van bezet zijn op lagerwal is nog bekend. Het zijn mechanisch voortbewogen schepen, voorzien van een zwak machinevermogen die op deze wijze stranden en al of niet vergaan.

Hoeveel dagen de "Amsterdam" ter rede van Texel heeft moeten liggen wachten weten wij niet; Marsden vermeldt dat op 15 november de wind uit het oosten woei. Toen was het mogelijk om met ruime wind door het Landsdiep de open zee te bereiken. De grote reis begon. Spoedig echter draaide de wind weer naar de verkeerde hoek door uit het zuidwesten te waaien. De "Amsterdam" keerde op de 19de terug in Texel. Op de 21ste reeds kon een tweede poging worden gedaan, maar ook deze slaagde niet. Het schip kwam op 6 december andermaal ter rede. Een nieuwe periode van afwachten ving aan. Deze zou duren tot na de jaarwisseling.

Waarschijnlijk is het de tegenwind geweest, die Klump tweemaal tot terugkeer deed besluiten. In deze handelde hij anders dan de beroemde palingaken die eeuwenlang paling hebben overgebracht van Friesland naar Londen. Ook die schepen hebben alvorens te kunnen uitvaren moeten wachten op gunstige wind. Maar hadden zij het zeegat achter zich dan bleven zij buiten, ongeacht de windrichting. Zij boksten tegen wind en zee op tot zij aan hun doel waren. Het waren zware, dikwijls zeer langdurige reizen, die werden volbracht onder het motto: wie doorzet en volhoudt, wint de reis.

Klump heeft het verstandig geacht terug te keren, hetgeen eveneens risico met zich bracht, wat hij zeer goed heeft geweten. Hij zeilde terug, naar de verraderlijke Hollandse lagerwal. Hoe wist Klump, toen hij op nog aanzienlijke afstand zijn besluit tot terugkeer nam, hoe in het zeegat de toestand van wind en zee zou zijn? Hij had daar licht in moeilijkheden kunnen komen. Strand en duinen zijn daar maar al te dichtbij. Of moet de reden van terugzeilen voor Klump hebben gelegen in de toestand waarin zijn mensen aan boord zich bevonden? Zou de koude waaraan dezen reeds bijna twee maanden blootstonden en het ontbreken van ieder gemak reeds vele slachtoffers hebben gemaakt? In onze ogen was het ook zeer deprimerend, dat ondanks alle geploeter met het schip en het boksen ermee tegen wind en zee niets was bereikt van enige vordering. Vergeten wij echter niet dat voor de tijdgenoot deze narigheid bij de zeilvaart behoorde. Het antwoord valt niet te geven.

Tenslotte deed zich op 8 januari 1749 wederom een goede gelegenheid voor. Zes grote schepen, waaronder de "Amsterdam", maakten zeil en voeren uit. Behalve één ervan waren alle bestemd voor Batavia. In de zuidelijke Noordzee ontmoetten zij hevige stormweer, waarom de schepen beschutting zochten onder de Engelse wal, op de rede van Duins. Alleen het schip "Haarlem" zette door en dit bereikte in veiligheid Ports-mouth. Een wonder van navigatie - en daarbij zonder twijfel ook een van goed geluk - mogen wij deze prestatie wel noemen. Bij tegenwind en voor dit schip bij uiterst slechte omstandigheden, voer de "Haarlem" westwaarts, in hartje winter, langs de niet verlichte kust, bij slechts acht uren licht per etmaal. Geen kleinigheid in dat onzure, en nu extra onzure stuk zee, met zijn krachtige stromen.

Na gedurende enige dagen ter rede te hebben gelegen, vervolgden de "Amsterdam" en de andere schepen hun reis. Marsden vermocht niet te zeggen wanneer dit gebeurde, door gebrek aan gegevens. Wel is hem uit andere bron bekend, dat het schip is gerapporteerd varende in Pevensy Bay, hetgeen wil zeggen dat het Straat Dover en Dungeness was gepasseerd en dat het zich dicht onder de Engelse kust bevond, niet ver beoosten Beachy Head. (Zie de Britse Admiraliteitskaart No. 536, Beachy Head to Dungeness en Dover Strait Pilot, 1971). Het is het deel van de Kanaalkust gelegen tussen twee vooruitspringende punten, Dungeness en Beachy Head, waar de kust een flauwe bocht naar het noorden maakt. Op het midden van dit traject ligt Hastings. Verder naar het westen liggen Bexhill, Pevensy en Eastbourne. Op het kustgedeelte van Eastbourne tot Hastings loopt de 6-vadem-dieptelijn ongeveer evenwijdig met de kust en op 2½ mijl afstand. Hier ligt dus een brede strook van gelijkmatige diepte langs de kust, die bruikbaar is als ankerplaats, mits de wind waait uit het noordwesten of noorden. Toen de "Amsterdam" daar ter plaatse voer, was het uitzonderlijk slecht weer, zoals de andere schepen voor de 16de en 17de januari hebben gemeld. De wind kwam te veel uit zuidelijke richting en de baai bood geen bescherming. De "Amsterdam" was reeds in een gevaarlijke positie gekomen. Niet alleen van buiten dreigde gevaar; ook de toestand aan boord van het schip was hoogst zorgwekkend. Het noodlot begon zich over het arme schip te voltrekken.

Op ongeveer 6 mijl afstand van Eastbourne en in zuidoostelijke richting liggen de Royal Sovereign Shoals, een verzameling van ondiepe plaatsen, waaronder er zijn van zeer geringe diepte. Er is een punt met een geringste diepte van 14 voet (= 4.30 m) waarop de zee hevig breekt bij slecht weer. Het is bekend dat de "Amsterdam" tegen de grond heeft gestoten en dat hierdoor het roer ernstig werd beschadigd. Het lijkt waarschijnlijk dat dit stoten op een van deze punten heeft plaatsgevonden, want was dit in de nabijheid van de kust gebeurd, dan had zeker de stranding op dat moment en aldaar het einde geworden. Door deze averij die het schip minder bestuurbaar maakte of onbestuurbaar, waardoor het aan de wrede zee was overgeleverd, was de toestand zeer veel ernstiger geworden. Het schip werd door wind en stroom in noordoostelijke richting naar de kust gedrukt tot in de nabijheid van het dorp Bexhill. De waterdiepte is er geringer dan bij Pevensy en de 3-vadem-dieptelijn ligt op 1/3 mijl van de kust. Vóór de plaats ligt in zee het gevaarlijke Bexhill Reef.

Klump zag de stranding komen. Eén middel waardoor hij het verlies van het schip mogelijk kon voorkomen, had hij nog in handen. Hij handelde volgens een regel die vanouds - en ook nog op de dag van heden - aan boord van een schip geldt: de zee-

man maakt gebruik van alle hulpmiddelen die hem ten dienste staan. Hij kon proberen het schip ten anker te brengen, ook al wist hij ongetwijfeld uit de praktijk van anderen, dat deze manoeuvre vaak mislukte, door het breken van de ankertrors. In zulk een geval houdt het anker, maar als het van de wind drijvende schip in de tros valt en deze stijf komt te staan is de spanning daarin te groot en begeeft de tros het. Klump ging ten anker. De tros hield. Even leek het gevaar geweken en niemand kon hem verwijten niet van zijn laatste redmiddel te hebben gebruikgemaakt. Maar van onderzeil komen en wegvaren van lagerwal was geen sprake meer. Het schip was volkomen "bezet op lagerwal". Redding zou er alleen bestaan indien de wind draaide naar het westen of noordelijker, het weer handzamer zou worden en tenslotte: de tros moest het zolang uithouden.

Iedereen aan boord moet zich bewust zijn geweest van de hopeloze situatie. Dag en nacht heeft men geluisterd naar de geluiden aan dek en acht gegeven op de bewegingen van het schip. Na breken van de tros en wegdrijven van het schip met de golven zouden geluiden en bewegingen dadelijk anders zijn geworden. Welk een afschuwelijke spanning moet dit hebben betekend, voor Klump die verantwoordelijk was voor het schip, de opvarenden en de lading en voor die opvarenden waarvan er zovelen waren, voor wie varen een nieuwe ondervinding was.

Maar het bleef niet hierbij. De ellende was veel groter. Reeds twee en een halve maand hadden de mensen aan boord gezeten. Opgepakt, met meer dan 300 mensen in de beperkte ruimte. Zou er enige verwarming zijn geweest, anders dan in de kombuis? In het schip was het duister, uit vrees voor brandgevaar. Ventilieren werd zo min mogelijk gedaan, om de winterkoude geen toegang te geven. Toen het schip in het Engelse Kanaal voer en later ten anker lag, zal de temperatuur des daags - schattenderwijze - ongeveer 5° tot 8° C. zijn geweest. Afschuwelijk gesteld was het met de hygiëne. Van wassen en rein houden van het lichaam kwam niets terecht, door de koude en door onvoldoende zoetwater, dat toch in de eerste plaats voor drinkwater moest worden gebruikt. Natuurlijk lagen zeezieken overal in het rond. Het bijstaan en schoonhouden van hen was wel een daad in ieders belang, maar velen zullen geheel apatisch en verzuimd hebben gelegen. Er waren latrines in het schip, maar veel van de zieken en zeezieken waren er te erg aan toe om ervan gebruik te maken. Hoeveel meer afschuwelijks zou er nog te vertellen zijn. Genoeg is het om te begrijpen dat in de eerste plaats als gevolg van de koude en verder door de ellende die werd uitgestaan velen ziek werden en stierven. Marsden vertelt dat op dat tijdstip een vierde deel van de mensen ziek was of overleden. Het aantal doden liep snel op. Klump heeft dit duidelijk begrepen. Blevende omstandigheden onveranderd en kwam er geen verandering in de windrichting en bleven de omstandigheden als zij waren, dit zou voor de meesten aan boord het einde betekenen. Hoe ontzettend moeilijk en hoe inspannend is zijn taak geweest. Zijn gedachte moet dag en nacht bij zijn ankertrors zijn geweest. Geen ogenblik van rust heeft deze hem gegeven. Brak de tros dan was hij het die in de eerste plaats aan dek moest zijn om de leiding te nemen over het gedoemde schip dat ging stranden. Wat zijn lichamelijke staat betreft, kunnen wij ons denken dat deze beter was dan die der meesten. Hij was een bevaren zeeman, in gezonde staat aan boord gestapt. Als gezagvoerder had hij aan boord betere ligging en de hoger geplaatsten kregen als regel beter voedsel dan de matrozen en de soldaten, welke laatsten volkomen berooide paupers waren. Klumps optreden na de stranding bewijst, dat deze man beschikt heeft over een uitzonderlijk weerstandsvermogen tegen lichamelijke vermoeienis. Hij moet een man van ijzer zijn geweest.

Was er voor Klump, omdat hij het langer kon uithouden, wellicht een kans op lijfsbehoud, voor het allergrootste deel van zijn opvarenden gold dit niet. Reeds velen hadden door de koude en de ellende het leven gelaten. Niet lang zou het duren of tientallen verkleumden zouden volgen. Al had de ankertrors lang gehouden, afwachten van het gunstig draaien van de wind was een ijdele hoop. Stranding van het schip betekende waarschijnlijk óók de dood. Toch bestond er een heel kleine kans op redding. Hij die de verantwoording droeg over het schip, opvarenden en de kostbare lading overwoog in welke richting nog die kans ten gunste bestond. Niet denkende aan zichzelf koos hij de opzettelijke stranding met de kleine kans op behoud van het leven van het restant van zijn mensen. Dat het kappen van het anker eigenlijk een daad van zelfmoord voor hem

betekende, zullen wij niet tellen. Groter is de moed om het plan uit te voeren en het leven van allen in de hand te nemen. Hoe eenzaam staat de man die het gezag voert.

Op zondag 26 januari liet hij het anker slippen en gaf hij zijn schip prijs aan wind en zee. Het dreef naar de kust. Het had het geluk dat het niet stootte op een nabije rots, die het schip zou hebben opengescheurd. Valt het niet buiten ons vermogen ons voor te stellen hoe zij die de koude nog konden verdragen in uiterste spanning aan dek hebben gestaan om de afloop van de noodmanoeuvre te volgen? Zou deze goed aflopen? Zou het schip op een verkeerd punt aan de grond raken? Zouden de golven het overspoelen? Zou men over vijf minuten nog leven, of wel zijn verzwolgen? Klumps beleid werd beloond. Hij was precies geweest in het bepalen van het moment waarop hij het schip liet drijven. Dit strandde te ongeveer drie uur, niet lang na hoogwater. Het kwam hoog tegen de kant te zitten. Het water viel. Velen konden over de zij van het schip aan wal klauteren. De wonderbaarlijke redding was voor hen gekomen.

De Engelsen aan de wal hadden natuurlijk dagen lang het arme schip in zijn gevaarlijke situatie gezien. Zij waren getuige van de stranding en het aan land komen van de geredden. Volgens Marsden schreef er een dat allen dronken waren. Het verstrekken van een oorlam op een schip was een gewone zaak. Zou in dit geval Klump zijn plicht hebben vervuld indien hij niet aan zijn verkleumde mensen een extra stevige had gegeven? Al ken ik persoonlijk niet de heilzame werking van een krachtige dronk, zeker is dat deze niet alleen verwarmend werkt, maar tevens helpt om de omringende ellende te vergeten. Mochten zij, die slechts de dood voor ogen konden zien, niet een middel genieten dat hielp in die richting? Dan is er nog iets. Een wankel effect maakte de gang der geredden, die aan wal hun eerste schreden zetten. Wanneer onbevarenen die enige tijd op een stampend en slingerend schip hebben doorgebracht aan wal stappen, doet zich bij hen een vreemd verschijnsel voor. Hoewel zij nu op vaste bodem lopen schijnt het of vóór hen de grond bewegingen maakt gelijk staande aan die van het schip. Zelfs na een dag aan wal kan zich het verschijnsel voordoen. Het lopen geschiedt zwaaiend. Ik neem aan dat de verslaptte en verkleumde schepelingen dit verschijnsel hebben vertoond. Zelf heb ik het ondervonden en bij mijn scheepsmakkers dikwijls waargenomen.

Wij lezen bij Marsden dat Klump onmiddellijk maatregelen nam zijn geldlading bij de Engelse autoriteiten in veiligheid te brengen. Hij voorkwam roof door jutters, iets dat als een soort recht werd beschouwd door deze lieden voor wie een gestrand schip een gift des hemels was. De Scilly-eilanden waren berucht op dit gebied.

Na de stranding waren ongeveer veertig zieken aan boord achtergelaten. Zij waren blijkbaar te verslapt. Op de volgende dag werden ook zij gered en aan wal gebracht, met uitzondering van één voor wie de redding te laat kwam. Hierna is Klump naar Londen gereisd om contact op te nemen met de vertegenwoordiger van de V.O.C. Dat zij die aan wal zijn gestapt na twee maanden lang zoveel afschuwelijks te hebben beleefd, voor wie hoop op leven vervlogen scheen, zich wellicht niet normaal gedroegen, kan men zich denken. Maar dat onder deze kapitein muiterij zou zijn uitgebroken, zoals Marsden uit Engelse bron meldt, is ongeloofwaardig.

Het verhaal van Marsden werpt licht op een tafereel uit de "Zeegeschiedenis", waarin de kapitein van het schip als hoofdpersoon een stuk zeemanschap vertoont, dat waard is te worden beschreven. Dat zijn schip verloren ging is in de eerste plaats te wijten aan de gebrekkige zeileigenschappen van het toenmalige schip en daarbij aan de zware omstandigheden in het volle winterseizoen. De sterksten zijner mensen aan boord, die de koude hebben kunnen weerstaan, dankten hun leven aan Klumps beleid.

Hoe ook zijn uiterst riskante poging tot redding van zijn mensen en van de kostbare lading zou aflopen, zeker is dat deze de ondergang van het schip zou betekenen, hetzij op enige afstand vóór of wel tegen de lagerwal. Met het laten slippen van het anker offerde Klump volbewust het nieuwe aan hem toevertrouwde schip op. Het zij aan ons om volledig besef te hebben van het afschuwelijke dilemma waarvoor deze gezagvoerder zich heeft gesteld gezien. Klump deed zijn keuze. Hoe hebben destijds zijn superieuren - het bestuur van de Compagnie - en de tijdgenoot over zijn beslissingen gedacht?

Dr. Ernst Crone.