

Hanneke Hofman en Annet Jonker

Van gortschachten tot theewater eten bij de Koninklijke Marine

Vanaf de oprichting van de Koninklijke Nederlandsche Zeemacht (de latere Koninklijke Marine) in 1815 was voeding voor de manschappen een belangrijk onderwerp. Immers, goede voeding zorgt voor meer toewijding en werkkraft. Bovendien is het essentieel voor de gezondheid van de bemanning. Dit besef leidde ertoe dat ook voor korte reizen ruime voedselvoorraden werden meegenomen. Wat werd er aan boord gegeten en hoe werd het eten bereid? Poging tot een antwoord.

In de beginjaren van de marine, rond 1815, was het leven aan boord niet gemakkelijk. De dagen waren lang, de bemanning verrichte vaak zwaar werk en verbleef in krappe ruimtes. De dagelijkse warme hap vormde een hoogtepunt in het sobere marineleven en zorgde bovendien voor een aangename geur ter afwisseling van de stank aan boord. De kok nam om die reden een belangrijke positie in. Voor het eten aan boord bestonden geen ingewikkelde recepten, daar was geen tijd noch de ruimte en middelen voor. Veel gerechten kregen eigen benamingen, vaak een kernachtige formulering van wat op tafel stond en helaas niet altijd voldeed aan de verwachtingen.

Fig. 1: Matrozen aan de bakstafel, omstreeks 1930. Collectie Marinemuseum

Wat werd aan boord gegeten?

Indien mogelijk werden voor lange reizen levend slachtvee zoals runderen, varkens, kippen en lang houdbaar pekervlees mee aan boord genomen. Vóór 1900 at de marineman meestal twee keer per week kapucijners met spek, drie keer snert en twee keer rijst met vlees. Al met al eentonige gerechten waarbij grauwe en groene erwten alsmede bruine bonen de boventoon voerden. Rijst werd vooral in de tropen gegeten. Het ontbijt bestond uit gort met boter en stroop. Daarom werd het ontbijt bij de marine vroeger 'gortschachten' genoemd. Bij de avondmaaltijd kwam brood met boter en soms een stuk kaas op tafel. Daarbij dronken de opvarenden zeer slappe koffie, aangeduid als theewater. Vaak was er tijdens een lange reis geen vers brood en in plaats daarvan kreeg de bemanning scheepsbeschuit (zeekaak).

Rond 1900 kwamen er aardappelen op het menu, gecombineerd met bijvoorbeeld stokvis. De kwaliteit van het eten aan boord werd in de twintigste eeuw door betere bewaarstechnieken, effectievere koeling en kortere reistijden, uitgebreider en smakelijker. Ovens kwamen aan boord om brood te bakken. De bereiding van het eten bleef echter een uitdaging. De gort verdween van het menu en melk was niet meer uitsluitend bedoeld voor de zieken.

De marine hield rond de jaren 1950 een bepaald weekmenu aan: maandag snert en nasi, dinsdag aardappelen met groenten en vlees, woensdag rijsttafel, donderdag Zeeuwse rijsttafel en vrijdag vis met aardappelen en wortelen met doperwten. Zelfs in de tropen werd daar niet van afgeweken! Nog altijd houden de marineschepen het weekmenu aan met op woensdag de traditionele rijsttafel.

Scheepsproviand

Het was gebruikelijk dat de Nederlandse marineschepen grote hoeveelheden levensmiddelen meenamen voor meerdere maanden. In de negentiende en begin twintigste eeuw waren het droge producten zoals groene erwten, kapucijners, gort, rijst, blikken rats (stampot), suiker en koffie. Voor vertrek uit Nederland en in buitenlandse havens werd vers brood, groenten, fruit, eieren en levend slachtvee (koeien, varkens en kippen) ingeslagen. Aan boter werd zout toegevoegd om het langere tijd in blikken te kunnen bewaren. Pekervlees werd in goed gesloten vaten opgeslagen. Peulvruchten lagen in een

droge, goed geventileerde bergplaats. Hardbrood (scheepsbeschuit) werd in vaten bewaard en later in met zink beklede broodkamers omdat dat beter werkte tegen vraat van muizen en ratten. Het graan werd in de vorm van meel in eikenhouten vaten bewaard op een koele en goed geventileerde plek. In het koelste deel van het schip waren kaaskamers ingericht, bekleed met zink. De kazen moesten regelmatig gekeerd worden. Naast voedsel werd heel veel drinkwater meegenomen. Eerst in houten vaten en later in ijzeren watertanks die met een laagje cementsteen bekleed waren om een roestsmaak tegen te gaan.



Fourageren

De voorraden die in de thuishaven werden ingeslagen, waren doorgaans niet voldoende voor de hele reis. Daarom was het noodzakelijk te 'fourageren' als een vreemde haven werd aangedaan. Laten we ons niet vergissen in de hoeveelheden proviand die mee aan boord gingen, afhankelijk van het aantal opvarenden. Bijvoorbeeld: Hr.Ms. pantserdekschip *Gelderland* (325 bemanningsleden) nam in de haven van Djibouti in 1900 360 kg vers brood, 480 kg vers vlees, 150 kg uien en 3 kg rundvet aan boord. In de volgende haven, Aden, sloeg men twee maanden later 114 kg vers rundvlees in en als ziekenkost 6 kippen, 100 eieren en 48 blikken gecondenseerde melk. Later op de reis naar Nederlands-Indië werd onder meer 600 kg rijst, 300 kg suiker, 180 kg koffie en 18 kg limoen-sap (tegen scheurbuik) meegenomen. Het fregat Hr.Ms. *Van Nes* (198 bemanningsleden) gebruikte tijdens een reis van 6 maanden in 1982 onder meer 10.860 kg aardappelen, 750 kg patat, 13.844 kg groenten, 7.291 kg vlees, 10.550 liter melk, 21.601 eieren, 1.090 kg kaas en 19.765

Fig. 2: Opslagplaats voor watervaten op het Marine Etablissement Amsterdam, omstreeks 1930. Collectie Marinemuseum

broden. Van die broden werden 8.000 aan boord gebakken. De voorraden lagen opgeslagen in bergplaatsen voor droge victualie (proviand), meelbergplaats en diepvries. Er waren aparte koelkasten voor zuivel, groenten, fruit en kaas.

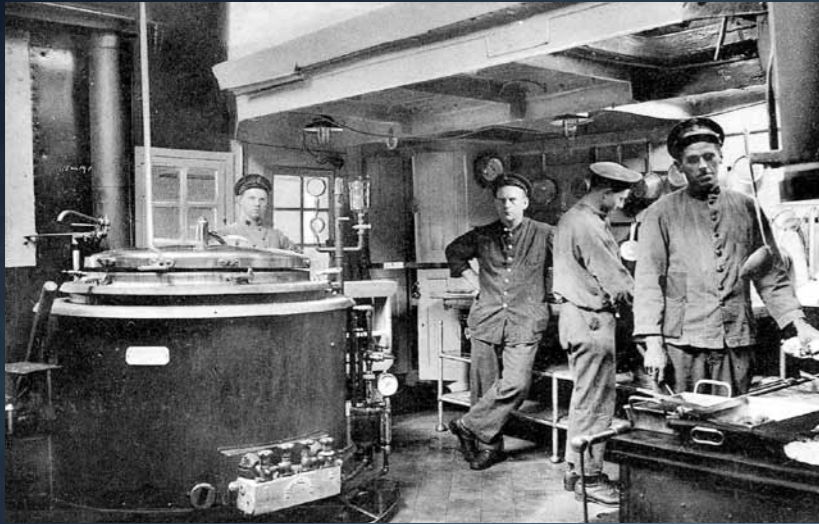


Fig. 3: Kombuis van het Hr.Ms. opleidingsschip *Van Speijk*, ca. 1930. Collectie Marinemuseum

Bereiding van de maaltijden

De keuken op een marineschip (kombuis) was meestal een kleine ruimte. De kok moest daarin voor veel mensen het eten klaarmaken. Dit deed hij in de negentiende eeuw in grote pannen op een fornuis met open vuur, gestookt op kolen. Bij schietoefeningen moest het vuur in de kombuis gedoofd worden en kon geen warm eten worden bereid.

Het verzorgen van diverse gerechten nam veel tijd in beslag. Zo moesten gezouten vlees en spek dat in vaten bewaard werd, voor gebruik in water van het overtollige zout worden ontdaan. Het water moest een paar keer worden ververst. Kapucijners en grauwe erwten moesten een nacht in de week worden gezet en daarna zeer langzaam aan de kook worden gebracht. Dat duurde tussen 2,5 en 5 uur. Ook gort (gepelde gerst) moest ruim een nacht weken en een aantal uren koken. Gerechten zoals rotmok (een soort haché) en arme jongens (hardbrood met ui, vet en augurk) stonden de hele nacht op het fornuis te sudderen. Vanaf 1880 kon in ovens aan boord vers brood worden gebakken. In het begin werd dit brood slechts één keer per week verstrekt, aangezien het bereiden ruim een dag in beslag nam.

De bakker van het geleidewapen fregat Hr. Ms. *Tromp* had in de jaren 1880 gelukkig een deegkneedmachine, zodat hij het deeg voor ruim 300

man niet met de hand hoefde te kneden. Tegenwoordig hebben de schepen kant en klaar diepvriesdeeg mee. Het koken bij stormweer was een aparte uitdaging. Hiervoor konden op het fornuis stormlatten aangebracht worden om het schuiven van potten en pannen te voorkomen

Kok bij de Koninklijke Marine

Zoals eerder opgemerkt, had de kok een belangrijke functie. Toch bestonden onder de bemanning tal van scheldnamen voor de kok, zoals kanepieper of stijverijstkoker. Het werk van de kok was niet alleen gewenst, het werd ook verwenst als de kwaliteit en de smaak van de maaltijden tegenvielen. De bemanning stelde tamelijk hoge eisen aan het eten.

In de negentiende eeuw waren meerdere koks aan boord. Dat had te maken met de verschillende groepen bemanningsleden. Zo waren er de scheepskok, de officierskok en de kajuitskok. In de twintigste eeuw kende de marine alleen nog koks die in rang varieerden van korporaal-kok tot en met adjudant-kok. De hoogste in rang werd chef genoemd. Rond 1900 ging de marine een samenwerking aan met de Amsterdamse Huishoudschool voor het opleiden van koks en hofmeesters. In 1904 waren 163 koks in dienst. Hr. Ms. pantserschip *Koningin Regentes* had in dat jaar vijf koks aan boord op een bemanning van 342 man.

Een marinekok kreeg vanaf 1949 zijn opleiding in het Marine Opleidingskamp te Hilversum en vanaf 1978 aan de Logistieke School op de



Fig. 4: Kok aan boord van Hr.Ms. torpedobootjager *Piet Hein*, 1952. Collectie Marinemuseum

Marinekazerne Amsterdam. Na het leren van de grondbeginselen van het vak werd de rest aan de hand van een takenboek in de praktijk geleerd. De tegenwoordige koks krijgen een zeer goede opleiding aan de Belgisch-Nederlandse Commissariaat School te Brugge.

Bottelier bij de Koninklijke Marine

De bottelier is de onderofficier belast met aanschaf, het toezicht op en beheer van de levensmiddelen en de verstrekking daarvan, zowel aan de bemanning als aan de kok. Het gaat dus om aankopen, beheren en uitreiken van proviand. Daarvoor is niet alleen warenkennis, maar ook administratieve kwaliteiten nodig. In de bottelarij werden meerdere boeken bijgehouden: voor de ontvangen levensmiddelen, de magazijnvoorraad en de bemanningssterkte. Ieder bemanningslid kreeg rijksvoeding verstrekt die per dag in rantsoenen door de bottelier werd uitgegeven. In de negentiende eeuw deelde de bottelier dagelijks de oorlammen (glasjes jenever) uit aan de bemanningsleden. In 1904 had de marine 89 botteliers in dienst. Hr.Ms. pantserschip *Koningin Regentes* had in dat jaar twee botteliers en negen hofmeesters aan boord op een bemanning van 342 man. In buitenlandse havens zorgde de bottelier voor de inkoop van onder meer brood, melk, eieren, vlees, groenten en fruit. Bij aflevering moesten de waren gecontroleerd worden en de kwaliteit gecheckt. Voor 1975 was de bottelier tevens slager aan boord. Na 1978 werden de dienstvakken bottelier, hofmeester en kok samengevoegd tot de groep Logistieke Dienst Verzorging.

Hofmeester bij de Koninklijke Marine

De marine hofmeester was belast met de verzorging van de officieren en onderofficieren aan boord van een schip of bij een walinstelling. Dit hield in de verzorging van de maaltijden en het serveren daarvan en het onderhoud van de kajuit, gamelles (ruimten waar de hofmeester voorbereidingen treft voor het dekken van de tafels en het serveren van eten), hutten, de longroom (officiersverblijf) en het onderofficiersverblijf.

Hofmeesters in opleiding kregen kooklessen en lessen in tafelbediening, het samenstellen van menu's, het zetten van koffie en thee, het op het oog keuren van vis, vlees en verse groente, het garneren van lunchschotels en het onderhoud van zilver-, glas- en vaatwerk. In 1904 had de marine 97 hofmeesters in dienst.



Fig. 5: Een hofmeester met ontbijt op weg naar de commandant van Hr. Ms. mijnenlegger *Jan van Brakel*, ca. 1950. Collectie Marinemuseum

Eten naar rang

Ieder bemanningslid aan boord van een marineschip kreeg dagelijks een bepaald rantsoen levensmiddelen. Daarin werd geen onderscheid gemaakt tussen rang of stand, ieder ontving een gelijke portie. Voor extra voedsel (toevoegingen) aan tafel bestond het gamellegeld (gamelle betekend drinkvat/eetketel). In het gamellegeld werd onderscheid gemaakt naar rang. Officieren ontvingen meer gamellegeld dan matrozen. Met dat geld werden extraatjes gekocht zoals vlees, fruit, wijn, eieren en kruiden. In 1952 bedroeg het gamellegeld fl. 1,- per dag voor officieren, 40 cent voor onderofficieren en 15 cent voor korporaals en manschappen. De bemanning kreeg tafalgeld (gamellegeld) als duidelijk was dat zij aan boord waren geplaatst en tenminste aan twee maaltijden deelnam. Het gamellegeld werd halverwege de jaren negentig van de twintigste eeuw afgeschaft. Aan boord aten de opvarenden groepsgewijs, waarbij elke groep een eigen plek had. De matrozen, adelborsten, onderofficieren, officieren en commandant aten apart van elkaar. Zij gebruikten hun maaltijden respectievelijk op het dek of in het manschappenverblijf, adelborstenverblijf (nor), onderofficiersverblijf (gouden bal), officiersverblijf (longroom) en de hut van de commandant (kajuit).



Op de huidige patrouilleschepen van de Holland-klasse (2013) bevinden zich all-ranks restaurants waar de gehele bemanning gezamenlijk eet. Net zoals de plek waar werd gegeten, was er vanaf de negentiende eeuw tot de jaren tachtig van de twintigste eeuw verschil in het serviesgoed aan boord. Iedere groep had een eigen kleur: blauwgerand voor onderofficieren, paarsgerand voor officieren en groengerand voor de commandant. Vanaf 1980 werd voor de gehele bemanning het serviesgoed met blauwe rand ingevoerd.



Fig. 6:
Schaal van het commandantenservies.
Collectie Marinemuseum

Blaauwe hap

Bij de Koninklijke Marine wordt sinds jaar en dag op woensdag een rijsttafel geserveerd onder de naam 'blauwe hap'. Die term is ontstaan in de periode 1945-1950 en verwijst naar de blauwe glans in het haar van inwoners van Indonesië. De rijsttafel stond al voor 1945 op het marinemenu aangezien meer dan de helft van de marinevloot tussen 1815 en 1942 in de wateren van Nederlands Indië verbleef. Lokale gerechten vonden destijds hun weg naar de schepen. De marinemannen kregen de Indonesische kost uit de eerste hand met de authentieke receptuur. Indonesische groenten, kruiden en overige ingrediënten waren in overvloed voorhanden. De Nederlanders zetten verschillende gerechten tegelijkertijd op tafel en zo ontstond de rijsttafel.

Fig. 7:
Humoristische tekening van J. Uchtmann – 'Rijsttafel'. Collectie Marinemuseum

Bij het onder water zitten, zal er toch wel eens een rijsttafel moeten worden "gemaakt", met o.a. trassi. Deze kwalijke luchtjes verdwijnen in een afzuigkap boven de kookplaat en worden via een lucht- en koolfilter weer in de 'boot' gelaten. Men heeft 'Morgens dan ook niet lang te raden wat er die dag gegeten zal worden.

Let bakken van brood is een heel leuke bezigheid, het aardappeljassen niet zo!

Een marinerijsttafel bestaat uit droog gekookte rijst met een groot aantal bijgerechten zoals een sajoer (soep), sambal, een kipgerecht zoals ajam panggang, een vleesgerecht zoals babi ketjap of een visgerecht, kroepoek, seroendeng en atjar. Het kan uitgebreid worden met een saté of smoor.

Eetverhalen

In reisverslagen wordt dikwijls iets over het eten vermeld. Daarbij is het verschil in rang en tijdspanne goed zichtbaar. Adelborst en latere officier George Frederik Gustaaf Gobius geeft aan dat in 1889 aan boord van het Zr.Ms. schroefstoomschip 1e klasse *Van Galen* acht slachtossen werden meegenomen. Op zaterdag werd het schip altijd gereinigd en om 12 uur werd met de scheepsbel het sein 'kok schep op' gegeven. De bemanning at kapucijners met spek, snert, stokvis met rijst of aardappelen met uien. Om 2 uur begonnen de werkzaamheden weer. Op zondag was het aan de officierstafel 's avonds gaatjesdag: 'hari lobang'. De gamellechef zorgde voor een dinertje. Vaak was dat pudding met rumsaus, voorafgegaan door ham, asperges en een schildpadsoepje. Alles uit blik.



Rijsttafel

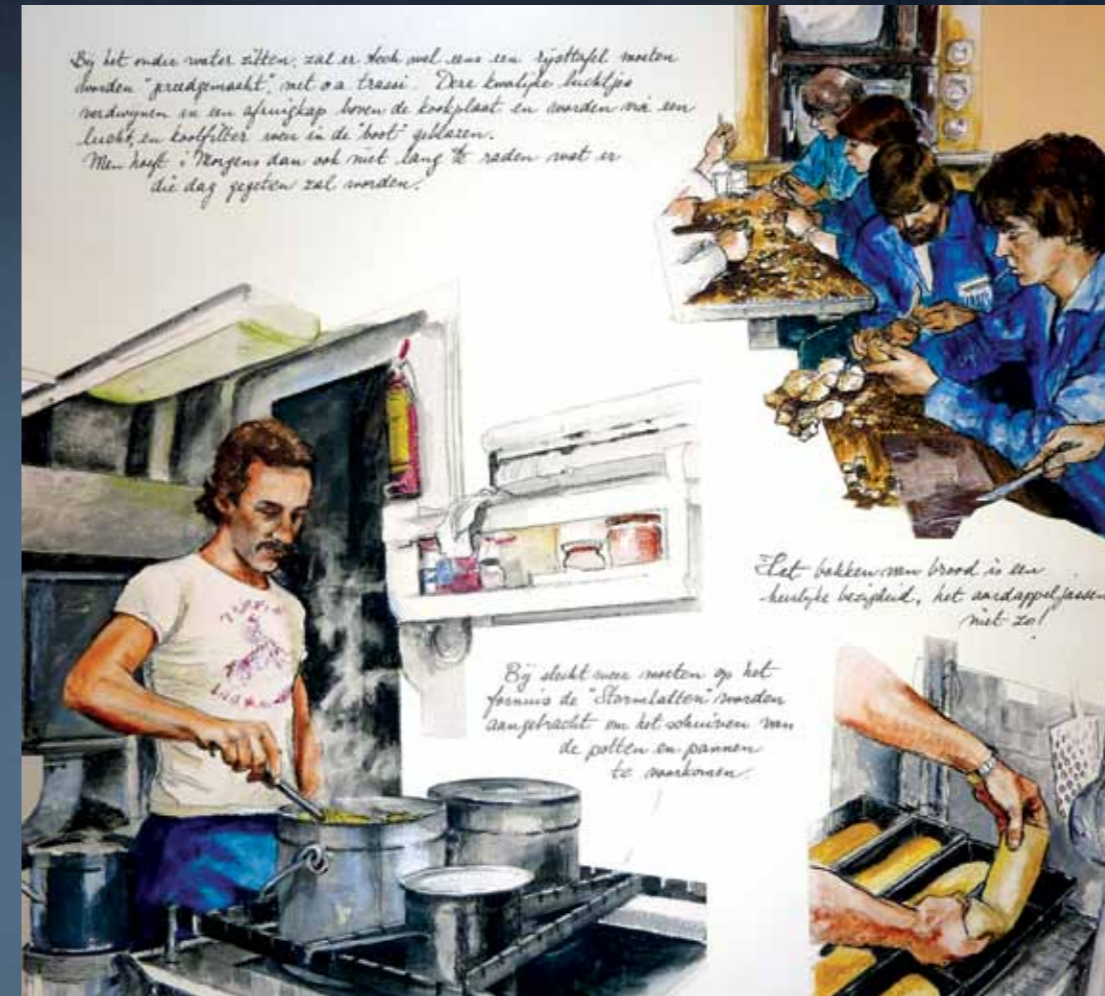


Fig. 8:
Tekening J. Wanders, Voedselbereiding aan boord van een onderzeeboot.
Collectie Marinemuseum

Ook in 2017 is eten nog steeds gespreksonderwerp. Zo heeft luitenant ter zee 2 OC Tobias Karsten van het fregat Zr. Ms. *Evertsen* het over het eten in gevechtssituaties. *Dat wordt 'action messing' genoemd. Alle bemanningsleden zijn vooraf ingedeeld in kleuren en via de scheepsomroep wordt gemeld welke kleur mag eten. Iedereen eet in het matrozenverblijf (dit is het grootste) en krijgt een kwartier de tijd om te eten (meestal pasta). De Logistieke Dienst zorgt ervoor dat het eten precies op de juiste temperatuur is, zodat je niet je mond brandt. Verder wordt bijgehouden of iedereen wel van z'n post is gekomen en wordt iedereen een plaats gewezen. Niemand hoeft af te wassen want in gevechts/oorlogssituaties wordt wegwerpservies gebruikt.*

De ervaringen van matrozen zijn ook interessant en kleurrijk. Zo beschrijft matroos Leendert Dingenis van Driel dat de zeekost aan boord van de Zr.Ms. korvet *Nautilus* in 1900 bestond uit 's mor-

gens gort, 's middags snert, kapucijners of rats en 's avonds scheepsbeskuit. In de snert dreven wel eens torren en de rats uit blik was ook niet altijd lekker. Scheepsbeskuit was zeer stevige kost en hardgebakken. Je moest het vaak in thee of koffie dopen om het te kunnen kauwen.

Tot slot

Het eten aan boord van marineschepen is niet altijd van goede kwaliteit of voldoende variatie geweest. En smakelijk? Dat is de vraag. Wel is in de loop der tijd veel verbeterd. Dankzij verbeterde opslag- en koelingsmogelijkheden en een betere opleiding van de koks is het eten er behoorlijk op vooruitgegaan. Dorus zei het al: Bij de marine moet je zijn!

'Eten aan boord' is te bezichtigen aan boord van het ramschip *Schorpioen* als onderdeel van het Marinemuseum in Den Helder www.marinemuseum.nl

