



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Maritiem-historische aspecten van het fregatschip Johanna Maria

Quak, J.J.

Citation

Quak, J. J. (1990). Maritiem-historische aspecten van het fregatschip Johanna Maria. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 9(2), 121-134.

Version: Publisher's Version

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

Downloaded
from:

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

Op het spoor van de Bismarck

Duitslands grootste slagschip geeft zijn geheimen prijs

'Het Titanic-team vindt de Bismarck' luiden de krantenkoppen op 14 juni 1989, en daarmee werd de ontdekking van Hitlers grootste slagschip aangekondigd. Met dezelfde onderwatercamera waarmee hij in 1985 het wrak van de Titanic ontdekte heeft dr. Robert D. Ballard met zijn team foto's gemaakt van de Bismarck, die spookachtig rechtop staat op de bodem van de Atlantische Oceaan.

Er zijn twee jaar en twee expedities nodig geweest — waarin 350 km² zeebodem minutieus werd onderzocht — voordat het legendarische Duitse oorlogsschip uiteindelijk werd ontdekt. Het onderzoeksteam van Ballard heeft met op afstand bediende camera's alles op een briljante manier op foto en film vastgelegd. Het wrak ligt op een diepte van 4790 meter halverwege de helling van een uitgedoofde onderzeese vulkaan, midden in een enorme aardverschuiving die is ontstaan toen bijna 50 jaar geleden het 50.000 ton wegende slagschip op de oceaانبodem belandde.

De achtervolging van de Bismarck is een van de meest meeslepende verhalen uit de Tweede Wereldoorlog. In mei 1941 trof een granaat van dit nieuwe Duitse schip de Engelse slagkruiser Hood en binnen een paar minuten was de trots van de Royal Navy volledig vernietigd. Winston Churchill was woedend en gaf het gedenkwaardige bevel: 'Breng de Bismarck tot zinken!' Een groot deel van de Britse marine werd ingezet bij een grootscheepse achtervolgingsactie. De dramatische zeeslag die volgde leidde tot de uiteindelijke ondergang van het onzinkbaar geachte Duitse slagschip.

In Op het spoor van de Bismarck wordt niet alleen de sensationele jacht op de Bismarck in mei 1941 gereconstrueerd, maar ook verslag gedaan van de na-oorlogse zoektocht naar dit oorlogsschip met behulp van de modernste technologische hulpmiddelen.

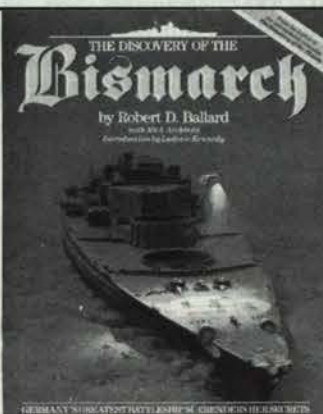
De Bataafsche
Leeuw



auteur: Robert D. Ballard
oorspronkelijke titel: The
Discovery of the Bismarck
vertalers: Marion van Drunen
en Hans Wijn

omvang: 232 blz.
formaat: 21,5 x 28,5 cm
rijk geïllustreerd
uitvoering: gebonden
prijs: f 79,90/1595 F

Verschijnt: september
ISBN 90 6707 246 X
NUGI: 645
SBO: 32



Maritiem-historische aspecten van Het Fregatschip Johanna Maria

J.J. Quak

Inleiding

Arthur van Schendels *Het Fregatschip Johanna Maria* (1930), hierna afgekort tot het *FJM*, is een werk uit de Nederlandse literatuur waaraan vele middelbare scholieren hun kennis van het einde van de grote zeilvaart ontleen.¹ Maar in hoeverre klopt het *FJM* met de historische feiten, en was de *Johanna Maria* geïnspireerd op een bestaand schip? Dit zijn voor literatuur misschien oneigenlijke vragen, maar uit een zevental besprekingen uit kranten van 1930, het verschijningsjaar van het *FJM*, blijkt hoeveel nadruk de recensenten legden op het maritieme aspect. Zij zagen het boek in de eerste plaats als de geschiedenis van een schip.

Zo spraken zij in hun recensies over Van Schendels 'verbluffende' kennis van zeilschepen en navigatie, en roemden zij zijn 'fenomenale kennis van scheepstermen'.² Alleen de schrijver-scheepsarts J. Slauerhoff kwam tot de conclusie dat, hoewel er bijna nergens storende onwaarschijnlijkheden voorkwamen, Van Schendel 'het ruwe van het scheepsleven, het nuchtere dat met handel, met lading annex is', geheel had vermeden.³

Voor de meeste recensenten, Slauerhoff uitgezonderd, was het *FJM* in de eerste plaats een roman over een zeilschip. Van Schendel wist voor hen zijn grote kennis over de zeilvaart, door grondige studie verworven, overtuigend te presenteren. Zo werd het boek gelezen en wordt het nog gelezen. Maar in hoeverre komt de

wereld, zoals beschreven in het *FJM*, overeen met de historische realiteit? Of zitten er misschien diepere aspecten aan het *FJM*?⁴

Voor dit artikel over de maritiem-historische kanten van het *FJM* leek het mij goed - na enkele biografische opmerkingen - eerst na te gaan welke bronnen Van Schendel kan hebben gebruikt. Daarna zal ik diverse door Van Schendel als feiten gepresenteerde elementen uit het *FJM* vergelijken met de historische realiteit.

Arthur van Schendel

Over het leven van Arthur van Schendel is niet veel bekend. Hij zweeg over zijn jonge jaren, gaf nooit een interview en vertelde ook in brieven aan vertrouwde vrienden als de auteur Jan Greshoff heel weinig over zijn leven. Zijn werk achtte hij belangrijker dan zijn persoon. Leest men zijn boeken aandachtig, dan blijkt Van Schendel toch wel een en ander van zijn levensgeschiedenis te onthullen.⁵ Arthur van Schendel werd op 5 maart 1874 te Batavia geboren als zoon van een tot kapitein opgeklommen beroepsmilitair. Zijn vader stierf in 1880 te Haarlem. Arthur had toen de grote zeereis tussen Indië en Nederland inmiddels driemaal gemaakt. Van de zeezeisen kunnen er, gezien Arthurs leeftijd, van die van 1877 en 1879 beelden in zijn herinnering bewaard zijn gebleven. Na de dood van vader werd zijn moeder een rusteloos zwervster. Zo verhuisde de familie tussen



Arthur van Schendel als leerling van de Toneelschool (juli 1892). Foto: Nederlands Letterkundig Museum en Documentatiecentrum, Den Haag.

31 mei 1883 en 18 juli 1891 in Amsterdam zestien maal. Het was een tijd van armoede, gebrek en honger. Hooglopen-de ruzies met zijn stiefvader dreven Arthur ten slotte het huis uit.

In het autobiografische *Fratilamur* (1928) meldt Van Schendel over zijn schooltijd: 'Ik was elf jaar, een kind dat weinig kreeg, voor den mond noch voor het hart'. Volgens één van de biografen van Van Schendel, F.W. van Heerikhui-zen, wilde Arthur in 1894 aanmonsteren als matroos, 'onverschillig waarheen zo het voorbij den horizon was'.⁶ Dat plan mislukte echter. Na een aantal jaren op de H.B.S. en de Toneelschool, werd hij in november 1896 'foreign master' aan een Engelse grammarschool te Tuxford, later in Londen.

Van Schendels eerste huwelijk doet on-willekeurig denken aan dat van Wilkens, de eerste kapitein van de *Johanna Maria*: in beider leven was sprake van een zwak-ke, ziekelijke echtgenote en kindersterf-te. In het *FJM* joeg Wilkens, gemarteld door zorgen, het schip voort om zo snel mogelijk weer thuis te zijn. Na de dood van zijn vrouw, Bertha Jacoba Zimmer-man, in 1905 verbleef Van Schendel op-nieuw vaak in Engeland. Daarnaast ondernam hij reizen naar Italië, Spanje en Palestina.

Vanaf 1920 woonde de inmiddels her-trouwde Van Schendel in Alassio, een dorpje aan de Ligurische kust '... met het wijde blauwe uitzicht'.⁷ De zomers wer-den doorgebracht in Domburg. De reis ging over zee.

In 1923 woonde hij in Sestri Levante, on-derwijl - blijkens de brieven bewaard in het Letterkundig Museum en Documen-tatiecentrum - sterk verlangend naar Holland, een polderweide, een rivier: 'Je moest eigenlijk een huis hebben van waar je de hele wereld kon zien, zoo mogelijk nog meer'.

Van april 1928 tot maart 1929 verbleef Van Schendel in Groningen. Zijn zoon bleek alleen daar goed behandeld te kun-nen worden aan suikerziekte. In 'Ont-dekking van Groningen', verschenen in *Ons Nederland* (1931), verbaasde hij zich over de ruimte, de groene weilanden en de seizoenswisselingen in die heldere stad. 'Hij zag er zeeschepen in de stad zelf, die toch niet aan zee lag.... Al wat hij zag was ruim en de lucht was fris, een lucht voor stoere mannen'.

Liefde voor havens en schepen bleek overigens al in eerder werk. In *Fratila-mur* (1928) en in het gedicht 'Amster-dam' in *Herdenkingen* (1950) lezen we over zijn jeugd in Amsterdam en de roei-tochtjes op het IJ langs zeilschepen en stoomschepen. De sfeer op Oostenburg, waar hij de *Johanna Maria* in 1865 van

stapel liet lopen, schilderde hij als volgt: 'Dan kwam je op Oostenburg, met don-kre huizen, / Voorover staand, met snoepgoed in de kelders, / Uit ieder raam een vrouw die keek of riep / Naar kind en karreman, een buurt vol reu-ken / Van hout en teer en touw, van een oud schip'.⁸

Van Schendels bronnen

De recensenten zagen, zoals gezegd, het *FJM* als een boek waarin veel kennis over de grote zeilvaart van de tweede helft van de negentiende eeuw was ver-werkt. Zo zou het *FJM* informatie kun-nen geven over:

- de constructie, tuigage en tewaterlating van fregatten,
- de bemanning van deze schepen,
- de bevrachting en het reden van de gro-te zeilschepen,
- de behandeling der zeilen,
- de vaart op Indië en in de Pacific.

Al deze onderwerpen komen in deze ro-man aan de orde. Welke elementen zijn nu aan de werkelijkheid van die dagen ontleend? Wat is verzinsel? Welke bron-nen heeft Van Schendel gebruikt?

Voor *Een eiland in de Zuidzee* (1931) en *De Waterman* (1933) is al eens aange-toond dat Van Schendel hoofdfiguren koos met een duidelijk herkenbare histo-rische achtergrond, maar dat hij zich af-wijkingen veroorloofde.⁹ Hij selecteer-de, wijzigde feiten, vulde open plekken in en veranderde de chronologie. En zo is het ook in het *FJM*. Voor de auteur had de verbeelding het primaat.

In *Avonturiers* (1936) bijvoorbeeld schreef Van Schendel dat zijn waarheid niet samenviel met de historische feiten: 'De waarheid is... dat het de verbeelding is die de wereld drijft'. In een brief uit 1936 aan een scriptieschrijfster, ene juf-frouw D. van Velde, schreef hij: 'Er is my o.a. door een bevoegde onder het oog gebracht dat omstreeks 1620 de Chine-

zen nog geen staarten droegen; hoewel ik daar ook wel van gelezen had vond ik dat ik my niet zoo stipt aan de feitelyke ge-schiedenis hoefde te houden. Een schry-ver schryft een roman, geen historie'. Desalniettemin is het *FJM* feitelijk. Het geeft jaartallen, reistijden, havens en an-dere gegevens met betrekking tot 'het laatste der volschepen onder Hollandse vlag' (p. 75). Feiten die als het ware vra-gen om vergelijking met de historische realiteit.

In het Letterkundig Museum en Docu-mentatiecentrum te 's-Gravenhage be-vindt zich in de collectie 'Van Schendel' een kleine blocnote, waarvan helaas nog-al wat blaadjes afgescheurd en verdwe-nen waren. Op de resterende blaadjes staan aantekeningen die naar Engelse bronnen verwijzen en naar de geschiede-nis van een al of niet bestaand schip.¹⁰ Eén van deze blaadjes bevat de volgende regels:

'I Building, launching, first voyage, re-gular service London Bombay; the cap-tain, officers, the boatswain[?], the story of this ship's youth on strength from 1865 to 1882

II Sold to foreign owners, used on a tramp service, neglect, her behaviour un-der ill-use and neglection; the northern seas; disgraced[?], accidents with rough folk[?], up to 1897, when strands on the South American West Coast

III Wanderings in the Pacific, dignity and decay, islands, rocks, wreck, float-ing with the stream from east to west and recurring[?] now to the north, then to the south, a resting place for birds, a wheeling[?] for weeds and sheeds[?] The story of her youth, her beauty, her strength, her service. Ill use and neglect, duty and work'.

Op het eerste gezicht lijkt dit een in-houdsopgave of een uittreksel van een Engels boek over de levensloop van een schip, maar het kan evengoed een samen-

vatting van een artikel uit een Engelstalig tijdschrift zijn. Het is echter ook niet uitgesloten dat deze aantekeningen een eerste opzet zijn van het latere *FJM*. Van Schendel beheerste de Engelse taal uitstekend en schreef wel vaker in die taal. Op een ander blocnoteblaadje komen aantekeningen voor als 'service London Madras'; 'captain Wilkins 1865-79'; 'First officer Evans 1865-77'; 'cook and boatswain remain till '82'. De vraag of die namen fictieve namen zijn of namen van bestaande Engelse of Amerikaanse zee-lieden is helaas niet te beantwoorden. Andere notities van Van Schendel betreffen havensteden met gegevens. Aanvankelijk staan deze plaatsen in alfabetische volgorde. Later week hij hiervan af en blijkt de reeks min of meer overeen te stemmen met de rij havensteden en eilanden die de *Johanna Maria* achtereenvolgens aandeed.¹¹

Op de achtergebleven bovenste randen van slordig uitgescheurde blocnoteblaadjes waren op de achterzijde potloodkrabbels te ontcijferen als: 'Close-hauled' (hoog aan de wind), '3 buntlines' (buikgordingen), 'tacking' (wenden). Dit zijn zulke specifieke zeiltermen dat Van Schendel kennelijk één of meer Engelse bron(nen) gebruikt moet hebben voor zijn - volgens zijn tijdgenoten - zo 'Hollandse' *Johanna Maria*.

De Johanna Maria

Het driemastvolschip *Johanna Maria* van de reders Ten Hope droeg een schegbeeld dat de Hoop voorstelde: 'Van de hals kronkelde een band, aan de scheg zelf geslagen, waarop in zeven letters ter ene en zeven ter andere, de zinspreuk stond: Nildesp - erandum' (p. 1). Het is waarschijnlijk toeval dat in de laatste jaren van de Nederlandse clippervaart voor de rederij A. Hendrichs & Co te Amsterdam door de werf F.F. Groen in 1889 een stalen bark met de naam *Nil*

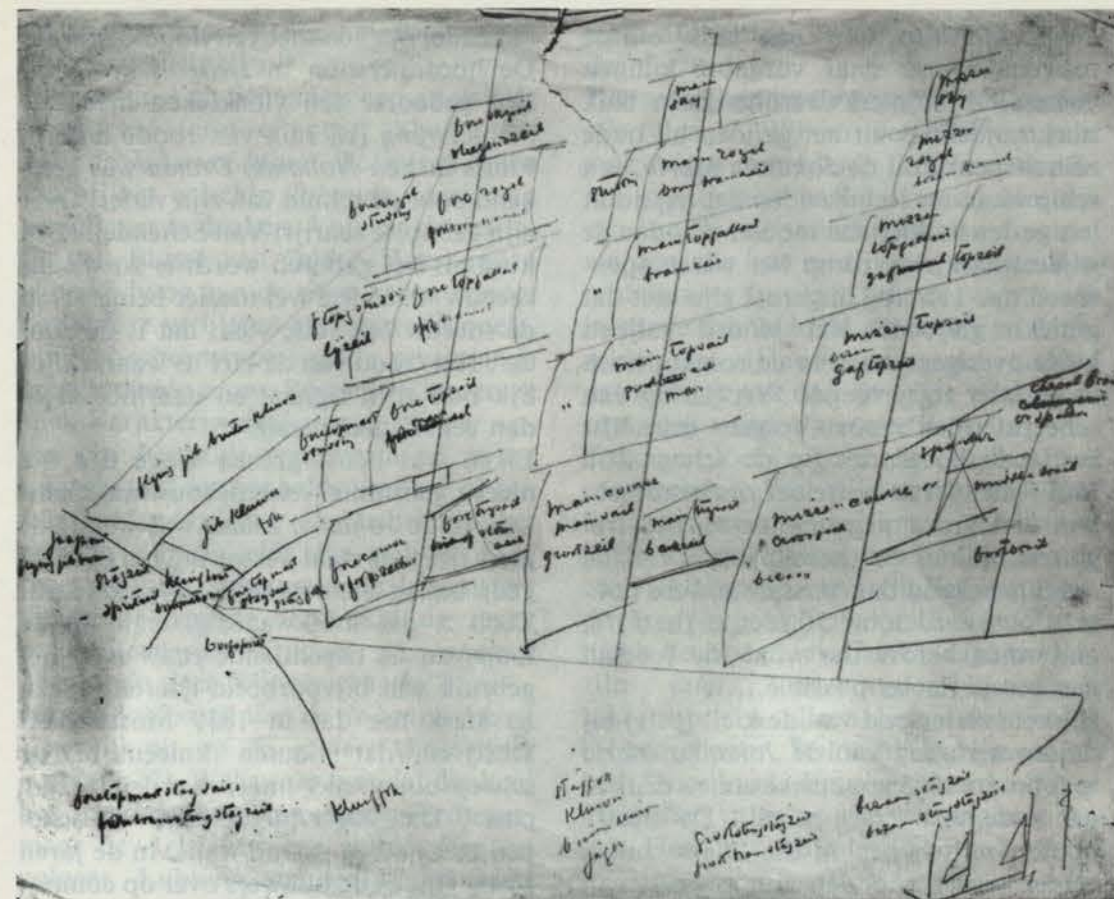
Desperandum is gebouwd. 'Een fraai devies, waarmee de reders misschien zichzelf en anderen moed hebben willen inspreken in de verloren strijd, die de clipper toen voerde', aldus A. Blussé van Oud-Alblas.¹² In 1902 werd het schip naar Emden verkocht.

Met de naamgeving *Johanna Maria* hield Van Schendel zich aan een scheepse traditie. Vele zeilschepen droegen in de negentiende eeuw een dubbele vrouwen-naam. Zo was er de snelle, Amsterdamse *Johanna Maria Christine* die door W.L. Leclercq als voorbeeld van het scheepstype met weggesneden achterschip en scherpe boeg genoemd wordt.¹³ In het *FJM* verwijst deze ogenschijnlijk traditionele naam naar de jonggestorven zuster van Jacob Brouwer, Johanna, voor wie hij 'een zachte helderheid' voelde. Jacob vond tijdens zwerftochten in zijn kindjaren nooit een zerk met haar naam (p. 9). De gevoelens die hij haar nooit had kunnen tonen, droeg hij over op het schip.

Tuigage

De *Johanna Maria* droeg een 'vermete' tuigage (p. 1). Waarschijnlijk waren de genoemde 'bovenste stengen' (p. 18) de voorbovenbramsteng, de grootbovenbramsteng en de bovengrietjesteng. H. Manhoudt acht zo'n tuigage uitzonderlijk: 'Bij enkele hooggetuigde zeilschepen treft men soms losse bovenbramstengen aan, of ook daarboven wel een schei zeilsteng'.¹⁴ Na circa 1830 zien we in Nederland volgens Manhoudt in plaats van de losse bovenbramsteng een lange bramsteng.

Omstreeks 1850 werden op Nederlandse schepen voor het eerst ijzeren ondermasten ingevoerd, voor de fokkemast en grote mast. Rond 1870 waren ze algemeen. De *Johanna Maria* had echter houten masten, die Brouwer zo vol liefde omarmde (p. 51). Merkwaardig is verder



Schets van een volschip door Arthur van Schendel. Onder de Engelse termen staan de Nederlandse vertalingen. Foto: Nederlands Letterkundig Museum en Documentatiecentrum, Den Haag.

dat de *Johanna Maria* zowel 'vermetel' hoog getuigd was, als te breed (Brouwer moest al op de eerste reis de zeilen inkorten). In de jaren zestig werd in Nederland namelijk al lager en breder getuigd. De *Johanna Maria* had bovenbramzeilen en kon het grootmarszeil reven (p. 28). Er was dus geen splitsing in een groot-onder- en grootbovenmarszeil zoals die vanaf 1855 gebruikelijk werd. De behandeling van de grote lappen zeil, met meestal drie rifbanden, vereiste namelijk veel te veel volk. Betrappen we Van Schendel hier op een anachronisme? Een schetsje in het Letterkundig Museum verwijst naar een bron met ongedeelde marszeilen aan de 'groote mast'.

Van Schendel hanteerde soms eigenaardige benamingen. Zo heeft hij het over 'boegsprietzeilen' (p. 20). Kluiver en buitenkluiver noemt hij in zijn woordverklaringen 'de vliegend-zeilen' (p. 21). Manhoudt reserveert die term voor de stagzeilen. Van Schendel gebruikt de term 'wreed schip' (p. 23) voor de *Johanna Maria* toen die te ruw behandeld werd door kapitein Wilkens en daardoor schade leed. Nu is een wreed schip eerder een schip dat zeer stijf is, dat met stoten en rukken het evenwicht herstelt. Dat heeft weinig te maken met ruw varen, maar meer met een verkeerde belading waardoor het zwaartepunt te diep ligt. Het voeren van een botteloef op de *Jo-*

hanna Maria (p. 67) - een 'balk' om de fokkehals meer naar voren te kunnen voeren - lijkt merkwaardig. Zo'n balk steekt zijdelings uit het galjoen bij oude zeilschepen. Zou de *Johanna Maria*, een schip waarvan zeelui zeiden dat 'zij nooit iets gezien hadden dat mooier was dan de wijze waarop de romp het water opensneed' (p. 11), nog uitgerust zijn met dat antieke galjoen? Het woord galjoen komt overigens noch in de roman, noch in de later toegevoegde 'Verklaring van scheepstermen' voor. Volgens deze lijst rustte de boegspriet op de scheg. Zou Van Schendel de botteloef ontleend hebben aan vroeg negentiende-eeuwse fregatten of aan de theeclippers? Van de *Ariel* is bekend dat 'passarees were boomed outboard some 30 feet at the fore, and when before the wind the foresail was set as flat as possible....'¹⁵

Bij het 'verse rood van de kiel' (p. 1) bij de tewaterlating van de *Johanna Maria* in februari 1865 zou men kunnen denken aan rode verf ('race-paint'). De meeste houten zeilschepen in die dagen zullen echter eerder voorzien zijn geweest van een deugdelijke roodkoperen dubbeling dan van rode aangroeiwerende verf. Deze werd pas omstreeks 1870 ontwikkeld. De *Johanna Maria* had inderdaad een koperhuid, want we lezen dat in Libau ($\pm$ 1890) het schip voorzien zou worden van een nieuwe koperen dubbeling (p. 40). G.P.J. Mossel is van mening dat goed huidkoper 'twee of uiterlijk drie reizen heen en weder naar Oost-Indië kan maken'.¹⁶ Het gegeven dat de tweede koperen dubbeling zo'n vijftien jaar meeding, is tegen het licht van Mossels opmerking wat onwaarschijnlijk. Toch schrijft Van Schendel dat in Honolulu ($\pm$ 1904) de 'goede koperen dubbeling' van Libau weinig aangroeiing had (p. 59).

Maar misschien heeft dit 'rood' een heel andere betekenis. Veel romans van Van

Schendel openen met een noodlotsteken. De hoofdpersoon in *Drogon* kreeg bij zijn geboorte een vloekteken mee: 'de rechterwang [is] ruig van roode haren'. Floris in *Een Hollands Drama* was getekend door de schuld van zijn vader. Over zijn geboorte schrijft Van Schendel: 'Een kind als het geboren wordt is zo wit als sneeuw maar wie wel toeziet bemerkt op de sneeuw een rode vlek, dat is de zonde'. Het 'rood van de kiel' is waarschijnlijk ook zo'n signaal en daarmee meer dan een visueel detail.

Eiken was naast grenen lange tijd het meest gebruikte scheepsbouw materiaal. Ook in de *Johanna Maria* was weinig of geen ijzer en staal verwerkt, borgkettingen, beslag en dergelijke uitgezonderd. Toch is dat merkwaardig, want in de loop van de negentiende eeuw nam het gebruik van bijvoorbeeld ijzeren knieën zo sterk toe dat in 1859 Mossel kon schrijven dat houten knieën in de scheepsbouw niet meer werden toegepast.¹⁷ Daarnaast tuigde men vele schepen met ijzeren staand want. In de jaren zestig gingen de bouwers over op composietbouw. De scheepsconstructie bestond daarbij uit ijzeren spanten en een houten huid.

De Johanna Maria een clipper?

De benaming 'clipper' kwam volgens Blussé van Oud-Alblas in de jaren vijftig van de vorige eeuw in Nederland in zwang. De term stond binnen vrij korte tijd voor 'alles wat snel was of snelheid pretendeerde'.¹⁸ Mossel geeft als eigenschappen van de clippers hun 'scherpe gedaante van het levende deel' (het onderwaterschip), hun 'welbezeildheid vooral bij de wind' (de grootste breedte bij het fokkewant en niet bij de grote mast), de scherpe, hellende en uitwaaiende voorsteven, de hellende masten en de lichte bouw. Clippers waren niet geschikt voor zware lading. Als voorbeel-

den noemt Mossel thee-, zijde-, opium- en smokkelclippers.¹⁹

Nergens in Van Schendels roman valt de 'magische' term clipper, althans niet voor de *Johanna Maria*. Toch is er reden om bij het volschip *Johanna Maria* aan een clipper te denken. Volgens de definitie van Blussé van Oud-Alblas konden clippers hoog aan de wind zeilen zonder zo sterk te verlijeren als het traditionele, buikige scheepstype van de zeventiende en achttiende eeuw. Bovendien waren ze snel. Karakteristieken van de clipper waren een bepaalde rompvorm en zware tuigage, niet een bepaalde tonnage of een speciaal type tuigage. De traditionele benaming clipper geldt dan ook voor de fraai gelijnde, zwaargetuigde driemasters die in de periode 1850-1874 de zeven zeeën bevoeren. Voldoet de *Johanna Maria* aan deze 'clipper-criteria'?

Na een loefpartij liep de *Johanna Maria* een mijl uit op de grotere theeclipper *Ariel* (p. 27). Weliswaar was dat dank zij het zeemanschap van Jacob Brouwer, maar de *Ariel* was een volbloed racer, volgens Lubbock beroemd om haar 'weatherliness'. Ze kon zeer hoog aan de wind varen. Lubbock noemt speciaal haar 'bulwark, rails and staunchions' en schrijft: 'Indeed she must have shone in a blaze of fire'.²⁰

De *Johanna Maria* deed over een uitreis naar Java ongeveer 70 dagen, over een thuisreis minder dan 70 dagen, waarbij in twee etmalen een traject van zelfs 500 mijl werd afgelegd. Het traject Nieuwediep - Batavia werd door de kleine composietgebouwde clipperbark *Sindoro* omstreeks 1878 in 71 dagen afgelegd. Hiermee zou het schip sneller zijn dan de fijngevormde *Noach's* en *Kosmopolieten*, aldus Blussé van Oud-Alblas.²¹ De *Johanna Maria* overtrof ze dus alle. Ter vergelijking: met de thee naar huis racend deden de theeclippers circa 80 dagen over het traject Anjer - Kanaal.

Slechts driemaal kwam zo'n clipper onder de 70 dagen.

Het schip had zoals gezegd, 'een vermetele tuigage'. Wilkens vertelde 'van juist zulk tuig waarmee de Engelsen wonderen van snelheid haalden' (p. 1). Het zou een van de snelste schepen van de vloot worden, die kon wedijveren met de Rotterdammers (p. 3). Over de voorsteven lezen we dat 'Meeuw, de Ruiters en Janse zeiden dat zij nooit iets gezien hadden dat mooier was dan de wijze waarop de romp het water opensneed' (p. 11).

Tuigage, loefwaardigheid, snelheid en rompvorm, alles wijst erop dat Van Schendel over een clipper geschreven heeft, die hij echter aanduidde met de zeer Hollandse, wat archaisch aandoende term 'fregatschip'. Van Schendel vermeldt de *Noach*, evenals de *Lightning* in zijn later toegevoegde lijst van scheepstermen, alleen de laatste noemde hij een clipper. Wilde hij in zijn roman het Amerikaans-Engelse woord clipper vermijden vanwege zijn streven over een echt Hollands schip te schrijven?

Bemannings en het leven aan boord

Dat, zoals de parlementaire enquête over de scheepvaart van 1874 ons leert, er op de grote Nederlandse zeilschepen in de tweede helft van de negentiende eeuw maar weinig matrozen van Nederlandse afkomst voorkwamen,²² blijkt nergens in het *FJM*. Een makelaar of slaapbaas, die reeds in Den Helder zijn prooi belaagde, komt in het *FJM* niet voor. Integendeel, kapitein Wilkens, de stuurman en de zeven zeelieden die het schip vanaf het begin kennen, zijn ook nog van de partij op de tiende reis. En de zeven getrouwen bleven ook na de periode-Wilkens, die toch zo'n veertien jaar geduurd moet hebben, tot aan de verkoop naar Noorwegen aan boord van de *Johanna Maria*.

Die veertien jaren kloppen wel met een

ARTHUR VAN SCHENDEL
**Das Hochschiff
 Johanna Maria**
 ROMAN



De omslag van de Duitse vertaling van 'Het fregatschip Johanna Maria' (1933). Het boek is tevens vertaald in het Italiaans (1933), Engels (1935), Noors (1935), Zweeds (1937), Pools (1959), Tsjechisch (1959) en Russisch (1966). Foto: Nederlands Letterkundig Museum en Documentatiecentrum, Den Haag.

van de 'blocnote-aantekeningen': 'service London Madras Captain Wilkens 1865-79, First officer Evans 1865-77'. Het laatste is echter in het *FJM* veranderd. Evans zou verdientst kunnen zijn tot Evers, de eerste stuurman, die na de dood van Wilkens het hem aangeboden kapiteinschap weigerde (hoewel hij reeds lang de bevoegdheid bezat), 'omdat hij geen schipper wilde zijn op de plaats waar zoveel jaren Wilkens had gestaan' (p. 33). Ook hij voer dus tot 1879 op de *Johanna Maria*.

Er zijn, aldus Van Schendel (p. 2), ontrouwe zeelui, werkend voor een 'handvol zilver', ongedurig aan de wal, die immers slechts 'vrolijkheid van een dag' geeft. Daartegenover staan zij 'die de zee behoren, met verknochtheid aan hun schip'. Het waren waarschijnlijk dergelijke romantische kanttekeningen die Slauerhoff tot zijn kritiek brachten dat het *FJM* een boek was dat aan wal 'vol-dragen' was en waarin te weinig van het ruwe en de sleur van het scheepsleven, het zakelijke van handel en lading en de banaliteit van havenbuurten te bespeuren was.

Wat betreft het aantal bemanningsleden kunnen we nog het volgende opmerken: terwijl Amerikaanse clipperbemanningen 40 tot 60 koppen telden en de Engelse theecippers vaak met dubbele bemanningen voeren, varieerde de bemanning op Nederlandse clippers van 26 tot 30 man. Dit stemt overeen met aantal in het *FJM* (p. 3) genoemd.

Over het leven aan boord na de periode-Wilkens vinden we in het *FJM* het volgende: Kapitein Braun van de *Feodora* (ex-*Johanna Maria*), een kleine, zeer gespierde man, ranselde zijn bemanning met een eindje touw. Eens sprong Brouwer in de bres voor een jonge matroos die te langzaam zou 'lapzalven'. Zij begonnen te vechten en de kapitein liet zijn stuurman een revolver halen. Later, in

Koningsbergen, werd Brouwer veroordeeld tot zes maanden gevangenisstraf. Deze passage lijkt sterk op een stukje geschiedenis van omstreeks 1850. In de Amerikaanse koopvaardij was, mede door de strijd met de Engelsen en de goudkoorts, een mentaliteit ontstaan van snel varen en zeilvoeren tot het uiterste, waarbij geronselde en kwalitatief minder goede bemanningen door de Amerikaanse 'bucko mates' desnoods met geweld aan het werk werden gezet.

Van Schendel was kennelijk van dergelijke toestanden op de hoogte: 'Hoewel er vele schepen zeilden onder de Nederlandse vlag moeten hardvochtige of kwade kapiteins zeldzaam geweest zijn, want hun namen kent iedere matroos' (p. 6). Met stuurman Van Nes (de latere Nash) en kapitein Braun beschrijft Van Schendel die zo onnederlandse verhoudingen. Ook de Zuidzee-avonturiers Rodriques, Wynn en Evans (p. 49 e.v.) waren een slag volk dat we eerder zouden verwachten in verhalen van Jack London dan eertijds op een Nederlands fregat.

Dat fregatten, zoals de Amerikaanse Zuidzeeschoeners deden, tussen de eilanden van de Pacific gingen varen, is uitzonderlijk. Geen van de vele door W.L. Leclercq besproken schepen in zijn *De laatste Nederlandse zeilschepen* (1966) voer in zijn nadagen in het Zuidzeegebied. De meeste werden naar het buitenland verkocht. Noorwegen, Finland en Italië waren de belangrijkste afnemers; deze schepen gingen dan meestal over op de 'tramp'-vaart. Ze voeren waar vracht te vinden was - vaak was dat salpeter uit Chili - totdat ze eindigden als kolenlichters, strandden, als vermist werden opgegeven of werden afgekeurd en gesloopt.²³ Een enkele, zoals de *Thermopylae*, rekte het leven als opleidingsschip.

Bevrachting

Vanaf 1841 voerde de Nederlandsche

Handel Maatschappij het stelsel van bevrachting bij toerbeurt in voor schepen die op 'de lijst'²⁴ stonden. Deze beurtlijst werd in 1848 weer ingetrokken en in de jaren vijftig vervangen door een stelsel van open toerbeurtbevrachting. Het heeft tot 1868 geduurd, voordat het kunstmatig hoge tarief der N.H.M. werd afgeschaft en de bevrachting bij inschrijving werd ingevoerd. Het scheepstype van even onder de 800 ton verloor daarmee zijn reden van bestaan. De schepen waren, mede door de eisen van de N.H.M., zeker niet op snelheid ontworpen. Er was geen reden tot jagen. Het tuigplan was in de jaren veertig het barktuig, een zuinig systeem door het ontbreken van de arbeidsintensieve ra-zeilen aan de bezaansmast. De Nederlandse koopvaarder in de jaren dertig en veertig van de negentiende eeuw was een 'doodgewoon, buikig, solide gebouwd schip zonder enige snelheidspretentie. Zeker geen clipper'.²⁵

De wijzigingen in het bevrachtingsstelsel waren voor sommige reders een aansporing om buiten die bevrachting naar andere winstmogelijkheden en reisdoelen te zoeken. Ook werden in die tijd beschermende scheepvaartwetten ingetrokken. Daarnaast vroeg het passagiersvervoer naar Indië om snellere schepen. Toch was snelheid voor de Nederlandse rederijen tot diep in de jaren vijftig zeker geen levensbehoefte.

In 1864 en 1865 zochten ook buitenlandse schepen lading op Java. In Siam was in 1864 door misoogst de uitvoer van rijst verboden. In 1865 mislukte de lijnzaadoogst in Brits-Indië. De vrachtvaarders waren derhalve gedwongen elders emplooi te zoeken. De vrachtprijzen daalden tot f 30,- per last en de concurrentie van buitenlandse schepen nam sterk toe. De *Johanna Maria* lijkt echter over vrijwel lege zeeën te hebben gevaren.

Nederlandse schepen zochten in Engeland vaak een uitgaande lading steenkolen of machinerieën en voeren zo nodig op Australië, China of andere havens in het Verre Oosten om via Indië terug te komen. De *Johanna Maria* kende slechts één traject: Nieuwediep - Anjer en vice versa.

In de jaren zeventig ging het niet goed met de Nederlandse zeilvaart op Indië. De kortere route via het Suezkanaal was tot stand gekomen (1869). Daarnaast werd de concurrentie van onder andere de Stoomvaart Maatschappij Nederland (vanaf 1870) en de Rotterdamsche Lloyd, die in 1875 een lijndienst op Java opende, steeds sterker. Ondanks de 'steamshipmania' tussen 1870 en 1875 kwam de *Johanna Maria* pas in 1880 een stoomschip tegen, overigens met rampzalige gevolgen (p. 34).

Van al dergelijke problemen en ontwikkelingen vinden we nauwelijks iets terug in het *FJM*. Nooit hoefde de *Johanna Maria* bij Java maanden te wachten op vracht. Eenmaal staat er dat het schip in Nederland zes weken in de haven lag, vóór men vracht kreeg. Dat was na de tweede reis, in de herfst van 1866 (p. 16). Wel geeft Van Schendel voortdurend aandacht aan de reisduur, waardoor het boek wat betreft de eerste twintig reizen de monotonie van een scheepsjournaal vertoont.

Engeland kende de 'theeraces'; Van Schendel laat de grillige Wilkens ook snel varen, maar niet uit concurrentieoverwegingen, al wordt daar even melding van gemaakt (p. 3). Dat 'racen' gebeurde ook niet ten gerieve van de passagiers - deze komen overigens slechts éénmaal in het stuk voor (p. 5). Nee, Wilkens joeg het schip voort vanwege zijn ziekelijke vrouw en kinderen.

Het is opvallend dat we in het *FJM* Indië niet verder leren kennen dan de naam Anjer. Belangrijke ongelukken gebeur-



Arthur van Schendel met Jan Greshoff in Alassio (winter 1921).

Foto: Nederlands Letterkundig Museum en Documentatie-centrum, Den Haag.

den bij Beachy Head, Dungeness en later opnieuw onder de Engelse kust. Die aandacht voor het voortdurende jagen, het steeds noemen van Anjer, de Kaap en Nieuwediep, plaatsen die verder niet besproken worden, het ontbreken van al

le informatie over Indië, het nauwelijks aandacht schenken aan de toch zo belangrijke bevrachtingsproblematiek, het doet alles vermoeden dat Van Schendel voor zijn 'laatste der Hollandse volschepen' minder Hollandse voorbeelden be-

studeerd heeft dan veel lezers en recensenten dachten.

Na de periode-Wilkens en een aantal jaren waarin het schip in Noorse en Russische handen was, verloor Brouwer de *Feodora*, zoals de *Johanna Maria* toen heette, ruim vijf jaar uit het oog. Het schip werd smokkelschip, vervoerde graan op Galveston en haalde daarna in 'enige reizen' op Hamburg salpeter uit Chili (p. 48). Vervolgens werd het omgedoopt tot het Chileense opleidingsvaartuig *Ascension* en bij vergissing door Peru lekgeschoten. In die vijfjarige periode moet het schip zo'n vijfmaal Kaap Hoorn hebben gerond. Van Schendel schrijft hier niets over, zelfs niet in een voor zijn stijl zo kenmerkende terloopse zin. Misschien gingen zijn bronnen vooral over de vaart op het Verre Oosten en behandelden zij de periode voor de tijd van stalen, vaak barkgetuigde windjammers met hun bulkladingen guano, graan en kolen.

Slotbeschouwing

Wat zou Van Schendel ertoe gebracht kunnen hebben het *FJM* te schrijven en hoe heeft hij zich gedocumenteerd? Al in zijn jeugd in Amsterdam, in 'een buurt vol reuk van hout en teer en touw van een oud schip', was er die hang naar de verte vol dromen, de eenzaamheid. Als verpersoonlijking van die verte, die ruimte, koos Van Schendel een fregat en een eenzame zeilmaker.

Het is mogelijk, en zijn aantekeningen doen het sterk vermoeden, dat Van Schendel voor zijn *FJM* geïnspireerd is door een Engels werk over de levensloop van een clipper. Aan het *FJM* ging een behoorlijke voorstudie vooraf. In de archieven van de Nederlandse scheepvaart-musea is echter geen correspondentie van Van Schendel aanwezig. Wel zijn er de notities in het Letterkundig Museum en Documentatiecentrum die zijn 'rijtjes-

techniek' demonstreren: reeksen havensteden, kapiteins, Zuidzee-eilanden. Alles wat buiten dit schematische valt, zou de lezer wel eens bij de essentie van de roman kunnen brengen.

Van Schendel lijkt in het *FJM* over vier soorten schepen te schrijven: naast een Engelse clipper was de *Johanna Maria* korte tijd een Kaap-Hoornvaarder die salpeter uit Chili haalde. Ook was ze Zuidzeeschoener. De auteur heeft haar echter bedoeld als een Hollands fregat. Een grote hoeveelheid vaktaal - van lapzalven tot bijlbrief - moest de lezer het zeemansbestaan suggereren.

Dat Van Schendel zich voor de *Johanna Maria* heeft laten beïnvloeden door literatuur over de Engelse clippers, laat zich uit het volgende afleiden: niet alleen ligt de nadruk op reisduur, afstand per etmaal en snelheid, gemeten bij het loggen - elementen die kenmerkend zijn voor Basil Lubbocks studies over clippers - ook het ontbreken van informatie over Java, Nieuwediep, de vaarroute naar Amsterdam en over de passagiers en vracht in het eerste deel van het *FJM* lijkt hierop te wijzen. Nooit komen we echt in havenplaatsen of - aan boord - in het bemanningsverblijf of het ruim. Voor Nieuwediep zou zonder meer Dungeness ingevuld kunnen worden. Alleen van de geboorteplaats van Jacob Brouwer, Oostenburg en omgeving, en van het Zuidzee-eilandje Takaroa waarop Brouwer noodgedwongen in de parelduikerij werkte voor de 'Eastern Pacific Company', krijgt de lezer een duidelijker beeld. Het schip kwam slechts éénmaal in het Noordzeekanaal: bij de laatste thuisvaart (circa 1905).

De *Johanna Maria* vervoerde in haar latere leven onder meer hout, traan, salpeter en tripang, maar over Indische produkten als rijst, koffie en specerijen lezen we niets. Wel heeft Van Schendel zich verdiept in de meer technische kan-

ten van onder andere tuigage, romp, roer en rondhouten. Hierbij hanteerde hij meerdere malen een eigen terminologie. Al die maritieme aspecten behoren echter tot de oppervlaktelaag van het *FJM*. Ook geografische en historische gegevens blijken van ondergeschikt belang te zijn en door Van Schendel met enige vrijheid gehanteerd te worden.

Van Schendel wilde ook geen historicus zijn. Veel eerder was hij dichter. In een brief van 22 mei 1936 aan Van 's-Gravesande vertelde hij dat hij de eerste zinnen van een kort verhaal of boek wel als verzen opschreef. Hij voegde eraan toe: 'Het beste proza, dat ik ken verschilt niet zoo heel veel van verzen'.

Als het fregatschip *Johanna Maria* gekozen is om het gevoel van verlangen te beschrijven, een keuze die wellicht geënt is op jeugdervaringen, op een of meer nog niet ontdekte Engelse bron(nen) en op Van Schendels liefde voor zee, ruimte, verte en vrijheid, dan is dat schip inderdaad van ondergeschikt belang. Dan is de roman niet in de eerste plaats het werk over een der laatste zeilschepen, ondanks al die documentatie en voorstudie. Dan is het evenmin vreemd in Brouwer en ook in Wilkens verpersoonlijkingen te zien

Noten

1. In dit artikel wordt verwezen naar de door F.W. van Heerikhuizen verzorgde uitgave van Arthur van Schendels *Het Fregatschip Johanna Maria*, uitgekomen in de reeks 'Cahiers voor Letterkunde voor het Voortgezet Onderwijs', bij Meulenhoff te Amsterdam. Het betreft de 30e druk uit 1975. Het werk eindigt met vier pagina's met verklaringen van scheepstermen, door de auteur voor het eerste toegevoegd aan de 3e druk.
2. H. Borel, 'De roman van een zeilschip', in: *Het Vaderland* (10 augustus 1930). Borel noemt twaalf termen, waarvan er elf in de door Van Schendel bij de 3e druk toegevoegde 'Verklaring van scheepstermen' uitgelegd worden.
3. *Nieuwe Arnhemsche Courant* (2 augustus 1930).

van delen van Van Schendels wezen. Greshoff zei eens over Van Schendel: 'Men kan zeggen dat zijn werelds bestaan geheel gebouwd was om zijn werk heen. Ik heb weinig schrijvers gekend die zo volkomen en uitsluitend voor hun werk leefden en die alles daaraan ondergeschikt maakten'.²⁶ Ook in de brieven is het steeds: ik heb nu geen tijd, ik moet werken, Annie schrijft je wel, Arthur heeft zijn boek af, hij werkt aan een nieuw, etc. etc. Datzelfde monomane had Jacob Brouwer en waarschijnlijk Van Schendel, die geen ander werk dan schrijven kon vervullen, evenzeer.

Brouwer vroeg zich op een bepaald ogenblik af of hij zijn leven niet nutteloos had doorgebracht met het zoeken naar de *Johanna Maria*, 'een schip, dat eens vermolmd zou zijn', in plaats van te werken voor vrouw en kinderen. Maar 'hij kon zichzelf niet veranderen, hij moest voortgaan er voor te werken' (p. 53). Waarschijnlijk schuilt in deze passage veel van wat Van Schendel ook als eigen probleem zag. Nog een stap verder en het *FJM* is een metafoor over het schrijven, een gevecht tegen de vergankelijkheid, en zeker niet in de eerste plaats een verhaal over een der laatste zeilschepen.

4. Op mijn zoekweg ben ik geholpen door prof. dr. J.R. Bruijn en medewerkers van de Universiteitsbibliotheken van Leiden, Delft en Utrecht, van de Openbare Bibliotheek te Maassluis, het Letterkundig Museum en Documentatiecentrum en de Koninklijke Bibliotheek in 's-Gravenhage, en de maritieme musea in Nederland en Greenwich. Tot de brieven en notities in het Letterkundig Museum kreeg ik toegang dank zij toestemming van A. van Schendel. Alize was steeds bereid een nieuwe versie uit te typen. Dr. P.C. van Royen gaf vele aanwijzingen bij de totstandkoming van het artikel. Allen wil ik hierbij dank zeggen.
5. F.W. van Heerikhuizen, *Het werk van Arthur van Schendel. Achtergronden, karakter, ontwikkeling* (Amsterdam, 1961); Ch. Ver-

- geer, *Arthur van Schendel* ('s-Gravenhage 1983).
6. Van Heerikhuizen (1961), 63.
 7. Uit een brief aan de schilder Witsen, 19 maart 1922.
 8. A. van Schendel, *Herdenkingen*, geciteerd naar Van Heerikhuizen (1961), 219.
 9. Voor Van Schendels *De Waterman* (1933) hebben onder anderen J.J. Oversteegen in *Merlijn* 3 (1965), 48-56, en M.H. Schenkveld in 'De negentiende eeuw in *De Waterman* van Arthur van Schendel' in *Voortgang* (1983) aangetoond dat deze overeenstemt met het merkwaardige *De Zwijndrechtse Nieuwlichters (1816-1832) volgens de gedenkchriften van Maria van Leer*, door D.N. Anagrapheus (Amsterdam 1892), een werk dat Van Schendel als belangrijkste bron gebruikt moet hebben. S. Kooyma ('Arthur van Schendel en de Zuidzee', in: *Forum der Letteren* 3 (1962), 177-194) heeft nagegaan welke bronnen Van Schendel gehanteerd heeft voor *Een eiland in de Zuidzee* (1931). Hij komt tot de conclusie dat Van Schendel gebruik gemaakt heeft van onder meer de reisverslagen van Samuel Wallis en James Cook zoals die beschreven staan in John Hawkesworth's *An account of the voyages undertaken by the order of his present Majesty for making discoveries in the Southern Hemisphere I* (Londen 1773) en van L. A. de Bougainville's *Voyage autour du monde, par la fregate du roi La Boussole et la flûte L'étoile en 1766, 1767, 1768 en 1769* (Parijs 1773). Net als in *De Waterman* combineerde Van Schendel gegevens en behandelde ze met enige vrijheid. Van Schendel moet ook kennis genomen hebben van James Cook's *A voyage to the Pacific Ocean undertaken by the command of His Majesty for making discoveries in the Northern Hemisphere I-III* (Londen 1785). Aan dit 'nuchter geschreven, boeiende journaal' ontleende Van Schendel een aantal bijzonderheden. Hij laat echter gebeurtenissen en data ineenvloeden tot een 'kleurrijk, maar historisch gezien, vals beeld', aldus Kooyma.
 10. Collectienr. S. 312-H1-127.
 11. Een voorbeeld: Charleston, 60, katoen, fosfaten (*FJM*, 37), Iquique, arme stad, 50, middelpunt salpeter (*FJM*, 49), Apia-Tonga 770 (*FJM*, 56), Ngau 50 mijl van Suva (*FJM*, 65). Naast deze geografische aantekeningen is er nog een blaadje met titels als 'Dana Corals & Coral Islands', 'F. Hernsheim Suedsee Erinnerungen'. In deze werken bleek echter nauwelijks iets te vinden te zijn wat terug komt in het *FJM*.
 12. A. Blussé van Oud-Alblas, *De geschiedenis van het clipperschip in Noord-Amerika, Engeland en Nederland* (Amsterdam 1949), 157.
 13. W.L. Leclercq, *De laatste Nederlandse zeilschepen, een korte beschrijving van de Nederlandse zeilvaart na de Franse tijd* (Utrecht 1966), 21.
 14. H. Manhoudt, *Zeilschepen en hun tuigage* (Haarlem, 1980²), 132.
 15. B. Lubbock, *The China Clippers* (Glasgow 1928), 95.
 16. G.P.J. Mossel, *Handleiding tot de kennis van het schip* (Monumenta nautica historica selecta, no. 3, deel 2) (Amsterdam 1974), facsimile herdruk van uitgave 1859), 200.
 17. Mossel (1974), 77.
 18. Blussé van Oud-Alblas (1949), 126.
 19. Mossel (1974), 49-50.
 20. Lubbock (1928), 28 en 123.
 21. Blussé van Oud-Alblas (1949), 156.
 22. *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden III* (Bussum 1977) 107.
 23. Blussé van Oud-Alblas (1949), 156-159.
 24. De Nederlandsche Handel Maatschappij voerde een beschermende vrachtenpolitiek. In 1841 werden zo'n 321 Oost-Indiëvaarders, reeds gebouwd of nog in aanbouw, op een beurtlijst geplaatst. De N.H.M. verplichtte zich uitsluitend van deze schepen gebruik te maken voor vervoer van en naar Indië. Zie: F. J. A. Broeze, *De Stad Schiedam, De Schiedamsche Scheepsrederij en de Nederlandse vaart op Oost-Indië omstreeks 1840* ('s-Gravenhage 1978), 314.
 25. Blussé van Oud-Alblas (1949), 132.
 26. Geciteerd naar Vergeer (1983), 99.

Marinevakbonden tussen wereldoorlog en mouterij (1914-1933)*

J.R. Bruijn

Inleiding

Vakbondsorganisaties onder zeevarenden zijn over het algemeen later ontstaan dan onder werknemers aan de wal. Op de redenen daarvan wordt hier niet nader ingegaan. De eerste vakorganisatie onder koopvaardijpersoneel werd in 1900 opgericht. In de visserij duurde het tot 1905 voordat in Vlaardingen de eerste strijd-bare 'neutrale' vakvereniging naar voren trad.¹

In de marine gebeurde het allemaal net iets eerder. In 1897 werd te Den Helder de 'Algemeene Bond van Nederlandsche Marine-matrozen' opgericht en vrijwel tegelijkertijd werd de uit 1892 daterende gezelligheidsvereniging voor onderofficieren met de rang van sergeant en hoger, keurig genaamd 'Admiraal De Ruyter', omgezet in een bond voor belangenbehartiging. Een jaar later, in 1898, volgde de vereniging 'Bellona' voor konstabels en korporaals. Al deze organisaties kregen bij Koninklijke Besluiten goedgekeurde statuten, ook de in 1899 ontstane bond van korporaals en mariniers 'Willem Joseph baron Van Ghent'.²

Maar het bleef niet bij deze vier bonden. Het marinepersoneel was sterk hiërarchisch in rangen en naar functies ingedeeld. 'Minderen' bestonden uit matrozen, stokers en mariniers, naast de gewone marine-onderofficieren waren er ook onderofficieren bij de stokers en mariniers. De onderofficieren kenden weer een scherpe scheiding tussen de laagste rang van korporaal en die van sergeant

en hoger. Zo duurde het na 1899 niet lang of bij wijze van spreken iedere rang of dienstvak kreeg gedurende korter of langer tijd zijn eigen organisatie. Samenwerking, ruzies, afsplitsingen en ophef-



Matroos eerste klasse A.G.A. Verstegen, oprichter en eerste voorzitter van de 'Algemeene Bond voor Nederlandsche Marine-Matrozen'. Foto: collectie Afdeling Maritieme Historie van de Marinstaf, Den Haag.