

# Inhoud

## INLEIDING: ZEEMANSCHAP 9

### 1 HONDENWACHT 15

Tromps twaalftal – De Nauwe Zee – Krijgsraad – Een lekke vloot – ‘God is Spaans’ – Duinkerken – Het slechte voorbeeld – ‘Zult gij mijn vader niet wreken?’ – Dubbelwit – ‘Toverij’ – ‘Dootstroom’ – De race

### 2 AAN WAL 63

Thuis – Lagerwal – Hout en geld – ‘Blauwe excuse’ – Bij de admiraliteit – Buizen, fluiten en fregatten – Scheepmakershaven – Gotelingen, draken en kartouwen – Zeewaardig menu – Brasems, matrozen en officieren – Zeilree

### 3 HET SCHEURTJE 121

Keuzes – Blokkeren – Engelsen – Uitbraak – Zet en tegenzet – De kiellinie – Branders – Wind – ‘...ons alder uijterste debvoir’ – Koude thuiskomst

### 4 DE VLOOT VAN EEN GROOTMACHT 179

La Coruña – De vloten van Spanje – Slaags – Ronselaars – De wrok van De With – De bisschop verschijnt – ‘Opt alder civielst’ – De soevereiniteit van Engeland – De rede van Duins – De armada van 1639 – Antonio de Oquendo

5 DUINS 223

Felicitaties van Olivarez – ‘El enemigo es poca ropa’ – Het  
‘monsterschip’ – Het eerste gevecht – Inferno – Vlag en buskruit – De  
ontsnapping – ‘...de duivel is in hen gevaren’ – De Engelse schatkist  
– Masten voor de Almirante – Een Spaanse wijsvinger – De pers –  
Krijgsraad op de Santiago – 21 oktober – ‘...schrickelick om te zien’  
– ‘Mij rest niets dan te sterven’

NA DUINS 291

VERANTWOORDING EN DANKWOORD 301

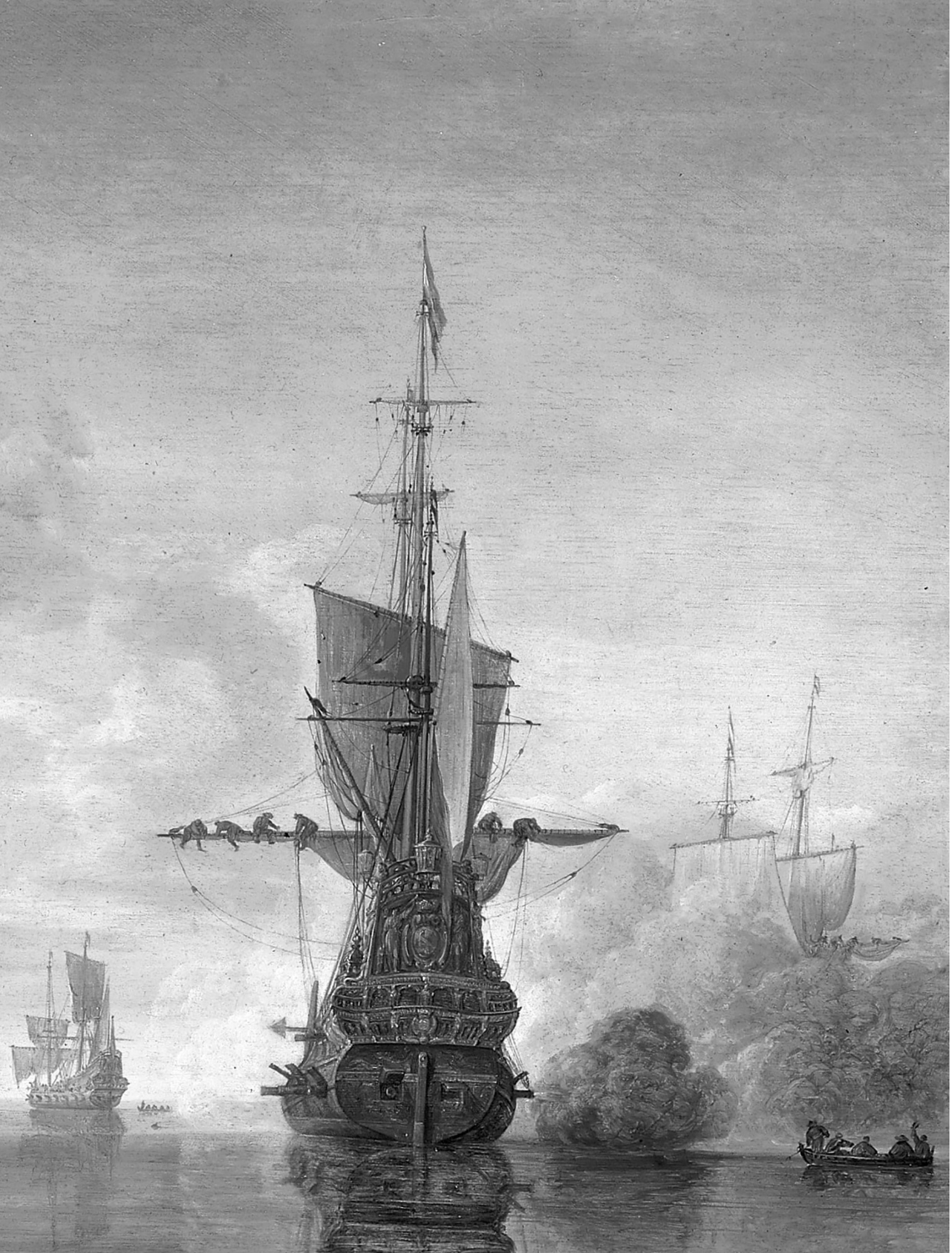
ZEETERMEN 303

ILLUSTRATIEVERANTWOORDING 308

NOTEN 310

BRONNEN 317

REGISTER 321



Vlaggenschip Aemilia geeft een saluutschot, terwijl matrozen op de ra bezig zijn met het grootzeil. Detail van een schilderij van Simon de Vlieger, ca. 1640

# Inleiding

## Zeemanschap

Het moest nu echt een keer gebeuren. Alle nieuwe opvarenden waren me inmiddels voorgegaan. Het kraaiennest was de ultieme ervaring. Twaalf meter hoog hangt het, als een elfenbank aan een woudreus. Die woudreus is de grote mast, na dit kraaiennest zweeft hogerop nóg een kraaiennest; als ik wil mag ik gerust verder daarheen klimmen. Ik leg mijn hoofd in mijn nek en voel vanbinnen iets wegkruipen.

Ik had me nog niet gerealiseerd dat het begin van de klim mij dwong buitenboord te gaan. Wie omhoog wil kan namelijk alleen via de buitenkant van het want, het touwwerk dat de mast stabiliseert en vanaf de reling als een ladder tegen de mast staat aan geleund. Om het want te bereiken moet ik eerst op de boordrand van het schip gaan staan, vanaf daar moet mijn voet een sport zien te vinden. Een ademloos moment verder heb ik mezelf overgeleverd aan de draagkracht van touw, en zie ik tussen mijn hakken door hoe vier meter onder mij de zee voorbischuift. Terwijl zich opnieuw iets roert in mijn binnenste daagt mij een wezenlijk inzicht. Tussen de gladde romp van dit vaartuig en het langsschietende water gaapt de grens tussen veilig en verloren, leven en dood. Dagelijks heb ik behaaglijk met mijn ellebogen over dezelfde reling geleund, maar pas nu, terwijl ik aan de andere kant bungel, gaat door me heen: dit schip is niet alleen mijn voertuig, het is ook mijn woon- en schuilplaats. Het is mijn redder.

Ik doe een serie snelle stappen omhoog, eerder om weg te komen van die beweeglijke diepte dan om meters te maken. Ongeveer halverwege het kraaiennest ontvang ik mijn tweede openbaring. Ik merk dat ik afscheid heb genomen van de vertrouwde manier waarop de natuurkrachten inwerken op mijn lichaam. De deining van het schip met zijn oprichtende en dan weer neergaande beweging banjert dwars

door mijn motoriek heen, een verwarring die nog toeneemt omdat de mast traag van rechts naar links helt en weer terug. Op een hoogte van zes meter is er bovendien de wind bij gekomen, die schuins in mijn rug duwt en hier stukken sterker is dan aan dek. Al die bewegingen ontmoeten elkaar precies in mijn lichaam, ik voel me een knooppunt van uitwendige krachten. Kijkend naar mijn witte knokkels besluit ik het bij het onderste kraaiennest te houden. Mijn openbaring maakt iets goed. Ik begrijp beter wat je nodig hebt om optimaal van de beschikbare wind gebruik te maken. Alle drie de masten hebben verschillende etages voor het canvas, waardoor voor elk aanbod van hoge en lage wind een optimale combinatie mogelijk is. Bij elk type weer moet een kapitein dus de beschikking hebben over handen en voeten van ervaren scheepsvolk dat het want in snelt om de benodigde handelingen soepel uit te voeren. Waar hij niet op zit te wachten is een verkrampt knooppunt halverwege het want. Beter dan ooit begrijp ik waarop Maarten Tromp doelde toen hij zei dat de Nederlanders meer 'zeemanschap' hadden dan de Spanjaarden en de Engelsen.

Naarmate de klim vordert, vinden mijn schoenen steeds minder houvast in het smaller wordende want, dat taps toeloopt tot onder het kraaiennest. Het is trouwens een stuk dichterbij gekomen, duidelijker besef ik nu hoezeer het uitsteekt als een balkon. Om het te bereiken zal ik toch echt ondersteboven moeten gaan hangen. Ondertussen laten de samengebonden lijnen van het want nog nauwelijks toe dat mijn tastende voeten een gaatje vinden. Hangend aan mijn armen strek ik het ene been en sla het andere over de rand van het kraaiennest. Dan begint het te regenen. Dikke druppels scheren langs mijn hoofd, met een flauwe curve verdwijnen ze onder me in zee. Dat ik over mijn schouder durf te kijken komt omdat ik intussen vertrouwen heb gekregen in de degelijkheid van de beveiligingskabel, waar ik met een speciale karabijnhaak aan ben bevestigd. Eenmaal met de vloer van het kraaiennest onder mijn voeten heb ik zoals het hoort mijn derde openbaring. Hoe klein is het dek! Ik zie wat ik allang weet: een schip is een eiland.

Mijn fascinatie voor driemasters dateert uit de tijd dat ik boeken over ontdekkingsreizigers verslond en ik een blauwe maandag bij de zeeverkenner ging. Krankzinnige vaartuigen vond ik het, zwoegend door de golven met hun opgerichte voor- en achterschip en die dikke

buiken van doek daarboven. Intrigerend ook dat zich achter die flanken met hun geschutpoorten een minimaatschappij bevond met rangen en standen, een eigen pikorde en rechtspraak, met eigen gebruiken en een eigen taalschat, met eigen geuren en geluiden. Nadat ik me in Tromp was gaan verdiepen, resulteerde mijn nieuwsgierigheid in 2019 in een zeilreis op de Stad Amsterdam. In de twee weken dat ik hand-en-spandiensten op dit schitterende vaartuig mocht verrichten, stak ik het nodige op over het zeilen met dwarsgetuigde schepen. De omstandigheden vielen bepaald niet naadloos samen met die van een tweedekker van eiken, die kreunt en knerpt in de storm en waarop nooit privacy is. Dit schip is nieuw, geheel van staal, gebouwd naar het model van een historische clipper en ingericht als een varende hotel met douche en privékamers. De verschillen gaan verder, want mijn reis ging ook nog eens over de Atlantische Oceaan, waar de zeegang aanzienlijk langer is dan op de Noordzee. Toch bleef er nog een wereld over. Zeeziekte is van alle tijden. Zoals ikzelf bemerkte, zeulen bemanningen nog steeds aan de touwen. Clipper, galjoen of pinas, zolang er dwarsgetuigde schepen varen, gaat het trimmen en brassen iedere wacht door. En nog steeds is een schip een eiland.

De voornaamste reden waarom ik naar het kraaiennest moest, was om een idee te krijgen van het uitzicht. Niet langs de mast omlaag, maar horizontaal, over de blauwe vlakte. Dat uitzicht leidt direct naar een moment, of eigenlijk naar een serie van verbluffende momenten, die de opmaat vormde naar de uiteindelijke Slag bij Duins in 1639. Toen Tromp in het Kanaal patrouilleerde, sprak men nog niet van 'kraaiennest', die term kwam pas in de negentiende eeuw in zwang, maar van 'de mars'. Vanaf de mars van de grote mast speurde een ervaren matroos geconcentreerd het zuidwesten af. Tromp wist dat de grootste armada sinds lange tijd in aantocht was en dat hij haar in geen geval mocht missen. Ik wilde me een voorstelling kunnen maken van een verte waarin het mastwerk van bijna zeventig schepen opdoemde. Toen dat gebeurde, op de namiddag van 15 september 1639, had Tromp zelf maar twaalf schepen. Hoe immens moet die armada eruit hebben gezien! Wat bezielde Tromp om niet halsoverkop de vlucht te nemen, maar het tegenovergestelde te doen?

Antwoord: het monsterschip. Waarom ook niet? Monsters en de zee gingen goed samen. De Bijbelse Leviathan was een zeemonster.

‘Zult gij den Leviathan met den angel trekken, of zijn tong met een koord?’ vroeg God nogal retorisch aan Job. ‘Zult gij zijn huid met haken vullen, of met een visserskrawel zijn hoofd? Leg uw hand op hem, gedenk des strijds, doe het niet meer.’ (Job, 40:20, 40:26-27) De plastische beschrijving die de Heer vervolgens van het gedrocht geeft, doet je de haren te berge rijzen. Ook vloten konden zeemonsters zijn. ‘Angst en ik zijn tweelingbroers,’ zei Thomas Hobbes ooit over de manier waarop hij in 1588 ter wereld was gekomen, veel te vroeg omdat de Onoverwinnelijke Armada uit Spanje was gespot en zijn moeder werd bevangen door angststuipen die overgingen in weeën. Later noemde Hobbes zijn meesterwerk naar dat onoverwinnelijke wezen en gebruikte ‘Leviathan’ als artiestennaam voor een staat die zijn onderdanen in het gareel hield door het ontzag voor een monsterkoning. Tromps monsterschip voer kortom een rijk van associaties binnen, al was het hem minder te doen om de vijand vrees in te boezemen en meer om zijn bange mannen boven zichzelf uit te laten stijgen.

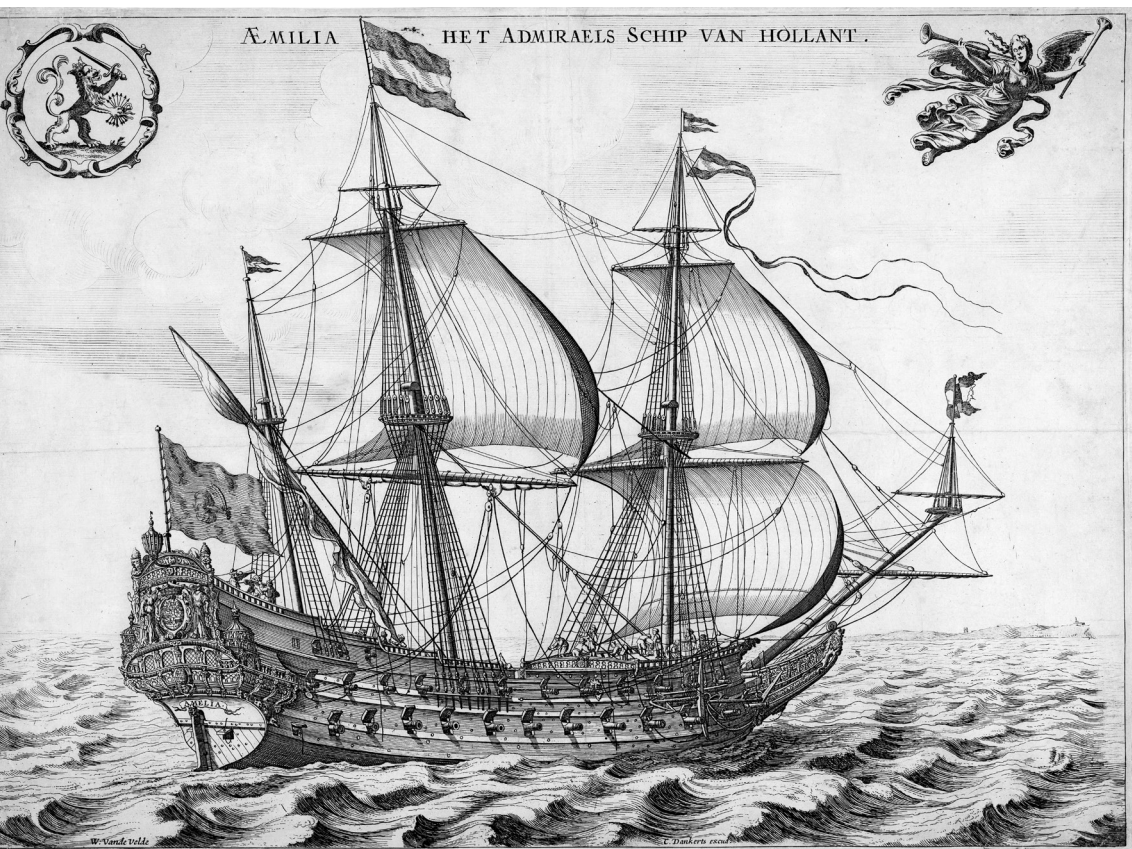
Het was met de overmacht van de armada in zicht dat Tromp tijdens de krijgsraad vertelde wat zijn kapiteins de volgende dag moesten gaan doen. Het monsterschip staat voor een tijdelijke oplossing voor een netelig probleem, maar het verwijst tegelijkertijd naar iets groters. Net als het monster van Hobbes was dat van Tromp mensenwerk, het was een uitvinding van organisatorische aard waardoor het geheel nuttiger werd dan de som der delen. Het monsterschip was geen haastig timmerwerk en het was ook geen onverwachtse improvisatie, maar de creatie van een geduldige en methodische geest, die veel tijd stak in onderlinge afstemming en zijn humeur verloor bij slordigheid. Schepen zijn eilanden en het vereiste een half zeemansleven en een bijzonder heldere kop om van een vloot iets te maken dat meer was dan een eilandenrijk. Voordat Tromp uiteindelijk zijn schip samenstelde, was zijn beleid en leiderschap er al jarenlang op gericht zijn kapiteins in die geest te laten optreden. Alleen zo kon de ontbrandende strijd voor even de botsing worden tussen Spaanse vedettecultuur en Nederlands resultaatvoetbal, en tussen Goliath en David.

Bij het woord ‘armada’ denkt iedereen meteen aan één armada. Hoewel het woord niets anders aanduidt dan ‘bewapende vloot’ op zijn Spaans, en er talloze armada’s door de Spaanse supermacht zijn uitgerust, is de eerste en enige die in ons opkomt de Armada van 1588.

Niet raar, want die vloot werd al vóór haar vertrek tot de ‘Onoverwinnelijke Armada’ omgedoopt. Ze was ontzagwekkend in omvang en niet minder in ambitie. De editie van 1588 is het klassieke voorbeeld van de verheven grootsheid die de plannen van de koningen van Spanje graag aannamen. Filips wilde niets minder dan eerst Engeland veroveren, om daarna de Noordzee over te steken en voorgoed af te rekenen met de Nederlanders. Over die armada gaat dit boek dus niet.

De armada van 1639 had andere doelen, bescheidener vergeleken met die van 1588, maar ondanks de geslonken macht van het Spanje van die tijd toch bijzonder ambitieus. Haar belevenissen vielen ook in een andere fase van de Tachtigjarige Oorlog. Engeland was niet langer een Spaans doel en de Nederlanders hadden vorderingen gemaakt met de landoorlog, waardoor ze er sterker voorstonden dan toen. Anders was het met de oorlog ter zee gesteld. De begroting voor de Nederlandse zeemacht leed al lange tijd een ondervoed bestaan en die zwakte was bij de Spanjaarden niet onopgemerkt gebleven. Samen met de Duinkerker kapers hadden ze een tweekoppige plaag ontke- tend, waarvan armada’s een wezenlijk deel uitmaakten. Toen Tromp de marine ging leiden, stond Spanje zo ongeveer voor een doorbraak. De armada van ruim twee jaar later was dan ook een hoogtepunt in de Spaanse maritieme krijgsinspanning.





Tromps vlaggenschip vaart voor de wind, een duinenrij op de achtergrond

# I

## Hondenwacht

### *Tromps twaalftal*

Maarten Harpertszoon Tromp was net tot luitenant-admiraal benoemd en had nu al haast. De wind was gunstig, uit welke hoek hij morgen blies wist je nooit – dat was het argument van de zeeman. Haast had ook de krijgsman, die wist dat de vijand op komst was en mogelijk al uit Spanje was vertrokken. Goede redenen om voort te maken en uit te zeilen, maar ze verklaarden niet waarom Tromps haast overging in overhaast, in iets dat verdacht veel weg had van een vlucht. De schepen van zijn vloot waren nog maar nauwelijks geïnspecteerd, laat staan aan een onderhoudsbeurt onderworpen.

Toch was het moment van vertrek nog belangrijker dan de kwaliteit van de vloot. Dat had alles te maken met de delicate toestand van het marinegezag in de havensteden. Hoe langer de vloot aan wal lag, hoe penibeler de situatie werd. Toen Tromp in Hellevoetsluis (de centrale plek waar de Hollandse zeemacht werd uitgerust) zijn schepelingen liet tellen, werden zijn vermoedens bevestigd. Viceadmiraal Witte de With kwam 46 matrozen tekort, kapitein Willem van Coulster 13 en hijzelf 19. Zijn logboek registreerde slechts de kale aantallen, maar die zeiden genoeg: nog langer aan land betekende nog meer volk dat de benen nam. Vertrekken dus, hoe dan ook. Hoewel de omvang van zijn vloot al uiterst bescheiden was, besloot hij één schip thuis te laten en de bemanning daarvan over de rest te verdelen, zodat die schepen in ieder geval voltallig waren. Kapitein Diederik Vijgh zou achterblijven om nieuwe manschappen te werven en zich zo snel mogelijk onder de vlag te melden. Nu was het nog wachten op het soldatenvolk, broodnodig voor het bloedige werk op zee. Toen de volgende dag alle