



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Schepen van hout, mannen van ijzer

Consten, P.

Citation

Consten, P. (2009). Schepen van hout, mannen van ijzer. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 28(1), 26-44.
Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306066>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306066>

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

‘Schepen van hout, mannen van ijzer’

PAUL CONSTEN

INLEIDING

“Den achttienden omstreeks zes uur bespeurden enigszins daaling in den barometer (...) des acht uur stond de barometer 30.00 (...). Opmerkenswaardig dat één grote hond alsmede ééne gans de gehele nacht bij tussenpozen huilden en schreeuwden en niet tot zwijgen te brengen waren, wij hadden zulks de geheele reis nog niet bespeurd.(...). De eerste twee uren hondenwacht¹, de weersgesteldheid hetzelfde, dik van regen, de barometer steeds dalende (...) altoos rees er een witte bank in de wind voor ons uit de horizon op, het water begon schuimend en stuivend te zien (...) de koelte² of thans liever de storm hand over hand toenemende, bij 5.30 uur woei de hevigste orkaan die mij mijns inziens denken kan (...) slechts hij die het ondervonden heeft kan zich zulks voorstellen.”³ De tweede stuurman van het fregat *Neerlands Koning* doorstond die nacht (van 18 op 19 september 1843) de orkaan, ergens op de oceaan tussen Batavia en Rotterdam. De toen 21-jarige stuurman heette Isaác Dignus Fransen van de Putte (1822-1902) en was bezig aan de zesde van zijn in totaal tien zeemansreizen naar Nederlands-Oost-Indië. Na de orkaan zou hij nog heel wat stormen van met name politieke aard gaan doormaken.

Terugkijkend op het leven van de stuurman Fransen van de Putte, blijkt dat hij een ambitieus man was. Nadat hij in 1849 zijn laatste reis als stuurman op een Oost-Indiëvaarder gemaakt had, vertrok hij kort daarna opnieuw naar Java. De advocaten J.H. Cremer en J. Loudon (1824-1900) waren op zoek naar een geschikte administrateur voor hun suikerfabriek in de residentie Bezoeki en vroegen Isaác deze taak op zich te nemen.⁴ Hij was hen aangeraden. Isaác zal geweten hebben dat er veel geld in de suikerindustrie te verdienen viel. Na enige jaren nam hij de fabriek van Cremers

1 Een hondenwacht was de benaming voor één van de wachtdiensten op een schip en duurde in dit geval van 0.00 uur tot 4.00 uur.

2 Koelte betekent hetzelfde als wind.

3 Nationaal Archief (NA), Collectie Fransen van de Putte (Coll. Fr. v/d Putte), inv.nr. 3.

4 Henk Bosch, Janny de Jong en C.A. Tamse, *Eer en fortuin. Leven in Nederland en Indië 1814-1900. Autobiografie van gouverneur-generaal James Loudon* (Amsterdam 2003) 127.



Fransen van de Putte, Collectie Nationaal Archief

en Loudon over en in 1859 keerde hij als miljonair terug naar Nederland. Hij had de fabriek voor een goede prijs aan zijn eigen broer verkocht.

Op weg naar huis schreef hij een nota over de suikercontracten. In de loop van de jaren als contractant had hij zijn eigen ideeën over de economische inrichting van Java gekregen. In deze nota liet hij zich meteen kennen als een echte liberaal. Hij stond voor ‘vrije arbeid’ op Java en keerde zich tegen het cultuurstelsel. Binnen het

cultuurstelsel moest de Javaanse boer gedwongen exportproducten als suiker, koffie en tabak verbouwen. Gedurende de jaren die Isaac op Java was, had het cultuurstelsel, onder andere door hongersnoden, een zeer negatief imago gekregen en werd arbeid in vrijheid steeds populairder. Met deze missie, de strijd tegen het cultuurstelsel, ging Isaac de politiek in.

In 1862 kwam hij in de Tweede Kamer en in hetzelfde jaar werd hij meteen minister van koloniën in het tweede ministerie⁵ Thorbecke (1862-1866). Hij voerde als minister met name de voornoemde strijd tegen het cultuurstelsel. Hij slaagde echter niet. In 1866 trad hij af, want zijn ontwerp-cultuurnet werd geamendeerd.⁶ Hij was toen inmiddels voorzitter van de ministerraad (de functie die tegenwoordig de minister-president heeft). In hetzelfde jaar had Thorbecke zelf namelijk zijn eigen ministerie verlaten, door een geschil met Van de Putte over alweer een Indische kwestie.⁷

Maar Isaacs rol in de politiek was nog lang niet uitgespeeld. In 1872 werd hij opnieuw minister van koloniën (1872-1874) en minister van marine ad interim. Was zijn strijd tegen het cultuurstelsel een missie, nu raakte hij verzeild in gebeurtenissen die verstrekkende gevolgen zouden hebben. Dezelfde James Loudon uit zijn suikertijd was op dat moment gouverneur-generaal van Nederlands-Indië. Loudon werd als hoogste ambtenaar uitgedaagd door het sultanaat Atjeh dat de soevereiniteit van Nederland niet accepteerde. Door internationale druk ging Loudon over tot een oorlogsverklaring en stortte daarmee Nederland in een 40 jaar durende geld en mensen verslindende strijd. In 1873 vonden twee expedities plaats die in de verste verte niet aan de verwachtingen voldeden. Vooral de eerste expeditie werd een faliekante mislukking. Het leger moest zich, onder andere door een slechte voorbereiding, terugtrekken na het verlies van veel mensenlevens. Niet lang daarna kwamen de pennen in beweging. Alle betrokkenen probeerden hun imago weer op te vijzelen. Want dat had, ook bij Isaac, een deuk opgelopen.⁸

Toen Isaac in 1862 in de Tweede Kamer gekozen werd, vertegenwoordigde hij een kiesdistrict. Meestal werden vermogende juristen, door een kiesvereniging naar

⁵ Pas in 1945 spreekt men van een kabinet en wordt de functie van minister-president ingevoerd. Het was dus geen kabinet-Thorbecke maar het ministerie-Thorbecke.

⁶ Uiteindelijk wordt de cultuurnet, door Fransen van de Putte zo goed voorbereid, in 1870 toch aangenomen. Dit gebeurde ten tijde van het ministerschap van E. de Waal.

⁷ De kwestie betreft de invoering van het wetboek van strafrecht voor inlanders. Thorbecke wil de invoering van het wetboek eerst door de Staten-Generaal laten goedkeuren. Isaac geeft de voorkeur aan de snelle route. Kortom, Thorbecke wil invoering per wet, Isaac per koninklijk besluit. Beiden geven echter geen krimp en Thorbecke treedt samen met zijn minister van Justitie Olivier af in het voorjaar van 1866. Het ministerie Thorbecke wordt voortgezet als het ministerie Fransen van de Putte.

⁸ D. Pekelharing, 'I.D. Fransen van de Putte' in: *Mannen en vrouwen van betekenis in onze dagen. Levensschetsen en portretten bijeengebracht door Mr. J. Kalff jr.* deel XXX (Haarlem 1899).

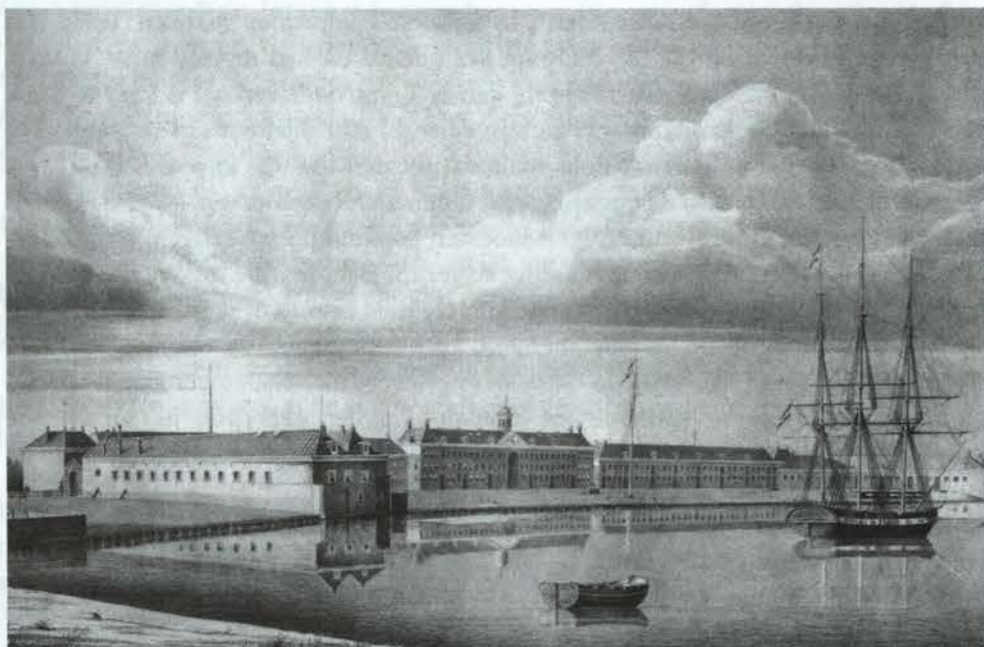
voren geschoven, zonder het voeren van serieuze campagnes gekozen. Isaac was dan ook een buitenbeentje. Hij had niet gestudeerd en had niet de juiste achtergrond. En in zijn maidenspeech nam hij dan ook nog, door verbaal te keer te gaan, een houding aan die nieuwkomers zich in de regel niet durfden aan te meten. Hij uitte kritiek op het koloniale beleid zoals dat tot dan toe was gevoerd. De kritiek werd hem, met name door de oudere garde, niet in dank afgenomen. Maar de grondwet was nog jong en veel kamerregels moesten nog hun beslag krijgen. Isaac doorbrak door zijn directe en brutale houding de gezapige mores, die tot dan toe door de juristen, die het overgrote deel van de kamerzetels bezetten, werd gebezigd. Hij werkte, met name op de andere liberalen, als vernieuwend en verfrissend. "Zijn stormachtige debuut heeft Van de Putte lof opgeleverd als vernieuwer van het parlement. Hij was de eerste specialist, de uitvinder van de interruptie, het 'in de rede vallen', en hij onderscheidde zich door zijn improvisatievermogen, het 'voor de vuist spreken'".⁹

Waren er in zijn jeugd al voortekenen te zien die deze imposante carrière aankondigen? Van zijn dertiende tot en met zijn vijftiende levensjaar verbleef hij op het Koninklijk Instituut voor de Marine in Medemblik. Het leven als adelborst in het Noord-Hollandse havenstadje lijkt in die tijd hard en ongedisciplineerd te zijn. Menig jongeling moest er zien te overleven en kwam er ongetwijfeld gehard voor de rest van het leven uit. Een levendig beeld van het bestaan binnen het instituut, wordt gegeven door de adelborsten M.H. Jansen (1817-1893) en J.M.I. Brutel de la Rivière (1818-1902), die hun ervaringen later op papier hebben gesteld.

Begin 1838 verliet Isaac, als gevolg van een disciplinaire maatregel, de opleiding noodgedwongen. Hij werd matroos op een Oost-Indiëvaarder en hij werkte zich snel omhoog tot stuurman. Zijn verleden als adelborst leek toen nog behoorlijk vat op hem te hebben. In Medemblik leek de basis gelegd te zijn voor zijn rijping tot een volwassen en professionele zeeman. Hieronder volgt een beschrijving van de ontwikkeling van het karakter en het intellect van Isaac. Kortom, welke omstandigheden vormden hem in die jaren (1835-1848) als adelborst in Medemblik en als stuurman op de wereldzeeën? Hoe dachten anderen over hem en was hij als adelborst en zeeman ook al zo ambitieus en vooruitstrevend? In dit artikel zal dus worden getracht een beeld te schetsen van het leven en karakter van een tiener en zeeman, die later een vooraanstaand politicus zou worden. Overigens stelde Jouke Turpijn onlangs in zijn proefschrift: "wie in 1838 beweerd had dat de jonge adelborst Van de Putte een gouden toekomst tegemoet ging, zou hartelijk zijn uitgelachen."¹⁰ Turpijns opmerking klinkt voor de hand liggend, maar blijkt dat allerm minst te zijn.

⁹ Jouke Turpijn, *Mannen van gezag. De uitvinding van de Tweede Kamer 1848-1888* (Amsterdam 2008) 108-109.

¹⁰ Ibidem, 106.



Koninklijk Instituut voor de Marine te Medemblik, litho door C. Bentinck, Collectie Marinemuseum

Zelf verloochende Isaïc zijn achtergrond in ieder geval niet. Hij gebruikte regelmatig uitdrukkingen van een zeevarende om zijn gedachten kracht bij te zetten. Zo sprak hij als minister in de Eerste Kamer in 1865 even als stuurman, als stond hij weer naast de roerganger van de *Neerlands Koning*. “Wanneer ik, om bij een nautisch beeld te blijven, zulke buien zie opkomen, dan zal mij dit leiden tot voorzichtigheid, misschien om een dubbel rif in te steken, een tweeden man aan het lood te zetten en bijzonder op het sturen toe te zien, maar ik zal mij wel wachten af te wijken van den koers, veel minder den rug te keeren aan den plaats der bestemming.”¹¹

Waarschijnlijk zal Isaïc zich ook hebben kunnen vinden in het zeemansgezegde ‘Schepen van hout, mannen van ijzer’, als karaktertypering van hemzelf. Het gezegde wil duidelijk maken dat in de tijd van de zeilvaart de zeelieden door de omstandigheden gehard werden en dat ze daardoor beter waren dan scheepsbemanningen in latere periodes. In dit artikel hoop ik de lezer ervan te overtuigen dat Isaïc, op de houten schepen waarop hij voer, een man van ijzer werd en dat hij als politicus, gezien zijn regelmatig terugvallen in zijn politieke redes op zijn tijd als zeeman, trots was op zijn achtergrond als adelborst en stuurman. Een verleden op zee dat zijn karakter als politicus sterk heeft gevormd.

11 N.G. Pierson, ‘Levensbericht van Frans van de Putte’ in: *Jaarboek van de Maatschappij der Nederlandse Letterkunde* (Leiden 1903) 22.

EEN DUWTJE IN DE RUG

Geboren werd Isaïc Dignus op 22 maart 1822 te Goes. Zoals wel vaker is de geboorte echter niet het absolute begin van iemands levensloop. De carrières van voorouders kunnen in dit opzicht de nodige invloed uitoefenen. Zo was dat ook bij Isaïc het geval. Zijn overgrootvader had als scheepsgezagvoerder gediend. De koers leek hiermee voor de Fransen van de Puttens uitgezet. Want ook zijn grootvader ging, met het nodige succes, naar zee. Deze oranjegezinde Johannes van de Putte verweerde zich dapper tegen de Fransen en verwierf hiermee de rang van kapitein-luitenant ter zee. In 1815 werd hem gevraagd door de directie van de rederij Van den Broecke, Luteijn en Schouten om de eerste reis naar China te maken. Ook dit avontuur liep goed af. Zijn koopvaardijship *Middelburg* kwam twee jaar later behouden uit Canton terug, volgepakt met thee. Op 10 juni 1818 voer Johannes opnieuw uit naar China. Zijn geluk bleek ten einde. Gevechten met Zuid-Amerikaanse kapers beslechtte hij nog in zijn voordeel, maar toen sloeg het noodlot toe. Hij werd ziek en zestien zeildagen van Kaap de Goede Hoop stierf hij een natuurlijke dood.¹² Isaïcs grootvader werd door kapitein Woutersen, die met zijn schip *De Zeeuw* van dezelfde rederij juist bij de Tafelbaai bunkerde, de laatste eer bewezen.¹³

Hij liet een zoon achter die hij in 1798 naar hemzelf vernoemd had. Ook deze Johannes Fransen van de Putte, de vader van Isaïc dus, ging naar zee, aan boord bij zijn vader.¹⁴ Hij belandde bij de marine en raakte enige tijd in Engelse krijgsgevangenschap. Johannes junior leek zijn eigen noodlot niet te willen tarten. Hij zocht de veiligheid aan land en stichtte een gezin in Goes. Zijn geld verdiende hij als bierbrouwer en hij richtte een administratiekantoor op. Als zeeman was hij een zoveelste voorbeeld binnen de familie voor Isaïcs loopbaan. Aan de wal leek Isaïcs vader ook de weg te wijzen voor een politieke carrière voor zijn zoon. Johannes werd lid van de stedelijke raad van Goes. In 1850 nam hij zitting in de Provinciale Staten van Zeeland, waarna hij in 1859 lid werd van de Eerste Kamer en dat tot zijn dood in 1875 bleef.

ISAÏC WORDT ADELBORST

De invloed van Isaïcs voorvaderen was dus onontkoombaar aanwezig. Het leek zijn lot, een erfelijke zaak.¹⁵ Isaïc ging, nadat hij van zijn zesde tot zijn negende jaar de lagere school en daarna de Franse school te Goes doorlopen had¹⁶, als elfjarige dan

12 F. Nagtglas, *Levensberichten van Zeeuwen II* (Middelburg 1893) 443-444.

13 M.G. de Boer, *100 Jaar Nederlandse scheepvaart* (Den Helder/Amsterdam 1939) 21.

14 Nagtglas, *Levensberichten*, 445.

15 Pierson, ‘Levensbericht’, 20.

16 Pekelharing, 356.

ook naar Medemblik om daar te worden voorbereid op het examen voor adelborst. In Medemblik was een kostschool die zich op de voorbereiding van het toelatingsexamen voor het marine-instituut had toegelegd. De onderwijzer Koning leidde de school en had volgens een tijdgenoot een goede naam verworven.¹⁷ Isaäk heeft daar twee jaar op school gezeten, wat zijn vruchten zou afwerpen. Op 26 mei 1835 meldde Johannes Fransen van de Putte voor eigen rekening zijn zoon aan voor de zeedienst.¹⁸ Isaäk slaagde voor het toelatingsexamen en hij bleek een buitengewone aanleg voor wiskunde te hebben.¹⁹ Vanaf 16 oktober van dat jaar kon hij zich adelborst der tweede klasse noemen. Hij was toen dertien, de minimumleeftijd om te worden toegelaten.

Hij zal zich trots gevoeld hebben. Vanaf zijn eerste dag op het instituut droeg hij een uniform. Een ronde hoed met een oranje kokarde. Als jasje een buis van blauw laken met een rode kraag. Bij dat tenue hoorde ook een ponjaard en het traditionele zeemansteken, het anker, ontbrak niet. Op de kraag was een geel of goudkleurig exemplaar geborduurd. De adelborsten hadden in de Zuiderzeesteden vaak veel bekijks.²⁰

Sinds 1829 was het Koninklijk Instituut voor de Marine in Medemblik gevestigd en het was de bedoeling dat de studenten in de eerste vier jaar van hun verblijf een wetenschappelijke scholing kregen. Verliepen die theoretische jaren naar wens van het instituut en slaagde de adelborst voor het afsluitend examen, dan kwam de leerling aan boord van een schip en mocht zich adelborst der eerste klasse noemen. Deze praktische tijd duurde eveneens vier jaar.²¹ Het curriculum van de adelborstenopleiding lijkt nu logisch, maar dat was het destijds allerminst. Voorheen was de opleiding in Delft gevestigd. Daar werden de zeeofficieren in spe vooral praktisch onderricht. Kritiek op het ontbreken van een theoretische onderbouw werd afgewimpeld met een verwijzing naar admiraal De Ruyter. De admiraal was niet theoretisch geschoold in meet-, sterren- en zeevaartkunde. En toch was hij tot al zijn grootse daden op zee gekomen. Koning Willem I, die zeer vooruitstrevend was, raakte niet onder de indruk van dit argument en benoemde een commissie die voorstellen moest doen om het militaire onderwijs te reorganiseren.²²

In Medemblik moesten de adelborsten zich dus eerst vier jaar theoretisch scholen. Isaäk kreeg met een keur van vakken te maken. "Wiskundige, natuurkundige, militaire en zeevaartkundige wetenschappen", zoals ze officieel genoemd werden.

17 C.A. Abbing, 'Levensberigt van Thade Pan' in: *Jaarboek van de Maatschappij der Nederlandse Letterkunde* (Hoorn 1860) 211.

18 NA, Archief Ministerie van Marine (MvM), inv.nr. 1213, Verbaal (Vb) 6 juni 1835, nr.44.

19 Pekelharing, 356.

20 G.M.W. Acda, M.A. van Alphen en Ph.M. Bosscher, *Het Instituut. Honderdzeventig jaar opleiding tot marineofficier 1829-1999* (Amsterdam 2000) 162.

21 M.J.C. Klaassen, *Adelborstenopleiding te Delft-Medemblik-Breda 1816-1857* (z.p. 1979) 49.

22 Acda e.a., *Het Instituut*, 20.

Geschiedenis, Nederlands, Frans, Duits, Italiaans en Engels, maar ook godsdienst, zedenkunde, antropologie, tekenen en gymnastiek stonden op het programma.²³ Aan theorie ontbrak het niet meer.

De vers ingevoerde wetenschap veranderde echter niets aan het ruige leven op het instituut. De dertienjarige Isaäk was een 'baar', een nieuweling. De adelborsten Marin Jansen²⁴ en Brutel de la Rivière gingen Isaäk enkele jaren voor op het instituut. Jansen en Brutel de la Rivière zijn interessant omdat zij in hun geschriften uitgebreid terugblikken op hun tijd in Medemblik. Die waren volgens hen vooral voor baren niet al te rooskleurig, getuige de soort welkomstgroet: "Zoo, baarsch beest, waar kom jij vandaan met je snoet; hadt je niet bij je moeders pappot kunnen blijven?"²⁵ Baren hadden het niet gemakkelijk op het instituut. Zo heeft Isaäk, volgens Jansens lezing, voor ouderejaars allerlei taken moeten verrichten, zoals de kooi afhaken, pijpen stoppen en waskommen schoonmaken. Ook zouden de nieuwelingen regelmatig klappen krijgen. In 1833 had dit zelfs geleid tot een ontgroeningsrel, waarbij zes adelborsten werden beschuldigd van het mishandelen van nieuwelingen.²⁶ Dat het zover had kunnen komen in Medemblik, had volgens kapitein-ter-zee J.C. Rijk, commandant van het instituut sinds 1835²⁷, te maken met het zwakke bewind van zijn voorganger kapitein-ter-zee W. Kreekel.²⁸ Sinds het bestaan van het instituut was de ongedisciplineerdheid algemeen, aldus Rijk.

23 J. MacLean, 'Het onderwijs aan het Koninklijk Instituut voor de Marine te Medemblik 1829-1850' in: *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis* (1976) 33, 18-30, 18.

24 Marin Henri Jansen (1817-1893) verbleef van 1831 tot 1835 op het instituut te Medemblik. Hij maakt een mooie carrière en bracht het tot lid van de Raad van State en schout-bij-nacht titulaire.

25 A.N.J. Fabius, 'Hoe men een eeuw geleden zee-officier werd' in: *Het Nederlandsche Zeewezen*, (1922) 557-560, aldaar 559.

26 NA, MvM, inv.nr. 964, Vb 11 april 1833, nr.55.

27 Julius Constantijn Rijk (1787-1854) was een self-made man uit een arm milieu die zeeofficier, gouverneur-generaal van West-Indië en uiteindelijk minister van marine werd. Gedurende zijn imposante carrière was hij vier jaar (1835-1839) commandant van het instituut te Medemblik.

28 Willem Kreekel was een man van kleinburgerlijke afkomst die de rang van kapitein-ter-zee bereikte. Gedurende zijn actieve dienst bij de marine schijnt hij zeer doortastend geweest te zijn. Een admiraal waaronder hij dient over hem: "Wanneer op een der schepen de dienst te wensen overliet, (werd) mijn vriend Kreekel aldaar overgeplaatst, om de orde en krijgstuicht te herstellen." De auteur vraagt zich hardop af of Kreekels burgerlijke afkomst soms een rol speelde bij het ontstaan van de problemen met de adelborsten.

De reis van Z.M. 'De Vlieg', commandant Willem Kreekel, naar Brazilië 1807-1808 H.J. de Graaf, ed. Werken van de Linschoten-Vereeniging, deel LXXVI ('s-Gravenhage 1975) 20-22.

Ook Q.M.R. Ver Huell was zeer over Kreekel te spreken. Hij beschrijft hem als een bekwaam en doortastend officier. Q.M.R. Ver Huell, *Levensherinneringen 1787-1812, bezorgd en ingeleid door Prof. Dr. L. Turksma* (Alphen aan den Rijn 1996) 88.

Rijk leek zich voorgenomen te hebben de wantoestanden in Medemblik aan te pakken. Hij vertelde docenten dat er een andere wind zou gaan waaien en voor alle verzamelde studenten had hij, volgens eigen zeggen, slechts weinig woorden nodig om aan hen de door hem verwachte cultuuromslag duidelijk te maken. In de kantlijn van Rijks verslaglegging onderschreef de directeur-generaal van de Marine de juistheid van zijn ferme stappen, een reden temeer om te veronderstellen dat Rijk gericht orde op zaken kwam stellen.²⁹ In datzelfde jaar nog rapporteerde Rijk over studenten en personeel aan dezelfde directeur-generaal: "Wat het gedrag, vlijt en goede geest der jongelieden in het algemeen aangaat is het mij aangenaam te kunnen melden dat ik daarop geen de minste aanmerkingen heb te maken, en vertrouwde die goede geest meer en meer te zullen aankweken zonder dat Uwe Excellentie voor het vervolg moeilijk of onaangenaamheden met het Instituut zal te dugten hebben."³⁰ En voor wie nog twijfelt aan Rijks ambities: "(...) weinig bevorderlijk voor de discipline, die hier ten hoogste herziening nodig had, en door mij ook langzamerhand wordt teruggebracht tot dat wat het bij een militaire instelling moet zijn."³¹ Deze doortastende aanpak van Rijk zou voor Isaac nog desastreuze gevolgen hebben.

VERWIJDERING VAN HET MARINE-INSTITUUT

In 1837 ging Isaac zijn boekje te buiten. Hij zou die oudejaarsdag een volle pot de chambre boven het hoofd van een schildwacht uitgestort hebben en werd zo "vermoedelijk ongewild, tot mede-acteur in de tragi-komedie die eindigde met de verwijdering van genoemde adelborst 'wegens herhaald onverbeterlijk gedrag'".³²

In de biografie van Rijk wordt het gebeurde beschreven als een belangrijke gebeurtenis gedurende zijn directeurschap van het instituut. Isaac was volgens deze lezing niet ongewild bij het incident betrokken. De auteurs beschrijven hem als "lastig, ongedisciplineerd en gebruiker van overmatige hoeveelheden alcohol". En, gaat het zonder onderbouwing verder: "Die nacht gooide hij 'een gedeelte eener waschkom uit een der ramen van de slaapzaal' en trof daarmee de dienstdoende sergeant-majoor der artillerie Volp³³, die ernstige verwondingen aan het hoofd opliep."

29 NA, MvM, inv.nr. 1250, Vb 1 oktober 1835, nr.36.

30 NA, MvM, inv.nr. 1211, Vb 29 mei 1835, nr.67.

31 NA, MvM, inv.nr. 1209, Vb 21 mei 1833, nr.25.

32 Ph.M. Bosscher, 'De Nederlandse marine van de Napoleontische tijd tot het einde van de Tweede Wereldoorlog' in: *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 3 (1985) 205-219, 206. Bosscher beschrijft het voorval zonder bronverwijzing. Pierson noemt het voorval op 31 december 1837 een 'ondeugendheid' en spreekt over verschillende lezingen zonder ze bij naam te noemen. Pierson, *Levensbericht*, 21.

Wat er werkelijk is gebeurd, blijft, ondanks alle details, onduidelijk. Waarschijnlijk baseren de schrijvers zich op het gedenkschrift van Jansen, waarin het verhaal over de waskom staat. Jansen verklaart het verhaal uit "particuliere maar betrouwbare informatie" verkregen te hebben.³⁴ Hoe dan ook, het lijkt erop dat Isaac zijn actie, wat hij ook gedaan heeft, beter niet had kunnen uitvoeren gedurende het commandantschap van Rijk. Hij moest per direct vertrekken. Het voorval werd Isaac zelfs zo zwaar aangerekend dat zijn vader niet voor zijn verwijdering werd ingelicht. Deze standaardprocedure werd overgeslagen. Het geheel werd door Rijk blijkbaar zeer hoog opgenomen.³⁵

Bijna zeker is Isaac ten voorbeeld gesteld, om verdere uitwassen te voorkomen. Want Rijk wilde de ontslagbrief "op een alleszins plegtige wijze overhandigen, in tegenwoordigheid van al de adelborsten, militaire en civile ambtenaren", zodat "met ernst aan de adelborsten kon worden voorgehouden, hoe rampzalig de gevolgen zijn, van verzaking van pligt en verwerping van vermaningen, in tegenstelling van vlijt, deugd en braafheid"³⁶

Isaacs vader heeft nog geprobeerd de verwijdering te voorkomen. Hij probeerde jeugdige onbezonnenheid aan te voeren als verzachtende omstandigheid.³⁷ Rijk bleef onvermurwbaar. Zelfs een eervolle verwijdering werd de Fransen van de Puttens niet gegund. De oude heer probeerde ontslag te verkrijgen op basis van slechte studieresultaten.³⁸ Want een oneervol ontslag blokkeerde voor Isaac elke mogelijkheid om op korte termijn in overheidsdienst nog een betrekking te vinden.³⁹ Maar de commandant van het instituut bleef bij zijn besluit.

Was Isaac Rijk dus opgefallen in negatieve zin, anderen staken de loftrompet over hem. En dat waren zeker niet de minsten. Zijn leraar stuurmanskunst had hem hoog zitten. Isaac was al jaren weg van het instituut en toen nog correspondeerde J.C. Pilaar met hem. Pilaar werd als leraar gewaardeerd. Zelfs Jansen keek tegen hem

33 In de biografie van Rijk wordt gesproken over de sergeant-majoor der artillerie Volp. Jansen noemt in een andere context de naam van een sergeant der artillerie Velp. Het lijkt zeer waarschijnlijk dat het om één en dezelfde persoon gaat. J.R. Bruijn, H.J. den Heijer en H. Stapelkamp, *Julius Constantijn Rijk, zeeman en minister 1787-1854* (Amsterdam 1991) 55.

34 S.P. L'Honoré Naber, *Het leven van een vloothouder. Gedenkschriften van M.H. Jansen* (Utrecht 1925) 381-382 noot.

35 Koninklijk Besluit (KB) van 13-1-1838, nr.84, NA, inv.nr. 4328.

36 NA, MvM, inv.nr.1488, Vb 17 januari 1838, nr.1.

37 Ibidem.

38 Isaac wordt verwijderd op basis van artikel 246 (wangedrag) uit het instituutsreglement. KB van 6-9-1828, nr.56, inv.nr.3046.

Zijn vader probeert verwijdering te bewerkstelligen op basis van artikel 229 (onvoldoende studieresultaten). Dan kon ontslag met de aantekening eervol verleend worden.

39 Na de rel in 1833 vraagt de adelborst Couperus eervol ontslag. Hij wil als kadet bij de afdeling Kurassiers starten. Bij oneervol ontslag is deze weg afgesloten.



Frederik Kaiser

op.⁴⁰ Pilaar was als zeevaartkundige actief. Zo was hij leidend redacteur van het *Tijdschrift toegewijd aan het zeewezen*, vervulde hij een belangrijke rol op het instituut⁴¹ en had hij goede contacten binnen de zeevaartkundige wereld, zoals met de bekende sterrenkundige en hoogleraar Frederik Kaiser uit Leiden. Navigatie op zee en sterrenkunde stonden destijds als disciplines heel dicht bij elkaar, zeker door het werk van Kaiser. Over deze Kaiser hieronder meer.

40 Ibidem, 59.

41 Pilaar doet als docent van zich spreken. Hij is tijdens het tijdperk Rijk niet tevreden over de overwegend theoretische invalshoek die de commandant voorstaat. Deze verwijt Pilaar daarentegen een grote mate van eigenliefde. Het lijkt niet te boteren tussen de twee marinemannen.

Isaïc leerde Kaiser overigens direct na zijn verwijdering van het instituut persoonlijk kennen. Voor hij naar zee ging, woonde Isaïc in Leiden bij een vriend van zijn vader. Hij heeft in die tijd lessen sterrenkunde bij Kaiser gevolgd. Gezien zijn aanleg voor wiskunde en zijn ijver, zal hij toen al indruk op de sterrenkundige hebben gemaakt.⁴²

Uit de brieven die Pilaar aan Isaïc schreef, kan niet anders worden geconstateerd dan dat hij Isaïc als een zeer getalenteerd stuurman zag.⁴³ Opvallend, omdat hij in die jaren van de correspondentie slechts kort stuurman en pas rond de twintig jaar oud was. Kaiser en Pilaar zullen, zeker na Isaïcs studie bij eerstgenoemde, positief over hem hebben gepraat. Misschien heeft ook wel een rol gespeeld, dat Isaïc door zijn wiskundige aanleg goed in hun vak was.

Ook probeerde Pilaar Isaïc over te halen om te publiceren in zijn tijdschrift. Want de inhoud van de brieven maakte indruk op Pilaar. Bij dit laatste moet echter ook Pilaars eigenbelang in ogenschouw genomen worden. Pilaar had kopij nodig voor zijn tijdschrift. En naar eigen zeggen kreeg hij vanuit de koopvaardij weinig.⁴⁴

Ook schreef Pilaar dat hij het zo spijtig vond wat er was voorgevallen op de bewuste oudejaarsdag. Want daardoor was een getalenteerde adelborst voor de marine verloren gegaan. Uit hoofde van zijn functie als leraar in Medemblik kon hij zijn teleurstelling over Isaïcs verwijdering en met name de rol van het instituut hierin, niet rechtstreeks uitspreken, maar zijn woorden laten niets aan duidelijkheid te wensen over: "Gij twijfelt niet, of ik had er U zoo gaarne bij gehad. Ja, ik weet wat het betekent, de vooruitzichten voor zijn geheele leven te zien sluiten. Gij hebt in uwe jeugd een hevige en smadelijke schok ondergaan, maar ik vraag het met volkomen vertrouwen, zijt gij niet overtuigd van den heilzamen invloed van dien zelfden schok op Uwe gehele manier van zijn en heeft hij geen einde gemaakt aan eene gedachteloosheid, die anders hoogst noodlottig had kunnen worden. Tenslotte hebt gij toch zeer vele redenen tot dankbare erkenning voor het bestier van uw lot dat zoo geheel anders had kunnen wezen, had eene enkele schakel in dier keten ontbroken."⁴⁵ Pilaar gaf, het lijkt wel uit een bepaalde mate van bewondering, aan Isaïcs verwijdering van het instituut een positieve draai. Voor Pilaar deden de gebeurtenissen van 1837 niets af aan de persoon en adelborst Fransen van de Putte. Aan uitstraling en charisma ontbrak het Isaïc dus niet. Hij nam al op jonge leeftijd mensen, ook met statuur, voor zich in. Helaas voor hem werkte zijn charme niet altijd. Bij Rijk raakte hij geen gevoelige snaar. Integendeel, de instituutsc commandant wilde zo snel mogelijk van Isaïc af. De adelborst had een sterke persoonlijkheid en

42 Pekelharing, 356-357.

43 NA, Collectie Fr. v/d Putte, inv.nr.7.

44 Ibidem.

45 Ibidem.

hij had in Medemblik in de loop der jaren een geharde mentaliteit verkregen. Isaac personifieerde de krachten die Rijk juist wilde uitbannen.

Na zijn gedwongen vertrek uit Medemblik bleef Isaac niet aan land. Hij ging als-nog naar zee, maar dan in particuliere dienst.

STUURMAN TER KOOPVAARDIJ

Isaac was adelborst af. Hij trad opnieuw in de voetsporen van zijn grootvader, nu noodgedwongen. Hij ging ter koopvaardij. In 1838 monsterde hij als matroos aan op een Oost-Indiëvaarder van de Rotterdamse reder Anthony van Hoboken (1756-1850). Het is hoogstwaarschijnlijk geen toeval dat Isaac bij deze rederij terecht gekomen is. Zijn vader werd in 1842 rentmeester van het landgoed Cortgene dat in het bezit van Van Hoboken was gekomen.⁴⁶ Na zijn oneervol ontslag was voor Isaac de overheidsdienst uitgesloten. De kans is groot dat hij op voorspraak van zijn vader in dienst is genomen door Van Hoboken. Overigens had de uitsluiting van de adelborstenopleiding zijn vader boos gemaakt. Waarschijnlijk heeft hij Isaac ook willen straffen door hem als matroos naar zee te zenden.⁴⁷

Van Hoboken was gespecialiseerd in de vaart op Nederlands-Indië. Zijn Indiëvloot bereikte in 1841 het aantal van 22 schepen, vele daarvan gebouwd op de eigen werf 'Rotterdams Welvaren'.⁴⁸ Daarmee was Van Hoboken, in de tijd dat Isaac op één van zijn schepen in dienst trad, de grootste reder die op Indië voer.

Isaac voer tussen 1838 en 1848 tien keer heen en terug naar Java. Een reis die enkel heen (of terug) ruim vier maanden in beslag nam. Op zijn eerste reizen als matroos verbleef hij, zoals al het lagere zeemansvolk, 'voor de mast'. Dat betekende letterlijk slapen en leven voor de masten van het schip, dus in verblijven onder het voordek. Matrozen op een Oost-Indiëvaarder leidden een sober en gevaarlijk bestaan. Met hun bebaarde en door de zon bruin gebrande gezicht⁴⁹ verrichtten ze voortdurend allerlei onderhouds- en schoonmaakwerk. En ze moesten bij nacht en ontij op grote hoogtes met de zeilen en het touwwerk om kunnen gaan.⁵⁰ Van Hoboken zelf vond dit werk "morsig en nietig".⁵¹

46 Ook organiseerde Johannes Fransen van de Putte op 31 juli 1843 het inhuldigingsfeest van Anthony van Hoboken, die daarbij ook heer van Cortgene werd.

47 C. Fasseur, 'Van suikercontractant tot kamerlid. Bouwstenen van een biografie van Fransen van de Putte (de jaren 1849-1862)' in: *Tijdschrift voor Geschiedenis* 88 (1975), 334.

48 W.A. Poort, 'De geschiedenis van de zeilvloot der Hobokens' in: *Rotterdamsch Jaarboekje* (Rotterdam 1952) 138-139.

49 A. Voogd, *De scheepvaart op Indië en de Rotterdamsche Lloyd* (Rotterdam 1924) 23.

50 J. Oderwald, *Het Nederlandsche zeilschip van 1800 tot het einde* (Amsterdam 1939) 257.

51 Oosterwijk, *Koning van de koopvaart*, 243.

Isaacs leven aan boord verbeterde aanzienlijk toen hij derde stuurman werd. Zijn verblijf vond hij vanaf toen onder het achterdek. Het leven speelde zich op dit deel van het schip rond de kajuit af. Deze grote ruimte bestond in Isaacs tijd uit twee vertrekken. Aan de achterkant had de kapitein zijn verblijf. Daarvoor bevond zich een ruimte voorzien van hutten voor de passagiers en de stuurlieden. Deze werd 'de kerk' genoemd.⁵² Was er dus een duidelijk verschil in status tussen bewoners van het voor- en achterschip, ook rond 'de kerk' was niet iedereen hetzelfde.

DE REIS NAAR BATAVIA

Opvallend was het begin van de reis van een Oost-Indiëvaarder. Het was niet ongewoon dat een schip de hele eerste maand van de reis bezig was om op zee te komen.⁵³ De sluizen van het kanaal van Voorne moesten worden doorgevaren, waarna paarden het meer dan 1.000 ton metende schip door het kanaal moesten trekken. De volgende hindernis waren de vele zandbanken voor de kust. Zeker als de wind ook nog tegen zat, duurde de reis om buitengaats te komen erg lang.

Tot aan de Kaapverdische eilanden konden stevige westen- en zuidwestenwinden voor de nodige vertraging zorgen. Maar vanaf deze eilandengroep rekende de schipper op de noordoostpassaat. De baren, de mensen dus die voor het eerst de linie passeerden, werden onderworpen aan een soort ontgroening. Isaac onderging dit ritueel, waar niemand aan boord aan kon ontkomen, in 1838. Een symbolisch toneelstuk zorgde voor opwindning en de broodnodige afwisseling.

Kaap de Goede Hoop werd gerond. Langzaamaan kon over de aankomst te Batavia gepraat gaan worden. Met de nadruk op langzaam, want meestal duurde het nog een maand voordat land in zicht kwam. Dan was Java's Westhoek bereikt.⁵⁴ Voor baren op de Oost-Indiëvaarders waren in de regel het Prinseneiland en de geduchte klippen Monnik en Meeuwenstein de eerste beelden van Nederlands-Indië. Anjer was het eerste stadje dat ze zagen. Van het witte kasteel van Anjer wapperde de Nederlandse vlag.⁵⁵ Bemanning en passagiers hadden voor Anjer dan ook hun eerste contact met de lokale bevolking. De Indische postbode kwam aan boord met brieven. En in zijn kielzog plaatselijke bewoners met handelswaar.⁵⁶

52 Ibidem 142.

53 Schipper Maarten Schaap, die jaren voor Van Hoboken voer, deed er in 1835 twee weken over om de Noordzee te bereiken. J.R. Bruijn en E.S. van Eyck van Heslinga, *Maarten Schaap, een Katwijker ter koopvaardij (1782-1870). Een biografie en een dagboek* (Amsterdam 1988) 140.

54 BRU, HC, inv.nr.34.

55 Dieperink, *Tien maanden op zee*, 7.

56 Ibidem, 8-9.

Als de schepen Anjer voorbij waren, was het einddoel bijna bereikt en konden saluutschoten op de rede van Batavia worden gelost. De passagiers gingen van boord en langs de kusten van Java werd retourlading ingenomen. Schepen voeren vaak meer dan 30 dagen rond Java om goederen voor de terugreis te laden.⁵⁷ De bemanning bleef zoveel mogelijk aan boord. Schepen en hun bemanningen, dus ook Isaäc, bleven niet langer in de Oost dan nodig was.

ISAÄCS AMBITIES

Met Isaäcs carrière ging het goed, want in 1847, hij is dan pas 25 jaar oud, was hij al opperstuurman en één trede verwijderd van het gezagvoorderschap van een Oost-Indiëvaarder. Wat voor soort stuurman was Isaäc nu eigenlijk? Gezien zijn snelle loopbaan aan boord van Van Hobokens schepen een ambitieuze. Hij bewees al op redelijk jonge leeftijd uit het goede hout gesneden te zijn om leiding te geven. Maar ook in ander opzicht had hij ambities. Hij wilde een modern stuurman zijn. Zijn modernisme uitte zich in zijn drang om zijn wetenschappelijke kennis, onder andere opgedaan in Medemblik, uit te wisselen met Pilaar. Isaäc bleek een waardevolle correspondent voor zijn oud-docent stuurmanskunst, want deze zat verlegen om kopij voor zijn *Tijdschrift toegewijd aan het zeewezen*, een periodiek waarmee Pilaar een wezenlijke bijdrage aan de modernisering van de navigatie gaf. En ook de Leidse professor sterrenkunde Frederik Kaiser (1808-1872) verdient in dit opzicht zeker een nadere beschouwing. Door Kaisers verdiensten kwam de navigatie op een hoger plan. Hij was een sterrenkundig talent. Zo kon hij al op twaalfjarige leeftijd met de sextant omgaan en allerlei sterrenkundige berekeningen uitvoeren. Hij was pas achttien toen hij observator van de Leidse sterrenwacht werd. In 1840 werd hij tot buitengewoon hoogleraar wis- en natuurkunde benoemd, in 1845 tot gewoon hoogleraar. Kortom, een uitmuntend wis-, natuur- en sterrenkundige. Maar hij wilde zijn kennis niet alleen aan vakbroeders en studenten overdragen. Hij droeg ook bij aan het populariseren van de sterrenkunde. Het door hem geschreven populaire werk *Sterrenhemel* werd in brede kring, tot in het buitenland toe, gelezen.⁵⁸

In 1849 werd Kaiser door de minister van koloniën en marine, Van den Bosch, gevraagd om de sterrenkundige plaats te bepalen van Nederlands-Indië. Dit verzoek sloot aan bij zijn visie op het vak sterrenkunde. Hij vond dat zijn tak van wetenschap niet alleen moest worden gepopulariseerd, maar ook dienstbaar moest zijn aan de

57 Bruijn en Van Eyck, *Maarten Schaap*, 132-133.

58 J. de Jong, 'Frederik Kaiser' in: *Mannen van betekenis in onze dagen. Levensschetsen en portretten bijeengebracht door N.C. Balsem*, deel VII (Haarlem 1876) 161-165. Zie ook: J.C. Oudemans, 'Levensschets van Frederik Kaiser' in: *Jaarboek van de koninklijke akademie van wetenschappen gevestigd te Amsterdam* (Amsterdam 1875).

praktijk en "het lag voor de hand dat dit in de voornaamste plaats kon geschieden door invloed uit te oefenen en op het zeevaartkundig onderwijs en op de hulpmiddelen waarvan de Marine zich bediende."⁵⁹ Kaiser gaf daarom aan dat zeeofficieren in het Leidse observatorium de praktische sterrenkunde zouden kunnen komen beoefenen. Dat is er overigens weinig van gekomen. Wel werd hij in 1857 verificateur van 's rijks zee-instrumenten.

Kaiser zocht dus contact met de marine en de koopvaardij en schreef ten gunste van deze beroepsgroepen veel artikelen. Dat hij kritisch kon schrijven bewijst een boekbespreking in *De Gids* uit 1840 over de berekening van maansafstanden.⁶⁰ De auteur Mrs. M. Taylor "worde de zorg over hare breikous aanbevolen; en wanneer Kapt. Owen niets beters dan het bovengemelde te vertellen heeft, dan moge hij zich nevens haar, aan het hoekje van den haard, met het knopen van vischnetten vermaken."⁶¹ Zowel Pilaar als Kaiser stelde hoge eisen, ook aan anderen. Mörzer Bruyns constateert dan ook dat door het werk van Kaiser een veranderde relatie ontstond "tussen wetenschap en stuurmanskunst in die zin dat Kaiser aan zeelieden een hoog kennisideaal op het gebied van de navigatie probeerde op te leggen". Mörzer Bruyns ziet in de eerste helft van de negentiende eeuw de "stuurmanskunst dan ook steeds vaker zeevaartkunde" genoemd worden.⁶²

Aan veel zeelieden en reders gingen bovengenoemde intellectuele ontwikkelingen echter voorbij. Tot in de periode dat Isaäc stuurman was, bevonden zich veel stuurlieden aan boord van de schepen, die als jongen van tien tot twaalf jaar de stuurmanskunst geleerd hadden van een 'meester'. Dat was dan de kapitein onder wie ze voeren. Veel van deze jongens hadden, voordat ze stuurman werden, vaak beperkt lager onderwijs genoten en leerden al doende navigeren en zeilen.⁶³ De overheid probeerde begin negentiende eeuw wel eisen te stellen, maar zonder noemenswaardig succes. Rederijen bleven stuurlieden aannemen die geen enkel getuigscrift hadden.⁶⁴

Isaäcs wetenschappelijke interesse in en kennis van zeemanschap had hij, zoals we reeds zagen, niet van een vreemde. Zijn oud-docent Pilaar bevorderde samen met professor Kaiser het vak van stuurman. In de correspondentie tussen Pilaar en Isaäc werd dan ook vakinhoudelijke kennis, rond bijvoorbeeld de barometer, uitgewisseld. Isaäc legde allerhande wetenschappelijke problemen voor aan Pilaar. Zoals

59 Ibidem, 176.

60 Mrs. M. Taylor, *Maantafels* (Dordrecht 1839).

61 F. Kaiser, 'Herleiding der maansafstanden' in: *De Gids* 12 1 deel (1840) 585-597.

62 W.F.J. Mörzer Bruyns, *Kunst der stuurlieden. Stuurmanskunst en maritieme cartografie in acht portretten 1540-2000* (Zutphen 2001) 28-30.

63 Oderwald, *Het Nederlandsche zeilschip*, 299.

64 J.C.M. Warnsinck, *De kweekschool voor de zeevaart en de stuurmanskunst 1785-1935* (z.p. 1935) 262.

we reeds zagen, waren Kaiser en Pilaar onder de indruk van Isaäcs intellect en zijn sterke karakter kon beide mannen bekoren. In een brief van Pilaar uit 1847 blijkt dan ook de waardering van beide maritieme wetenschappers voor Isaäc. "Te Leiden, bij Professor Kaiser gelogeed, vernam ik uit de Courant, uw binnenvallen, Professor Kaiser was van meening dat wij u spoedig zouden zien, welligt nog gedurende mijn verblijf aldaar."⁶⁵ En kort voor zijn sterfbed sprak professor Kaiser nog zijn respect voor Isaäc uit. Een waardering die hij al zei te hebben gehad toen Isaäc nog jong was.⁶⁶

Zo veel waardering van deze twee in hun vakgebied gerenommeerde wetenschappers moet de jonge stuurman veel zelfvertrouwen hebben gegeven en met trots hebben vervuld. Het is zeer waarschijnlijk, dat Isaäc door de invloed van beide zeevaartkundigen werd gemotiveerd om kritiek te hebben op veel van zijn collega-stuurlieden. Pilaar en Kaiser stonden op dat moment maatschappelijk gezien ver boven Isaäc. Het lijkt dan ook, dat hij de kritiek ten aanzien van de stuurlieden oude stijl, aan Pilaar en Kaiser 'verschuldigd' is door alle aandacht die hij van beiden krijgt. Zo verzocht Pilaar Isaäc bijvoorbeeld, "anoniem zo gij in uwer kring gelegenheid hebt, kapitein en stuurlieden met mijne denkwijze bekend te maken."⁶⁷

Pilaar kon voor zijn tijdschrift overigens nog maar korte tijd een beroep doen op Isaäc. Want deze besloot in 1849 een einde te maken aan zijn zeemanscarrière. Hij kreeg van Pieter Vis een positief getuigschrift. Maar hij werd vrijwel gelijktijdig gehinderd in zijn ambitie gezagvoerder te worden op één van Van Hobokens schepen. Andere eerste stuurlieden genoten, door hun staat van dienst, de voorkeur van hun reder.⁶⁸ Isaäc nam ontslag. Blijkbaar wilde hij niet op een nieuwe kans wachten. Het is dan ook zeer de vraag of (alleen) de liefde voor mejuffrouw Cornets de Groot hem de zee vaarwel liet zeggen, zoals zijn necroloog Pierson beweert.⁶⁹ Hij gooide het roer om. Snel daarna bevond hij zich weer op het achterdek van een Oost-Indiëvaarder, maar nu als passagier. Hij ging aan het werk in de suikerindustrie op Java.

CONCLUSIES

Isaäc is duidelijk niet toevallig op het opleidingsinstituut van de marine te Medemblik terechtgekomen. Zijn directe voorouders gingen al ter zee en zijn vader was ook in zijn jeugd een adelborst. Isaäc kwam in 1835 op een instituut terecht waar nieuwe

65 NA, Coll. Fr. v/d Putte, inv.nr.7.

66 NA, Coll. Fr. v/d Putte, inv.nr.87.

67 NA, Coll. Fr. v/d Putte, inv.nr.7.

68 NA, Coll. Fr. v/d Putte, inv.nr.8.

69 Pierson, *Levensberichten*, 23.

adelborsten hard werden aangepakt en waar de discipline onder zowel de studenten als ook het personeel ver te zoeken was.

Isaäc bleek zich aan de omgangsvormen te hebben aangepast. In 1837 werd hij na een ontsparing op oudejaarsdag verwijderd van de opleiding. Hij had het zo bont gemaakt dat de commandant geen andere uitweg zag dan hem oneervol te ontslaan. Zijn sterke karakter leek hem hier in de weg te zitten. Zijn docent Pilaar speet het echter zeer dat Isaäc was verwijderd. Hij zag een getalenteerd stuurman in hem. Verwijderd, maar toch gerespecteerd, misschien wel een beetje bewonderd. Zijn blijvend contact met Pilaar en Kaiser lijkt hem als jonge stuurman zelfvertrouwen te hebben gegeven en hem ook intellectueel te hebben gevormd. Met name Kaiser zorgde met zijn wetenschappelijke werk aan de universiteit van Leiden dat het stuurmanschap van een ambacht wordt tot een kunde. Pilaar en Kaiser zagen in Isaäc een pleitbezorger voor de verwetenschappelijking van het stuurmansvak. Zo correspondeerde Isaäc met Pilaar over zaken als navigatie en aanverwante problematiek. Isaäc voelde zich zo op afstand intellectueel ondersteund. Anders dan zijn collega 'stuurmanskunstenaars', want hij had geleerd zich te onderscheiden van de grote groep en de leiding te nemen. Bij de rel in 1837 werd hij als de hoofddader gezien. Op de Oost-Indiëvaarders klom hij in snel tempo naar de positie van eerste stuurman, ondertussen geprezen door de grote zeevaartkundigen aan de wal.

Isaäc ontwikkelde zich in de loop van zijn tienerjaren en als jong volwassene op zee tot een ruw en zelfstandig persoon. Op het ruige marine-instituut bleek hij een leidende figuur te zijn die zijn mond niet kon houden. Deze karaktervorming zou hem op Java laten slagen en als miljonair doen terugkomen.

Naast een gevulde portemonnee heeft hij eind jaren vijftig ook een visie ontwikkeld op de exploitatie van Java, die hij op zijn eigen wijze ging uitdragen in de Tweede Kamer. Direct, vaak met een forse stemverheffing en kamerleden interrumperend die dat niet gewend waren. Het overgrote deel van de parlementariërs bestond uit rijke juristen, die van Isaäcs 'zeemansstijl' schrokken. Na zijn maiden-speech in 1862 werd hij door ervaren kamerleden en ministers hard aangepakt voor zijn 'brutale toespraak'. Anderen zouden de kritiek over zich heen hebben laten komen, maar Isaäc dus niet. Hij reageerde meteen, zoals hij dat geleerd zal hebben in Medemblik en op de Oost-Indiëvaarders. Hij deelde zijn criticasters zonder schroom mede dat hij niets van zijn woorden zou terugnemen.⁷⁰ Interrupties werden zijn handelsmerk. In de jaren zeventig deed hij het voorstel om "de door hem zo geliefde interrupties te legaliseren en naar Belgisch voorbeeld 'deze gewoonte hier in te voeren'".⁷¹ Het is mijns inziens dan ook verantwoord om te concluderen dat Isaäcs karaktervorming in Medemblik en op de wereldzeeën een wezenlijke bij-

70 Turpijn, *Mannen van gezag*, 107.

71 Ibidem, 184.

drage aan het democratiseringsproces van Nederland heeft geleverd. Zijn directe toespraken waren, zeker bij de andere liberalen, zeer populair en verkleinden de afstand tussen parlement en publiek. Sinds de negentiende eeuw is de interruptie een vast gebruik in de Tweede Kamer. De invoering van de democratische gewoonte van interrumpen staat op naam van Isaäk.⁷²

Tenslotte behoeft de uitspraak van Turpijn, dat niemand meer in een goede loopbaan voor Isaäk geloofde, inmiddels enige nuancering. Niet de minsten, zoals Kaiser en Pilaar, geloofden juist wel in hem. Ze gaven hem met hun vertrouwen de ondergrond voor zijn gouden toekomst.

PAUL CONSTEN (1962) Is niet-westers historicus en vervult sinds 1993 verschillende functies binnen het onderwijs. Momenteel is hij docent en freelance opleidingstrainer. Hij werkt aan een proefschrift over de koloniale politiek in Nederlands-Indië in de jaren zestig van de negentiende eeuw en aan een biografie over Fransen van de Putte.

72 Ibidem, 108-109.

Varen of brommen

Vier maanden verzet tegen de vaarplicht op de Prins Willem III, zomer 1940

MARTINE VAN DER WIELEN-DE GOEDE

INLEIDING

Ingrijpen leek eerst onmogelijk, maar dankzij een slim plan kon de *Prins Willem III* van de Oranje Lijn toch vanuit Chicago naar Montreal vertrekken. Tussen juni en oktober 1940 was het in de neutrale Verenigde Staten niet gelukt de dienstweigerende bemanning aan wal te zetten, maar in Canada wachtte gevangenisstraf voor zeelieden die zich aan de vaarplicht wilden onttrekken.

Het motorschip *Prins Willem III* was de trots van de in 1937 opgerichte Maatschappij Zeetransport ofwel de mede door Anthony Veder opgerichte Oranje Lijn, die voer van Nederland naar de Grote Meren in Noord Amerika. De geringe omvang van de dieselmotor van dit moderne 'Prins'-schip maakte een aanzienlijk groter laadvermogen mogelijk dan op de oudere vier stoomschepen: 1.523 in plaats van 1.300 brutoregisterton. Dat luisterde nauw bij de maximumafmetingen die de 22 sluizen in de St. Laurensrivier toelieten. Tijdens haar maiden voyage in september 1939 had de *Prins Willem III* veel opzien gebaard als allereerste motorschip op de route. De kranten hadden de 'dreamboat' geroemd om de luxe inrichting van de verblijven en de goede manoeuvreerbaarheid.¹

Acht maanden later grepen de noodmaatregelen van de Nederlandse regering diep in op de koopvaardij. Direct na de Duitse inval op 10 mei 1940 kon de regering alle Nederlandse koopvaardijsschepen voor de oorlogvoering inzetten door invoering van de reeds voorbereide Zeeschepenvorderingswet 1939 en de Wet Behoud Scheepsruimte. Alle schepen buitengaats moesten naar de dichtstbijzijnde geallieerde haven varen en daar verdere orders afwachten. Ontsnapping van de vloot vanuit Nederland

1 GAR 320, 18:300:391, Prins Willem III voor 1 september 1939; A. Klein, *Varen in de Lijn van Oranje. De Oranje Lijn 1937-1970* (Zaltbommel 2004) 339, 340.