

## Aanmonstering op de Bataafse vloot in Harlingen tussen 1797-1808

# 'Verblijven in de afgrond van de hel!'

Aanvang 1795 vielen Franse troepen de Republiek van de Verenigde Nederlanden binnen. Terwijl stadhouder Willem V op 18 januari 1795 naar Groot-Brittannië vluchtte, brak in de Nederlanden de Bataafse revolutie uit. Het was een overgang met relatief weinig geweld. Het verbond wat de Bataafse Republiek daarna met de Fransen sloot, resulteerde direct in oorlog met het Verenigd Koninkrijk en haar bondgenoten. De Britten stelden alles in het werk om hun maritieme overmacht verder uit te breiden. Om orde op zaken te stellen werd binnen de Republiek in snel tempo de vijf bestaande Admiraliteiten op 27 februari 1795 opgeheven en onder één nationale vlootleiding gebracht.<sup>1</sup> Er ontstond een acute behoefte aan nieuwe schepen om de oorlogsvloot te versterken en de scheepsbemanningen aan te vullen en uit te breiden.



In het Nationaal Archief te Den Haag zijn de werfboeken van Harlingen daterend tussen 1798-1808 te vinden. Dit archiefmateriaal is voor dit artikel onderzocht om te kijken hoeveel matrozen zich aanmeldden voor 's Lands vloot in Harlingen en wat hun achtergrond was.<sup>2</sup> De parallellen met de hedendaagse uitdagingen voor de marine zijn duidelijk te herkennen. De geringe aanwas van nieuwe bemanningsleden, het vinden van voldoende gekwalificeerd personeel en de (relatief) grote afstand van Noord-Nederland met het westen waren uitdagingen waar de Bataafse vloot in Harlingen rond 1800 ook mee worstelde.

## Admiraliteit van Friesland

Om de invloed van het gewest Holland te beperken werd in 1596 een voorstel gedaan tot oprichting van een eigen Admiraliteit in Friesland. Op die manier kwamen inkomsten uit 'convooiën en licenties' ten goede aan het eigen gewest, in plaats van dat het geld naar Holland vloeide. Tot die tijd gingen de inkomsten naar de Admiraliteit van Amsterdam waar het beheer van de uitgifte en inning van licenties lag. De mogelijkheden voor de Friese Admiraliteit werden daarentegen beperkt; aangezien de Staten van Friesland meer belang hechtten aan het ondersteunen van het leger dan de zeemacht.<sup>3</sup> Dokkum werd gekozen als locatie van

LEES VERDER →

→ Havenpoort van Harlingen, ca. 1790.

Door: Carel Frederik Bendorp, naar tekening van Jan Bulthuis (Collectie Rijksmuseum)





→ Kopergravure met afbeelding van het gebouw van de Admiraliteit te Harlingen. ca. 1790. Door: Carel Frederik Bendorp, naar tekening van Jan Bulthuis (Collectie Fries Scheepvaart Museum)

het centrale kantoor.<sup>4</sup> Dokkum was echter verre van ideaal, omdat er weinig ruimte was voor het bouwen en uitrusten van de oorlogsschepen. Door het dichtslibben van het Dokkumerdiep en de Lauwerszee werd de havenstad steeds slechter bereikbaar, zodat alleen kleinere schepen met weinig diepgang de stad nog konden bereiken. In 1600 werd de haven van Harlingen uitgebreid en kwam er een lobby vanuit de havenstad op gang om de hoofdvestiging van de Friese Admiraliteit van Dokkum naar Harlingen te verplaatsen. Het zou nog tot 1645 duren eer dat de verhuizing daadwerkelijk plaatsvond.<sup>5</sup> Vanaf dat moment was Harlingen de plek waar de rekrutering van nieuwe bemanningsleden plaatsvond, terwijl op de werven ook nieuwe schepen werden gebouwd en onderhoud werd gepleegd aan bestaande bodems. Deze situatie zou zich handhaven tot 1795 toen de bestaande Admiraliteiten van de Republiek werden opgeheven. De werf in Harlingen bleef nog een tijdlang reparatiewerkzaamheden uitvoeren. Ook liepen er in die jaren nog vier schepen van stapel en bleef het de locatie waar nieuw personeel zich kon melden voor dienst.

■ **Dienst nemen op de Nederlandse oorlogsvloot was gedurende de gehele achttiende eeuw niet erg populair.**

### Bemanningsproblematiek

‘De ellende aan boord is zo groot dat ze verbleven in de afgrond van de hel dat er geen God kon bestaan’, aldus matroos Jan Pieterse, schiemanmaat op het oorlogsschip *Utrecht*.<sup>6</sup> De omstandigheden aan boord van de Bataafse schepen waren zwaar, zeker voor de lagere rangen.

Dienst nemen op de Nederlandse oorlogsvloot was gedurende de gehele achttiende eeuw niet erg populair. De lonen bij de marine waren laag in vergelijking met wat de bemanningsleden op de koopvaardij verdienden.<sup>7</sup> In de buurt van de kleine admiraliteitssteden waren het slechts ‘schamele luiden’ die men kon verleiden tot aanmonstering bij de marine. Verder was men voor een groot gedeelte afhankelijk van mannen buiten de provincie en het buitenland die zich vrijwillig meldden.<sup>8</sup> Na genoemd opheffen van de admiraliteiten in 1795 werd de marine onder één nationale vlootleiding geplaatst. Alhoewel deze reorganisatie de efficiëntie ten goede zou komen, was het geen oplossing voor het aanhoudende bemanningstekort.<sup>9</sup>

De overheid deed in de Nationale Vergadering, voorloper van de Tweede Kamer, van maart 1796 een vurige oproep aan alle Nederlandse mannen om vooral maar aan te monstren op de oorlogsvloot. Volgens de vertegenwoordigers van de Vergadering was namelijk ‘de tijd van mishandelingen en onderdrukking op de schepen voorbij’.<sup>10</sup> De marine bleef vanwege de blijvende personeelstekorten afhankelijk van buitenlandse zeelieden. Eén voorbeeld is op het schip *Kortenaar* waar

op 3 juli 1797, liggende op de rede van Hellevoetsluis, 135 nieuwe matrozen en soldaten aan boord stapten. Hiervan waren 108 mannen afkomstig uit Polen en Kroatië.<sup>11</sup>

Ook onder de Bataafse landsoldaten heerste weinig animo. Toen Het comité te Lande, een bestuurscommissie die zich bezighield met defensie aan landzijde, aankondigde dat er per compagnie vijf mannen 'ter zee zouden moeten dienen', deserteren er prompt een groot aantal soldaten.<sup>12</sup> Het idee te moeten dienen op een marineschip sprak veel mannen totaal niet aan. Van het eerste bataljon van het regiment Geausau deserteerden alleen al in mei 1795 213 manschappen.<sup>13</sup> Door een grootscheepse campagne 'het land van De Ruyter en Tromp' waarbij werd geappelleerd aan het eigen roemruchtige maritieme verleden, nam de vlootbezetting wel tijdelijk iets toe.<sup>14</sup>

Achtergrond van de schepelingen

Zoals eerder genoemd bleef de werf van Harlingen, alsook de mogelijkheid tot aanmelden voor de Bataafse marine, na het opheffen van de admiraliteiten in 1795 nog enkele jaren actief. In de periode 1795-1808 werd de nieuwe aanwas opgetekend in de werfboeken door één en dezelfde persoon: Dirk Vellinga. Hij begon als sollicitateur<sup>15</sup> bij de Admiraliteit en is daarna overgegaan in Bataafse dienst. In genoemde periode meldden zich in totaal 578 mannen aan in Harlingen ter dienstname op de Bataafse vloot.<sup>16</sup> Bijna de helft (48%) gaf aan afkomstig te zijn uit Friesland. Uit de provincie Groningen kwam 11% van de aanmelders. 21% was van elders uit de Republiek naar Harlingen. De resterende 20% gaf aan uit het buitenland afkomstig te zijn (zie tabel 1).

| Afkomstig uit:          | Aantal | Percentage |
|-------------------------|--------|------------|
| Buitenland              | 114    | 20%        |
| Drenthe                 | 3      | 1%         |
| Elders uit de Republiek | 116    | 20%        |
| Friesland               | 279    | 48%        |
| Groningen               | 66     | 11%        |
| Totaal                  | 578    | 100%       |

Tabel 1: opgegeven afkomst bij aanmonstering

De beroepsachtergrond van de schepelingen was divers van aard. 42% van de matrozen gaf aan een maritieme achtergrond te hebben.<sup>17</sup> Hieronder meegerekend zijn ook degenen die al een eerder contract hebben gehad bij de Bataafse vloot, maar daarvoor wel uit een niet-maritieme sector afkomstig waren. De koopvaardij had zwaar te lijden onder een Britse handelsblokkade. Veel van de zeevarenden zagen zich, ondanks de slechte omstandigheden aan boord, genoodzaakt aan te monsteren bij de oorlogsvloot. Dat slechts 7% van de matrozen een landbouwachtergrond had, valt te verklaren doordat Nederlandse landbouw omstreeks 1800 een groter deel van de beroepsbevolking aan zich wist te binden dan in de periode daarvoor. Als een redelijk zelfstandig motor voor economische groei bleef ondanks

het handelsverbod met Groot-Brittannië de agrarische sector op peil.<sup>18</sup> 25% van de mannen gaf aan een beroep uit de ambachtelijke sector te hebben uitgeoefend. Denk hierbij aan zadelmakers, bakkers, schoenmakers, smeden, wevers, hoedenmakers, timmermannen, koperslagers en kousenwevers. Het geeft een gemêleerd gezelschap weer wat aan boord werkte. In de boeken werd enkel opgeschreven wat de opkomende matroos zelf opgaf (zie tabel 2).

| Beroepsgroep         | Aantal | Percentage |
|----------------------|--------|------------|
| Ambachtelijke sector | 147    | 25%        |
| Diensten sector      | 7      | 1%         |
| Landbouw sector      | 39     | 7%         |
| Maritieme sector     | 243    | 42%        |
| Militaire sector     | 39     | 7%         |
| Onbekend             | 105    | 18%        |
| Totaal               | 580    | 100%       |

Tabel 2: opgegeven beroep bij aanmonstering



→ Een luitenant-ter-zee in een uniform van rond 1799, maker onbekend (collectie NIMH)

## ‘Verblijven in de afgrond van de hel!’

Dat wel blijkt dat een aanzienlijk deel van de bemanning weinig tot geen nautische ervaring bleek wel tijdens het Vlieter-incident welke plaatsvond op 30 augustus 1799.<sup>19</sup> Een deel van de Bataafse schepen werd vrijwillig overgegeven aan de Royal Navy waaronder het vlaggenschip *Washington*. Tevens gaven de bemanningen van de *Beschermer*, *Verwachting*, *Venus* en *Alarm* hun schip zonder geweld over aan de Britten.<sup>20</sup> Een groot gedeelte van de bemanning liep daarbij over. De Britten waren niet onder de indruk van de nautische vaardigheden van de meeste mannen. Zeker de helft van de overgelopen bemanning bleek volgens hen totaal ongeschikt om verder aan boord van een schip te kunnen dienen.<sup>21</sup> Uit oogpunt van opportunisme en vaak door armoede gedreven hadden de mannen dienst genomen op de Bataafse vloot.

### Leeftijd en rol aan boord

De leeftijd van de aangemonsterde bemanningsleden in Harlingen varieerde van 12 tot 70 jaar. De uitersten qua leeftijd vormden wel een uitzondering op de totale instroom. Het gros varieerde tussen 18 en 28 jaar.<sup>22</sup> Dit waren de meest weerbare mannen die de vloot op papier goed kon gebruiken. Tegenwoordig is deze leeftijdscategorie trouwens voor de marine nog steeds het interessantst. De rol waarop het nieuwe bemanningslid aan boord kwam, werd ook genoteerd in de boeken. 69% werd onder de algemene term ‘matroos’ ingedeeld. Daarnaast waren er

## ■ De Britten waren niet onder de indruk van de nautische vaardigheden van de meeste mannen.

ook soldaten aan boord. 7% van de nieuwe aanwas gaf aan een militaire achtergrond te hebben. Er werden meer mannen als ‘soldaat’ (16%) ingeschreven, dus hier zaten onervaren mensen tussen die niet eerder in het leger hadden gediend. Bij de overige aanmeldingen (15%) werd de rol van bottelier, tamboer, scheepskok, konstabel of andere functie opgegeven.<sup>23</sup> Dit specifiek benoemen van een beroep impliceert dat deze mannen eerder ervaring hadden opgedaan in het werkveld.

Over het algemeen was de aanwas aan het begin van de winterperiode lager dan de rest van het jaar. In de winter voeren de schepen minder uit of zaten soms vast in de haven vanwege het ijs. Nadat het nieuwe jaar was begonnen, zie je een toename van het aantal aanmeldingen.<sup>24</sup> Toen het Britse schip *The Rose* op 13 oktober 1800 door de bemanning van de *Adder* en *Voorzorg* veroverd werd op de Eems, werd dit groots



→ 's Lands oorlogsschip 'Amsterdam' voor de Westerlaag op het IJ voor Amsterdam, 1807. Door: Nicolaas Baur (Collectie Rijksmuseum)

gevierd en als propaganda gebruikt. Het was de eerste verovering van een vijandig schip sinds de omwenteling in 1795.<sup>25</sup> Begin 1801 is een tijdelijke toename van de aanmeldingen waarneembaar. Of dit het effect was van de verovering is niet te bewijzen. Over het algemeen bleef de Bataafse vloot kampen met bemanningstekorten. Het aanmeldpunt in Harlingen laat ook een beeld zien van slechts een spaarzaam aantal vrijwillige aanmelders.

### Marinehaven Harlingen

De Harlinger admiraliteitswerf aan de noordzijde van de Zuiderhaven was eeuwenlang hét aanmeldpunt voor nieuw marinepersoneel. Tijdens de Vierde Engels-Nederlandse Oorlog (1780-1784) werd de capaciteit van de werf aanzienlijk uitgebreid en bleef de vraag naar nieuw personeel hoog. Na 1795 liepen er nog vier schepen van stapel op de voormalige admiraliteitswerf: de kanonneerboot *Adder*, de brik *Ajax*, *Gier*<sup>26</sup> en *Echo*. Laatstgenoemde was in 1797 grondig gerestaureerd nadat ze bij Schiermonnikoog noodgedwongen op het strand werd gezet. De *Echo* en *Adder* kregen nieuwe bemanningsleden aan boord in Harlingen, de *Ajax* en *Gier* zouden in de onderzochte periode de haven niet meer aandoen voor aanvulling van de bemanning. Meerdere oorlogsschepen gebruikten de haven om te bevoorraden, reparaties uit te voeren en de bemanningsleden aan te vullen. In totaal doen 41 Bataafse oorlogsschepen de Harlinger haven aan voor proviand en/of nieuwe bemanningsleden. De schepen *Dolphijn*, *Utrecht*, *Hersteller* en *Alarm* komen meerdere keren naar de haven terwijl een zevental schepen de havenhoofden slechts eenmalig passeren.<sup>27</sup> Ook het vlaggenschip *Washington* van de schout-bij-nacht Samuel Story deed Harlingen een aantal keer aan. De werfboeken laten zien dat de bemanningen tegen 1802 nog maar mondjesmaat aangevuld werden vanuit Harlingen.

### Conclusie

De werfboeken geven een impressie van de worsteling van de Bataafse marine om genoeg en gekwalificeerd personeel aan zich te binden. Vanuit het noordoosten van het land kwam de grootste groep uit Friesland. Het is duidelijk dat de instroom van buitenlands personeel nog steeds essentieel was om de marineschepen te laten varen, ondanks dat de overheid het liefste zag dat er alleen Nederlandse mannen op de marineschepen zouden varen. De leeftijd van het scheepsvolk varieerde van 12 tot 70 jaar, waarvan de grootste groep bij opkomst tussen de 18 en 28 jaar was. Veel van de schepelingen waren niet geschikt om een marineschip, zeker in geval van een aanval, operationeel te houden. De worsteling om geschikt personeel te vinden is van alle tijden. Ook tegenwoordig

heeft de marine moeite om al haar schepen met goed opgeleid personeel te bemannen. Harlingen werd net als Den Helder gezien als een uithoek.

De Bataafse vloot leed aan structurele bemanningstekorten en was afhankelijk van opportunistische rekruten met uiteenlopende ervaring. De kwaliteit van de bemanningen waren wat de operationele capaciteit en nautische kwaliteit betreft zó laag, dat het de inzet van de oorlogsvloot regelmatig ondermijnde. Het waren vooral mannen die vanuit armoede zich aanmeldde. Dat laatste is tegenwoordig niet meer het geval maar de zoektocht naar geschikt personeel blijft een uitdaging voor de marine. Tot slot: de Harlinger werfboeken vanaf 1808 zijn niet terug te vinden en waarschijnlijk verloren gegaan. Het werfterrein aan de Zuiderhaven in Harlingen werd op 9 juli 1816 door de minister van Marine aan particulieren verkocht. Dit betekende het einde voor Harlingen als marinehaven.

### Drs. Rein de Lange is maritiem historicus en Senior Beleidsadviseur bij de Kustwacht.

#### Noten

- 1 J.R. Bruijn en C.B. Wels. *Met man en macht. De militaire geschiedenis van Nederland 1550-2000*. Amsterdam 2003. 189
- 2 Nationaal Archief (NA), Den Haag, Archief Marine 1795-1813. 2.01.31 *Inventaris van de stamboeken van Marineofficieren en Minderen 1795-1813*. 49 *Harlingen 1798-1802* en 50 *Harlingen 1803-1807*
- 3 Thea Roodhuyzen. *De Admiraliteit van Friesland*. Franeker 2003. 49
- 4 Ibidem, 6
- 5 Ibidem, 9
- 6 NA, *Hoge Militaire Rechtspraak*, 2.01.11, inv.nr. 234 2e Verhoor van Jan Pieterse
- 7 J.R. Bruijn. *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de 17e en 18e eeuw*. Amsterdam 1998. 240
- 8 Ibidem, 242
- 9 Ibidem, 259
- 10 *Dagverhaal der handelingen van de Nationale Vergadering*. Eerste deel 16 maart 1796. Den Haag. 96
- 11 NA, Archief Marine 1795-1813, Aanhangsel II, 2.01.29.03, inv.nr. 97
- 12 Olaf van Nimwegen. *De Nederlandse Burgeroorlog (1748-1815)*. Amsterdam 2017. 331
- 13 Ibidem, 330
- 14 Thea Roodhuyzen. *In woelig vaarwater. Marineofficieren in de jaren 1779-1802*. Amsterdam 1998. 139
- 15 Een 'solliciteur' was een administratief tussenpersoon die in dit geval namens autoriteiten mensen aannam voor de Bataafse vloot
- 16 NA, Archief Marine 1795-1813. 2.01.31 *Inventaris van de stamboeken van Marineofficieren en Minderen 1795-1813*. 49 *Harlingen 1798-1802* en 50 *Harlingen 1803-1807*
- 17 Ibidem
- 18 Jan de Vries en Ad van der Woude. *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei*. Amsterdam 1995. 275
- 19 De Vlieter is een stroom tussen Noord-Holland en Friesland in de Zuiderzee op ongeveer zes kilometer ten oosten van Den Oever
- 20 J.C. Mollema. *Geschiedenis van Nederland ter zee in vier delen. Derde deel*. Amsterdam 1941. 418
- 21 Roodhuyzen. In woelig vaarwater. 170
- 22 NA, Archief Marine 1795-1813. 2.01.31 *Inventaris van de stamboeken van Marineofficieren en Minderen 1795-1813*. 49 *Harlingen 1798-1802* en 50 *Harlingen 1803-1807*
- 23 Ibidem
- 24 Ibidem
- 25 Johannes Cornelis de Jonge. *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen 5e deel*. Haarlem 1862. 514-515
- 26 Roodhuyzen. *De Admiraliteit van Friesland*. 38-39
- 27 NA, Archief Marine 1795-1813. 2.01.31 *Inventaris van de stamboeken van Marineofficieren en Minderen 1795-1813*. 49 *Harlingen 1798-1802* en 50 *Harlingen 1803-1807*

■ De werfboeken geven een impressie van de worsteling van de Bataafse marine om genoeg en gekwalificeerd personeel aan zich te binden.