



# ZR.MS. ADDER

Historisch en archeologisch onderzoek  
naar de grootste scheepsramp in de  
geschiedenis van de Koninklijke  
Marine in vreedstijd

I.M. van Ruiten

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Treasures of the Sea: New Perspectives on Maritime History and Maritime  
Archeology

Begeleiders:

Dr. A.M.C. van Dissel

Drs. M.R. Manders

Datum: 11 december 2015

Aantal woorden: 6.982

# Inhoud

Inleiding	2
Hoofdstuk 1: De rammonitor en zijn geschiedenis	3
Hoofdstuk 2: De fatale reis van de Zr. Ms. Adder	7
Hoofdstuk 3: Duiken op het wrak, toen en nu	10
Hoofdstuk 4: Herdenken en herinneren: het Adderfonds, de KVMO en de Kustwacht	13
Conclusie	16
Geraadpleegde bronnen	17

## Inleiding

Na de Belgische Opstand in 1830 brak er voor Nederland en de Koninklijke Marine een tijd van vrede aan. De negentiende eeuw was de eeuw van technologische vooruitgang op het gebied van stoomkracht en van nieuwe, sterkere schepen. In deze tijd van vrede gebeurde er een ramp voor de kust van Nederland. Op 5 juli 1882, bij Scheveningen, vergaat de rammonitor Zr. Ms. Adder met man en muis. Pas op 8 juli, als het stoffelijk overschot van de loods aangespoeld is, wordt de monitor gemist en men vreest het ergste. Er werden schepen op uit gestuurd om de Adder te helpen, maar de hulp kwam te laat. Geen van de 65 opvarenden overleefde de ramp. Men stond voor een raadsel. Wat was er met de Adder gebeurd? Hoe heeft dit schip onopgemerkt kunnen verdwijnen vlak voor de kust? Er werd een onderzoekscommissie aangesteld om deze vragen te beantwoorden, maar zij konden niet met zekerheid zeggen wat het schip heeft doen zinken. Zo ontstaat het mysterie van de ondergang van de Zr. Ms. Adder.

Het wrak van de Adder is teruggevonden en ligt tot op de dag van vandaag voor de kust van Scheveningen, op een diepte van ongeveer 18 meter, op de zeebodem. Nog altijd is het niet bekend waarom de monitor is gezonken. Zijn dit sensatieverhalen of vragen die wetenschappelijk onderzoek kunnen beantwoorden? Er is veel bekend over de Zr.Ms. Adder en zijn laatste reis, zowel op het gebied van historisch als archeologisch onderzoek. Kan met archeologisch en historisch onderzoek achterhaald worden wat er met de rammonitor Zr.Ms. Adder gebeurd is? Door de feiten en vragen in een overzicht te brengen kan deze vraag beantwoord worden.

Om het antwoord te vinden op de vraag wat er gebeurd is met de Zr.Ms. Adder zullen in het onderzoek vier deelvragen beantwoord worden. Ten eerste wat was de Zr. Ms. Adder voor schip? In dit hoofdstuk zal uitgelegd worden wat een rammonitor is. Ten tweede wat is er op 5 juli 1882 gebeurd met de Zr. Ms. Adder? In het derde hoofdstuk zal de nasleep van de ramp behandeld worden door middel van de vraag wat is er met het wrak van de Zr. Ms. Adder gebeurd? Het vierde en laatste hoofdstuk is geweid aan wat de ramp teweeg gebracht heeft. Hierbij staat de vraag wat waren de gevolgen op lange termijn van het vergaan van de Zr. Ms. Adder centraal.

Om deze vragen te kunnen beantwoorden is gebruik gemaakt van secundaire literatuur. Monitoren waren geen bijzondere schepen en daarom is er niet veel over geschreven. Veel van de informatie over de Adder is afkomstig uit verschillende uitgaven van 'Ons Zeewezen', het officiële orgaan van de vereniging Het Nederlandsche Zeewezen. Hierin werd in verschillende uitgaven de geschiedenis van de Nederlandse pantserschepen behandeld. Dit secundaire literatuuronderzoek is aangevuld met een belangrijke primaire bron. Het gaat hierbij om het 'Verslag aan den koning van het onderzoek naar de vermoedelijke oorzaken waaraan de zeeramp van zr. Ms. Rammonitor "Adder" moet worden toegeschreven, uitgebragt door de commissie, benoemd bij 's Konings Besluit van 21 Julij 1882, n°1'.<sup>1</sup> Dit rapport beschrijft de ramp en haar mogelijke oorzaken, zoals onderzocht door

---

<sup>1</sup> Nationaal Archief, Den Haag, Directie der Marine: Commandement Maritieme Middelen Willemsoord, nummer toegang 2.12.12, inventarisnummer 242, Verslag aan den koning van het onderzoek naar de

een onderzoekscommissie bestaande uit vier mannen die verbonden waren aan de Koninklijke Marine en twee mannen die werkzaam waren in de visserij. Zij verklaarden dat het een ‘onpartijdig en deskundig’ onderzoek was. Het is echter opmerkelijk dat een ramp die alles te maken had met het personeel en materieel van de Koninklijke marine onderzocht werd door een commissie waarvan de leden grotendeels hoge functies binnen deze organisatie bekleedde. Er is geen reden om te veronderstellen dat het verslag van de ramp niet deskundig onderzocht is, maar de conclusies die getrokken werden omtrent de reden van de ramp zijn zo beschreven dat de Koninklijke Marine geen enkele schuld heeft.

---

vermoedelijke oorzaken waaraan de zeeramp van zr. Ms. Rammonitor “Adder” moet worden toegeschreven, uitgebragt door de commissie, benoemd bij ’s Konings Besluit van 21 Julij 1882, n°1.

## Hoofdstuk 1

# De rammonitor en zijn geschiedenis

De negentiende eeuw was op het gebied van scheepvaart de eeuw van de overgang van zeil naar stoom. In deze tijd van technologische vooruitgang werd de Zr.Ms. Adder gebouwd en in gebruik genomen. Het is bekend dat de Adder een rammonitor was maar, wat was de Zr. Ms. Adder precies voor schip?

De Zr.Ms. Adder was onderdeel van een collectie schepen die onderdeel uitmaakten van de *'eerste groei der pantserschepen'*. Deze schepen werden gebouwd tussen 1860 en 1871 volgens een nieuw principe. Ze hadden geen mast, maar werden alleen door stoomkracht voortgestuwd, en waren volledig van ijzer of staal. Naast het uiterlijk van de schepen veranderde de artillerie ook. De schepen werden voorzien van een draaibare toren waar het kanon op stond. Deze ontwikkelingen van pantser en artillerie gingen in deze beginjaren wel ten koste van de zeewaardigheid van de schepen.<sup>2</sup> De Adder is daarom geen zeeschip, maar een drijvende batterij.

De rammonitor was een vaartuig van de Nederlandse Marine dat ingezet kon worden om de zeegaten en de Zuiderzee te verdedigen. Deze monitoren onderscheidde zich van andere pantserschepen door de minimale uitwatering. Het idee van dit soort schepen was afkomstig uit Amerika. Hier bedacht de Zweeds-Amerikaanse Ericcson een plan om oorlogsschepen minder kwetsbaar te maken voor vijandig vuur. Het geschut werd op een draaibare toren geplaatst, de zijkanten waren beschermd door een gordel van ijzer en ook het bovendek zou beschermd zijn door een pantser. Daarbij moest het schip zo laag in het water komen te liggen dat het voor vijanden vrijwel onmogelijk zou worden om de zijkanten van het schip te beschieten. Om het schip nog minder kwetsbaar te maken moest er dus zo min mogelijk op het dek staan, wat inhield dat het schip geen schoorsteen, masten of dekhuisen mocht hebben. In 1862 werd dit idee gerealiseerd en het schip kreeg de naam *Monitor*. Het enthousiasme voor dit nieuwe type schip was groot, maar nog datzelfde jaar zonk de *Monitor*, omdat hij verre van zeewaardig was. Het type toren dat op de Zr. Ms. Adder stond kwam echter uit Engeland en was uitgevonden door *Captain* Cowder Coles. Hij plaatste zijn geschutstoren op bestaande schepen en liet de toren draaien door hem op een cirkelvormige rand van rollers te plaatsen. Deze rand bevond zich in een tussendek waardoor de toren stevig stond en grotendeels benedendeks schuil ging, maar wel gevoelig was voor lekkage.<sup>3</sup> De combinatie van de laag in het water liggende romp van Ericcson en de rand van rollers voor de toren van Coles, werd voor het eerst in Engeland gebouwd.<sup>4</sup>

De Zr. Ms. Adder was een rammonitor van de tweede klasse. Van dit model rammonitor zijn er in totaal vijf gebouwd. De andere vier droegen de namen Haai, Hyena, Panter en Wesp.<sup>5</sup> Deze vijf schepen waren volgens hetzelfde plan gebouwd en bijna precies gelijk aan elkaar. De Adder, die in 1871 voor het eerst te water gelaten werd, was gebouwd op

---

<sup>2</sup> S. de H., De eerste Nederlandsche pantserschepen, De gepantserde schepen in den aanvang, *Ons Zeewezen Ons Zeewezen, Officieel orgaan van de Vereniging Het Nederlandsche Zeewezen* 30 (1931) 306-317 aldaar 306.

<sup>3</sup> Ibidem 310-311.

<sup>4</sup> Ibidem 309.

<sup>5</sup> Robert Gardiner, *Conway's all the world's fighting ships, 1860-1905* (Londen 1979) 373.

de Rijkswerf van Amsterdam. Hij lag diep in het water en had net voor het midden van het schip een draaibare geschutstoren. Het was een kort en breed schip met een lengte van 59,56 meter en een breedte van 13,40 meter.<sup>6</sup> Twee stoomwerktuigen aan boord zorgde voor de aandrijving van de twee schroeven van het schip. Beiden stoomwerktuigen hadden twee cilinders en twee ketels. De Adder was een pantserschip en was daarom voorzien van een pantser, dat aan de zijkanten veertien centimeter dik was. Het pantser van de geschutstoren was zelfs nog dikker en de toren was bewapend met twee Armstrong kanonnen van drieëntwintig centimeter dik en vier meter lang. Daarnaast was het schip voorzien van ander geschut, namelijk twee getrokken kanonnen, een mortier en een revolver kanon.<sup>7</sup>

Het was al voor het zinken van de Adder algemeen bekend dat de rammonitoren niet zeewaardig waren. Rammonitoren staken maar een klein stuk boven het water uit, waardoor ze uitsluitend op rustig water konden varen om te voorkomen dat er te veel water op het dek zou komen. Natuurlijk had men geprobeerd het schip waterdicht te maken, maar in de praktijk bleek dat de toren, die steunde op een draaischijf die zich benedendecks bevond, zorgde voor veel lekkage. Het gat kon met een zeildoek dicht gemaakt worden, met als gevolg dat de toren niet meer kon draaien, en was voorzien van lekgoten, maar als er te veel water over dek kwam was deze constructie niet in staat het tegen te houden. Naast de toren bevond zich nog een kwetsbaar punt op het dek. Om de ruimtes beneden het dek van daglicht te voorzien waren er op het dek doorkijkjes gemaakt. Deze doorkijkjes werden koekoeks genoemd en waren gemaakt van hout en glas en daardoor kwetsbaarder voor water dan de rest van het ijzeren dek. Naast deze kwetsbaarheid voor lekkage waren de monitoren ook langzame schepen en hadden de ketels niet voldoende kracht om tegen ruig water op te varen.<sup>8</sup>

De monitoren ondervonden veel problemen en moesten regelmatig verbouwd worden om ze bestuurbaar te houden. Als deze schepen zo minimaal zeewaardig waren, waarom besloot men ze dan toch te bouwen en te gebruiken? Er waren verschillende redenen waarom de Nederlandse Marine overging tot het bouwen van de monitoren. Bij de discussie over het overgaan naar pantserschepen kwamen deze verschillende argumenten al naar voren. Zo waren er bijvoorbeeld minder mannen nodig om de schepen te bedienen. Halverwege de negentiende eeuw, toen er nog voornamelijk met zeilschepen gevaren werd, was het voor Nederland niet mogelijk om een volledige vloot te bemannen omdat er te weinig bemanningsleden waren. Om een gepantserde vloot van tien rammen en veertien monitoren te bemannen had men slechts 5.000 man nodig en dit was aanzienlijk minder dan het aantal dat men bijvoorbeeld, zoals gemeten in 1842, nodig had om een vloot van bemanning te voorzien, namelijk 18.500 mannen. Naast de hoeveelheid personeel was de investering in monitoren voor de Marine ook interessant vanwege de artillerie. Nieuwe artillerie, dat ten tijde van de bouw van de schepen modern en vooruitstrevend was, was ten opzichte van de oude artillerie goedkoper in gebruik en onderhoud. Waar het voor een linesschip ongeveer 158.000 gulden per jaar kostte om het van artillerie te voorzien, was dit voor een monitor slechts 75.000 gulden. Het bouwen van een monitor was daarbij ook veel goedkoper dan het bouwen van een

---

<sup>6</sup> H., S de, De eerste Nederlandsche pantserschepen, De rammonitors, *Ons Zeewezen, Officieel orgaan van de Vereniging Het Nederlandsche* 31 (1932) 4-9 aldaar 4-7.

<sup>7</sup> NL-HaNA, Directie Marine / Commandement Willemsoord, 2.12.12, inv.nr. 242, Verslag aan de koning, 6.

<sup>8</sup> De H., De rammonitors, 4.

linieschip en een vloot van ijzer zou op de lange termijn ook duurzamer zijn dan een houten vloot.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Staten-Generaal, *De Economist* 18 (1869) 601-616 aldaar 614-615.

## Hoofdstuk 2

### De fatale reis van de Zr. Ms. Adder

De rammonitoren zouden dus van grote waarde zijn bij de verdediging van de Nederlandse zeegaten maar waren niet geschikt om op zee te varen bij onrustig weer. Toch maakten de monitoren ongeveer twee keer per jaar een reis over zee om verschillende locaties te bereiken.<sup>10</sup> In juli 1882 moest de Zr. Ms. Adder zo een reis maken, om vanaf de Rijkswerf van Amsterdam terug te keren naar de haven van Hellevoetsluis om hier zijn werk, na een controle van het schip, weer voort te zetten. De Adder is echter tijdens deze reis in de problemen geraakt en gezonken. In dit hoofdstuk is te lezen wat er op 5 juli 1882 met de Zr. Ms. Adder is gebeurd. De meeste informatie hierover is afkomstig van de onderzoekscommissie die naar aanleiding van de ramp door de regering is aangesteld. Deze commissie kreeg in 1882 van 21 juli tot 27 september de tijd om te ontdekken waarom de Adder gezonken was en waarom geen van de opvarenden het had overleefd.<sup>11</sup> Deze commissie bestond uit zes mannen, waarvan vier verbonden waren aan de marine en twee hoge functies bekleedden in de visserij.<sup>12</sup>

Op 1 juli werd de adder weer in dienst gesteld, na een controle op de Rijkswerf van Amsterdam.<sup>13</sup> De ketels en de machines waren eerder dat jaar, in mei, gecontroleerd door de Rijksstoomvaartdienst, dus de Adder was klaar om weer een jaar te varen. Op 4 juli werd hij, volgens het protocol, nog gecontroleerd door schout-bij-nacht Escher, de directeur en commandant van de marine te Amsterdam. Er werden hierbij geen problemen met het schip gevonden en het kon zijn reis naar Hellevoetsluis, om hier weer inzetbaar te zijn voor de beveiliging van de Nederlandse zeegaten, aanvangen. Luitenant ter zee 1<sup>e</sup> klasse E. Simon van der AA kreeg de leiding over de Adder. Hij had veel ervaring op zeeschepen, maar nog niet eerder gevaren op een rammonitor. Van der Aa wilde na de controle op 4 juli zo snel mogelijk uitvaren, omdat hij bang was dat zijn bemanning anders niet meer beschikbaar zou zijn vanwege het verlof dat zij zouden krijgen. Hij werd er door Escher op gewezen dat het schip nog niet klaar was om de zee op te gaan en dat hij eerst naar IJmuiden moest varen. Dit deed Van der Aa nog diezelfde avond. Op de ochtend van 5 juli ging de Adder om half tien door de Noordzee-sluizen.

Toen de Adder Amsterdam verliet op 4 juli heeft de Schout-bij-nacht Escher dit doorgegeven aan het ministerie van Marine, zoals gebruikelijk was. Er had ook een bericht gezonden moeten worden toen de Adder vertrok uit IJmuiden. Dit was de taak van de vlag-officier, maar omdat het onduidelijk was of de Adder wel of niet onder de vlag van Amsterdam voer na het vertrek uit IJmuiden, is dit voor de reis op 5 juli 1882 niet gebeurd. Waarschijnlijk dacht Van der Aa dat Escher verantwoordelijk was, terwijl de laatste ervan uitging dat Van der Aa dit zou regelen. Het gevolg was dat niemand de minister van marine op de hoogte had gesteld van het vertrek van de Adder uit IJmuiden. De directie van Amsterdam had wel telefonisch contact gehad met Hellevoetsluis, maar hier vatte men het

<sup>10</sup> NL-HaNA, Directie Marine / Commandement Willemsoord, 2.12.12, inv.nr. 242, Verslag aan de koning, 13.

<sup>11</sup> Handelingen Tweede Kamer 1882-1883 27 september 1882, Geraadpleegd via <[www.statengeneraaldigitaal.nl](http://www.statengeneraaldigitaal.nl)> 25-11-2015.

<sup>12</sup> NL-HaNA, Directie Marine / Commandement Willemsoord, 2.12.12, inv.nr. 242, Verslag aan de koning, 4.

<sup>13</sup> Ibidem 10-19.



vertrek vanuit Amsterdam op als vertrek naar IJmuiden en wisten ze dus niet dat het schip al de zee op gegaan was. Dit was de reden dat niemand de Adder op 5,6 of 7 juli in eerste instantie miste.

Op de ochtend van 5 juli was het rustig weer, de wind was aflagig en zwak, en de Adder voer uit richting Hellevoetsluis. De Adder ging echter varen met eb terwijl hij ook eb nodig zou hebben om de waterweg bij Hellevoetsluis in te kunnen varen, wat betekende dat het schip te laat vertrokken was. Daarnaast was de bemanning niet compleet en hadden de mannen die wel aan boord waren te weinig ervaring. Een volledig bemande rammonitor telde een bemanning van 113, de Adder ging varen met slechts 65 man aan boord.<sup>14</sup> Een derde probleem was dat er geen loods uit Hellevoetsluis was aangevraagd, terwijl Van der Aa hier wel verplicht toe was. De loods die wel mee was stond erom bekend niet geschikt te zijn.

In eerste instantie ging alles goed. Om kwart over twaalf werd de adder waargenomen door L.M. Willemse, rustend gezagvoerder van de koopvaardij, vanuit Katwijk aan Zee. Om één uur werd de monitor waargenomen door Dirk Taat, strandvonder en scheepsbouwer. De Adder was inmiddels Katwijk voorbij en de reis verliep ogenschijnlijk voorspoedig. Om twee uur werd het waargenomen door oud-Minister van marine jonkheer H.O. Wichers vanuit Scheveningen. Er was nog altijd niets bijzonders waar te nemen aan het schip, maar de wind was toegenomen en het tegen de boeg slaande water was duidelijk te zien. Om half 5 zag jonkheer Wichers het schip weer. Het was toen niet veel gevorderd, slechts anderhalve mijl. De wind was toen vanuit het zuidwesten gaan waaien, wat betekende dat de Adder tegen de wind in moest varen, en de zee was woelig geworden. Op dit moment had de Adder terug moeten keren naar IJmuiden maar dit is niet gebeurd. Pieter Kuyt, vroeger zeeman en schipper en toen kastelein op de duin bij de vuurtoren van Scheveningen zag dat de Adder met elke golf onder water kwam. De Adder voer daarbij in een naad van de tij. Hier was het water altijd iets hoger en ruiger. Kuyt zag de adder om 6 uur s avonds in het Loosduinsche rak. Om 8 uur zag hij het tussen het Loosduinsche rak en Ter Heyde. Hij zag dat het schip het moeilijk had maar heeft dit niet gerapporteerd.

Het verhaal van Kuyt werd bevestigd door Arie 't Hart, schipper van de visschokker Onderneming. Hij was nabij de Waterweg aan het vissen en zag om drie uur rook. Hij ging ervan uit dat het een stoomboot met machineproblemen was en besloot te gaan kijken. Toen 't Hart in de buurt van het schip was, zag hij dat het een monitor was en dat het verschillende kanten opdraaide. Uit een briefje dat men gevonden heeft op het aangespoelde stoffelijk overschot van luitenant ter zee Jonckheer, die aan boord was van de Adder, blijkt dat de monitor om 6 uur probeerde te keren, maar dat het niet lukte om het schip te laten draaien. De monitor dook op dit moment voortdurend in zee. 't Hart hield het schip in de gaten, maar zag drie man op de brug en geen bijzondere vlag. Er werd niet om assistentie gevraagd en hij voer verder naar IJmuiden.

Abraham Den Dulk, de schipper van de bomschuit de Twee Gezusters, had om 8 uur gezien dat de Adder twee vlaggen gehesen had, wat betekende dat het de hulp van een sleepboot inriep. Den Dulk maakte zijn schip wel klaar om te helpen, maar door gebrek aan reactie van de Adder besloot hij dat het niet verstandig was om zijn schrobnet, waarmee het schip aan het vissen was, te verlaten. Dit zou namelijk betekenen dat er schade aan het net zou

---

<sup>14</sup> De H., De rammonitors, 8.

komen en Den Dulk was er niet zeker van of de Adder hun hulp nodig had. Een half uur later, toen de Twee Gezusters de Adder gepasseerd was en ten noorden van het schip lag, zagen zij dat er vuurpijlen afgeschoten werden. Den Dulk dacht echter dat de pijlen een vraag om een sleepboot of loods betekenden en besloot geen hulp te bieden. Bovendien konden ze de Adder op dit punt niet meer bereiken door de zuidwesterwind. Op de vuurpijlen volgde stakelvuur en nu begrepen de vissers pas in welke toestand de Adder zich bevond. Dit bleven zij een half uur zien en toen zagen zij een vlam die in damp oploste. Ze gingen er op dit punt vanuit dat er een ongeluk gebeurd was, maar bleven vissen alsof zij niets gezien hadden omdat het vissersschip niet tegen de wind in kon varen. Ze besloten ook niet naar de kant te gaan om hulp te halen omdat ze nog aan het vissen waren. Pas dagen na de ramp, toen de vissers over het zinken hadden gehoord, kwamen zij hun verhaal vertellen.

Naast deze vissers was de strijd van de Adder ook waargenomen door meneer F.A. Loudon, die vanaf zijn balkon in Scheveningen de vuurpijlen gezien had. Hij dacht echter dat anderen die het ook gezien hadden dit zouden melden. De Adder is ook gezien door kapitein F. de Braauwer van de sleepboot Kinderdijk om 4 uur 's middags. Hij dacht dat de rook die hij zag van het stoomschip Willem I afkomstig was en begreep toen al dat dit schip die avond, door het weer, niet binnen zou kunnen komen. Hij heeft echter de twee vlaggen van de Adder gemist omdat hij rond half 6 naar binnen is gegaan en deze vlaggen pas rond 8 uur gehesen werden.

## Hoofdstuk 3

### Duiken op het wrak, toen en nu

Volgens het eerdergenoemde onderzoeksrapport is de Zr. Ms. Adder rond half tien op 7/8 geografische mijl west-noord-west van Scheveningen gekanteld en gezonken. Over de oorzaak geeft het rapport geen uitsluitsel en zo heeft de ramp zijn status als mysterieverhaal verkregen.<sup>15</sup> Wat is er met het wrak van de Zr.Ms. Adder gebeurd?

Toen de marine de conclusie had getrokken dat de Adder gezonken was werd er snel besloten dat er een team van duikers onderzoek moest doen naar het wrak. Het onderzoek werd uitgevoerd door particuliere duikers onder leiding van B.C. Weltevrede.<sup>16</sup> Luitenant ter zee der 1<sup>ste</sup> klasse H. Nijgh Jr. had de leiding over het onderzoek en zorgde voor de rapportage. Het team gebruikte het schip Frans Naerebout om op de locatie van het wrak te komen. Het wrak lag op achttien meter diepte. De eerste dag dat er gedoken werd op het wrak was 29 juli 1882 en men dook van vijf uur 's ochtends tot twaalf uur 's middags, waarbij de duikers steeds ongeveer tien tot twintig minuten doken voordat zij weer naar boven kwamen. De duikers deelden hun bevindingen vervolgens met de mannen op het schip. Op deze eerste dag konden de duikers de bodem en de kiel van het schip bij daglicht zien. Er werden krammen in de kiel geslagen waaraan boeien bevestigd konden worden. Zo kon men bepalen in welke richting het schip lag en zo werd ontdekt dat de ram, die aan de voorkant van het schip bevestigd was, richting het zuiden lag. Door ook hier een boei aan te bevestigen wist men boven water precies waar het wrak zich bevond en kon de blazer dichtbij gelegd worden. De enkele objecten die de duikers mee naar boven nemen worden door H. Nijgh in bewaring gehouden.

Door de wind konden de duikers pas weer op 10 augustus in de namiddag verder met het onderzoek. Het slechte weer had veel invloed op het onderzoek en enkele van de voorheen aangebrachte boeien waren losgeraakt, waardoor de duikers opnieuw moesten oriënteren. Bij deze duik onderzochten de duikers de zeezijde van het wrak, dat aan de achterkant van het schip grotendeels in het zand begraven was. De voorzijde lag vrij van de grond en zo had men beperkt zicht op het dek. De duikers kwamen tot de conclusie dat de bodem aan de zeezijde helemaal gaaf was.

Op elf augustus werd de landzijde van de monitor onderzocht. Hierbij ontdekten de duikers dat de achterzijde in het zand stak terwijl de voorzijde vrij van de grond lag. Er werd één van de sloepen gevonden die nog bevestigd was aan de monitor, met stukken hout, zeildoek en touw eromheen. Deze losliggende objecten maakten dat de duikers niet onder het schip wilden gaan om het dek te onderzoeken. De schoorsteen en de afblaaspijp lagen plat in het zand, maar de duikers konden niet onderzoeken of ze nog bevestigd waren aan de monitor. Ze leken onbeschadigd, net als de brug. De geschutstoren was aan de zeezijde in de grond geraakt en er was een gat in geslagen, maar de duikers vonden geen ruimte tussen de toren en het dek. Wel ontdekten zij dat er presenningdoek om de toren gebonden zat, wat de manier was om de toren te beschermen tegen lekkage. Er werd door de duikers gezocht naar overblijfselen van de koekoeks, maar deze werden niet gevonden.

---

<sup>15</sup> NL-HaNA, Directie Marine / Commandement Willemsoord, 2.12.12, inv.nr. 242, Verslag aan de koning, 19.

<sup>16</sup> Ibidem 123-150.

De duikers kwamen tot de conclusie dat het wrak sinds het begin van het onderzoek steeds verder in het zand was weggezakt. Daarnaast kregen de duikers niet de kans om binnenin het schip of op het dek te kijken omdat dit niet te bereiken was door bijvoorbeeld losliggende stukken hout en touwen. Wanneer deze losliggende objecten opgeruimd zouden worden en de duikers voorzien zouden worden van elektrische verlichting zou het onderzoek verder kunnen gaan. Wel wisten ze nu de positie van het wrak, namelijk met de voorkant naar het zuiden, en hoe het wrak op de bodem lag. Daarnaast zijn er enkele objecten zoals de vlaggen, het stuurkompas, een zwemgordel en de seinlantaarn onbeschadigd naar boven gehaald.

Pas op acht september werd het duiken voortgezet, omdat de zee de dagen ervoor te woelig was. De boeien waren opnieuw los geraakt en het water was zo troebel dat de duikers weinig konden zien. Ook op negen, tien, elf en twaalf september is er gedoken, maar de duikers konden weinig zien en onderzochten het wrak op de tast. Wel is ontdekt dat de kappen die toegang boden tot de kajuit er niet meer waren, maar dat de koekoeks boven de longroom onbeschadigd waren en er zelfs nog glas in zat.<sup>17</sup>

Op 25 september werd voor het eerst gebruik gemaakt van een elektrische lamp. De lamp werd met een elektrische kabel omlaag gelaten via de duikschokker en kreeg zijn elektriciteit van de sleepboot Noord-Holland. Het licht dat deze lamp gaf werd vergeleken met maanlicht. De eerste keer kon de duiker de lamp pas op een armlengte afstand zien. Het was door de stroming van het water niet mogelijk de lamp, die met ballast naar de bodem werd gelaten, te verplaatsen. Er is op 26 en 27 september ook gedoken met elektrisch licht en op sommige momenten kon de duiker het licht niet eens vinden, zo slecht was het zichtbaar. De lamp ging ook stuk, waardoor de glazen bol vervangen moest worden en de kabels die in verbinding stonden met de Noord-Holland braken meerdere keren. Op 9 oktober schreef H. Nijgh dat de elektrische lamp geen effect had en dat ze zouden stoppen deze te gebruiken. In plaats daarvan wilde hij gloeilichten gebruiken, maar deze waren niet als waterdichte lantaarn verkrijgbaar. Op 7 oktober was de lamp op een afstand van drie meter te zien. Het lukte echter niet de lamp onder het wrak te krijgen omdat het te groot was en bij een hoek van meer dan twintig graden stopte met werken. Het dek tussen de toren en de machinekamer leek helemaal gaaf. Er werd een nieuw soort lantaarn ontwikkeld zodat de duikers wel onder het schip konden kijken, maar deze werkte niet goed en electrocuteerde een van de duikers.

Op 20 oktober werd het onderzoek afgesloten. De ogenschijnlijk beperkte informatie kon het onderzoeksteam al veel vertellen over de oorzaak van de ramp. Zij wisten nu dat de Adder niet gedraaid was om terug te keren naar IJmuiden, wat laat zien dat men dit of niet nodig geacht had of dat het niet gelukt was de monitor te draaien. Verder kon men door de schuine ligging van het wrak met zekerheid zeggen dat het schip eerst gekanteld was en daarna pas was gezonken, omdat het onmogelijk is voor een schip met de breedte van bijna 14 meter om te kantelen over een afstand van 18 meter.<sup>18</sup>

De duikers die in 1882 op de Adder gedoken hebben maakten deel uit van een officiële missie. Zij hadden toestemming om op het wrak te duiken en om er eventueel delen van boven water te halen. Naast deze duikers zijn er ook sportduikers geweest die op de Adder

---

<sup>17</sup> NL-HaNA, Directie Marine / Commandement Willemsoord, 2.12.12, inv.nr. 242, Verslag aan de koning ,139.

<sup>18</sup> De H., De rammonitors, 9.

gedoken hebben. Deze mensen waren geen onderdeel van een onderzoeksteam, maar bezochten het wrak voor hun plezier. De bevindingen van deze sportduikers en amateurarcheologen zijn niet archeologisch verantwoord, maar kunnen wel een nieuw licht werpen op de situatie en een idee geven wat een team van archeologen aan zou treffen in het wrak.<sup>19</sup>

De Adder ligt nog altijd voor de kust van Scheveningen, op 18 meter diepte. Bij het duiken zijn de sportduikers tot de ontdekking gekomen dat er een substantieel gat in de romp van de Adder aanwezig is. Dit gat zou volgens de beschrijving van duiker en amateurarcheoloog Paul de Keijzer overeen komen met de locatie van de ketel. Het is volgens De Keijzer niet mogelijk dat dit gat er na het zinken van de Adder pas in gekomen is omdat de balken van het skelet van het schip op deze plaats ook weg zijn, terwijl deze in de rest van het schip hun vorm behouden hebben. De conclusie die hij trok was, dat dit gat ontstaan is door de explosie van de ketel. Het zinken van de Adder zou dan als volgt hebben plaatsgevonden. Door het ruige water zouden de koekoeks op het dek ingeslagen zijn. Omdat deze koekoeks van hout en glas waren is dit niet onwaarschijnlijk. Door het inslaan hiervan zou een grote hoeveelheid water naar binnen gekomen zijn. Dit water koelde de ketel dusdanig snel af dat deze explodeerde, daarmee een gat slaand in de zijkant van de Adder, waardoor het niet meer mogelijk was het water buiten te houden met de pompen. De Adder zou volgens dit scenario vrij snel gezonken zijn. De ketelexplosie komt overeen met het ooggetuigenverslag van de vissers die zich in de buurt van de Adder bevonden. Zij zagen namelijk een steekvlam gevolgd door een wolk stoom. Dit scenario kan niet verklaren waarom het stoffelijk overschot van 43 van de 65 bemanningsleden aangespoeld is. Hiervoor moesten deze mannen immers op het dek van het schip zijn op het moment dat de ketel explodeerde. Het is daarbij onduidelijk waarom de duikers in 1882, ondanks het beperkte licht, een groot gat in de zijkant van het schip hebben kunnen missen.

Het mysterie van het zinken van de Zr. Ms. Adder is dus nog niet volledig verklaard, maar de bevindingen van de sportduikers tonen wel dat archeologisch onderzoek met de technieken van deze tijd een ander beeld van het scheepswrak kan geven. Nieuw onderzoek kan daarom bijdragen aan het vinden van de reden van het zinken van de Zr. Ms. Adder.

---

<sup>19</sup> Interview met Paul de Keijzer, 4-12-2015.

## Hoofdstuk 4

# Herdenken en herinneren: het Adderfonds, de KVMO en de Kustwacht

De Adder is dus in het zicht van de kust van Scheveningen, in het licht en met verschillende toeschouwers aan zijn eind gekomen. Hoe heeft dit kunnen gebeuren? Men was verontwaardigd en wilde een uitleg, met name van de Koninklijke Marine. Deze wisten hier echter weinig gehoor aan te geven en ook de onderzoekscommissie kwam niet met een antwoord. Een antwoord op de reden van de ramp werd dus niet gegeven, maar er kwamen wel reacties op de ramp. Wat waren de gevolgen op lange termijn van het vergaan van de Zr. Ms. Adder?

Het spreekt voor zich dat men in Nederland geschokt was door een ramp van deze omvang in een tijd van vrede. Deze gebeurtenis vroeg om een tegengeluid vanuit de regering en de marine. Deze geluiden kwamen ook. De hieronder beschreven organisaties zijn voorbeelden van grote projecten die zijn opgezet naar aanleiding van het vergaan van de Zr. Ms. Adder.

## Het Adderfonds

Om de nabestaanden van de omgekomen bemanningsleden tegemoet te komen werd er door de regering een comité opgericht om hen een pensioen aan te bieden. Er werd besloten dat de weduwen van de officieren een jaarlijks pensioen van 200 gulden zouden ontvangen en de weduwen van de overige bemanning een bedrag van 150 gulden.<sup>20</sup> Er werd echter vanuit het land massaal steun betuigd en geld gedoneerd voor om deze mensen te helpen. De regering besloot, na een eerlijk bedrag hiervan te hebben uitgekeerd aan de nabestaanden van de bemanning van de Adder, met de rest van dit geld een fonds op te richten, het Adderfonds. Dit fonds werd beheerd door de Vereniging tot oprichting en instandhouding van het Adderfonds, welke in eerste instantie bestond uit twaalf heren die ook al deel hadden uitgemaakt van het eerdergenoemde comité. Het doel van de vereniging was in eerste instantie de nabestaanden van de bemanning van de ramp te voorzien van een vergoeding voor zover dit voor de oprichting van het fonds nog niet gebeurd was. Daarnaast was het doel van het fonds ook het verstrekken van vergoedingen aan *'hen die in 's lands zeedienst door eenige ramp aan een van 's Rijks marineschepen overkomen het leven hebben verloren [of] hen die in 's lands zeedienst door eenige ramp aan een van 's Rijks marineschepen overkomen, buiten staat zijn geraakt, om in hun onderhoud geheel of gedeeltelijk te voorzien'*. Om dit te bekostigen werd de rente over de giften die gekregen waren naar aanleiding van de ramp van de Adder en latere giften en donaties gebruikt.<sup>21</sup> Het Adderfonds bestaat tegenwoordig niet meer op

---

<sup>20</sup>"Bij resolutie van den Minister van Marine". "*De standaard*". Amsterdam, 24-10-1882. Geraadpleegd op Delpher op 12-12-2015, <http://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011068135:mpeg21:a0012>.

<sup>21</sup>"Binnenlandsch Nieuws.". "*Het nieuws van den dag : kleine courant*". Amsterdam, 17-01-1884. Geraadpleegd op Delpher op 12-12-2015, <http://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010084410:mpeg21:a0055>.

zichzelf, maar is opgegaan in het Fonds 1815. Dit fonds bied steun aan militairen en oud-militairen en hun nabestaanden die hulp nodig hebben.<sup>22</sup>

### De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

Op 10 maart 1883, een half jaar na de ramp, werd in Den Helder de Vereniging tot behandeling van op de Zeemacht betrekking hebbende onderwerpen opgericht. Deze vereniging korte zijn naam na een aantal jaar in tot Marine Vereeniging en is tegenwoordig bekend en actief als de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren (KVMO). In eerste instantie bestond de vereniging uit vijfendertig officieren, ingenieurs en hoofdambtenaren van de marine, maar het aantal leden breidde zich snel uit. Op de eerste vergadering op 10 april 1883, welke werd voorgezeten door de aangewezen voorzitter kapitein-luitenant-ter-zee Jacob C. Joekes, was het aanvankelijke aantal al vervijfvoudigd.<sup>23</sup> Deze vereniging was niet alleen opgericht om de scheepsramp met de Adder te bespreken, maar was ook een reactie op de Vestingswet van 1874. Deze wet had ervoor gezorgd dat de marine een ondergeschikte rol aan de landmacht kreeg op het gebied van kustbewaking en zorgde ervoor dat de zeewaardigheid van de marineschepen niet voorop stond bij de aanschaf. De kustbewaking zou met name gebeuren door middel van forten, welke de marine in nood zou bijstaan met de drijvende batterijen zoals de rammonitoren.<sup>24</sup> De vereniging keerde zich tegen dit beleid en zette zich in voor een betere toekomst voor de marine.

De scheepsramp is voor de KVMO nog altijd een belangrijke gebeurtenis en zij proberen de herinnering aan de ramp in leven te houden. Zij hebben hiervoor de Stichting Gedenkteken Zr. Ms. Adder opgericht. Het doel van deze stichting was het verzorgen van een gedenkteken voor de ramp, het geven van voorlichting over het periodiek herdenken van de ramp en ‘*al hetgeen met bovenstaande verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn*’. Het gedenkteken werd op 10 april 2015 geplaatst op de boulevard van Scheveningen ter hoogte van de plaats waar de ramp heeft plaatsgevonden en bestaat uit een koker met de namen van de bemanning en een plakkaat.<sup>25</sup>

### De Kustwacht

Ondanks het feit dan verschillende getuigen hadden gezien dat de adder in nood verkeerde, heeft niemand een poging gedaan om de bemanning van het schip te helpen. Er was helaas een ramp voor nodig om dit fundamentele probleem te ontdekken. Er bestond in Nederland geen organisatie die zorg droeg voor het controleren van de zee. Men kwam tot de conclusie dat een constante controle van de kustlijn de opvarenden en misschien zelfs het schip zelf had

---

<sup>22</sup> *Procedure Steunaanvragen bij FONDS 1815*, Geraadpleegd via

<[http://www.militairefondsen.nl/fonds\\_1815/procedure\\_steunaanvragen.html](http://www.militairefondsen.nl/fonds_1815/procedure_steunaanvragen.html)> 11-12-2015.

<sup>23</sup> Marc A. van Alphen, A.M.C. van Dissel, *Kroniek der zeemacht : gedenkwaardige gebeurtenissen uit vijf eeuwen Nederlandse marinegeschiedenis* (Amsterdam 2003) 91.

<sup>24</sup> G.J.A. Raven (ed), *De Kroon op het Anker, 175 jaar Koninklijke Marine* (Amsterdam 1988) 65.

<sup>25</sup> *Stichting gedenkteken*, geraadpleegd via < <http://www.kvmo.nl/kvmo/adder/stichting-gedenkteken.html> > 10-12-2015.

kunnen redden.<sup>26</sup> Een tweede gevolg van het zinken van de Zr.Ms Adder was dan ook het instellen van zulk een controle in 1885. Het personeel van de Kustverlichting, die verantwoordelijk waren voor de vuurtorens langs de kust, werd aangesteld voor het ‘*het houden van een uitkijk en het rapporteren van in nood verkerende schepen aan Hoofden Kustwacht*’. Hiermee kwam de Kustwacht in eerste instantie onder toezicht van het Loodswezen dat viel onder het Ministerie van Marine.<sup>27</sup> Alle Nederlandse en vreemde schepen die zich voor de Nederlandse kust begaven werden gerapporteerd.<sup>28</sup> Op 1 oktober 1887 kwam de Kustwacht volledig in functie.

---

<sup>26</sup> NL-HaNA, Directie Marine / Commandement Willemsoord, 2.12.12, inv.nr. 242, Verslag aan de koning, 23.

<sup>27</sup> *Historie*, geraadpleegd via <[https://www.kustwacht.nl/nl/nl\\_historie.html](https://www.kustwacht.nl/nl/nl_historie.html)> 7-12-2015

<sup>28</sup> Van Alphen, *Kroniek der zeemacht*, 338.



## Conclusie

Het is een ongelofelijk verhaal, het verhaal van het vergaan van de rammonitor Zr. Ms. Adder. De monitor voer weg met mooi weer op een zomerse ochtend, kwam door het opsteken van de wind in moeilijkheden en is in de nacht van 5 op 6 juli met zijn gehele bemanning vergaan. Hulp werd niet geboden, wat met verontwaardiging door het Nederlandse volk werd ontvangen. Na deze ramp is de controle van de Nederlandse kust aanzienlijk verbeterd zodat zo een ramp niet nog eens plaats kan vinden.

Bij dit onderzoek is zowel aan de archeologische als de historische kant van het verhaal van de Adder aandacht geschonken. De vraag die hierbij gesteld werd was, kan met archeologisch en historisch onderzoek achterhaald worden wat er met de rammonitor Zr. Ms. Adder gebeurd is? Het is lastig te achterhalen wat er precies gebeurd is, maar er kunnen verschillende dingen met zekerheid gezegd worden. De technieken om archeologisch onderzoek onder water te doen zijn verbeterd sinds het onderzoek van 1882, daarom is het goed mogelijk dat duikers bij een nieuw onderzoek nieuwe informatie vinden over de oorzaak van het zinken. Uit onderzoek van sportduikers is gebleken dat het wrak nog grotendeels intact is en nog op de zeebodem ligt, ook al vreesden de duikers in 1882 dat het schip in het zand weg zou zakken. Een deel van de charme van het verhaal van de Adder is echter wel het mysterieuze vergaan van het schip. Archeologisch onderzoek kan het exploderen van de ketel duidelijk aantonen waardoor de ramp geen mysterie meer is.

Door middel van historisch onderzoek is het mogelijk meer te zeggen over de ramp. Het is duidelijk om welk model schip het gaat en van de rammonitoren zijn voldoende tekeningen en blauwdrukken over van het bouwproces, om precies te weten te komen hoe het schip in elkaar zat. Het onderzoek maakt ook duidelijk waarom de monitoren gebouwd werden en waarom men bereid was de zeewaardigheid van een marineschip op te geven. De ooggetuigenverslagen die verzameld zijn door de onderzoekscommissie vertellen het verhaal van de laatste fatale reis. Daarbij heeft deze ramp ook de inspiratie gevormd voor verschillende organisaties, namelijk het Adderfonds, de KVMO en de Kustwacht. Met name deze laatste twee organisaties hebben de ramp altijd als onderdeel van hun stichtingsverhaal gezien en hebben ervoor gezorgd dat de ramp niet vergeten is. Dit bij elkaar maakt het verhaal van de Zr. Ms. bijzonder.

Het is dus mogelijk om door gecombineerd archeologisch en historisch onderzoek een compleet verhaal van het vergaan van de Zr. Ms. Adder te krijgen. Het historische onderzoek verteld het verhaal van de bouw van het schip en de waarde die men op de lange termijn nog steeds aan de ramp hecht. Het archeologische onderzoek kon meer duidelijk maken over de reden van het zinken en nieuw archeologisch onderzoek zou hier nog aan toe kunnen voegen om meer duidelijkheid te krijgen. Maakt dit het ook interessant om het wrak van de Adder uit de zee te halen en te conserveren? Uit dit onderzoek blijkt dat meer onderzoek naar het wrak zeker een nieuwe dimensie aan het verhaal van de Adder toe kan voegen. Het schip zelf was echter van beperkte waarde, door zijn slechte zeewaardigheid was het voor de marine geen interessant schip. Bovendien is het bekend hoe een rammonitor gebouwd werd, omdat de tekeningen bewaard zijn gebleven. De voordelen van het conserveren van de Zr. Ms. Adder zouden daarom niet opwegen tegen de nadelen.

## Geraadpleegde bronnen

### Nationaal archief

Nationaal Archief, Den Haag, Directie der Marine: Commandement Maritieme Middelen Willemsoord, nummer toegang 2.12.12, inventarisnummer 242, Verslag aan den koning van het onderzoek naar de vermoedelijke oorzaken waaraan de zeeramp van zr. Ms. Rammonitor "Adder" moet worden toegeschreven, uitgebragt door de commissie, benoemd bij 's Konings Besluit van 21 Julij 1882, n°1.

### Interviews

Paul de Keijzer, sportduiker, 4 december 2015 te Alphen aan der Rijn

### Krantenartikelen

"Binnenlandsch Nieuws.". "*Het nieuws van den dag : kleine courant*". Amsterdam, 17-01-1884. Geraadpleegd op Delpher op 11-12-2015,  
<http://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010084410:mpeg21:a0055>

"Bij resolutie van den Minister van Ma-". "*De standaard*". Amsterdam, 24-10-1882. Geraadpleegd op Delpher op 10-12-2015,  
<http://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011068135:mpeg21:a0012>

### Boeken

Alphen, Marc A. van, A.M.C. van Dissel, *Kroniek der zeemacht : gedenkwaardige gebeurtenissen uit vijf eeuwen Nederlandse marinegeschiedenis* (Amsterdam 2003).

Gardiner, Robert, *Conway's all the world's fighting ships, 1860-1905* (Londen 1979).

H., S. de, De eerste Nederlandsche pantserschepen, De gepantserde schepen in den aanvang, *Ons Zeewezen, Officieel orgaan van de Vereniging Het Nederlandsche Zeewezen* 30 (1931) 306-317.

H., S de, De eerste Nederlandsche pantserschepen, De rammonitors, *Ons Zeewezen, Officieel orgaan van de Vereniging Het Nederlandsche* 31 (1932) 4-9.

Raven, G.J.A. (ed), *De Kroon op het Anker, 175 jaar Koninklijke Marine* (Amsterdam 1988).

Staten-Generaal, *De Economist* 18 (1869) 601-616.

Websites

*Handelingen Tweede Kamer 1882-1883 27 september 1882*, Geraadpleegd via  
<[www.statengeneraaldigitaal.nl](http://www.statengeneraaldigitaal.nl)>

*Procedure Steunaanvragen bij FONDS 1815*, Geraadpleegd via  
<[http://www.militairefondsen.nl/fonds\\_1815/procedure\\_steunaanvragen.html](http://www.militairefondsen.nl/fonds_1815/procedure_steunaanvragen.html)>

*Historie*, geraadpleegd via <[https://www.kustwacht.nl/nl/nl\\_historie.html](https://www.kustwacht.nl/nl/nl_historie.html)>

*Stichting gedenkteken*, geraadpleegd via < <http://www.kvmo.nl/kvmo/adder/stichting-gedenkteken.html> >