Cover Page

Universiteit Leiden

The handle http://hdl.handle.net/1887/26182 holds various files of this Leiden University dissertation.

Author: Alphen, Marcus Anthonius van
Title: Het oorlogsschip als varend bedrijf. Schrijvers, administratie en logistiek aan boord van Nederlandse marineschepen in de 17de en 18de eeuw
Issue Date: 2014-06-19

HET OORLOGSSCHIP ALS VAREND BEDRIJF

Schrijvers, administratie en logistiek aan boord van Nederlandse marine-schepen in de 17de en 18de eeuw

PROEFSCHRIFT

ter verkrijging van de graad van Doctor aan de Universiteit Leiden,
op gezag van Rector Magnificus prof.mr. C.J.J.M. Stolker,
volgens besluit van het College voor Promoties
te verdedigen op donderdag 19 juni 2014
klokke 11.15 uur

door

Marcus Anthonius van Alphen

geboren te Amsterdam

in 1954

Promotiecommissie:

Promotores

Prof.dr. H.J. den Heijer
Prof.dr. J. Hoffenaar

Overige leden

Prof.dr. J.R. Bruijn
Prof.dr. J.J.L. Gommans
Prof.dr. L.H.J. Sicking

Het oorlogsschip als varend bedrijf

HET OORLOGSSCHIP ALS VAREND BEDRIJF

Schrijvers, administratie en logistiek aan boord van Nederlandse marineschepen in de 17de en 18de eeuw

Marc A. van Alphen

Uitgeverij Van Wijnen - Franeker

Vormgeving: www.garage-bno.nl
Druk: Printbase B.V., Sintjohannesga

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie is een zelfstandig wetenschappelijk onderzoeks- en documentatiecentrum binnen de Nederlandse Defensie Academie (NLDA). Deze publicatie maakt deel uit van het onderzoeksprogramma van de Faculteit Militaire Wetenschappen van de NLDA.

Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze ook, zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. De meningen en opvattingen die in deze publicatie worden uitgesproken, zijn en blijven voor de verantwoordelijkheid van de auteur. Zij geven niet noodzakelijkerwijs de mening weer van de minister van Defensie.

No part of this book may be reproduced in any form by print, photoprint, microfilm or any other means, without written permission from the publisher. The views expressed in this publication are those of the author and do not necessarily reflect the views of the Minister of Defence.

© 2014 by the Netherlands Institute of Military History, The Hague, the Netherlands

ISBN 9789051944884
NUR 689

www.uitgeverijvanwijnen.nl

Inhoudsopgave

Woord vooraf 9

Inleiding 11

HOOFDSTUK 1 **De Staatse vloot in de zeventiende en achttiende eeuw** 23

Inleiding 23
Vijf admiraliteiten 24
Het werkterrein 31
De schepen 34
De bemanningen 37

HOOFDSTUK 2 **De werkzaamheden op papier** 47

Inleiding 47
De eerste generale artikelbrief 47
De eerste instructies 52
- Geschreven instructie van Amsterdam 52
- Gedrukte instructie van Rotterdam 54

Aanvullende artikelbrieven 57
Specifieke voorschriften voor de blokkadevloot 59
Aanvullende instructies 60
- Herziening in 1629 60
- Het reglement van 1643 62
- Amsterdam volgt in 1657 68
- De Rotterdamse instructie van 1697 71

Toenemende bureaucratie 72

HOOFDSTUK 3 **De schrijver en de scheepsleiding** 77

Inleiding 77
De aanstelling en de positie van de kapitein 77
De aanstelling van de schrijver 81
De officiersrang voor de schrijvers 85
De status en positie van de schrijver 88

HOOFDSTUK 4 **De werkzaamheden vóór vertrek** 93
Inleiding 93
Het uitrusten van een oorlogsschip 93
Het bevoorraden van een oorlogsschip 101
Het bemannen van een oorlogsschip 115
De schrijver als werver 115
De scheepsplunje 122
De maandbrief 124

HOOFDSTUK 5 **Op de binnenwateren of ter zee** 131
Inleiding 131
Een aparte vloot voor op de rivieren 131
Inzet van de binnenvloot 133
Arbeid en absenteïsme op de schepen 134
Rol van de scheepsschrijver 136
Financiële onmacht en invloed van het admiraliteitscollege 142
Verschillende soorten reizen en risico's ter zee 146
Contact met de admiraliteit op afstand 148
Specifieke taken op een konvooischip 151
Specifieke taken tijdens een zeegevecht 155

HOOFDSTUK 6 **Reguliere taken aan boord** 161
Inleiding 161
Het schrijven van brieven 161
Het invullen en aanpassen van de monsterrol 164
Het bijhouden van de schuldrol 167
Land- en scheepsschulden 168
Boekhouder van de admiraliteit 169
Boekhouder van de provoost 170
Secretaris van de krijgsraad 173
Boekhouder van de chirurgijn 174
Boekhouder van de kapitein 178
Plunjeleverancier en bankier 180
Distributeur van psalmboekjes en hangmatten 183
Veilingmeester 184
Bemiddelaar 188
Notaris 189
Winkelier 190
Het bijhouden van het scheepsjournaal 196
Overige taken 217
Knecht of begeleider van de kapitein 217

Voorganger en voorlezer 218
Eindcontrole op de schulden 219

HOOFDSTUK 7 **De werkzaamheden na terugkomst** 221
Inleiding 221
De afmonstering 222
Het confereren 225
De afrekening 227
De borgstelling 237

HOOFDSTUK 8 **De verdiensten** 241
Inleiding 241
Onderlinge loonverschillen tussen schrijvers 241
De schrijver met de hoogste gage: de vlootsecretaris 246
Gages voor scheepsschrijvers vanaf circa 1575 249
De gage in vergelijkend perspectief 250
De financiering van scheepsschrijvers 252
Herkomst en omvang van de emolumenten 256
Imago en belang van de scheepsschrijver 260
Ondeugdelijke schrijvers en schrijvers die niet deugden 260
Het intrinsieke nut van de schrijver 265

HOOFDSTUK 9 **Van zeeman tot zakenman** 271
Inleiding 271
Verschillende typen schrijvers 271
Pseudo-schrijvers 271
Opgeklommen schepelingen 274
Amb(ach)telijke schrijvers 278
Geëmbarkeerde herbergiers en logementhouders 280
Varende handelaren en neringdoenden 282
Ambulante predikanten 283
Voormalige walfunctionarissen van de admiraliteit 284
Een bont gezelschap 285

Samenvatting en conclusies 294

Bijlagen 305
I Scheepsschrijvers admiraliteit van Rotterdam 1597-1795 305
II Scheepsschrijvers admiraliteit van Amsterdam 1597-1795 319

Noten *325*

Summary and Conclusions *432*

Bronnen *443*

Afkortingenlijst *455*

Personen- en schepenregister *456*

Illustratieverantwoording *459*

Curriculum vitae *460*

Woord vooraf

Dit boek kent een lange voorgeschiedenis die begint in 1982. In dat jaar trof een baron in Driebergen op zijn zolder een bundel brieven aan uit de zeventiende eeuw. Ze waren door een Schiedamse marineofficier, Eland du Bois (1642-1676), geschreven aan zijn vrouw. Deze brieven uit de tijd van Michiel de Ruyter werden tijdens een werkcollege gelezen en geannoteerd onder leiding van de hoogleraar Zeegeschiedenis prof.dr. J.R. Bruijn en mevrouw drs. E.S. van Eyck van Heslinga. De correspondentie gaf een ongepolijst beeld van de dagelijkse beslommeringen van de commandant van een oorlogsschip en vooral van de nauwe betrokkenheid daarbij van zijn echtgenote en andere personen aan de wal. Een intrigerende wereld!

Mijn studentenbestaan werd steeds meer maritiem van aard, mede door een tweetal bijbanen; gids in het Nederlands Scheepvaartmuseum en waterklerk bij het cargadoorsbedrijf Müller & Co. Tussen het rondleiden van schoolklassen en het in- en uitklaren van koopvaardijschepen door, vervolgde ik mijn studie en sloot die af met een doctoraalscriptie over de personeelsvoorziening van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in Enkhuizen. Voor die scriptie nam ik honderden notariële akten door. Één daarvan bleef mij bij omdat zij afweek. In deze akte was geen sprake van een voor de compagnie werkende werfagent of ronselaar, maar van een schrijver van een oorlogsschip die in opdracht van zijn kapitein in een logement een paar matrozen aannam die eigenlijk waren voorbestemd voor de VOC. Over het aan boord hebben van een zogeheten 'schrijver' en zijn werkzaamheden aan de wal, had ik nooit iets gelezen bij Du Bois. Daar wilde ik het fijne van weten.

Jaren later kreeg ik de kans onderzoek te verrichten naar de schrijver aan boord van oorlogsschepen. In 1992 maakte ik de overgang van docent Zeegeschiedenis op het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) naar het Instituut voor Maritieme Historie (IMH). De toenmalige directeur van het instituut, dr. P.C. van Royen, opperde dat in de aangeboden functie van wetenschappelijk medewerker het doen van promotieonderzoek tot de mogelijkheden behoorde. Het combineren van promotieonderzoek met de reguliere werkzaamheden bleek in de praktijk echter lastig, temeer daar het beoogde proefschrift veel archiefonderzoek op verschillende locaties vereiste. Na anderhalf jaar moest een pas op de plaats worden gemaakt. De dagelijkse werkzaamheden boden gaandeweg steeds minder ruimte voor promotieonderzoek dat in afwachting van gunstiger tijden in de onderste bureaula verdween. Daar heeft de eerste aanzet tot de dissertatie lange tijd gelegen.

Na de samensmelting in 2005 van de verschillende historische diensten van de krijgsmacht tot het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) kwam er op den duur

echter weer meer ruimte voor het onderzoek. Nu is de klus uiteindelijk toch geklaard. Bij het tot een goed einde brengen van mijn zoektocht naar het wel en wee van de scheepsschrijver – de illustere voorganger van de huidige marineofficieren belast met de administratie en logistiek! – zijn velen mij behulpzaam geweest. De directeur van het NIMH, drs. P.H. Kamphuis, en diens plaatsvervanger dr. A.P. van Vliet, waren bereid om de aloude toezegging tot het mogen doen van promotieonderzoek overeind te houden en het resultaat te publiceren. Voor het door hen in mij gestelde vertrouwen ben ik ze bijzonder erkentelijk.

Dank ben ik ook verschuldigd aan de collega's van het NIMH die mij de afgelopen jaren van waardevolle adviezen voorzagen, hun interesse toonden of die mij, zoals Okke Groot en Louis Kaulartz, heel concreet hielpen bij het verzorgen van de illustraties. De coulante houding van enkele amateurfotografen, Erik van der Doe en Nico Boerboom, en van verschillende musea en archiefinstellingen, die afbeeldingen beschikbaar stelden voor dit boek, was daarbij zeer welkom. De medewerkers van archiefdiensten in Amsterdam, Arnhem, Den Haag, Hoorn, Londen, Middelburg en Rotterdam verdienen bovendien een pluim voor het stug blijven aansjouwen van de vele archiefstukken. De redactionele ondersteuning die ik in de eindfase ontving van Marlies Enklaar en Michael Horrée was van grote waarde. Uitgeverij Van Wijnen te Franeker maakte van het manuscript een fraai boek.

Zonder de steun van de hiervoor genoemde personen had het onderhavige boek er beslist heel anders uitgezien. En zonder de steun en toewijding van mijn partner Anita was dit boek er zelfs nooit gekomen. Aan haar en onze drie zonen – Thade, Jorten en Roemer – draag ik dit boek op. Als kleine tegenprestatie voor het veelvuldig de (zee)benen nemen naar mijn studeerkamer op zolder.

Marc van Alphen

Inleiding

Van oudsher bevinden zich aan boord van Nederlandse marineschepen zeelieden die zorg dragen voor de scheepsadministratie en daarnaast een rol spelen bij de logistiek. In de zeventiende en achttiende eeuw werden zij meestal kortweg 'schrijver' genoemd. In de hiërarchie bekleedden zij de rang van dekofficier, een hogere onderofficier. Hun werkterrein was veel breder dan de beroepsaanduiding doet vermoeden. Zij waren de kapitein of vlagofficier behulpzaam bij de werving van het scheepsvolk, maakten de monsterrol op, deden het schrijfwerk voor de bevelhebber, traden op als diens woordvoerder of afgezant, hielden het scheepsjournaal bij, vervaardigden testamenten, waren betrokken bij de bevoorrading van de schepen, voorzagen de bemanning van scheepkleding en andere goederen, verstrekten tijdens de reis voorschotten en verrekenden deze in de door hen bijgehouden schuldrollen, beheerden nalatenschappen van gestorven of gedeserteerde opvarenden en traden op als secretaris van de zeekrijgsraad.

In de negentiende eeuw zou de schrijver er nog een belangrijke taak bij krijgen, namelijk het beheer over de voeding en drank aan boord. Daarom werd hij vanaf 1824 aangeduid met 'schrijver en victualiemeester'. Na de vorming van het Koninkrijk der Nederlanden hadden de schrijvers net als de zeeofficieren al een eigen korps gekregen en vanaf 1817 waren zij in rang met hen gelijkgesteld. De nieuwe aanduiding bleek geen lang leven beschoren te zijn. In 1843 werd bij Koninklijk Besluit een officiële naamswijziging doorgevoerd. De scheepsschrijver van weleer heette voortaan 'officier van administratie'. Alleen in de lagere militaire regionen leefde de term 'schrijver' als beroeps- of vakaanduiding voort en bleef deze bij de Koninklijk Marine behouden voor op de administratie werkzame onderofficieren. Kennelijk was dat geen aansprekend beroep, zo bleek tijdens een in 1994 in Den Haag gehouden seminar waar de top van Defensie zijn licht liet schijnen over het imago van de krijgsmacht. Het symposium was georganiseerd in verband met de komende opschorting van de dienstplicht en te verwachten problemen bij de werving van personeel voor een beroepsleger. Een van de sprekers was de toenmalige directeur Personeel Koninklijke Marine, schout-bij-nacht Joost van Aalst. Om aan te geven hoe belangrijk het imago van een militair beroep was voor het krijgen van voldoende gegadigden, stelde hij: 'Het is eenvoudiger om een skileraar te vinden voor het Korps Mariniers dan een schrijver voor de administratie.'[1] Daar had niemand van terug.

Ongemerkt vertolkte Van Aalst een eeuwenoude visie. Ook de schrijver die in de zeventiende en achttiende op een Nederlands marineschip de administratie deed, had geen best imago. Het beroep had toen echter een andere connotatie. Wie tijdens het ancien ré-

gime bij de zeemacht werkzaam was als schrijver oefende voor de buitenwereld geen saai beroep uit, integendeel. Geen enkel ander varend beroep kende namelijk zoveel verschillende verschijningsvormen en mogelijkheden tot (il)legale bijverdiensten. Dat maakte de schrijver bij zijn tijdgenoten verdacht en deed zijn imago geen goed. Schrijvers hadden een corruptiegevoelige functie en zouden zich ten koste van medebemanningsleden kunnen verrijken. Of ze dat ook daadwerkelijk deden, is de vraag. Over de schrijver is namelijk niet veel meer bekend dan zijn takenpakket. Naar hun handel en wandel is tot nog toe weinig onderzoek gedaan, wellicht mede door het stoffige of saaie imago dat tegenwoordig kennelijk aan het beroep kleeft.

In de belangrijkste negentiende-eeuwse overzichtswerken betreffende de Nederlandse marinegeschiedenis wordt het beroep van schrijver alleen en passant genoemd. Het bleef overal bij een summiere omschrijving van zijn werkzaamheden aan boord.[2] Ook in vooroorlogse, twintigste-eeuwse maritiem-historische standaardwerken komt de schrijver er nauwelijks aan te pas.[3] Succesvolle zeeslagen, aansprekende vlootvoogden en opvallende scheepscommandanten bleven als vanouds de boventoon voeren. Pas vanaf de jaren zestig van de twintigste eeuw kwam er meer belangstelling voor sociale aspecten van de maritieme geschiedenis. De dissertatie van J.R. Bruijn uit 1970 over de in Amsterdam gevestigde admiraliteit tijdens de eerste helft van de achttiende eeuw, zijn oratie uit 1978 en vele van zijn daaropvolgende publicaties zijn hiervan duidelijke voorbeelden.[4] Met zijn in 1998 verschenen overzichtswerk over de Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw benadrukte Bruijn nog maar eens dat de zo sterk op (zee)heldendom en zeeslagen gebaseerde geschiedschrijving uit de eerste helft van de twintigste eeuw een gepasseerd station was. Ook het scheepsleven van de onderofficieren en gewone matrozen had nu enige contouren gekregen, al bleven het wel anonieme zeelui en werden ze uitsluitend behandeld als categorie. Als er iemand bij naam werd genoemd en wat uitvoeriger beschreven, betrof het toch nog steeds alleen de hoogste officier aan boord. Vanuit diens perspectief werd het leven aan boord van de Staatse oorlogsschepen beschreven.

Het functioneren van een oorlogsschip en zijn bemanning kan evenwel ook, en in bepaalde opzichten zelfs beter bestudeerd en begrepen worden door de werkzaamheden van sleutelfiguren uit de iets lagere regionen van de scheepssamenleving te analyseren. In deze studie gaat het niet langer om de hoogste militair aan boord op zoek naar roem en fortuin, maar om de man die pal naast hem stond en juist heel bedrijfsmatig dacht en handelde: de schrijver. Deze vormde een belangrijke schakel binnen de marineorganisatie van de Republiek waar overheidstaken en particuliere commerciële belangen nauw met elkaar waren verweven. De in vergelijking met andere Europese landen in de zeventiende en achttiende eeuw zo afwijkende bestuursstructuur van de Republiek der Verenigde Nederlanden en de hier gebruikelijke verwevenheid van private belangen met staatstaken zouden tot verdeeldheid en inefficiëntie hebben geleid. Nederlandse historici beoordelen de decentrale organisatievorm van de Staatse zeemacht en de vervlechting van overheidstaken met particuliere belangen tegenwoordig echter juist positief als bronnen van de macht en slagvaardigheid van de Republiek.[5] Aan die vervlechting, macht en slagvaar-

digheid leverde de schrijver zowel in de zeventiende als achttiende eeuw een substantiële bijdrage.

Slechts een klein aantal personen heeft zich ooit verdiept in het beroep van de schrijver en daarover gepubliceerd. Het waren uitsluitend marineofficieren, kennelijk op zoek naar hun eigen *roots*, want zij behoorden allen tot het Korps van Administratie. Deze publicerende officieren, schout-bij-nacht van administratie titulair b.d. M.J.C. Klaassen (1895-1990), kapitein-luitenant-ter-zee van administratie b.d. dr. C.H.F. Simons (1908-1995) en kapitein-ter-zee van administratie b.d. mr. S.W.P.C. Braunius (geboren 1934), waren alle drie qua thematiek pioniers. Klaassen was echter vooral een begenadigd genealoog. Zijn gedenkboeken van de verschillende adelborstenopleidingen die de Nederlandse zeemacht vanaf 1803 heeft gekend, zijn daarvan imposante voorbeelden.[6] Ook de door hem in 1965 geschreven geschiedenis van zijn eigen korps bevat vele namen en genealogische gegevens van schrijver en victualiemeesters als ook van officieren van administratie.[7] Maar informatie over hun directe voorloper, de schrijver uit de zeventiende en achttiende eeuw, is slechts mondjesmaat aanwezig. Daarover is bij Braunius en Simons meer te vinden.

Sipke Braunius was de eerste die in 1964 een poging deed de veelomvattende werkzaamheden van de schrijver in een artikel te vatten.[8] Het was hem opgevallen dat in de maritiem-historische literatuur zo weinig aandacht werd besteed aan de schrijver, en hij kwam er pas toe erover te schrijven 'na het verzamelen van vele losse aantekeningen'.[9] Het resultaat was, zoals hijzelf verwoordde, 'slechts een eerste aanzet (...) welke aanvulling behoeft én verdient'.[10] Die aanvulling kwam tien jaar later met de dissertatie van Constantijn Simons.[11] Simons, net als Braunius jurist, onderzocht de rechtspraak aan boord van marineschepen van 1750 tot 1814, en dat leverde gedetailleerde informatie op over het werk van de schrijver als secretaris van de zeekrijgsraad.

Simons maakte voor zijn onderzoek veelvuldig gebruik van scheepsjournalen en andere archiefstukken. Voor literatuur over de schrijver verwees hij naar het werk van Klaassen en Braunius en naar een scriptie uit 1966 over het strafrecht op de Staatse vloot door H.J. Ribbink.[12] Simons was door laatstgenoemde mondeling in kennis gesteld van het bestaan van een tot dan toe onbekende 'instructie voor de schrijvers op 's Landts schepen van oorlog' uit 1621.[13] Ribbink was dankzij zijn leermeester, H.H.A. de Graaff (1903-1972), bijzonder hoogleraar in het Militair Recht aan de Universiteit van Amsterdam, in het bezit gekomen van een transcriptie van deze bijzondere instructie. Het origineel had De Graaff kort daarvoor ontdekt bij een door hem 'ingesteld onderzoek op een geheel ander terrein in het Rijksarchief te Arnhem'. Het bevond zich daar in een bundel die werd aangetroffen 'op een volkomen verrassende plaats'.[14] Herman Ribbink heeft het origineel nooit onder ogen gekregen. Ook Braunius, die decennia lang regelmatig artikelen bleef publiceren over de rechtspraak aan boord van marineschepen in vroeger tijden, wilde gebruikmaken van de ontdekte instructie en deed er een vergeefse zoektocht naar. In een artikel uit 1992 concludeerde hij dat de instructie uit 1621 in het archief te Arnhem helaas 'in het ongerede' was geraakt.[15]

Dat bleek jaren later bij mijn eigen onderzoek in het Rijksarchief te Arnhem – inmiddels zelf ook gegrepen door het onderwerp – toch niet het geval te zijn. De verloren gewaande instructie uit 1621 trof ik aan in een bundel die deel uitmaakte van het familiearchief Van Rhemen.[16] De bundel, voorzien van een perkamenten omslag zonder opschrift en ook zonder inhoudsopgave, bevatte enige tientallen gedrukte zeventiende-eeuwse pamfletten, vooral artikelbrieven en richtlijnen voor het controleren van verschillende in- en uitvoerrechten. De bundel is vermoedelijk ooit gevormd en gebruikt door een scheepsschrijver die in opdracht van zijn admiraliteit ook de betaling van bepaalde belastingen (de zogeheten 'convoyen en licenten') moest controleren.[17]

De gevonden instructie en de beperkte historiografie lieten vele vragen onbeantwoord. Wat waren de werkzaamheden van de schrijver op papier en in de praktijk? Welke veranderingen hebben zich voorgedaan in zijn takenpakket, status, inkomsten, carrière, reputatie, herkomst en scholing? In hoeverre hebben de werkzaamheden van de schrijver de bedrijfsvoering ondersteund en bepaald? En wat was zijn aandeel in de professionalisering van de marine? Deze vragen waren richtinggevend voor mijn onderzoek.

Bij de afbakening van het onderwerp heb ik eerst gekeken naar de uniciteit van de scheepsschrijver op de Nederlandse oorlogsvloot. Schrijvers kwamen in de Republiek ook voor bij het landleger en andere scheepvaarttakken, zoals de Verenigde Oost-Indische Compagnie en de kaapvaart, maar daar hadden zij een ander takenpakket en bekleedden ook een andere positie. Bij het leger beschikte elke compagnie over een 'schrijver' die de boekhouding deed.[18] Hij nam een ondergeschikte, veel minder belangrijke en zelfstandige plaats in dan de marineschrijver.[19] Personen die als 'schrijver' of 'pennist' op de monsterrol van een Oost-Indiëvaarder vermeld stonden, waren eenvoudige klerken, meestal toegevoegd aan een compagniesboekhouder.

Degene die aan boord van een compagniesschip globaal hetzelfde werk deed als de schrijver van een oorlogsschip werd aangeduid met 'adsistent' (assistent).[20] Deze had echter een heel andere status. Hij was van meet af aan officier en werd tot de categorie der kooplieden gerekend. Binnen die groep stond hij wel onderaan in de rangorde. Indien er een (onder- of opper)koopman aan boord was, fungeerde de assistent als diens klerk en verving hem eventueel bij ziekte.[21] Voer het schip uit zonder assistent, dan was er in de regel een onderkoopman aan boord die de taken overnam. Het schrijverschap aan boord van een kaper of commissievaarder, ten slotte, was eenzijdig gericht op het nauwkeurig vastleggen van alles 'omtrent het aanhalen, visiteren, neemen en opbrengen van scheepen'.[22] De schrijver van een kaapvaarder werd ook wel 'secretaris' genoemd, en zijn assistent 'tweede secretaris'.

Een vergelijking met de schrijver bij de *Royal Navy*, de marine waarmee de Staatse vloot in de zeventiende en achttiende eeuw het meest wedijverde én samenwerkte, ligt voor de hand. Die vergelijking gaat echter mank. De *Royal Navy* kende geen bemanningslid die precies hetzelfde werk deed als de Nederlandse schrijver. De aan boord van de Engelse oorlogsschepen werkzame *purser* vertoonde nog de meeste ovreeenkomst met de in de negentiende eeuw op de schepen van Nederlandse Koninklijke Marine voorkomen-

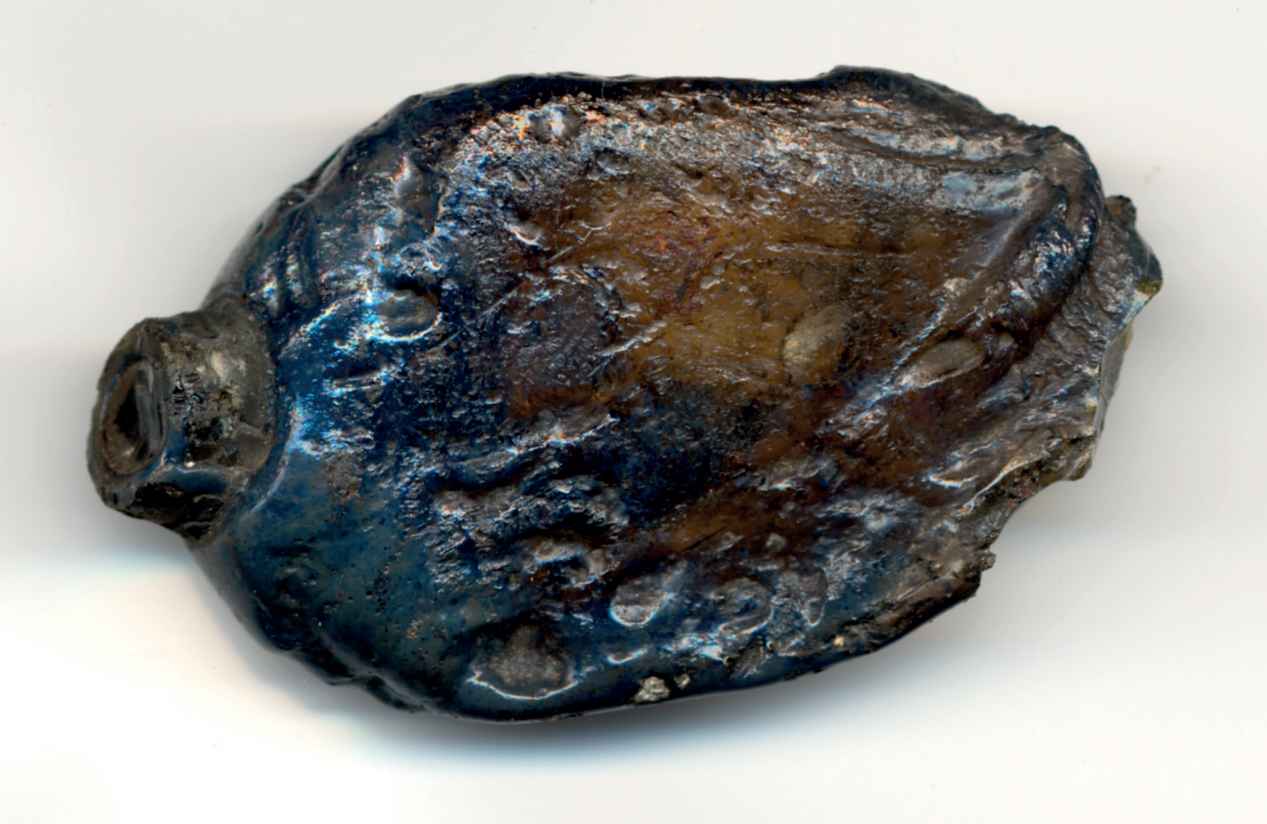
de 'schrijver en victualiemeester'. In de zeventiende en achttiende eeuw was de schrijver echter nog niet zo intensief bij de proviandering betrokken als de *purser*.

Dat verschil tussen de Nederlandse marineschrijver en de *purser* was het directe gevolg van de merkwaardige situatie in de Republiek waar de kapitein optrad als ondernemer en het hem toegewezen oorlogsschip zelf van proviand voorzag. Bij de *Royal Navy* werd dat door de overheid (*the Admiralty*) geregeld. Die stelde de *purser* aan om de logistiek en de victualiën te verzorgen.[23] Deze verschafte ook, net als de schrijver, op verzoek scheepsplunje en beddengoed, en verkocht tabak aan boord. Maar in tegenstelling tot de schrijver op de Staatse vloot hield de *purser* naast een monsterrol geen scheepsjournaal bij. Voor die taak kon de Engelse scheepscommandant zijn zogeheten *captain's clerk* inschakelen.[24] Deze knecht deed voor hem het schrijfwerk en hield onder andere bij wat er allemaal namens de *purser* aan boord werd afgeleverd.[25] De schrijver op een Nederlands admiraliteitsschip combineerde als het ware een deel van de werkzaamheden van de *purser* met die van de *captain's clerk*.

Een opvallende gelijkenis tussen de Engelse *purser* en de Nederlandse schrijver was hun slechte reputatie. In *The British Seaman 1200-1860. A Social Survey* schreef Christopher Lloyd dat de *purser* in verband met de slechte kwaliteit van de geleverde victualiën bij de scheepsbemanningen darmaandoeningen veroorzaakte en zodoende al vanaf de zestiende eeuw beschikte over 'a bad reputation'.[26] Volgens andere Britse auteurs pleegde de *purser*, samen met de kapitein, fraude met de monsterrol en bracht hij heimelijk geld in rekening bij gedeserteerde of gestorven bemanningsleden.[27] Hoe wijdverbreid het misbruik was, blijft gissen. Hoewel over de Engelse *purser* meer is geschreven dan over de Nederlandse schrijver, ontbeert ook de Britse maritieme literatuur tot op heden een gedegen monografie over de geschiedenis van de *purser(y)*.[28]

Kortom, de non-combattante functie van schrijver aan boord van een oorlogsschip van de Staatse vloot was in velerlei opzicht uniek. Daarom concentreert deze studie zich op de positie, werkzaamheden, verdiensten en achtergrond van de Nederlandse marineschrijver. De in Arnhem aanwezige bundel in het familiearchief Van Rhemen vormde het uitgangspunt voor verder onderzoek naar de op papier gezette regels voor de uitoefening van het beroep van scheepsschrijver. Moest de schrijver zich twee eeuwen lang aan dezelfde instructies houden of vonden er juist vele veranderingen plaats, was een van mijn eerste prangende vragen. Maar op papier gezette voorschriften geven geen antwoord op de vraag of de scheepsschrijver zich daadwerkelijk aan de in zijn instructies genoemde taken, regels en richtlijnen hield. Daarvoor was onderzoek nodig naar de praktijk. Zoals de eerdergenoemde pioniers uit de jaren zestig van de twintigste eeuw al ondervonden, lag informatie over het reilen en zeilen van scheepsschrijvers niet bepaald voor het oprapen.

In de loop der eeuwen zijn veel marinearchieven verloren gegaan. De meeste schade veroorzaakte een brand in het ministerie van Marine in Den Haag die op 8 januari 1844 uitbrak. In het departement lagen de admiraliteitsarchieven opgeslagen en was de minister gehuisvest. De brand was veroorzaakt door een onvoorzichtige dienstmeid van



Glazen parfumfles van de echtgenote van de minister van Marine, viceadmiraal Julius C. Rijk (1787-1854), gesmolten door de brand van 1844. Bij deze brand ging, behalve de dienstwoning met inboedel van de minister, ook een groot gedeelte van de admiraliteitsarchieven verloren.

de minister die met haar kaars de gordijnen van de ambtswoning deed vlam vatten. Er vielen geen slachtoffers, maar door de brand raakte de toenmalige minister van Marine, Julius Constantijn Rijk, wel zijn gehele inboedel kwijt en ging, zoals gezegd, een fors gedeelte van de oude marinearchieven verloren. Door eerdere branden in de zeventiende- en achttiende eeuw waren die al behoorlijk gedecimeerd.[29] In de bewaard gebleven marinearchieven berusten nog steeds door schrijvers aan boord vervaardigde stukken, vooral scheepsjournalen, alleen dateren die zelden van vóór circa 1690. Van de andere door hen bij de werkgever ingeleverde stukken, zoals monster- en schuldrollen en vanaf de schepen verstuurde brieven, is voor de zeventiende eeuw vrijwel niets en voor de achttiende eeuw een beperkte hoeveelheid overgebleven.

Een bijkomend probleem bij het doornemen van wat wel bewaard is gebleven, vormt het vaak ontbreken van een duidelijke signatuur of herkomst. Zo is van menig journaal en monster-, schuld- of betaalrol niet zeker wie die heeft bijgehouden of ingeleverd. Ook bij andere aan boord ingevulde documenten, al dan niet van financiële aard en meestal bestemd voor het Hoofdelijk Betalingskantoor, ontbreekt vaak de naam of handtekening van de vervaardiger. De schrijver van een marineschip was zeer bedreven in het zichzelf

op papier onzichtbaar maken. Zelfs als een scheepsschrijver zijn eigen bezigheden in het journaal beschreef, deed hij dat vrijwel altijd op een hele afstandelijke manier alsof hij naar zichzelf, een naamloze collega of een vreemdeling had staan kijken.[30] Mogelijk kwam dit omdat de scheepsschrijver gewend was alleen stukken op te maken voor derden (inclusief voor zijn werkgever, de admiraliteit) en niet steeds ook in afschrift voor zichzelf, zoals notarissen aan de wal. Die ondertekenden alles, ook de voor hun eigen archief bestemde afschriften of duplicaten die hun klerken vervaardigden.

Notarissen moesten hun archieven overdragen aan een opvolger of afstaan aan de lokale overheid. Daardoor zijn vele protocollen nu nog raadpleegbaar in gemeentelijke archieven. De protocollen van de notarissen die gevestigd waren in admiraliteitssteden, vormen vandaag de dag nog steeds een belangrijke bron voor de Nederlandse scheepvaartgeschiedenis. Duizenden in de havenbuurten woonachtige of logerende zeelieden, van de onervaren matroos tot de gevierde admiraal, maakten gebruik van de daar gevestigde notarissen. Diezelfde zeelui deden, eenmaal aangemonsterd bij de zeemacht voor gelijksoortige dienstverlening, aan boord een beroep op de scheepsschrijvers. Maar die laatsten lieten geen rijke archieven na. Mochten er in de zeventiende en achttiende eeuw scheepsschrijvers zijn geweest die wel, gelijk een notaris, aan gestructureerde archiefvorming hebben gedaan, dan zijn hun papieren nalatenschappen kennelijk allemaal verloren gegaan.

Het volledig ontbreken van persoonlijke archieven van scheepsschrijvers beperkt het zicht op deze beroepsgroep aanzienlijk. Om de door de eerdergenoemde brand ontstane hiaten enigszins te vullen, heeft de rijksarchivaris sinds de tweede helft van de negentiende eeuw tientallen verzamelingen en losse aanwinsten toegevoegd aan de gehavende admiraliteitsarchieven. Deze toegevoegde verzamelingen zijn vrijwel allemaal nagelaten door admiraliteitsambtenaren en zeeofficieren. Er zit één (uit zeven inventarisnummers bestaande) verzameling bij van een scheepsschrijver, te weten Johan Hendrik Ilcksen.[31] Het betreft hier echter geen door Ilcksen nagelaten persoonlijk archief, maar een door archivarissen op het Nationaal Archief samengestelde verzameling. Toen in 1964 het archief van de Staten-Generaal werd geïnventariseerd, lichtten zij de daarin aangetroffen stukken van Ilcksen eruit en vormden deze tot een aparte verzameling. Hoe deze papieren in het archief van de Staten-Generaal terecht zijn gekomen, is een raadsel. De Verzameling Ilcksen is echter klein en bevat uitsluitend zakelijke stukken, geen persoonlijke.

Om ondanks de afwezigheid van familie- en persoonsarchieven en de beperktheid van de wel aanwezige admiraliteitsarchieven toch een representatieve groep scheepsschrijvers te lokaliseren en die van enige achtergrondinformatie te kunnen voorzien, is uitgebreid onderzoek gedaan in de gemeentelijke archieven van Amsterdam en Rotterdam. De eerdergenoemde protocollen van notarissen uit deze admiraliteitssteden vormden de basis. Door informatie uit de notariële archieven te combineren met gegevens uit onder andere de admiraliteitsarchieven, poorterboeken en doop-, trouw- en begraafregisters, konden in totaal de namen van circa vierhonderd personen worden getraceerd die in de periode 1597-1795 als scheepsschrijver bij de marine hebben gevaren. Bij sommige schrij-

vers bleef het hoofdzakelijk bij die basisinformatie, bij anderen kon soms de hele levensloop worden gereconstrueerd.

Dat mijn onderzoek zich vooral heeft gericht op Rotterdamse en Amsterdamse scheepsschrijvers, heeft verschillende oorzaken. De belangrijkste daarvan was de aanwezigheid van adequate bronnen. De al genoemde bundel die in het Gelders Archief werd aangetroffen, bevatte verschillende pamfletten, waaronder de schrijversinstructie uit 1621, die in Rotterdam waren gedrukt. De bundel heeft naar alle waarschijnlijkheid ook toebehoord aan iemand die in dienst was van de in Rotterdam gevestigde marine of admiraliteit. Het archief van die admiraliteit leende zich het beste voor nader onderzoek naar de scheepsschrijver. Het bevatte meer relevante stukken over het beroep van scheepsschrijver dan elk ander marinearchief, en de hier gevonden informatie kon goed worden onderbouwd of uitgebreid met verder onderzoek in de vele bewaard gebleven protocollen van Rotterdamse notarissen.

Daarnaast boden, behalve de al genoemde verzameling van de Rotterdamse scheepsschrijver Ilcksen, ook enige andere verzamelingen van belangrijke Rotterdamse walfunctionarissen nuttige aanvullingen. Bovendien kon gebruik worden gemaakt van het monnikenwerk van viceadmiraal Alfred de Booy (1901-1990). Deze transcribeerde na zijn pensionering in 1956 tientallen in het Nationaal Archief opgeslagen resolutieboeken van de Rotterdamse admiraliteit. De nog in het precomputertijdperk uitgetypte notulen van de besluiten die in de periode 1625-1644 door de marineleiding in Rotterdam zijn genomen, vormden een ideaal uitgangspunt voor het onderzoek naar het functioneren van de toenmalige marine en de rol en positie van de scheepsschrijvers. Om dat te kunnen constateren moesten wel eerst de duizenden door De Booy getranscribeerde resoluties stuk voor stuk worden doorgenomen, want goede indices ontbreken.[32] Aangezien de originele resolutieboeken lastig en soms zelfs helemaal niet meer raadpleegbaar zijn door eerder opgelopen brandschade in combinatie met het ontbreken van een index, dreigt deze bron niet of nauwelijks meer te worden gebruikt voor onderzoek. Veel van de aan de transcripties van De Booy ontleende informatie die in de hoofdtekst van deze studie gemist kon worden, is daarom toch opgenomen, maar dan in de noten. Het notenapparaat is daardoor uitgebreider dan gewoonlijk.

Om te kunnen vaststellen of de situatie in Rotterdam afweek van elders is tevens gekeken naar de in Amsterdam gevestigde marine, de belangrijkste van het land. Regels en richtlijnen voor de schrijvers bleken doorgaans overeenkomstig te zijn, net als hun werkzaamheden. Voor zover er onderlinge verschillen konden worden vastgesteld, waren die meestal klein, ook als het om de marine(schrijvers) in Zeeuwse, Friese of andere Hollandse steden ging. De beroepsaanduiding was overal gelijk, al moest deze soms wel zoals in Zeeland in het begin van de zeventiende eeuw concurreren met aanverwante of verhaspelde benamingen, bijvoorbeeld ‘schrivent’ of ‘schrijvent’ en ‘schriver’ of ‘schrijvert’.[33]

De benaming ‘schrijver’, zonder verdere toevoeging, kon zowel in de zeventiende als achttiende eeuw ook van toepassing zijn op iemand die beroepsmatig het schrijfwerk

deed voor een persoon of een instelling aan de wal. Dergelijke schrijvers (landrotten!) vallen buiten het kader van dit onderzoek, dat zich uitsluitend richt op personen die beroepshalve aan boord van Nederlandse marinevaartuigen de scheepsadministratie bijhielden en het schrijfwerk verzorgden voor de scheepscommandanten en/of vlagofficieren. In de onderhavige studie zal ter verduidelijking dit beroep zowel worden aangeduid met 'schrijver' als met het veel minder frequent in de zeventiende en achttiende eeuw gebruikte 'scheepsschrijver'. Wie wel eens met behulp van een computer data verzamelt, begrijpt deze keuze en weet ook waarom het onderzoek naar de voorlopers van de officier van administratie zo weinig profijt heeft gehad van de automatisering van de afgelopen decennia. Een zoekslag via de term 'scheepsschrijver' levert enige honderden, doorgaans niet ter zake doende, hits op terwijl 'schrijver' een computergestuurde lawine veroorzaakt van miljoenen auteursnamen.

Zonder uitgebreid archiefonderzoek te doen op verschillende locaties, waaronder naast Amsterdam en Rotterdam vooral Londen, Middelburg en Den Haag, zou veel over de schrijvers aan boord van Nederlandse oorlogsschepen verborgen of onduidelijk zijn gebleven. Bestudering van de zeemacht aan de hand van deze schrijvers, zowel aan boord als aan land sleutelfiguren, levert informatie op over verscheidene relevante terreinen waar vooralsnog weinig over bekend is, zoals de werving en betaling van het vlootpersoneel, de communicatie tussen oorlogsschepen en de marineleiding aan de wal, en de bevoorrading en uitrusting van de vaartuigen. Het bestuderen van de veelomvattende functie van de scheepsschrijver leidt niet alleen tot een beter begrip van de logistieke, administratieve en bestuurlijke organisatie van de zeemacht, maar ook van de marine als oorlogvoerende onderneming. Daarmee schaart deze studie zich aan de zijde van meer recent verschenen publicaties over zowel de administratie als de commercialisering van verschillende Europese marines in de zeventiende en achttiende eeuw.[34] In de Nederlandse contekst trad vooral de scheepsschrijver daarbij op de voorgrond. Hij was een van de belangrijkste hoge onderofficieren aan boord en iemand met wie de scheepscommandant regelmatig contact had. Beiden speelden een rol in de professionalisering van de zeemacht. Hun onderlinge relatie was daarbij van wezenlijk belang.

De eerdergenoemde richtinggevende onderzoeksvragen zijn te vatten in vier hoofdthema's: de voorschriften en instructies op papier, de werkzaamheden in de praktijk, de verdiensten en tot slot een analyse van de schrijvers als beroepsgroep. Deze thema's worden in aparte hoofdstukken steeds chronologisch besproken. De cesuren zijn 1597, het jaar waarin de Staten-Generaal de instructie op de admiraliteiten uitvaardigden, en 1795, het jaar waarin de admiraliteiten werden opgeheven. Meer in detail levert dat de volgende indeling op.

In het eerste hoofdstuk wordt kort ingegaan op de organisatie, het scheepspark en de bemanningen van de Nederlandse zeemacht in de zeventiende en achttiende eeuw. Dit vormt de algemene context waarbinnen de scheepscommandant en zijn schrijver werkzaam waren. In het daaropvolgende hoofdstuk staat de regelgeving centraal waaraan de scheepsschrijver zich beroepshalve moest houden. Hierbij gaat het om de taken en de

verantwoordelijkheden die hij op papier kreeg toebedeeld. Hoe dat in de praktijk uitpakte, wordt daarna in vier aparte hoofdstukken besproken. De introductie daarop wordt gevormd door hoofdstuk 3 over de scheepsleiding, het nauwere kader waarbinnen zowel de scheepsschrijver als de commandant opereerde. Van beiden worden de aanstelling, status en positie nader toegelicht.

De praktische werkzaamheden van de schrijver worden in hoofdstuk 4 tot en met 7 chronologisch-thematisch behandeld. In hoofdstuk 4 is aandacht voor diens arbeid in de thuishaven van het marineschip voorafgaande aan een dienstreis. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 en 6 gekeken naar het optreden van de schrijver aan boord van het schip tijdens de reis of tijdens het dienstverband. Bij het behandelen van de werkzaamheden van de schrijver aan boord is een onderscheid gemaakt tussen diens reguliere taken en de specifieke bezigheden die hij uitsluitend had op de binnenwateren of ter zee. Daarna staat in hoofdstuk 7 de arbeid centraal die de schrijver moest verrichten na afloop van de gemaakte reis of het dienstverband. Allerlei werkzaamheden van de schrijver leverden hem emolumenten op. Die komen zowel ter sprake in hoofdstuk 6, over de werkzaamheden, als in hoofdstuk 8, over zijn inkomsten.

In hoofdstuk 8 worden alle mogelijke verdiensten van de scheepsschrijver op een rij gezet, inclusief zijn maandgage in vergelijking met die van andere dek- en onderofficieren. Daarna wordt in een afsluitend hoofdstuk 9 dieper ingegaan op de vraag wie het beroep van scheepsschrijver hebben uitgeoefend.

1 De Staatse vloot in de zeventiende en achttiende eeuw

Inleiding

In 1488 zette Maximiliaan van Oostenrijk (1459-1519) mede namens zijn zoon, de nog minderjarige landsheer Filips de Schone (1478-1506), de eerste stappen op weg naar een door het centraal gezag aangestuurde marine in de Lage Landen.[1] De door hem dat jaar uitgevaardigde ordonnantie op de Admiraliteit leverde voor het eerst een permanente marineorganisatie op voor de Nederlanden. De defensie ter zee werd wettelijk geregeld en opgedragen aan een admiraal als plaatsvervanger van de vorst. Deze admiraal-generaal van de Nederlanden kreeg een machtige positie toebedeeld, althans op papier. Zo verkreeg hij alle jurisdictie in zeezaken en mochten oorlogsschepen alleen met zijn toestemming worden uitgerust. Tot een centraal marinebeleid kwam het echter niet omdat de eigenzinnige Nederlandse zeegewesten op de oude voet voortgingen en buiten de admiraal om oorlogsvloten bleven formeren. De verdeeldheid op het beleidsterrein van de zeemacht tussen de vorst en de door hem aangewezen admiraal enerzijds en de verschillende gewesten en steden anderzijds, bleef gedurende de zestiende eeuw een constante factor. Het particularisme van steden en gewesten behield de overhand.

Na het uitbreken van de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) was er voor de noordelijke zeegewesten weldra ook geen enkele reden meer om zich te conformeren aan de door de vorst en zijn admiraal-generaal verlangde ondergeschiktheid. Er was nu geen sprake van een interne machtstrijd maar van een openlijke oorlog. De leider van de opstandelingen, prins Willem van Oranje (1533-1584), was niet alleen de belangrijkste aanvoerder en betaalheer van de huurlingenlegers die werden ingezet tegen de Spaanse overheersing. Hij kreeg ook een irreguliere oorlogsvloot van zogeheten 'watergeuzen' aan zijn zijde. Die 'betaalden' zichzelf door kaapvaart en plundering. De inname van Den Briel op 1 april 1572 was hun eerste grote succes.[2] Doordat de voor de kaapvaart van de watergeuzen noodzakelijke commissiebrieven alleen bij Willem van Oranje verkrijgbaar waren, kreeg de laatste op den duur wel enige invloed op de strijd ter zee en in de kustwateren. Maar veel zeggenschap over het optreden te water had de prins gedurende de beginfase van de Tachtigjarige Oorlog niet. In de maanden volgende op de verovering van Den Briel kozen wel verscheidene belangrijke Zeeuwse en Hollandse havensteden de kant van Oranje, waaronder Vlissingen en Enkhuizen.

De inzet van gewapende schepen werd, nadat de watergeuzen op de achtergrond waren geraakt, toch weer een (haven)stedelijke en gewestelijke aangelegenheid. De verschillen-

de admiraliteitsraden die in de jaren zeventig en tachtig van de zestiende eeuw door de Staten van Holland of de Raad van State werden opgericht om de oorlogsvaart te reguleren en de prins van Oranje terzijde te staan, waren geen lang leven beschoren of werkten elkaar continu tegen.[3] Om de voortdurende onderlinge onenigheden tussen de lokale admiraliteitscolleges tegen te gaan, vaardigden de Staten-Generaal in 1597 een honderd artikelen omvattende instructie uit. Deze door de Staten-Generaal verordonneerde instructie voorzag in vijf admiraliteiten, waarvan drie in Holland (gevestigd in Amsterdam, Rotterdam en afwisselend in Hoorn en Enkhuizen), een in Zeeland (gevestigd in Middelburg) en een in Friesland (eerst gevestigd in Dokkum later in Harlingen). De Friese admiraliteit was kort daarvoor in 1596 opgericht, de andere bestonden al langer. De instructie was oorspronkelijk opgezet als een tijdelijke regeling en zou slechts voor één jaar gelden, maar bleef uiteindelijk bijna tweehonderd jaar van kracht, tot 1795 aan toe.

In dit hoofdstuk wordt het kader geschetst waarbinnen de scheepsschrijvers van de Staatse vloot die twee eeuwen lang hebben gefunctioneerd. Achtereenvolgens zullen aan de orde komen de walorganisatie waarmee zij van doen hadden, de wateren waarop zij werkzaam waren, de schepen waarop zij voeren en de bemanningen waarvan zij deel uitmaakten.

Vijf admiraliteiten

In de instructie voor de admiraliteiten uit 1597 werd de gedecentraliseerde organisatie van de marine vastgelegd. De vijf aangewezen admiraliteiten kregen elk een eigen admiraliteitsraad als hoogste bestuursorgaan. Dit collegiaal bestuur varieerde per admiraliteit in omvang.[4] De belangrijkste twee admiraliteiten, al spoedig die van Amsterdam met op enige afstand die van Rotterdam, hadden elk een twaalfkoppige raad. De drie overige kleinere admiraliteiten bezaten negen tot elf raadsleden. De bestuursleden van de vijf colleges werden doorgaans aangeduid met 'edelmogende heren raden ter admiraliteit'. De aanstelling tot raad ter admiraliteit was in handen van de Staten-Generaal, want de vijf admiraliteiten waren immers generaliteitsorganen. De Staten-Generaal benoemden de raadsleden op voordacht van de provincies. De gewestelijke invloed bleef daardoor groot. Kapiteins en vlagofficieren werden eveneens door de Staten-Generaal of door de stadhouder aangesteld, maar steeds op voordracht van het desbetreffende admiraliteitscollege. In een admiraliteitsraad waren niet alleen de eigen gewestelijke belangen vertegenwoordigd. Ongeveer de helft van de raden kwam van buiten het gewest waarin de admiraliteit gevestigd was. Zodoende waren ook de landprovincies vertegenwoordigd in een op de (marine)scheepvaart gericht overheidslichaam. Aangezien deze raadsleden een flink stuk moesten afleggen per schip, koets of trekschuit om de vergaderingen van de admiraliteitsraad te kunnen bijwonen, was hun invloed sterk persoonsgebonden, want afhankelijk van het weer en hun reislust.

De admiraliteiten bezaten een grote autonomie, maar konden wat de inzet van de oorlogsschepen betreft niet helemaal hun eigen gang gaan. Zij moesten ook rekening houden

met de eisen en verlangens van de Staten-Generaal. De vijf admiraliteiten hadden alle eenzelfde zeer uitgebreid takenpakket. De kernactiviteit bleef twee eeuwen lang het bouwen, uitrusten, bemannen en onderhouden van oorlogsschepen. En alleen daarvoor al had ieder zeecollege een omvangrijke walorganisatie nodig met eigen kantoren, magazijnen, dienstwoningen en werven. De admiraliteiten waren echter ook verantwoordelijk voor de inning en het beheer van bepaalde in- en uitvoerrechten, de zogeheten 'convooien en licenten' en het 'last- en veilgeld'. Dat vereiste een fijnmazig netwerk in de havens en grensstreken van door de admiraliteiten aangestelde controleurs en belastinginners. Betrouwbare inning en gedegen controle daarop waren van 'levensbelang' want de admiraliteiten mochten deze in hun rayon geïncasseerde belasting zelf houden en naar eigen inzicht uitgeven.[5] Deze vaste inkomstenbron was in oorlogstijd echter ontoereikend. Dan waren tevens forse subsidies nodig die de Staten-Generaal aan de verschillende provincies oplegden. Het (op tijd) incasseren van dergelijke subsidies was een structureel probleem. Leningen en oplopende schulden waren bij de admiraliteiten aan de orde van de dag. Hun kapiteins en leveranciers moesten daardoor altijd maanden tot jaren op hun geld wachten. Datzelfde gold in iets mindere mate ook voor afgemonsterde scheepsbemanningen. Voor hen lag het geld direct na afmonstering ook zelden of nooit meteen klaar. Daar was weinig tegen te doen.

Een admiraliteitscollege was een machtig orgaan waar niet mee viel te spotten. Matrozen die na aanmonstering te lang aan de wal bleven hangen of kapiteins die zonder toestemming enige dagen van boord waren gegaan, ondervonden aan den lijve dat een admiraliteitscollege voor eigen rechter mocht spelen. Zware delicten en ook het bepalen of een schip terecht of onterecht was opgebracht of gekaapt, behoorden eveneens tot de jurisdictie van de admiraliteiten. Optreden als prijsgerecht deden al de admiraliteitsraden die de allereerste admiralen-generaal van de Nederlanden vanaf 1488 bijstonden. Ook het kunnen vergeven van tientallen financieel interessante banen aan de wal, verschafte het bestuur van een admiraliteit veel invloed, aanzien en macht. Van de schoonmaakster tot de sjouwer, van de bode tot de bewaker, van de controleur van de belastingen tot de commissaris van de monstering en van de luitenant aan boord van een oorlogsschip tot de equipagemeester op de werf, allemaal hadden zij hun aanstelling te danken aan een of meer leden van de admiraliteitsraad.

Begunstiging en patronage waren zo sterk verweven met het dagelijks functioneren van de admiraliteitsraden dat er speciale regelingen voor werden vastgelegd. Die bepaalden steeds wie aan de beurt was om een baan te mogen vergeven.[6] De te vergeven ambten werden verdeeld in verschillende klassen. De belangrijkste of financieel interessantste banen, bijvoorbeeld eerste klerk of commies van het Hoofdelijk Betalingskantoor, werden ondergebracht in de 'Eerste Classe', de iets minder belangrijke, zoals kamerbewaarder van de admiraliteitsraad of commissaris van de monstering, in de 'Tweede Classe', en de ondergeschikte, eenvoudigste in de 'Derde Classe'.[7] Tot die laatste categorie behoorden beroepen als hellebaardier, hofmeester op een admiraliteitsjacht en sjouwer op de werf. Per klasse werd een lijst gemaakt met de namen van de admiraliteitraadsleden in de volgorde waarin zij bij een vacature iemand mochten voordragen. Sommige te vergeven

Portret van prins Maurits (1567-1625) in zijn hoedanigheid van legeraanvoerder. Schilderij door Michiel van Mierevelt, 1607.

banen bleven buiten dit klassikale verdeelsysteem. Bij een vacature van een dergelijke functie, bijvoorbeeld die van kapitein, kozen de leden van het admiraliteitscollege gezamenlijk een kandidaat.[8]

Ieder raadslid had weliswaar een bepaalde zittingstermijn, meestal van drie jaar, maar die kon verlengd worden waardoor sommige raadsleden tientallen jaren hun invloed konden doen gelden. De verdiensten waren goed. Het jaarinkomen van een raadslid bedroeg circa 2000 gulden, inclusief verschillende emolumenten waaronder vergoedingen voor 'huijshuur' en de aanschaf van boeken en schrijfbehoeften.[9] Het werk van een admirali-

Portret van prins Maurits (1567-1625) in zijn hoedanigheid van admiraal-generaal van de vloot. Schilderij uit het atelier van Michiel van Mierevelt, circa 1600-1620. Dit is een van de weinige schilderijen waarop Maurits met de Nederlandse oorlogsvloot wordt geassocieerd. Portretten en andere schilderijen waarop zijn relatie met het leger wordt getoond, zijn er in overvloed. Een teken te meer dat deze prins van Oranje veel meer affiniteit had met het leger dan met de vloot.

teitsraadslid was geen sinecure. Er werd frequent vergaderd, minimaal een keer per week maar meestal vaker en het hele jaar door.[10] De raadsleden van een admiraliteitscollege werden terzijde gestaan door een drietal hoge functionarissen: de advocaat-fiscaal, de secretaris en de ontvanger-generaal. Deze boden bestuurlijke continuïteit, want dit trio was voor het leven benoemd. De advocaat-fiscaal had een veelomvattende juridisch getinte functie. Hij hield onder andere toezicht op de naleving van de, door de admiraliteit al dan niet voor

haar eigen personeel vastgestelde, reglementen en voorschriften, en vervolgde de overtreders daarvan. Ook controleerde hij de na afloop van een scheepsreis ingeleverde journalen. De advocaat-fiscaal was lid van de admiraliteitsraad en nam deel aan de vergaderingen. Dat deed de secretaris ook. Deze verzorgde de notulering en gaf leiding aan het secretariaat. Zijn functie was vooral van administratieve aard. Hij was onder meer verantwoordelijk voor de officiële correspondentie en de archivering. De ontvanger-generaal had een puur financiële functie. Hij was de opperboekhouder en kassier van de admiraliteit en stond bekend als 'de penninghmeester' van het college.[11] In tegenstelling tot de advocaat-fiscaal en de secretaris was hij niet bij iedere vergadering aanwezig. Uitbetalingen aan onder andere kapiteins of gemachtigden van zeelieden deed hij doorgaans niet in eigen persoon, maar liet hij over aan zijn commiezen.

De plaats van samenkomst van ieder admiraliteitscollege was het zogeheten Prinsenhof of Admiraliteitshof of -huis. Dat was het bestuurscentrum van de admiraliteit. Hier werden ingrijpende besluiten genomen over onder andere de aanbouw en uitrusting van schepen en het al dan niet konvooieren van uitgaande visserij- en koopvaardijschepen. Tijdens de vergaderingen konden ook hele triviale zaken aan bod komen, zoals een kapitein die zich beklaagde over de hem toegewezen stuurman, zeemansvrouwen die (een deel van) het door hun mannen verdiende geld opeisten, invalide geraakte matrozen die om een uitkering kwamen bedelen, etc. Het in ontvangst nemen van rekesten en brieven, het begeleiden van bezoekers of het juist buiten de deur zien te houden van ongewenste personen, was dagelijks werk voor een heel leger van kamerbewaarders, klerken en hellebaardiers.

In het Prinsenhof was het overdag waarschijnlijk nooit stil of rustig. Hier werd namelijk zeer frequent en soms luidruchtig vergaderd. Aannames van nieuw scheepsvolk en uitbetalingen van net afgemonsterde zeelui vonden hier eveneens plaats. Naast kantoren, ambtswoningen en een vergaderzaal bevatte elk Prinsenhofcomplex een secretarie, waar onder andere de ingeleverde scheepsjournalen werden opgeslagen, en een Hoofdelijk Betalingskantoor, waar de financiële administratie van de schepelingen werd bijgehouden. Een eigen gevangenis, waarin gedeserteerde matrozen en gevangengenomen tegenstanders werden opgesloten, kon ook nog deel uitmaken van een Prinsenhof. Een groep hellebaardiers onder leiding van een luitenant-, kapitein- en provoost-Geweldighe(r) zorgde voor de rust en ordehandhaving in en rondom het Prinsenhof. In 1629 besloot de Rotterdamse admiraliteitsraad zelfs dat executies van veroordeelde schepelingen voortaan niet meer buiten de stad zouden plaatsvinden maar 'binnen de stadt voor ende aent Princenhof'.[12]

In tegenstelling tot de magazijnen en werven van de marine, die zich doorgaans aan de randen van de stad bevonden of daar net buiten, was het Prinsenhof centraal in de stad zelf gevestigd. Het Prinsenhof van de Rotterdamse admiraliteit was tot 1644 ondergebracht in het voormalig St. Agathaklooster aan de Botersloot.[13] De Amsterdamse admiraliteit zetelde bijna twee eeuwen lang in het voormalige St. Ceciliënklooster aan de Oudezijds Voorburgwal. In Hoorn had de admiraliteit als Prinsenhof vanaf 1586 het voormalige St. Agnietenklooster in gebruik dat pal achter de Grote Kerk gelegen was en doorliep tot aan de Turfmarkt.

De bij de admiraliteiten in gebruik zijnde Prinsenhoven waren statige panden, vaak van oorsprong katholieke kloosters die na de Beeldenstorm (1566) en het uitbreken van de Tachtigjarige Oorlog waren geconfisqueerd.[14] De door de Spanjaarden vervolgde prins van Oranje kon er na confiscatie gebruik van maken als logement en ook als vergaderplaats. Hij was als leider van de opstandige gewesten en stadhouder in zijn functie van admiraal-generaal voorzitter van elk admiraliteitscollege. Maar Willem van Oranje en ook zijn opvolgers, zijn zonen Maurits (1567-1625) en Frederik Hendrik (1584-1647), verschenen weinig ter vergadering.[15] Zij waren veel meer betrokken bij de strijd op het land en lieten zich bij de admiraliteiten vertegenwoordigen door een luitenant-admiraal.

Om de verschillende gewestelijke belangen op elkaar te kunnen afstemmen, was overleg tussen de admiraliteiten onderling en met de Staten-Generaal onontbeerlijk.[16] Een uit afgevaardigden van de admiraliteiten samengesteld gezelschap, dat tot centrale regelingen en afspraken kon aanzetten, werd met een verwijzing naar de vaste plaats van samenkomst aangeduid met de 'Haagsche Besognes'. Dit college van gedeputeerden diende, in navolging van de in 1597 uitgevaardigde instructie op de admiraliteit, eenmaal per twee jaar in vergadering bijeen te komen om het centrale marinebeleid vast te stellen.[17] De daar gemaakte afspraken over onder andere de inzet van de oorlogsschepen en de aantallen per admiraliteit te leveren vaartuigen kwamen tot stand in overleg met de Staten-Generaal en de admiraal-generaal.

Om er zeker van te zijn dat de verschillende admiraliteiten het landsbelang steeds zouden laten prefereren boven andere belangen, waren de vijf admiraliteiten verplicht 'altijdt vaste correspondentie' te onderhouden met de Staten-Generaal en de admiraal-generaal.[18] Het afwijken van eerdere afspraken over de inzet van de oorlogsschepen ter zee en op de binnenwateren, moest door de desbetreffende admiraliteit direct gemeld worden aan de Staten-Generaal. Elke admiraliteit was verplicht jaarlijks rekening en verantwoording af te leggen van haar financieel beleid aan de Generaliteits Rekenkamer. Deze was gevestigd in het Haagse Binnenhof. Over het algemeen bemoeiden de Staten-Generaal zich echter weinig met de interne gang van zaken van de admiraliteiten.[19] Ook de Haagsche Besognes leverden in de praktijk meer adviezen op dan stevig centraal beleid. Daarvoor kwamen de gedeputeerden te weinig samen en waren de admiraliteiten te zeer gehecht aan hun verkregen zelfstandigheid.

Hoe de admiraliteiten de al dan niet vanuit Den Haag opgelegde taken intern regelden, was aan henzelf. Welke vaartuigen voor een bepaalde opdracht werden ingezet en wie daarop het commando zouden voeren, mocht iedere admiraliteit zelf bepalen. Alle admiraliteiten bezaten eigen werven en magazijnen, maar waren niet verplicht om bij een vereiste uitbreiding van de vloot elk schip zelf te gaan bouwen. Uitbesteden van het werk aan particuliere scheepsbouwers was ook een optie. Het repareren, uitrusten en bevoorraden van de schepen was evenmin iets dat centraal geregeld werd of alleen de admiraliteiten aanging. Als er een uit verschillende admiraliteiten samengestelde oorlogsvloot uitvoer, was elke betrokken admiraliteit uitsluitend gericht op de eigen schepen. Na een hevige storm of zeeslag kon het voorkomen dat de admiraliteiten niet allemaal even snel

hun schepen met herstelmateriaal ter plaatse hadden. Deze door de decentrale bestuursstructuur van de marine in de hand gewerkte inefficiëntie werd ondervangen doordat de admiraliteiten veel overlieten aan de desbetreffende vlootvoogd of aan de kapiteins zelf. Deze schoten elkaar in het buitenland te hulp en regelden daar ook vaak ter plaatse het herstel of de (her)bevoorrading van de eigen schepen. Zelfs het proviandeeren van de oorlogsschepen in thuishavens werd vrijwel geheel buiten de admiraliteiten om door de kapiteins zelf verzorgd. Dat gebeurde met behulp van een bevoorradings- en vergoedingssysteem dat geen enkele andere Europese marine in de zeventiende en achttiende eeuw kende.

In de Republiek der Verenigde Nederlanden mocht de kapitein voor het zelf bevoorraden van het oorlogsschip een aantal stuivers per bemanningslid per dag in rekening brengen bij zijn admiraliteit. De gewoonte om de scheepscommandant zelf de voeding en drank te laten verzorgen, ontstond ten tijde van keizer Karel V.[20] Alle vijf de admiraliteiten namen het over als standaardsysteem. In de in 1621 in Rotterdam uitgegeven artikelbrieven stond duidelijk aangegeven dat iedereen die was aangemonsterd 'zullen boven haer soldie hebben montkost ende dranc, die henluyden beschict ende besorcht zal werden byden Capiteyn (van een yeghelijc schip, galeye ofte jacht,) in zulcker manieren alsmen op schepen van oorloghe ghewoonlijc is te doen'.[21] In de latere artikelbrieven van 1629 en 1702 namen de Staten-Generaal dit artikel steeds vrijwel letterlijk over. De bemoeienis van de Staten-Generaal met de scheepsvoeding ging verder dan het opstellen van een algemene regel daarover in de generale artikelbrieven en het kritisch volgen van het tarief van de kostpenningen. De Staten-Generaal vaardigden ook nadere richtlijnen uit over de voedselverstrekking aan boord en bepaalden wat een kapitein zijn bemanning dagelijks moest voorzetten.[22]

De stuivers ter vergoeding voor het inslaan van de voeding en drank voor de bemanning werden 'costpenninghen' of 'costgelden' genoemd. De kapitein kreeg ze pas uitbetaald na afloop van de reis. In de hierna volgende hoofdstukken zal dieper worden ingegaan op de kostpenningen voor de kapiteins en de bevoorrading van de oorlogsschepen. Een belangrijke consequentie van het in de Republiek gehanteerde systeem was dat het van de kapiteins commerciële ondernemers maakte, want hoe goedkoper zij inkochten des te meer zij overhielden aan de uitgekeerde kostpenningen. Menig kapitein had in de thuishaven van het oorlogsschip een eigen victualieschuit met opslagplaats of magazijn. Het waren ook geen dienaren van de admiraliteit maar hoofdzakelijk (inwonende) knechten en familieleden van de kapitein die zich met de bevoorrading bezighielden. De voeding en drank werden door de kapitein zelf, zijn vrouw of door zijn 'solliciteur' (een door kapitein betaalde belangenbehartiger) ingekocht bij particulieren, doorgaans stadsgenoten van de kapitein.

De rol van de admiraliteit bleef bij de bevoorrading grotendeels beperkt tot die van betaalheer van de kostpenningen. Bemanningsleden die als (onder)officier bij de bevoorrading waren betrokken, hadden in de regel een controlerende taak. Zo hield de officiële plaatsvervanger van de kapitein, de luitenant, in de gaten of de proviand op de juiste

plaatsen in het schip werd opgeslagen, en tekende de schrijver aan wanneer de victualie langszij werd gebracht en hoeveel bemanningsleden ('eters') daadwerkelijk aan boord verbleven.

Het werkterrein

Aan oorlogen en aanverwante bedreigingen zoals kaapvaart was in de zeventiende eeuw geen gebrek. Tijdens de Tachtigjarige Oorlog was het werkterrein van de oorlogsschepen echter beperkt. Er hadden enige zeer succesvolle vlootoperaties plaatsgevonden, zoals de tocht naar het Iberisch Schiereiland in 1607. De Spaanse marine leed toen nota bene in de eigen wateren een verpletterende nederlaag tegen een onverwachts bij de rots van Gibraltar verschenen vloot van enige tientallen Hollandse en Zeeuwse admiraliteitsschepen onder commando van viceadmiraal Jacob van Heemskerck (1567-1607). En ook de vernietiging door luitenant-admiraal Maerten Harpertszoon Tromp (1598-1653) van een nog veel grotere Spaanse troepentransportvloot bij Duins in 1639 sprak zeer tot de verbeelding. Maar dat waren succesvolle operaties voorbij de horizon die niet tot het reguliere optreden van de vloten behoorden en die de bevolking evenmin aan den lijve ondervond.

De strijd tegen Spanje speelde zich hoofdzakelijk af op het land. In eerste instantie ging dat gepaard met veldslagen, daarna vooral met belegeringen en het innemen en bezet houden van steden. De admiraliteiten waren daarbij betrokken omdat zij schepen leverden voor het vervoer over de rivieren van troepen, proviand en legermaterieel. Andere schepen werden ingezet als controle- en wachtposten. Zij lagen afgemeerd op strategische posities, vaak nabij een schans of andersoortige veldversterking of verdediging. Het merendeel van de oorlogsschepen werd jaar in jaar uit ingezet op de binnenwateren en vlak voor de (Vlaamse) kust – dit laatste vooral ter beteugeling van de kaapvaart vanuit Duinkerken en Oostende. Het waren vrijwel allemaal defensieve operaties op relatief korte afstand van de thuishavens van de ingezette admiraliteitsschepen.[23] De Republiek kon tijdens de Tachtigjarige Oorlog meestal volstaan met een zeer heterogene vloot van veelal kleinere als oorlogsschip ingezette koopvaardijschepen. In de eerste helft van de zeventiende eeuw kwamen als gevolg van de economische expansie wel steeds grotere schepen in de vaart, maar van enige uniformiteit in de bouw was nog steeds geen sprake. Het bleef een allegaartje van allerlei soorten en typen bewapende (koopvaardij)schepen, al dan niet aangepast voor oorlogsdoeleinden.

Dat veranderde in de tweede helft van de zeventiende eeuw toen een nieuwe, echt maritieme mogendheid de plaats innam van Spanje. Met Engeland als nieuwe vijand vormde niet langer het grondgebied van de Republiek het belangrijkste strijdtoneel maar de (Noord)zee. Dat vereiste een andersoortige marine met een homogenere vloot van grotere schepen met meer geschut en omvangrijkere bemanningen.[24] Die professionelere oorlogsvloot kwam er dankzij de in 1653 tot raadpensionaris van Holland verkozen Johan de Witt (1625-1672), als ook dankzij de gevoelige nederlagen die werden geleden tijdens de Eerste Engelse Oorlog (1652-1654) – de eerste grote confrontatie ter zee met de Engelsen.[25]

Na enige hoopgevende successen in 1652 volgde een tweede oorlogsjaar vol rampspoed. Op een enkele uitzondering na eindigde elke zeeslag in een nederlaag. Tientallen oorlogsschepen gingen verloren en duizenden zeelieden sneuvelden. Ook de succesvolste marineofficier uit de voorafgaande Tachtigjarige Oorlog, luitenant-admiraal Maerten Harpertszoon Tromp, ging in 1653 strijdend ten onder.

Gedurende die Eerste Engelse Oorlog raakte De Witt ervan overtuigd dat een marine bestaande uit een allegaartje van hoofdzakelijk ingehuurde tot oorlogsschepen getransformeerde koopvaarders niet langer toereikend was en vervangen moest worden door een sterke vloot van nieuw gebouwde oorlogsschepen.[26] Alleen dan kon de bloeiende handel(svaart) adequaat beschermd worden en verder gedijen. Onder druk van De Witt gingen de Staten-Generaal overstag en besloten ze in februari 1653 dertig oorlogsschepen te laten bouwen.[27] In december volgde een nieuwe bestelling voor nog eens dertig stuks. Om het nieuwe uniformere materieel meteen te kunnen inzetten in de lopende oorlog kwamen de bestellingen te laat. De op verschillende werven in de Republiek gebouwde oorlogsbodems werden toegevoegd aan het scheepspark der admiraliteiten.[28]

Deze nieuwe slagvloot vormde na het tekenen van de vrede een blijvend wapen. De Staten-Generaal hadden namelijk op 5 januari 1654, nog voor het einde van de Eerste Engelse Oorlog, besloten de nieuwe schepen te behouden.[29] Opdat de vaartuigen niet meer, gelijk voorheen, meteen na de oorlog (zoals tegen Spanje) zouden worden verkocht, was voor het eerst in de Republiek sprake van een staande vloot – een geducht wapen, zo bleek al tijdens het hardhandig bestrijden van de Zweedse hegemonie in de Sont in 1658. Dat bleek opnieuw tijdens de Tweede Engelse Oorlog (1665-1667), die veel succesvoller zou verlopen dan de eerste onderlinge krachtmeting.

Tijdens de tweede grote confrontatie met de Engelsen behaalde de succesvolste opvolger van Tromp, luitenant-admiraal Michiel Adriaenszoon de Ruyter (1607-1676), zijn grootste overwinningen. De onder zijn leiding in juni 1667 door luitenant-admiraal Willem Joseph van Ghent (1626-1672) uitgevoerde tocht naar Chatham, waar een deel van de afgemeerde Engelse oorlogsvloot werd uitgeschakeld, wordt nog steeds gezien als een van de absolute hoogtepunten uit de Nederlandse maritieme geschiedenis. De inwoners van de Republiek beschouwden het toen mee terugvoeren van een paar veroverde Engelse oorlogsschepen door De Ruyter als een ware overwinningstocht. De Engelsen beschouwden het verlies van deze schepen als het resultaat van een ordinaire plundertocht maar ook als een diepe vernedering.[30] Deze en andere geslaagde operaties tegen de Engelsen, en later tevens tegen de Fransen, maakten van De Ruyter een universele zeeheld.[31]

De ervaringen van de Derde Engelse Oorlog (1672-1674) en de tot 1678 doorlopende strijd met Frankrijk illustreerden dat de roemrijke uitschakeling van de Engelse vloot op de Medway bij Chatham in 1667 niet het begin was geweest van een langdurige Pax Neerlandica. Tijdens het rampjaar 1672 wankelde de kort daarvoor nog zo almachtige Republiek zelfs. Dat er terrein was verloren, bleek na de *Glorious Revolution* van 1688. De hieruit voortgekomen alliantie tussen Engeland en de Republiek in 1689 onder koning-stadhouder Willem III (1650-1702) leidde tot een gezamenlijk vlootoptreden, alhoewel steeds on-

der Engels oppergezag, ongeacht het aantal ingebrachte schepen of de hoogte en anciënniteit van de beklede rang van de Engelse vlootvoogd – een frustrerende situatie.

De samenwerking met de Engelsen verliep overigens wel beter dan die tussen de Engelse en Franse vloten ten tijde van de Derde Engelse Oorlog. Dat bewees de Negenjarige Oorlog (1688-1697), waarbij de Franse expansiedrang een halt werd toegeroepen door een coalitie van Engeland, de Republiek, Spanje en enkele Duitse staten. Ook in het daaropvolgende grote Europese conflict, de Spaanse Successieoorlog (1702-1713), traden Engeland en de Republiek gezamenlijk op, ditmaal tegen de door Frankrijk gesteunde kandidaat voor de Spaanse troon. De met hulp van de Staatse vloot in 1704 ingenomen rots van Gibraltar leverde de Engelsen tijdens deze oorlog een belangrijk blijvend steunpunt op.

De geslaagde operaties tijdens de Spaanse Successieoorlog vormden de laatste internationaal aansprekende daden van de Staatse vloot en daarmee een soort afsluiting van een periode waarin de Republiek op maritiem vlak overal meetelde en in de strijd vaak voorop ging. Dat was financieel niet langer meer op te brengen. De rest van de achttiende eeuw kwam vooral in het teken te staan van handelsbescherming door te konvooieren en het kruisen op kapers. De Republiek speelde in Europese wateren voortaan een ondergeschikte rol. Het waren de Britten die domineerden. Of de Republiek nu wel of niet aan hun kant stond bij een internationaal conflict deed er lange tijd niet meer toe. Pas aan het eind van de achttiende eeuw laaide de strijd nog eenmaal op tussen de beide voormalige coalitiegenoten en vijanden. Tijdens de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) bleek de Republiek ook in de praktijk geen partij meer te zijn voor de Britten.

De teloorgang van de Staatse vloot stond niet op zichzelf. Ook de in 1602 opgerichte eens zo machtige en rijke Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) was aan het eind van de achttiende eeuw een schim van wat zij ooit was geweest. De laatste twee decennia van de achttiende eeuw ging het bij alle scheepvaarttakken bergafwaarts. In 1795, ruim tien jaar na de geleden verliezen op zee tegen de Britten tijdens de Vierde Engelse Oorlog, verdween de Republiek van de landkaart. Zij verloor haar staatkundige structuur door de binnenvallende Fransen – ook een voormalige vijand die door de Staatse vloot in de zeventiende eeuw nog met succes was bestreden. De door de Fransen hier in het zadel geholpen patriotten vormden op het grondgebied van de Zeven Verenigde Provinciën een nieuwe eigen Bataafse Republiek. Deze was op papier een zelfstandige republiek en werd in 1808 zelfs omgevormd tot een apart koninkrijk. In de praktijk was deze republiek echter een vazalstaat van Frankrijk.

Na de komst van de Fransen en daardoor mogelijk geworden 'Bataafse Revolutie' ging de vertrouwde gedecentraliseerde bestuursstructuur van de voormalige Republiek der Verenigde Nederlanden meteen op de schop. Alle overheidsorganen werden zoveel mogelijk naar Frans voorbeeld gecentraliseerd. Ook de admiraliteiten werden in 1795 meteen opgeheven. In plaats van vijf admiraliteitsraden kwam er één Comité tot de Zaken van de Marine.[32] Ruim driehonderd jaar na de eerste aanzet door Maximiliaan van Oostenrijk kreeg de zeemacht van de Lage Landen alsnog een centrale leiding. De kernactiviteit van de marine bleef al die tijd echter onverminderd het (laten) bouwen, uitrusten, beman-

nen en onderhouden van oorlogsschepen. Tijdens het ancien régime, een periode uit de Nederlandse maritieme geschiedenis die in populaire bewoordingen ook wel eens wordt aangeduid met de 'tijd van houten schepen en mannen van staal', stond alles nog in het teken van de zeilvaart.

De schepen

Het scheepspark van de vijf admiraliteiten was in twee eeuwen tijd onderhevig aan flinke veranderingen in samenstelling en omvang. Tot halverwege de zeventiende eeuw kende de door de zeemacht ingezette schepen en geformeerde vloten weinig uniformiteit. Het waren allemaal houten zeilschepen, maar de onderlinge afmetingen, bewapening en bemanningssterkte verschilden per admiraliteit en per schip. Zo maakte bijvoorbeeld de admiraliteit van Zeeland aan het eind van de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw gebruik van onder andere 'galleijen, vlieboten, pinassen, jachten, cromstevens' en 'cravelen van oorloghe'.[33] Aangezien de schepen tijdens de Tachtigjarige Oorlog hoofdzakelijk werden ingezet op de rivieren, binnenzeeën en in de kustwateren voldeden deze en andere goedbezeilde een- of tweemast schepen met weinig diepgang lange tijd.

Vaartuigen die zich onafhankelijk van de wind konden voortbewegen, leken hier eveneens goed van pas te komen. Omstreeks 1575 bezaten verschillende Zeeuwse en Hollandse havensteden, zoals Veere, Zierikzee en Amsterdam, een of meer eigen galeien. Deze voeren met dertig tot circa zeventig koppen.[34] De door Spanje aan het eind van de zestiende eeuw in de Lage Landen ingezette veel grotere en zwaarder bemande galeien, waarmee zowel geroeid als gezeild kon worden, kregen hier navolging.

In 1600 besloten de Staten van Holland galeien te laten bouwen die zouden kunnen wedijveren met de Spaanse. De galeien werden voorzien van een verstevigde snebbe of ramsteven. Bij onderlinge confrontaties op het water werd namelijk de aloude ramtactiek toegepast. Verscheidene Hollandse en Zeeuwse scheepscommandanten maakten zich deze, al tijdens de klassieke oudheid door de Romeinen op de Middellandse Zee toegepaste strijdwijze, goed eigen. Zo versloeg de Zeeuwse viceadmiraal Joos de Moor (1548-1618) in 1603 bij Sluis een Spaanse scheepmacht die ook grotendeels uit galeien bestond. Bij deze zeeslag speelde de recent gebouwde zogeheten *Zwarte Galei* van Dordrecht een prominente rol. De Hollandse kapitein Jan Adriaenszoon Cant (1560-1609), deel uitmakende van een eskader onder admiraal Jacob van Duivenvoorde (1574-1623), wist op 3 oktober 1602 een tweetal in Het Kanaal onderschepte Spaanse galeien uit te schakelen door ze tussen de grote mast en de achterhut te rammen of te overzeilen. Dat rammen ging volgens een ooggetuige gepaard 'met sulcken schrickleijcken harden voortgangh' dat de galeien in stukken braken.[35]

Hoewel in de Noordelijke Nederlanden het succesvol inzetten van de galeien bij Sluis breed werd uitgemeten, verdween dit type vaartuig al weer snel van het (strijd)toneel.[36] Onafhankelijkheid van de wind leverde in een kuststaat als de Republiek, waar het eerder stormde dan windstil was, in de praktijk te weinig voordelen op. Bovendien bleken galei-

en al bij geringe wind kwetsbaar te zijn.[37] Daarbij komt dat de ramtactiek omstreeks 1600 overigens ook met succes werd toegepast door zeilschepen. Zeilschepen bleven ook na 1600 de voorkeur genieten.

Na het verdwijnen van de galeien werd de strijd in de kustwateren en op de rivieren van de Republiek weer volledig gedomineerd door langsgetuigde zeilschepen in allerlei soorten en maten. De kleinere op de rivieren ingezette admiraliteitsvaartuigen hadden vaak niet meer dan dertig opvarenden, terwijl de grotere zeegaande schepen dwarsgetuigd waren en ongeveer drie keer zoveel bemanningsleden hadden. Oorlogsschepen met meer dan negentig à honderd koppen kwamen aan het begin van de zeventiende eeuw nauwelijks voor. Alleen het vlaggenschip van een admiraal had soms een grotere bemanning. Zo was de *Orangie*, het admiraalsschip van jonkheer Jacob van Wassenaar van Duivenvoorde (1574-1623) dat in 1602 ter ondersteuning van Engeland uitvoer tegen Spanje, bemand met '119 hoofden met de adelborsten'.[38]

De omvang van de Staatse vloot had tot halverwege de zeventiende eeuw een ad-hoc-karakter. Ten tijde van een (dreigende) oorlog groeide het scheepspark door het bouwen en, vooral, tijdelijk huren van bewapende (koopvaardij)schepen. Bij afnemende dreiging en vrede kromp de vloot.[39] De huur werd dan beëindigd en de eigen overbodig geworden schepen verkocht. Zo bestond de oorlogsvloot van de Republiek aan het eind van het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) uit niet meer dan 42 'kloeke' vaartuigen.[40] Het hernieuwd oplaaien van de strijd met Spanje noopte echter meteen tot een snelle groei van dat afgeslankte scheepspark. Ook op het sluiten van de Vrede van Munster (1648) volgde weer de gebruikelijke inkrimping van de vloot door verkoop. Het was de laatste keer in de zeventiende eeuw dat de slagvloot van de Republiek na beëindiging of onderbreking van een oorlog meteen grotendeels zou worden opgedoekt.

De beide reeds genoemde door de Staten-Generaal in 1653 aangenomen scheepsbouwprogramma's leidden tot omvangrijkere schepen en meer uniformiteit. Bijna driekwart van de nieuwe vloot bestond uit oorlogsschepen van 130 tot 134 voet.[41] Een dergelijke afmeting hoorde twintig jaar eerder nog thuis bij het vlaggenschip van de vlootvoogd. Ruim een kwart van de vloot was in 1654 groter en ook zwaarder bewapend en bemand. De meeste schepen beschikten nu over minstens veertig stukken geschut. De omvang van de bemanning op de grootste oorlogsschepen steeg in ruim een halve eeuw tijd van circa honderd omstreeks 1600 naar meer dan 250 man.

Naast de vaak met fregat aangeduide grotere oorlogsschepen bleef de zeemacht in de tweede helft van de zeventiende eeuw toch ook een beroep doen op fluitschepen en andere kleinere vaartuigen, waaronder adviesjachten en provisieschuiten.[42] De introductie van een staande vloot betekende evenmin dat er geen gebruik meer werd gemaakt van koopvaardijschepen voor oorlogsdoeleinden.[43] Daaraan kwam pas een eind tijdens de Tweede Engelse Oorlog toen bleek dat zelfs relatief zwaarbewapende Oost-indiëvaarders niet meer konden wedijveren met reguliere oorlogsschepen.

De staande vloot van kort na de Eerste Engelse Oorlog werd in de jaren 1664-1667 grotendeels vervangen door een zestigtal nieuwe schepen. Ook nu ging dat weer gepaard

met schaalvergroting. Ongeveer de helft van de nieuwbouw bestond uit schepen van 140 tot 150 voet; de rest was 160 voet of meer. De grootste schepen, de zogeheten 'linieschepen', genoemd naar de halverwege de zeventiende eeuw in zwang gekomen tactiek, waren 170 of 171 voet lang. Zij hadden een bemanningssterkte van boven de 500 koppen en bezaten minimaal tachtig kanons. Naast het gebruikelijke geschut, oplopende van 4- tot en met 24-ponders, beschikten deze kapitale oorlogsschepen, waaronder het nieuwe vlaggenschip de *Zeven Provinciën*, nu ook over kanons waarmee kogels van 32 pond konden worden verschoten. De kosten voor het vernieuwen van de staande vloot bedroegen 8.000.000 gulden, een enorm bedrag. De Republiek beschikte nu wel over de modernste oorlogsvloot ter wereld.

Andere Europese mogendheden volgden de ontwikkelingen met argusogen en bleven niet achter. Zo startte Frankrijk na het uitbreken van de oorlog tussen Engeland en de Republiek in 1665 ook een omvangrijk scheepsbouwprogramma. In het rampjaar 1672 kreeg de Republiek niet één, zoals voorheen, maar twee maritieme grootmachten tegenover zich. De successen die de Republiek tijdens de Derde Engelse Oorlog soms toch op zee wist te behalen, waren zelden alleen het resultaat van de eigen gevechtskracht. Ze waren meestal mede het gevolg van de slechte of moeizame samenwerking tussen de Engelse en Franse vloten.

In de wapenwedloop met Engeland en Frankrijk moest de Republiek het op den duur tegen deze grootmachten afleggen. Aan het eind van de zeventiende eeuw bleek verdere schaalvergroting niet meer werkbaar te zijn voor de Republiek. In de jaren tachtig waren de Nederlanders, in navolging van de Engelsen, nog grotere schepen gaan bouwen, met meer geschut op niet langer twee maar drie doorlopende dekken, maar dat was geen succes. Dergelijke omvangrijke driedekkers met negentig of meer stukken waren te ambitieus. Zij waren duur en onhandig, want hadden eenvoudigweg te veel diepgang voor de zeehavens en toegangswateren van de Republiek. Hoewel niet meer zo imposant als tijdens de Tweede en Derde Engelse Oorlog, bestond de Staatse vloot omstreeks 1700 toch nog steeds uit meer dan honderd kapitale oorlogsschepen. De Engelsen en Fransen beschikten inmiddels echter over veel omvangrijkere slagvloten.[44]

Met de Spaanse Successieoorlog werden ook de grenzen van de financiële mogelijkheden bereikt. Conflict mijdend gedrag om de in de zeventiende eeuw opgebouwde welvaart zoveel mogelijk te consolideren, bijvoorbeeld door het ter beteugeling van de Barbarijse kaapvaart sluiten van vredesverdragen met Noord-Afrikaanse staten, paste vanaf toen meer bij de oorlogsvloot van de Republiek dan het aangaan van geldverslindende directe confrontaties op zee met de Fransen of de inmiddels oppermachtige Britten. Na 1713 stonden in de Republiek onthouding van internationale verplichtingen en een zekere intern gerichte bescheidenheid voorop.[45] Voor de veel goedkopere, minder heroïsche marinevaart, hoofdzakelijk bestaande uit konvooiverlening en het jaarlijks afleveren van geschenken in Noord-Afrikaanse kapersnesten om de vrede te bewaren, kon de Republiek volstaan met een aanzienlijk minder imposante slagvloot dan voorheen.[46] De vloot werd in korte tijd ingekrompen en daalde van 95 grote oorlogsschepen in 1715 naar 56 in

1730. Ruim een halve eeuw lang schommelde de omvang van de Staatse vloot rond dat afgeslankte niveau.[47] Schepen met in de veertig of vijftig stukken vormden toen de hoofdmacht.[48]

Aan het eind van achttiende eeuw nam het aantal Staatse linieschepen weer toe, tot 84 in 1790. Gedurende de laatste vijf jaar van het bestaan van de vijf admiraliteiten behield de vloot die omvang. De 276 oorlogsbodems van de Britse vloot in 1790 waren daar een veelvoud van.[49] Dat aan de zijde van de Republiek de Amsterdamse en Rotterdamse admiraliteiten nog steeds de dienst uitmaakten, bleek in april 1795. Van de 84 operationele oorlogsschepen hoorden er 39 thuis in Amsterdam en 28 in Rotterdam.[50] De inbreng van de Zeeuwse admiraliteit (met zes schepen) en die van het Noorderkwartier (met elf stuks) was bescheiden, die van Friesland nihil. De grootste linieschepen van de Amsterdamse en Rotterdamse admiraliteit waren bewapend met 74 of 76 kanons en hadden 550 man aan boord.

Tijdens de Bataafs-Franse periode (1795-1813) ging het bergafwaarts met de Nederlandse vloot. Vele schepen gingen rond de eeuwwisseling en in daaropvolgende jaren, al dan niet na gevechten, over in Britse handen.[51] Aangezien de vervangende nieuwbouw hoofdzakelijk bestond uit lichtbewapende kanonneerboten, kreeg het scheepspark van de marine weer de contouren van een vloot die primair bedoeld was voor het gebruik op de rivieren en in de kustwateren, zoals tweehonderd jaar eerder ook het geval was geweest.[52]

De bemanningen

De bemanningssterkte van de oorlogsschepen maakte globaal dezelfde ontwikkeling en schaalvergroting door als de marinescheepsbouw. Grotere schepen vereisten immers meer varend personeel, en grotere uniformiteit tussen de vaartuigen leidde weer tot een meer gelijkvormige samenstelling van de bemanningen. Ook verschillen in beroepsaanduidingen van het vlootpersoneel verdwenen daardoor op den duur. Zo werden bijvoorbeeld bij de Zeeuwse admiraliteit in de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw matrozen op basis van hun ervaring vaak nog onderverdeeld in 'putgers' en 'climmers'.[53] Aan boord geplaatste (landmacht)militairen, voorlopers van de latere mariniers, werden toen in Zeeland nog aangeduid met 'corselettiers' of 'musquetiers'. Op den duur werd 'soldaet' ook hier de geëigende benaming voor deze met een musket of andersoortig persoonlijk vuurwapen uitgeruste militair.

De verdeling die van oudsher bestond tussen de 'gewone' bemanning of het scheepsvolk en de scheepsleiding, werd in de zeventiende eeuw gedifferentieerder. Op een zestiende-eeuws oorlogsschip was iedereen 'officier' die geen bootsgezel, soldaat, handwerkman of scheepsjongen was.[54] Omstreeks 1600 behoorden uitsluitend de matrozen of bootsgezellen (inclusief busschieters/kanonniers, marsklimmers, roeiers en putgers), de soldaten en de scheepsjongens tot het 'gewone scheepsvolk'. Zij vormden zoals gebruikelijk wel de meerderheid aan boord. De rest, circa een vijfde tot een kwart van de totale bemanning, was officier. Alle officieren stonden de 'capiteyn' terzijde. Deze verte-

genwoordigde het hoogste gezag aan boord. Hij was de commandant van het schip, soms tevens de (mede)eigenaar.

De officieren deden niet allemaal hetzelfde werk. Zij hadden, zoals hun specifieke beroepsaanduidingen ook aangaven, zeer verschillende taken en verantwoordelijkheden. Sommigen hielden zich vooral bezig met materiële zaken, zoals de schieman, zeilmaker, bottelier of scheepstimmerman, terwijl anderen, onder wie de provoost en kwartiermeester, primair gericht waren op het naar behoren laten functioneren van de bemanning. De officieren genoten bovendien niet allemaal evenveel aanzien en bezaten niet evenveel gezag. Er was sprake van een tweedeling in hogere en lagere officieren, en binnen die twee groepen bestond ook weer een hiërarchie.

De hoogste officier was sinds de middeleeuwen de 'sc(h)ipper'. Deze functioneerde als eerste stuurman en gaf leiding aan de overige stuurlieden. De schipper en stuurlieden volgden in de rangorde direct op de kapitein. Die had oorspronkelijk als legeraanvoerder of commandant de leiding over de ingescheepte soldaten en het schip (als een soort varend kasteel), maar was geen zeeman. Tijdens de middeleeuwen transformeerde de kapitein echter van een ingescheepte legeraanvoerder in een zeil- en krijgskundige scheepscommandant.[55] Vanaf de tweede helft van de zestiende eeuw kreeg hij een 'lieutenan(d)t' aan zijn zijde. Deze officier, aan het eind van de zestiende eeuw soms nog aangeduid met 'lieutenandt-schipper', verdrong de schipper als tweede man en werd de vaste plaatsvervanger van de kapitein.[56] Hij ontpopte zich tot de belangrijkste assistent van de kapitein, direct gevolgd door de schipper en de stuurman.

Van dit drietal werden alleen de luitenant en de schipper aangemerkt als 'hoofdofficier'. Alle andere officieren, onder wie de schrijver, chirurgijn, timmerman, hoogbootsman, kwartiermeester, bottelier, kok, konstabel, korporaal en provoost, stonden lager in de hiërarchie. Zij werden aan het begin van de zeventiende eeuw, ter onderscheiding van de luitenant, schipper en stuurman, aangeduid met 'de cleyne officieren'.[57] Deze kleine of mindere officieren waren stuk voor stuk onderofficier. Ook binnen deze categorie bestond weer een onderverdeling in hogere en lagere onderofficieren. De hogere werden zowel tijdens de zeventiende als achttiende eeuw 'dekofficieren' genoemd, de lagere 'onderofficieren'.[58] Tot de dekofficieren behoorden onder meer de hoogbootsman, schieman, konstabel, chirurgijn, zeilmaker, timmerman en schrijver. De kok, bottelier, kwartiermeester, kuiper, trompetter en provoost werden tot de onderofficieren gerekend. Ook hun vervangers werden opgenomen in een van beide categorieën. Zo werd bijvoorbeeld de koksmaat ondergebracht bij de onderofficieren, terwijl de ondertimmerman tot de dekofficieren werd gerekend.

In de jaren vijftig en zestig van de zeventiende eeuw dijde het aantal dek- en onderofficieren fors uit, vooral als gevolg van de groeiende omvang van de oorlogsschepen en bijbehorende bemanningen. Bijna iedere dek- en onderofficier had of kreeg nu een 'maet' of tweede man als vaste assistent. Verscheidene dekofficieren werden zelfs voorzien van nog meer vaste helpers. Voorbeelden van deze extra personele ondersteuning waren de derde zeilmaker, de derde konstabel, de derde chirurgijn en de derde timmerman. Al

Portret van luitenant-admiraal Jochem Hendrickszoon Swartehondt (1566-1627). Schilderij door Nicolaes Eliaszoon Pickenoy, 1627. De marineofficier Swartehondt was vanaf 1606 tevens uitbater van een Amsterdamse herberg. Van een door hem in 1620 voor de Amsterdamse admiraliteit gemaakte zeereis is een, door zijn scheepsschrijver bijgehouden, journaal bewaard gebleven

deze helpers werden opgenomen in de categorie dek- en onderofficieren. Zo hoorden de onderchirurgijn en tweede timmerman thuis bij de dekofficieren en de derde chirurgijn en derde timmerman bij de onderofficieren. De oprichting van een apart 'Regiment de Marine' in 1665 benadrukte het toenemende belang dat werd toegedicht aan zeesoldaten. Het vaste lagere kader van deze aan boord geplaatste soldaten, een sergeant en een korporaal, werd tot de onderofficieren gerekend. Alleen de ingescheepte 'commandeur van de soldaeten' was een dekofficier en hoorde dus thuis bij de hogere onderofficieren.[59]

De groei van het aantal dek- en onderofficieren op de oorlogsvloot was ook het gevolg van een herschikking aan de top. De luitenant bezat als militair en officiële vervanger van de kapitein een hogere functie dan de voormalige tweede man, de schipper. Dat onderscheid werd aan het begin van de tweede helft van de zeventiende eeuw onderstreept. Bij het uitbreiden van de bemanningen tijdens de Eerste Engelse Oorlog werd van de schipper, met in zijn kielzog de stuurman, een dekofficier gemaakt. Ook hun officiële assistenten en vervangers, de tweede schipper en de tweede, derde en eventueel vierde stuurman, werden opgenomen in de categorie dekofficieren.

Naast een herschikking aan de bovenzijde van de piramide, waarbij de schipper het robuust klinkende predicaat 'eerste dekofficier' kreeg toebedeeld, vond in diezelfde tijd ook nog een verbreding plaats aan de top. Er kwamen meer luitenants. De opper- of eerste luitenant bleef de vaste vervanger van de kapitein. Hij kreeg echter net als verschillende dekofficieren een tweede en soms ook een derde man ter ondersteuning. De luitenant, die oorspronkelijk alleen tussentijds bij afwezigheid van de kapitein het hoogste gezag aan boord vertegenwoordigde, kon nu zelf een schip onder zijn hoede krijgen. Indien een luitenant een zelfstandig commando kreeg, werd hij echter niet aangeduid met 'capiteyn' maar met 'luitenant-capiteyn' of met 'commandeur'.[60] De laatstgenoemde benaming werd in de tweede helft van de zeventiende eeuw een vaste rang tussen die van kapitein en (eerste)luitenant in.[61] De term 'commandeur' voor een luitenant die een schip commandeerde, is verwarrend omdat die term ook gebruikt werd voor een kapitein en soms zelfs voor een vlagofficier die het bevel voerde over twee of meer oorlogsschepen. De op de eerste of opperluitenant volgende tweede en derde luitenant waren overigens ook volwaardige officieren en stonden altijd gerangschikt boven alle dek- en onderofficieren.

De bemanning van een oorlogsschip verdiende na aanmonstering gage vanaf de vierde dag voor inscheping.[62] Wanneer aan de wal 'de trommel geslagen wert om t'zeyl te gaen' moest iedereen hoe dan ook binnen vier dagen aan boord zijn.[63] Wie zonder verlof van de kapitein langer aan de wal bleef, was strafbaar.[64] Het dienstverband eindigde maanden tot jaren later na de afmonstering en afdanking van de bemanning. Die vond bijna altijd plaats aan boord van het oorlogsschip, kort na terugkomst van de reis, en viel doorgaans samen met de dag van debarkeren. De dag van afdanking en ontscheping was meteen ook de laatste dag waarover gage werd berekend.

Slechts een beperkt aantal kapiteins werd het hele jaar door betaald, ongeacht of zij daadwerkelijk hadden gevaren. Zij bezaten een vast dienstverband. De oorsprong daarvan lag in het tweede kwart van de zeventiende eeuw. Na de beëindiging van het Twaalf-

jarig Bestand en het weer oplaaien van de strijd met Spanje, werden bij de admiraliteiten bescheiden pogingen gedaan om kapiteins meer aan zich te binden en grotere financiële zekerheid te bieden. In 1626 kwam het tot een regeling met de instelling van een vast korps van kapiteins.[65] De admiraliteitscolleges stelden daarvoor lijsten op van genomineerden. Van deze genomineerden kreeg de helft een vaste aanstelling. De prins van Oranje, stadhouder van Holland en Zeeland, maakte in zijn hoedanigheid van admiraal-generaal de keuze.[66] Van de vierentwintig door de admiraliteit van Rotterdam op 9 maart 1626 voorgedragen kandidaten kregen er twaalf bijna twee weken later een vast dienstverband aangeboden. Maerten Harpertszoon Tromp was een van de twaalf afgevallen kandidaten.[67]

Kapiteins in vaste marinedienst werden aangeduid met 'continueel off ordinaris capiteinen' en die zonder een vast dienstverband met 'extra-ordinaris capiteinen'. Aangezien iedere admiraliteit eigen kandidaten had mogen voordragen, ontstond nu voor het eerst een korps van in totaal zestig kapiteins met een vast dienstverband.[68] Deze kapiteins verdienden net als hun extra-ordinaris collega's 30 gulden per maand, maar zouden – in tegenstelling tot voorheen – dat salaris ook behouden tijdens inactiviteit, dus na afmonstering. Bij het vacant komen van een kapiteinsplaats met een vaste aanstelling, mocht de desbetreffende admiraliteit een tweetal gegadigden uit de eigen gelederen voordragen bij de admiraal-generaal. Het waren meestal extra-ordinaris kapiteins of zeer ervaren luitenants die werden genomineerd. De admiraal-generaal werd geacht om, van de twee kandidaten, steeds de op de voordacht eerstgenoemde te benoemen.

Dek- en onderofficieren kenden geen bepaald dienstverband, en het gewone scheepsvolk evenmin. De bemanning monsterde sporadisch wel eens aan voor een overeengekomen periode, bijvoorbeeld een jaar, maar meestal voor een campagne of een reis, en de duur daarvan was altijd ongewis. Bij korte tochten, bijvoorbeeld op en neer naar Engeland of Schotland, omvatte het dienstverband soms meer dan één reis. De langere konvooi- en kruisreizen, zoals naar de Middellandse Zee of nog verder, namen doorgaans meer dan een jaar in beslag. Dat gold zeker voor expedities naar de West-Afrikaanse kust of naar Zuid-Amerika. Een oorlogscampagne in Europese wateren startte meestal in het vroege voorjaar en eindigde in het najaar. In de winter werd een deel van de oorlogsvloot dan opgelegd. Iemand die was aangenomen om al kruisende de Oost-Indische retourvloot op te vangen voor de westkust van het Iberisch Schiereiland en door het altijd onveilige Kanaal te begeleiden, was binnen een half jaar weer terug, soms al veel eerder. Aanmonsteren bij een kapitein op een wachtschip kon daarentegen juist het begin zijn van een dienstverband van vele jaren. Afhankelijk van het doel en de bestemming van de reis kon een dienstverband aan boord van een zeegaand marineschip oplopen van minimaal drie à vier maanden tot bijna drie jaar.

Het gewone scheepsvolk bestond hoofdzakelijk uit matrozen. Afhankelijk van de admiraliteit en van hun ervaring en specifieke kennis en taken werden de matrozen vaak onderverdeeld in twee of meer subcategorieën, zoals (ho)oplopers, jongmatrozen, busschieters en de al eerder genoemde marsklimmers en putgers. De meest ervaren matrozen waren vertrouwd met het gebruik van scheepsgeschut. Bij gevechtshandelingen op

zee fungeerden zij als kanonniers en ze werden bus- of bosschieters genoemd. Zij stonden hoger in aanzien dan de rest van het scheepsvolk, inclusief de aan boord geplaatste (zee)soldaten, die uitgerust waren met een geweer en vooral werden ingezet bij het enteren van vijandelijke schepen en het uitvoeren van landingen.

In tegenstelling tot de matrozen hadden de soldaten, buiten de strijd (ter zee) om, weinig te doen. Toch stonden zij niet op de allerlaagste tree van de rangorde aan boord. Die weinig begerenswaardige plaats was voorbehouden aan de (scheeps)jongens, meestal knapen van een jaar of twaalf. Zij verdienden het minst van allemaal en werden door zowel de hoofd-, dek- en onderofficieren als door de matrozen voor alle mogelijke klusjes en hand- en spandiensten ingezet – alles behalve een gerieflijk leven. Het varende bestaan van een scheepsjongen stond meer in het teken van het ontlopen van klappen en schoppen dan van het krijgen van scholing door middel van verbale uitleg en begeleiding. Jongens van ongeveer dezelfde leeftijd of ouder die niet als scheepsjongen aanmonsterden maar als 'a(e)del(borst)', hadden het doorgaans een stuk makkelijker. Maar voor een plaatsing als adelborst kwam je niet zomaar in aanmerking.

Een adelborst stond in principe net als de scheepsjongen aan het begin van zijn maritieme loopbaan, alleen was het bij hem niet de bedoeling dat hij op den duur matroos of onderofficier zou worden maar officier. Adelborsten hadden officieel geen rang. Zij waren in opleiding en werden in de praktijk geschoold. Het commanderen keken ze al varende af van de kapitein en zijn luitenant(s), en het navigeren leerden zij van de stuurlieden. Zij verdienden minder dan een ervaren matroos maar meer dan een scheepsjongen en – wellicht belangrijker – zij werden meteen al ondergebracht in het achterschip. Daar huisden van oudsher alleen de hoofdofficieren en de hoogste dekofficieren, en werd niet tussen de kanons gegeten uit houten bakken maar van tinnen borden aan een tafel in de kajuit. Het eten was hier gevarieerder en beter, en de onderlinge omgang minder ruw dan bij de lagere dek- en onderofficieren, matrozen, soldaten en scheepsjongens.[69] Die sliepen en aten allemaal 'voor de mast', ofwel benedendeks voor de hoofdmast, en mochten zich niet zomaar in het achterschip vertonen. Wie als adelborst wilde gaan varen, had echter toestemming nodig van het desbetreffende admiraliteitscollege. Een kapitein kon iemand voordragen.[70]

De opleiding(stijd) en verdere loopbaan van een adelborst waren tot ver in de achttiende eeuw niet aan strikte regels gebonden. Het gebruikelijke carrièrepatroon van een adelborst was dat deze na enige reizen werd bevorderd tot luitenant en daarna verder kon opklimmen tot commandeur en kapitein. In de praktijk waren er echter grote verschillen. De ene adelborst deed er veel langer over dan de andere om scheepscommandant te worden, en menig adelborst zou dat stadium zelfs nooit bereiken. Niet alleen ervaring en werkgelegenheid maar ook afkomst en patronage speelden een belangrijke rol in de carrière van een aspirant marineofficier. Een sterk gestel en enig geluk waren eveneens van invloed. Zo had de zoon van een kapitein vaak een streepje voor wanneer er een opvolger werd gezocht voor zijn vader en werd de luitenant die zijn, onderweg aan boord overleden, commandant kundig had vervangen meestal kort daarna bevorderd tot kapitein.

Werving voor de vloot in 1781. Prent door H. Jonxis naar J. van Meurs, 1792. Op de trappen van het inschrijvingsbureau zit een zeeofficier (herkenbaar aan de witte epaulet op de schouder en de witte revers van de jas) naast een scheepsschrijver (herkenbaar aan de rode kraag en de blauwe jas zonder revers).

Vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw werden zoals al eerder aangegeven de schepen omvangrijker en de bemanningen groter. Ook het aantal adelborsten steeg. In plaats van een of twee werden er aan boord van de grotere oorlogsschepen drie, vier en soms nog wel meer geplaatst. Om wildgroei tegen te gaan, want adelborsten hadden op zich geen aan de omvang van de bemanning gerelateerde functie aan boord, bepaalde het Amsterdamse admiraliteitscollege in 1660 dat vier adelborsten op een oorlogsschip het maximum zou zijn.[71] Later, vooral in de tweede helft van achttiende eeuw, werd daar in Amsterdam, maar ook bij andere admiraliteiten, regelmatig van afgeweken en zaten er op oorlogsschepen met een bemanning van 150 koppen soms al meer dan vijf.[72]

Indien een paar oorlogsschepen een gemeenschappelijke opdracht hadden, bijvoorbeeld gezamenlijk gaan kruisen in een bepaald zeegebied, kreeg altijd een van de kapiteins het opperbevel, die dan werd aangeduid met 'commandeur'. Dat is een verwarrende benaming aangezien deze, zoals eerder gezegd, ook gegeven werd aan een luitenant met een zelfstandig commando. Als het om een wat groter vlootverband ging, werd de kapitein die de opperleiding had 'admirael' genoemd. Dat gebeurde overigens zowel bij de marine als bij de koopvaardij. Indien een aantal handelsvaartuigen gezamenlijk voer zonder konvooibescherming fungeerde een van de schippers tevens als admiraal en werd hij ook zo aangeduid. Bij een oorlogsvloot ontvingen daarnaast doorgaans nog een tweetal andere kapiteins tijdelijk een hogere bevelsfunctie. Zij stonden de admiraal terzijde en kregen als 'vice admirael' en als 'schout-by-nagt' elk een deel van de vloot onder hun hoede. Zij waren net als de admiraal herkenbaar aan hun vlag(voering) en gaven als onderadmiraal leiding aan 'de avant guarde' of voorhoede, en aan 'de arrieer guarde' of achterhoede.[73]

De admiraal of opperbevelhebber bevond zich in de regel met 'de middeltogt' daar tussenin. Hij nam dan letterlijk en figuurlijk een centrale positie in en delegeerde via (vlaggen)seinen zijn orders naar de beide andere admiralen of vlagofficieren, die op hun beurt de onder hun bevel varende kapiteins instrueerden. Op dezelfde wijze werd ook een koopvaardijvloot begeleid door oorlogsschepen. Wanneer deze de koopvaarders op hun bestemming hadden afgeleverd en er niet meer in admiraalschap werd gevaren, was iedere scheepscommandant in beginsel weer gewoon kapitein, tenzij de leiders van het eskader of konvooi niet alleen hadden gefunctioneerd als admiralen maar ook daadwerkelijk vlagofficier waren en een daarbij behorende militaire rang bezaten. In de zeventiende eeuw verschoof de betekenis van admiraal van een bevelhebbersfunctie naar een militaire rang.[74] Hetzelfde gebeurde met de betekenis van commandeur en schout-bijnacht.

Binnen de zeemacht van de Republiek bestonden verschillende admiraalsrangen. Een kapitein die promoveerde tot vlagofficier werd schout-bij-nacht.[75] Dat was de laagste admiraalsrang. De hierop volgende rang was die van viceadmiraal en nog een stap hoger die van luitenant-admiraal. Deze laatste was oorspronkelijk de plaatsvervanger van de stadhouder als admiraal-generaal in het admiraliteitscollege en op de vloot. Aan het begin van de zeventiende eeuw was dat nog terug te horen in de gebruikte benaming van 'admirael

ende (commandeur) generael' voor een dergelijke luitenant-admiraal als vervanger van het hoogste centrale gezag.[76] Gedurende de eerste decennia van de zeventiende eeuw waren de door de prins van Oranje in zijn hoedanigheid van stadhouder aangestelde luitenant-admiralen vrijwel allemaal van adel. Uitzonderingen waren de in 1621 aangestelde Jochem Hendrickszoon Swartehondt (1566-1627), die het admiraalschap combineerde met het herbergierschap, en de in 1629 benoemde Piet Pieterszoon Heyn (1577-1629), die grote bekendheid genoot doordat hij kort daarvoor in dienst van de WIC een Spaanse zilvervloot veroverde.

Na Piet Heyns kortstondige marinecarrière, die nog geen vier maanden duurde, waren de rollen definitief omgedraaid en vormden luitenant-admiralen van adel voortaan juist een minderheid. Doorgewinterde zeelieden, in beginsel zonder 'blauw bloed', onder wie Maerten Harperstzoon Tromp (in 1637 aangesteld als luitenant-admiraal) en Michiel Adriaenszoon de Ruyter (in 1665 benoemd tot luitenant-admiraal), kregen het buitengaats op de vloot voor het zeggen.[77] Om iemand op de vloot als opperbevelhebber de leiding te kunnen geven over alle andere vlagofficieren van de vijf admiraliteiten werd in 1665 aan de vijf al aangestelde luitenant-admiralen een zesde toegevoegd die boven de anderen werd geplaatst. Deze zogeheten 'luitenant-admirael van Holland en West-Friesland' werd vanaf 1673 aangeduid met 'luitenant-admiraal-generael'. Michiel de Ruyter was de eerste opperbevelhebber van de vloot met deze rang.[78] Tot het begin van de achttiende eeuw was het opperbevel over de Staatse vloot in handen van vlagofficieren met zeebenen, zoals De Ruyter.

Vanaf 1715 nam de betrokkenheid van de Staatse vloot bij grote Europese conflicten af. Marineofficieren deden veel minder zeil- en gevechtservaring op dan voorheen. Er was voor de Republiek weinig eer meer te behalen op het water. Kapiteins gingen zich, voorzien van pruiken en mooie uniformen, deftiger gedragen. In plaats van maritieme successen en heldhaftige ervaringen, verschaften uiterlijk vertoon en een verheven (adellijke) afkomst hun nu juist weer meer aanzien. Het in de zeventiende eeuw nog zo kenmerkende eigengereide optreden van scheepscommandanten, in combinatie met hun onverschrokken zeemanschap en nauwe persoonlijke band met het rauwe scheepsvolk, verdween in de achttiende eeuw. Dat gold grotendeels ook voor een van de belangrijkste dekofficieren, de schrijver, die zich net als de kapiteins en luitenants gedurende de laatste decennia van de achttiende eeuw onderscheidde van de rest van de bemanning door een uniform te gaan dragen.[79] Vanaf de Vierde Engelse Oorlog konden schrijvers daadwerkelijk officier worden. Geen enkele andere dek- of onderofficier kreeg dat tijdens het ancien régime voor elkaar. Die opvallende stijging in rangorde of status roept de vraag op wat de functie en werkzaamheden van een schrijver nu precies inhielden en wat daarin veranderde gedurende de zeventiende en achttiende eeuw. Daarbij verdient zijn positie ten opzichte van het admiraliteitscollege, de scheepscommandant, andere kaderleden en het gewone scheepsvolk nadere aandacht.

2 | De werkzaamheden op papier

Inleiding

De werkzaamheden van de schrijver aan boord van een marineschip waren schriftelijk vastgelegd in een tweetal documenten: de artikelbrief en de instructie. Tot 1621 is alleen een geschreven exemplaar bekend van de bij de Amsterdamse admiraliteit in gebruik zijnde instructie. De artikelbrieven uit het begin van de zeventiende eeuw, waarvan er wel enige in druk bewaard zijn gebleven, bezaten toen ook nog geen algemene geldigheid en waren slechts kort van kracht. Aan de vooravond van het einde van het Twaalfjarig Bestand verscheen de eerste artikelbrief die wel geldig was voor de gehele zeegaande oorlogsvloot in druk. In datzelfde jaar werd een instructie uitgevaardigd. Deze instructie werd naar alle waarschijnlijkheid eveneens in 1621 of kort daarna gepubliceerd. Beide documenten worden, inclusief een vanaf 1643 voorkomende mengvorm, hierna besproken. De in de zeventiende eeuw uitgegeven aanvullende artikelbrieven en instructies komen tevens aan bod. Deze documenten geven een helder beeld van de groeiende bureaucratisering aan boord en de onderlinge verhoudingen tussen de schrijver, de commandant van het schip, de rest van de bemanning en de marineleiding aan de wal.

De eerste generale artikelbrief

De artikelbrief, ook wel aangeduid met 'ordonnantie', was een verzameling algemene dienstvoorschriften voor de gehele bemanning. De artikelbrief bevatte enige aanwijzingen voor de schrijver, maar was niet expliciet voor hem bedoeld. Artikelbrieven dienden primair om de discipline aan boord te handhaven en vormden een leidraad voor de rechtspraak door de scheeps(krijgs)raad. In de documenten werden altijd een beperkt aantal rechten en plichten van de bemanning beschreven en voorts stonden er bepalingen in over de inwendige dienst en de onderlinge taakverdeling op het vaartuig. De meeste artikelen hadden echter betrekking op de orde en tucht aan boord. Allerlei mogelijke misstappen, van slapen tijdens de wacht tot moord en doodslag, werden erin opgesomd, inclusief de bijbehorende straf, die naar de huidige maatstaven fors was. Dergelijke artikelbrieven waren niet uniek voor de zeemacht. De voorcompagnieën en de grote handelscompagnieën, de Verenigde Oost-Indische Compagnie en de West-Indische Compagnie, kenden ze eveneens.[1]

Het landleger had ze ook. Daar beschikte men al vanaf 1590 over een algemeen geldend gedrukt exemplaar, dat was opgesteld 'nae verscheyde communicatien hier op ghehou-

den metteen ghequalificeersten heeren ende crijchsoversten der vereenichde Nederlanden'.[2] Op 13 augustus 1590 werd deze artikelbrief op advies van de 'Raeden van State' door de Staten-Generaal verordonneerd en nog datzelfde jaar gepubliceerd te Delft. Gedrukte artikelbrieven waren gemakkelijker te verspreiden en konden voortaan bij iedere monstering aan de compagnie worden voorgelezen. De aangemonsterde militairen zwoeren vervolgens hun eed van trouw op de artikelbrief. Dit document gold voor het gehele landleger. Zowel de troepen in het veld als in de garnizoenssteden dienden zich aan dezelfde regels te houden. De artikelbrief was eenvoudig van opmaak, bevatte geen illustraties of andersoortige verfraaiingen van de tekst, en bezat het handzame formaat van een brochure. De inhoud bestond uit slechts dertien ongenummerde pagina's met in totaal 82 artikelen. De meeste artikelen waren van toepassing op de militair in het Staatse leger, zonder dat er verder onderscheid werd gemaakt in functies. Daarnaast bevatte de artikelbrief bepalingen voor specifieke groepen, zoals soldaten, ruiters, knechten, korporaals, adelborsten en kapiteins.

Ook de met de legers meereizende handelaren, meestal aangeduid als 'zoetelaars' of 'markentent(st)ers', die onderweg voor voeding en drank zorgden, waren onderworpen aan de artikelbrief. Bepaalde artikelen waren zelfs expliciet voor hen bedoeld. Zij mochten bijvoorbeeld conform artikel 80 alleen van zonsopgang tot één uur na zonsondergang drank schenken. De zoetelaar die op een ander tijdstip zijn drank aan de man bracht, werd daarvoor beboet met 3 gulden per overtreding – een relatief lichte straf, maar het leger was dan ook zeer afhankelijk van deze kooplieden en niet alleen van hen.

Een andere groep particulieren die vanaf de zestiende eeuw een onmisbare rol vervulden in het landleger, waren de zogeheten 'solliciteurs-militair'. Deze traden tegen betaling op als geldschieters en zaakwaarnemers van de compagniescommandanten. De solliciteurs-militair zorgden ervoor dat de veelal (te) late betalingen van de soldijen door de provincies, werden opgevangen. Zo voorkwamen zij vanaf circa 1590 het uitbreken van grote muiterijen in het Staatse leger. De schrijver van de compagniescommandant speelde daarbij ook een rol, zij het een veel minder belangrijke. In de artikelbrief werd geen aparte aandacht aan hem besteed. Hij fungeerde slechts als loopjongen en haalde voor zijn commandant maandelijks de uit te betalen soldij bij de solliciteur-militair op.

In 1603 werd de artikelbrief van 1590 in de stad Groningen geannoteerd herdrukt.[3] De auditeur-militair Peter Pappus van Tratzberg had aan de 82 artikelen zeer uitvoerige annotaties toegevoegd. Daarin werden allerlei militaire (straf)zaken van commentaar voorzien en nader verklaard. Ook werd frequent verwezen naar voorbeelden van gelijksoortige bestraffingen en overtredingen in de klassieke oudheid. De herdrukte versie behield haar handige brochureformaat, maar was door het uitgebreide notenapparaat verdikt tot een boekje van bijna honderd genummerde pagina's. Deze geannoteerde uitgave werd achttien jaar later opnieuw gedrukt te Leiden.[4] De in 1590 uitgevaardigde 82 artikelen waren toen nog steeds ongewijzigd van kracht. In 1666 verscheen er in opdracht van de Staten-Generaal zelfs nog een herdruk van de oorspronkelijke ongeannoteerde versie. Tot 1795 zou de artikelbrief van 1590 het fundament vormen van de handhaving van de tucht

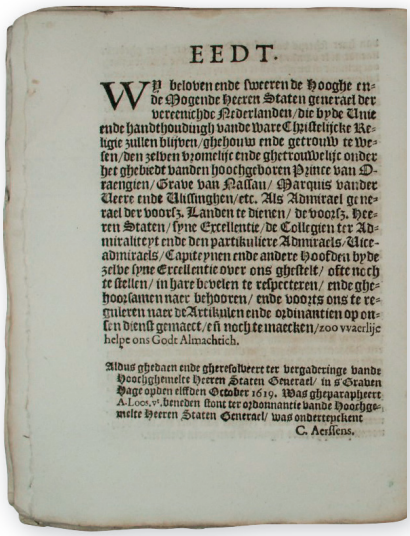
in het Staatse leger.[5] In recente studies over de militaire geschiedenis van Nederland ten tijde van de Opstand of Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) speelt de in 1590 verschenen artikelbrief echter een opvallend bescheiden rol.[6]

Toen bij het landleger de eerste algemene artikelbrief in druk beschikbaar kwam, waren er bij de zeemacht weliswaar ook al artikelbrieven in omloop, maar die waren nog niet algemeen geldend. De oudst bekende artikelbrieven van de marine dateren uit de tweede helft van de vijftiende eeuw.[7] Zij werden opgesteld in opdracht van de vorst of zijn plaatsvervanger ter zee, de admiraal-generaal, en golden slechts voor één expeditie en een beperkt aantal schepen. Na het uitbreken van de Tachtigjarige Oorlog (1568) en de oprichting van de vijf admiraliteitscolleges (1597), verschenen er, naast de gebruikelijke ad-hocartikelbrieven voor één reis, ook exemplaren met een langere levensduur.[8] Deze golden voor onbepaalde tijd en hadden betrekking op een substantieel deel van de vloot der Verenigde Nederlanden, bijvoorbeeld alle vaartuigen van de Rotterdamse admiraliteit op de binnenwateren.[9] In deze artikelbrieven waren naast bepalingen over disciplinehandhaving ook primaire taken van de scheepsschrijver opgenomen, zoals het voeren van de scheepsadministratie en het tweemaal daags voorgaan in het gebed.[10]

De vijf admiraliteiten vaardigden elk hun eigen artikelbrieven uit. Inhoudelijk leken de verschillende artikelbrieven erg op elkaar, maar zij waren niet identiek.[11] Wie bijvoorbeeld in 1619 in dienst van de Friese admiraliteit naar zee ging en geen gehoor gaf aan de oproep voor het gebed door de schrijver, was een maandsalaris kwijt. Degene die het bidden belachelijk maakte en Gods woord bespotte, werd gekielhaald en drie dagen op water en brood opgesloten.[12] Wie in diezelfde tijd bij de Rotterdamse admiraliteit niet kwam opdagen voor het gezamenlijke gebed of godlasterlijke taal uitsloeg, werd in beide gevallen voor de mast gebracht, gelaarsd en beboet met slechts een schelling.[13]

Aan het eind van het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) nam de uniformiteit in de reglementen voor aan boord een opvallend hoge vlucht. Dit gebeurde vooral door toedoen van de Staten-Generaal en doordat allerlei regels en richtlijnen voor het eerst in druk verschenen. Een van de eerste tastbare resultaten van het streven naar meer eenheid was het opstellen van een uniforme eed van trouw in 1619. Tot dan toe varieerde deze per admiraliteit. Nadat in september 1619 alle admiraliteiten van de Staten-Generaal het verzoek hadden ontvangen de op dat moment in gebruik zijnde eed op te sturen, kwam men snel ter zake. Uit de vijf bijeengebrachte eedformulieren componeerden de Staten-Generaal een uniforme eed. Zij bekrachtigden deze op 11 oktober 1619. Voortaan deed al het marinepersoneel dat werd ingezet voor de strijd ter zee dezelfde eed van trouw aan de in de artikelbrief vermelde Staten-Generaal. Een daarmee samenhangende stap was te komen tot een algemeen geldende artikelbrief.

Twee jaar na de uitvaardiging van de uniforme eed van trouw verschenen in Rotterdam twee verschillende artikelbrieven in druk, samen met deze eed. Eén artikelbrief was bestemd voor de schepen van de Rotterdamse admiraliteit op de binnenwateren, de andere was niet verbonden aan een bij naam genoemde admiraliteit, maar algemener van aard en bedoeld voor zeegaande oorlogsschepen. De laatstgenoemde artikelbrief was uitge-



EEDT.

Wy beloven ende sweren de Hooghe ende Mogende Heeren Staten generael der vereenichde Nederlanden/die hyde Unie ende handthoudingh vande ware Christelijcke Religie zullen blijven/ghehouw ende getrouw te wesen/den zelven vyomelijc ende ghetrouwelijc onder het ghebiedt vanden hoochgeboren Prince van Oraengien/Grave van Nassau/Marquis vander Veere ende Vlissinghen/etc. Als Admirael generael der voorsz. Landen te dienen/de voorsz. Heeren Staten/syne Excellentie/de Collegien ter Admiraliteyt ende den partikuliere Admiraels/Vice-admiraels/Capiteynen ende andere Hoofden hyde zelve syne Excellentie over ons ghestelt/ofte noch te stellen/in hare bevelen te respecteren/ende ghehoorsamen naer behooren/ende voorts ons te reguleren naer de Artikulen ende ordinantien op onsen dienst gemaect/ofi noch te maecken/zoo waerlijc helpe ons Godt Almachtich.

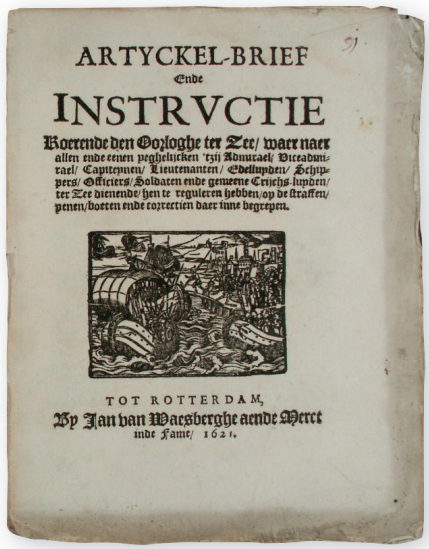
Aldus ghedaen ende ghearesolveert ter vergaderinge vande Hoochghemelte Heeren Staten Generael/ in s'Graven Hage opden elfden October 1619. Was ghetparapheert A. Loos. v^t. beneden staet ter ordonnantie vande Hoochghemelte Heeren Staten Generael/ was onderteyckent C. Aerssens.

Eed van trouw die de bemanningen van oorlogsschepen moesten zweren. Deze eed was in 1619 door de Staten-Generaal goedgekeurd voor alle vijf de admiraliteiten en werd in 1621 waarschijnlijk voor het eerst in druk uitgegeven. De eed is opgenomen in een ongedateerde bundel met allerlei scheepvaartverordeningen uit de zeventiende eeuw. De bundel berust in het Gelders Archief te Arnhem en is vermoedelijk ooit gemaakt door een voor de Rotterdamse admiraliteit werkzame scheepschrijver en/of chercher.

vaardigd door de Staten-Generaal, die voor de binnenwateren verschafte daarover geen informatie. De twee artikelbrieven waren ongedateerd. De in Rotterdam gevestigde Jan van Waesberghe had ze beide in 1621 gedrukt en separaat uitgegeven.[14]

De door Van Waesberghe uitgegeven 'Artyckel-brief ende instructie roerende den oorloghe ter zee, waer naer allen ende eenen yeghelijcken 't zij admirael, vice-admirael, capiteynen, lieutenanten, edelluyden, schippers, officiers, soldaten ende gemeene crijchs-luyden, ter zee dienende, hen te reguleren hebben, op de straffen, penen, boeten ende correctien daer inne begrepen', telde 53 artikelen. De artikelbrief voor de binnenwateren had een gelijkluidende aanhef, met slechts twee kleine, doch essentiële veranderingen. Van 'ter zee' was 'te water' gemaakt en 'ter zee dienende' was omgezet in 'op de binnenwateren gehouden werden'. Het aantal artikelen bedroeg 41. De meeste daarvan kwamen zowel inhoudelijk als grammaticaal geheel of grotendeels overeen met de artikelen voor de zeegaande oorlogsschepen. Ook de volgorde van de artikelen was gelijk. De artikelbrieven waren duidelijk aan elkaar verwant.

De in 1621 te Rotterdam gepubliceerde artikelbrief voor de oorlog ter zee is de oudst bekende generale artikelbrief van de Nederlandse zeemacht. Waarschijnlijk is hij (in concept al) in hetzelfde jaar als de geüniformeerde eed opgesteld: 1619.[15] Eed en artikelbrief waren immers direct aan elkaar gekoppeld, ook in de door Van Waesberghe uitgegeven druk, en werden ook wel als één geheel gezien.[16] Een exacte datering van de eerste generale artikelbrief was, zoals J.C. de Jonge in 1848 in zijn magnum opus *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* al stelde, 'uit gebrek aan voldoende bescheiden moeijelijk'.[17] Maar hij gaf daarbij aan:



ARTYCKEL-BRIEF
Ende
INSTRVCTIE
Boerende den Oorloghe ter Zee/ waer naer
allen ende eenen yeghelicken 'tzij Admirael/ Viceadmirael/ Capiteynen/ Lieutenanten/ Edelluyden/ Schippers/ Officiers/ Soldaten ende gemeene Crijghs-luyden/ ter Zee dienende/ hen te reguleren hebben/ op de straffen/ penen/ boeten ende correctien daer inne begrepen.

TOT ROTTERDAM,
By Jan van Waesberghe aende Merct
inde Fame/ 1621.

Titelblad van de door Jan van Waesberghe (de vaste drukker van de Rotterdamse admiraliteit) in 1621 gepubliceerde artikelbrief voor de oorlog ter zee. Deze artikelbrief was, in 1621 of eerder, uitgevaardigd door de Staten-Generaal. De ongedateerde bundel, met allerlei scheepvaartverordeningen uit de zeventiende eeuw, waarin ook deze artikelbrief is opgenomen, berust in het Gelders Archief te Arnhem.

> 'Tot in den jare 1616 bestond zoodanig een artikelbrief zeker niet, daar men leest, dat de admiraliteitsraad van Amsterdam in dat jaar eenige leden uit haar midden naar 's Gravenhage afvaardigde, om over het ontwerpen van eenen egalen en generalen artikelbrief te raadplegen. Het liep nog eenige jaren aan, alvorens zoodanig een artikelbrief tot stand kwam. Zoo het schijnt, vond zulks in den jare 1629 plaats, wanneer het zeewezen die aanmerkelijke verbetering aan den raad en invloed van den luitenant-admiraal Pieter Pieterse Heyn te danken had.'[18]

Maar schijn bedriegt en De Jonge bleek er naast te zitten. Hij kende de in 1621 gedrukte artikelbrief niet en zag daardoor evenmin dat deze brief de directe voorganger was van die uit 1629. De aanhef van beide brieven was vrijwel identiek en vele artikelen waren letterlijk overgenomen. Het aantal artikelen bleek in ongeveer tien jaar tijd met dertien te zijn gestegen tot 66. Die stijging kwam voort uit het opsplitsen van al bestaande artikelen en het introduceren van nieuwe. De in 1629 uitgevaardigde artikelbrief was dus niet de eerste maar de tweede in zijn soort, en had een voorganger die aan het einde van het Twaalfjarig Bestand werd vastgesteld en daarna in druk verscheen.

De in het kielzog van De Jonge door verscheidene andere auteurs aan Piet Heyn toegedichte invloed op de generale artikelbrief (van 1629) wordt door het bestaan van een gedrukte voorganger ontkracht. De jurist S.W.P.C. Braunius heeft dit in een tweetal publicaties al eerder betoogd.[19] Braunius wist dat de generale artikelbrief uit 1629 een in 1621 te Rotterdam gedrukte voorganger had, maar kreeg deze – zoals ook al in de inleiding beschreven – niet boven water.[20] Zou dat wel zijn gebeurd, dan zou Braunius het door hem geciteerde artikel, luidende 'De kocks sullen gehouden wesen het vet ende smout vanden vleesche komende, soo verre het eetelyck is in de potagie te koken', niet naar voren heb-

ben geschoven als voorbeeld van een geheel nieuwe bepaling uit 1629. Precies dezelfde bepaling treft men ook al aan in de acht jaar eerder uitgegeven artikelbrief.

Bij het aflopen van het Twaalfjarig Bestand beschikte de marine dus over een algemeen geldende artikelbrief en een uniforme eed. Deze laatste was kennelijk ook geschikt voor de binnenwateren. In ieder geval werd de door de Staten-Generaal in 1619 vastgestelde eed door de Rotterdamse admiraliteit ongewijzigd overgenomen en zowel gekoppeld aan de generale artikelbrief voor buitengaats als aan de eigen artikelbrief voor haar binnenvaart. In beide brieven viel nog maar weinig te lezen over de werkzaamheden van de schrijver. Het voorgaan van de schrijver in het gebed bleef vermeld, maar hij was niet langer de enige die deze taak toebedeeld kon krijgen. Bij zijn afwezigheid mocht de kapitein voortaan iemand anders aanwijzen. In de artikelbrief voor de binnenwateren werd de schrijver, naast zijn al genoemde religieuze taak, 'ghehouden aen te teyckenen alle dooden, ende die paspoort hebben om te moghen vertreckken mitsgaders ooc de ghene die voor schelm wech loopen'. Deze bezigheid kon en mocht de schrijver niet aan een ander overlaten. Als hij het personeelsverloop niet goed in de gaten hield, schreef de artikelbrief een lijfstraf voor.

In de generale artikelbrief van 1619/1621 kwam echter geen enkele administratieve taak van de schrijver meer voor. Het leek alsof zijn positie flink aan belang had ingeboet en zijn werkzaamheden buitengaats niet meer vermeldenswaardig werden gevonden en op de binnenwateren gereduceerd waren tot aanwezigheidscontrole. Niets was echter minder waar. De artikelbrief was nooit bedoeld om een zo volledig mogelijk overzicht te geven van de werkzaamheden van de schrijver of een ander bemanningslid. Speciaal voor de schrijver was een instructie van kracht die zijn werkzaamheden tot in detail vermeldde.

De eerste instructies

Geschreven instructie van Amsterdam

De voor schrijvers bestemde instructie kende eenzelfde ontwikkeling als de artikelbrief. De instructie kwam tot in het eerste kwart van de zeventiende eeuw uitsluitend voor in geschreven vorm en verschilde per admiraliteit. De oudst bekende geschreven instructie voor schrijvers van een der vijf admiraliteiten werd aangetroffen in een bewaard gebleven scheepsjournaal van de Amsterdamse admiraliteit uit 1620-1621. Dit 'Journael voor den vice admirael Joachim Hendriksen Swartenhondt' betrof een (konvooi)reis vanaf de rede van Texel naar Spanje en het Middellandse Zeegebied.[21] Het reisverslag ving aan op 6 november 1620 en eindigde ruim tien maanden later op 10 september 1621. Voorin het journaal stond een 'Instructie voor de schrijvers te water resorterende onder tgebiet vant colegie ter Admiraliteijt residerende tot Amstelredamme'. De instructie besloeg in totaal vier pagina's en ging direct vooraf aan de daadwerkelijke journaaloptekeningen. De instructie zelf was ongedateerd, maar zal waarschijnlijk in 1620 kort voor aanvang van de reis zijn opgeschreven.[22] De schrijversinstructie en de journaalaantekeningen waren niet geschreven in hetzelfde handschrift. Of het jour-

naal steeds door dezelfde schrijver van viceadmiraal Swartehondt is bijgehouden, is niet duidelijk.[23] Aan boord van de oorlogsschepen werd niet alleen door de schrijver, maar vaak ook door de stuurlieden en de commandant zelf een journaal bijgehouden. De voorin geschreven instructie was in ieder geval wel onmiskenbaar bestemd voor de scheepsschrijver.

In deze instructie van acht ongenummerde artikelen of paragrafen ging alle aandacht uit naar de door de schrijver te voeren personeelsadministratie. In verschillende artikelen werd aangegeven wat voor 'registers' en 'rollen' de schrijver moest vervaardigen. Om te beginnen een monsterrol in drievoud. Twee exemplaren werden na de aanmonstering, ingevuld en wel, afgegeven aan de raad, het hoogste bestuursorgaan van elke admiraliteit. Deze twee rollen moesten ondertekend zijn door de schrijver én de kapitein. Het derde exemplaar bleef aan boord en berustte daar onder de schrijver. Deze hield de rol bij vanaf de 'eerste monsteringe' tot aan de 'afdanckinge van t schips volck'. Indien een bemanningslid deserteerde ('voor schelm quame te verloopen') moest de schrijver dit bij de desbetreffende naam in de rol aangeven door een galg te tekenen en daar de datum en plaats van desertie bij te vermelden. De galg symboliseerde de vaste straf voor een deserteur. De schrijver moest na het constateren van desertie dit zo snel mogelijk melden aan de eerdergenoemde raad.

De kapitein mocht alleen met toestemming van de admiraliteitsraad tussentijds bemanningsleden vervangen of een beter betaalde functie aan boord geven.[24] Zulke veranderingen moest de schrijver nauwgezet in de rol opnemen. Sterfte werd ook in de rol vermeld. Daar zat voor de schrijver meer werk aan vast als er sprake was van enige nalatenschap. Indien iemand aan boord ernstig ziek werd of zwaargewond raakte, moest de schrijver volgens de instructie hem enige prangende vragen stellen. Had de gewonde of zieke zeeman schulden en zo ja bij wie? En als er na betaling van de schulden nog iets overbleef van de al verdiende gage, aan wie moest dat restant dan worden uitgekeerd? De ondervraging moest plaatsvinden in aanwezigheid van de kapitein en diens plaatsvervanger, de luitenant. Als beiden afwezig waren, dienden zij vervangen te worden door 'twee van de principaele officieren'. De schrijver moest de ingewonnen informatie opnemen in een apart register en laten ondertekenen door de beide getuigen.

In datzelfde register werd ook van elk overleden bemanningslid vermeld, waar zijn nalatenschap aan boord uit bestond. De hiervoor noodzakelijke inventarisatie had de schrijver eveneens moeten uitvoeren in het bijzijn van de twee eerdergenoemde getuigen. Vervolgens werden de goederen tot profijt van de erfgenamen voor de mast bij opbod verkocht. Aan wie wat was verkocht en voor welk bedrag, werd in hetzelfde register opgenomen. Ook deze lijst met de opbrengst van de nagelaten goederen werd afgesloten met de handtekening van de twee getuigen. Het speciale register diende, net als de derde monsterrol, na afdanking van de bemanning te worden ingeleverd bij de raad der admiraliteit. Dat gold tevens voor het door de schrijver bijgehouden journaal. Daarin moest hij 'pertinente notitie houden van alle tgene dagelijcx geschiet ende verhandelt wert'. Aan deze algemene inhoudsomschrijving was als nadere specificatie toegevoegd dat in

het journaal in ieder geval teruggevonden moest kunnen worden wanneer en waarom er met het scheepsgeschut was geschoten.

Behalve het verwerken van veranderingen in de monsterrol, het afhandelen van nalatenschappen in een speciaal register en het maken van dagelijkse notities in een journaal, hield de schrijver ook nog de scheepsschulden van de bemanning bij in een schuldrol. Tot de scheepsschulden behoorden onder andere de opgelegde boetes en de bedragen betaald voor de bij opbod gekochte goederen van een overleden of gedeserteerd medebemanningslid. Deze bedragen werden in mindering gebracht op de verdiende gage. In de instructie werd een aantal schulden expliciet genoemd die de schrijver niet mocht opnemen in de schuldrol. Hiertoe behoorden de bedragen die de bemanningsleden onderling verschuldigd waren voor speelschulden of aan elkaar verkochte 'brandewijn, kouck, taback ofte anders'. Ook bij 'waerden ofte waerdinnes' openstaande bedragen voor drankgelagen werden niet tot de scheepsschulden gerekend en mochten daarom niet ingehouden worden op het salaris. Uit de verdiende gages van deserteurs mochten geen betalingen gedaan worden, ook niet voor scheepsschulden, met uitzondering van de kapitein: als hij nog geld van een gedeserteerd bemanningslid tegoed had, mocht dat wel verrekend worden. Tenzij het schuldbedrag hoger was dan een maandgage van de deserteur. In dat geval kreeg de kapitein van elke zes door de deserteur verdiende maanden er één, en daarboven pro rata. Hoewel in de instructie niet vermeld staat hoe een dergelijke schuld tot stand kwam, ging het hier waarschijnlijk hoofdzakelijk om door de kapitein uit eigen zak betaalde voorschotten.

In het laatste artikel van de instructie werd de schrijver erop gewezen dat hij al zijn verdiende gage kwijt zou raken en daarnaast ook nog arbitrair gestraft zou worden, indien hij zich niet aan de instructie zou houden.

Gedrukte instructie van Rotterdam

Net als de artikelbrief met bijbehorende eed, kende de instructie voor de schrijvers tot het einde van het Twaalfjarige Bestand geen algemene geldigheid en uniforme uitvoering. Naast de in het scheepsjournaal opgenomen Amsterdamse instructie, zijn er geen geschreven exemplaren van andere admiraliteiten bekend. De oudste gedrukte instructie dateert van 1621. Deze door de admiraliteit op de Maze op 1 april 1621 uitgevaardigde 'Particuliere Instructie waer naer hun zullen hebben te reguleren de schrijvers op s'Lants schepen van oorloghe boven het gene daerinne sy lieden neffens andere scheeps officieren ende ghemeene boots-gesellen volghende den generalen artyckel-brief ghehouden zijn' leek inhoudelijk veel op de eerdergenoemde instructie die de Amsterdamse schrijvers in 1620 moesten navolgen.[25] De Amsterdamse en Rotterdamse schrijvers moesten precies dezelfde soorten rollen en registers bijhouden. De Rotterdamse instructie was echter anders geformuleerd en wat uitgebreider en gedetailleerder. Het aantal artikelen bedroeg elf. Deze waren genummerd en werden gevolgd door een eed voor de schrijver. Opvallend aan de te Rotterdam uitgevaardigde instructie was dat zowel in de aanhef als in de bijbehorende eed 'de generalen artijckel-brief', zoals hierboven besproken, werd

genoemd. Dat vormt een bewijs dat de in 1621 gedrukte artikelbrief voor de strijd ter zee een algemeen geldende artikelbrief was en dat deze al voor 1 april 1621 bestond. De aan de instructie voor schrijvers verbonden eed luidde:

> 'Ic belove ende sweere de ghecommitteerde Raden ter Admiraiteyt hier residerende boven den eedt by my ghedaen op de generalen artyckel-brief ooc dese particuliere instructie punctuelijcken t' achtervolghen, sonder daer in eenigher manieren af te wijcken, directelijcke oft indirectelijcke om eenighe ghiften, gaven, eygen baet ofte faveur van yemanden maer my hier inne te quijten als een vroom ende trou schrijver voor het beste van het ghemeene Vaderlandt toestaet ende behoort te doen. Soo waerlijc helpe my God Almachtich.'[26]

De schrijvers moesten behalve een eed van trouw (op de artikelbrief) dus ook een soort ambtseed doen (op hun instructie).[27] De 'eed tot het schrijversambt' werd tijdens de raadsvergadering van de admiraliteit afgenomen.[28] Waarschijnlijk werd deze ambtseed ingevoerd omdat de werkzaamheden van de schrijver vrijwel volledig uit de door de Staten-Generaal uitgevaardigde generale artikelbrief waren verdwenen en overgezet in een aparte instructie.

De in 1621 te Rotterdam uitgevaardigde instructie omvatte alle voorschriften waaraan de Amsterdamse schrijvers zich in 1620 ook al dienden te houden, zij het in andere bewoordingen en met één uitzondering. De aan de Amsterdamse kapiteins toebedeelde positie van preferente crediteur bij gedeserteerde bemanningsleden ontbrak in de Rotterdamse instructie. Bepalingen over het opmaken van de monsterrollen en het journaal waren in diezelfde Rotterdamse instructie gesplitst. In het journaal moesten de schrijvers 'goet ende pertinent Register houden van alle het ghene van daghe tot daghe binnen yders Schip gheschiet ten dienst van het Landt raeckende' (artikel 1).[29] De aanvullende bepaling dat in het journaal het kruit- en kanongebruik vermeld moest worden, was in de Rotterdamse instructie verdwenen. Ook hoefden de Rotterdamse schrijvers de monsterrol slechts in tweevoud op te maken (artikel 2). Het ene exemplaar bleef bij schrijver aan boord, het andere werd, ondertekend door de schrijver en de kapitein, na de monstering ingeleverd bij de admiraliteitsraad. Daarnaast moest hij sterfte, desertie en geoorloofde afwezigheid van een bemanningslid registreren (artikel 3), alsmede de vervangers van overleden of gedeserteerde opvarenden (artikel 4). De schrijver inventariseerde de nagelaten goederen van deze bemanningsleden en verkocht ze bij opbod 'voor de mast' (artikel 9).

Vergeleken met de geschreven Amsterdamse instructie uit 1620 bevatte de gedrukte uit Rotterdam van 1621 in totaal vier nieuwe bepalingen. De eerste was geheel van administratieve aard. Als de schrijver een nieuwe (monster)rol aanlegde, dan diende hij de namen van de bemanningsleden op dezelfde plaats te zetten als in de oude voorgaande rol (artikel 5). Dit was 'op dat byde Rade ende hare commissarissen op alle veranderinghe te beter gheledt mach werden'. De genoemde commissarissen waren admiraliteitsdienaren

die, terwijl de oorlogsschepen in gereedheid werden gebracht, de aan boord gebrachte bemanningsleden aanmonsterden.

Twee andere in de Amsterdamse instructie afwezige nieuwe bepalingen betroffen respectievelijk de samenstelling en de hoogte van de scheepsschuld. De in dienst van de Rotterdamse admiraliteit varende schrijver moest niet alleen bijhouden hoeveel elk bemanningslid aan hem of de kapitein schuldig was voor 'gheleent ghelt ofte van verkoopinghe van eenighe noodighe behoeften', maar ook optekenen 'alle schulden die d'een van het volck op d'ander staende den dienst kommen te maecken, mette deughdelijcke specificatie vande rechte qualiteyt ende quantiteyt der goederen waer uyt de voorseyde schult ofte schulden ghesproten zijn' (artikel 6). De kapitein diende op de hoogte te zijn van deze schulden (artikel 7). Schulden die niet door de schrijver in zijn register waren opgenomen, konden niet aangemerkt worden als scheepsschuld. De schrijver moest het scheepsvolk daarvoor waarschuwen.

Voortaan mocht de scheepsschuld van een bemanningslid niet hoger zijn dan één maandgage (artikel 8). Alleen indien de uitkering van al verdiende gage door betalingsachterstanden bij de admiraliteit op zich liet wachten, was het geoorloofd de schuld te laten stijgen tot maximaal twee maandgages. Die limiet was nodig omdat 'door de groote schulden die op de schepen wert ghemaect dicwijlen ghecauseert werdt het verloopen van het volck hebbende hare schulden ofte egeal ghemaect haer achter t' achterwesen ofte die oock wel daer boven'. De admiraliteitsraad probeerde de schuld onder zijn scheepsvolk dus niet binnen de perken te houden uit sociale bevlogenheid of medeleven met de zeeman zelf, zijn gezin of erfgenamen, maar puur uit angst voor desertie.

De oorlogsvaart was overigens niet de enige scheepvaarttak waar een direct verband werd gelegd tussen de schuldhoogte van het scheepsvolk en de mate van desertie.[30] De schrijver moest er scherp op toezien dat niemand zijn schuldlimiet te boven ging. Dat aan de toezichthoudende rol van de schrijver grote waarde werd gehecht, bleek ook nog uit een andere nieuwe aparte bepaling waarin werd gesteld dat de schrijver 'continueerlijcken maecken t' Scheep te wesen'. Hij mocht voortaan uitsluitend nog in 'hoochdringende noot' van boord (artikel 10). Hield de schrijver zich niet aan deze regels, dan kreeg hij zijn reeds verdiende salaris niet uitbetaald (artikel 11).

Hoewel de instructie van 1621 door de admiraliteit op de Maze was uitgevaardigd, werd in geen enkel artikel verwezen naar de eigen schrijvers of een typisch Rotterdamse situatie.[31] De instructie was conform zijn aanhef bestemd voor alle schrijvers op de oorlogsschepen en moet (in concept) worden toegeschreven aan een overkoepelend orgaan, de Staten-Generaal. Waarschijnlijk was deze instructie, net als de eerste gedrukte generale artikelbrief en de daarop aansluitende gemeenschappelijke eed van 1619, het werk van een in opdracht van de Staten-Generaal bijeengekomen afvaardiging van de admiraliteiten. Een sterke indicatie daarvoor is de grote gelijkenis tussen de in Rotterdam bekrachtigde instructie van april 1621 en die welke acht jaar later in Den Haag door de Staten-Generaal voor alle schrijvers op de oorlogsschepen werd uitgevaardigd. De bijbehorende ambtseed was zelfs identiek. In de ambtseed werd de vinger gelegd op de fraudegevoeligheid van

de functie. Schrijvers zouden zich over de ruggen van de bemanningsleden heen kunnen verrijken.

Zowel de instructie voor de Amsterdamse schrijvers uit 1620 als die van een jaar later voor de gehele beroepsgroep, waren symptomatisch voor de toenemende bureaucratisering. De instructie was – overgeschreven in een journaal of apart gedrukt op klein formaat – zeer handig als geheugensteuntje voor de schrijver.[32] Maar de op een rij gezette dienstvoorschriften waren niet in de eerste plaats bedoeld om de schrijver wegwijs te maken in zijn beroep. De instructie voor de scheepsschrijver was bovenal een door de marineleiding aan de wal geconstrueerd controlemiddel om greep te houden op de (personeels)kosten van een operationeel oorlogsschip. Alle bepalingen in de schrijversinstructie van 1621 dienden eigenlijk maar één doel: de scheepsschrijver in het gareel houden en zo voorkomen dat de admiraliteit of de bemanning door zijn toedoen (of diens directe superieur, de kapitein) schade leed of financieel benadeeld werd.

Aanvullende artikelbrieven

Vanaf 1621 konden de schrijvers aan boord van de oorlogsschepen dus voor het eerst gebruikmaken van een gedrukte generale artikelbrief en instructie. Deze twee aan het einde van Twaalfjarig Bestand samengestelde formulieren vormden een stevig fundament voor het handelend optreden van de schrijver en bleven dat ondanks latere aanvullingen, waarvan de eerste al op 27 april 1629 het licht zag.[33] Dat jaar vaardigden de Staten Generaal zowel een nieuwe generale artikelbrief als een nieuwe particuliere schrijversinstructie uit. In beide gevallen dienden de gedrukte exemplaren uit 1621 als uitgangspunt. Naast het tweetal herziene documenten deden de Staten-Generaal gelijktijdig daarmee ook nog een aparte instructie verschijnen voor de kapitein, de commandant van het schip.

De eerste in 1621 gedrukte generale artikelbrief van de Nederlandse marine bleek al na circa zeven jaar rijp voor uitbreiding.[34] De bestaande artikelen bleven in 1629 allemaal grotendeels in dezelfde bewoordingen van kracht, op een paar uitzonderingen na. Ook de aanhef van de nieuwe artikelbrief uit 1629 was vrijwel identiek aan de oude, met als enig verschil dat deze was gedateerd. Beide artikelbrieven werden afgesloten met precies dezelfde door de Staten-Generaal in 1619 geüniformeerde eed van trouw. De volgorde van de artikelen stemde eveneens grotendeels overeen. Slechts in een beperkt aantal gevallen was een bestaand artikel in de nieuwe artikelbrief van 27 april 1629 opgesplitst of iets uitgebreid. Als er iets aan de strafoplegging was gewijzigd dan betrof het in de regel een verzwaring. Boetes waren dan verhoogd, omgezet in een lijfstraf of daarmee uitgebreid.

Het grote verschil tussen beide artikelbrieven was het aantal regels waaraan de bemanningsleden zich moesten houden: dat aantal was drastisch gestegen van 53 artikelen naar 65. De meeste nieuwe bepalingen uit 1629 betroffen een verfijning of uitbreiding van een al bestaande regel. Ongeoorloofde afwezigheid aan boord dijde bijvoorbeeld uit tot verschillende artikelen met variaties op datzelfde thema. Hierbij werd dan een onderscheid gemaakt naar de precieze reden waarom men het schip had verlaten. Een van de nieuwe

regels bestreed de privéhandel aan boord. Het door bemanningsleden aan elkaar verkopen van drank en tabak was voortaan verboden. Een ander nieuw voorschrift verplichtte de scheepstimmerman, als zijn schip langs de kant lag, de timmerlui van de marine aan de wal en op de werf te assisteren.

Het in de generale artikelbrief opnemen van bepalingen die slechts golden voor één bepaald persoon, zoals voor de scheepstimmerman, stond haaks op de regelgeving voor de beide functionarissen aan boord waarmee de marineleiding aan de wal het meeste contact had: de schrijver en de kapitein. Vanaf 1629 bestond er zowel voor de schrijver als voor de kapitein een aparte instructie. Voor de schrijver was dit niet nieuw; hij bezat immers al vanaf 1 april 1621 een uitsluitend op zijn eigen werkzaamheden afgestemde instructie. In zijn geval betrof het dus een herziening. Voor de kapitein betekende het in dit specifieke opzicht een gelijkschakeling met zijn schrijver. Net als bij de schrijver waren de expliciet voor de kapitein bestemde bepalingen uit de bestaande artikelbrief overgeheveld naar een aparte instructie.[35]

Zo vormden zes bepalingen uit de eerste generale artikelbrief de basis voor de op 27 april 1629 uitgevaardigde 'Instructie voor de capiteynen te water dienende'. De zes artikelen waren letterlijk overgenomen. Ze waren uitgebreid met een even groot aantal nieuwe, waarvan de helft expliciet inging op de controlerende rol van de schrijver. De kapitein moest zijn schrijver laten optekenen waarom en wanneer er ereschoten gelost waren en eens per maand de artikelbrief laten voorlezen. Ook dat laatste moest de schrijver schriftelijk vastleggen. De controlefunctie van de schrijver werd verstevigd, want het werd de kapitein expliciet verboden zijn schrijver van boord te zenden. Dit verbod was in iets andere bewoordingen ook opgenomen in de herziene schrijversinstructie. Deze werd samen met de nieuwe kapiteinsinstructie en de herziene generale artikelbrief in november 1628 eerst in concept voorgelegd aan stadhouder Frederik Hendrik, prins van Oranje en vanaf 1625 kapitein- en admiraal-generaal van de opstandige gewesten. Vijf maanden later werden de drie documenten door de Staten-Generaal ongewijzigd goedgekeurd en bekrachtigd. De nieuwe artikelbrief en de beide aparte instructies, waarvan die van de schrijver nog nader besproken zal worden, betekenden een flinke uitbreiding van de bestaande voorschriften.

De artikelbrief van 1629 hield opvallend lang stand. Toen de Staten-Generaal in 1664 een herdruk uitbrachten, omdat de bestaande oplage door slijtage en gebruik op de schepen nauwelijks meer te krijgen was, bleef de inhoud nagenoeg gelijk. Het formulier was alleen aangepast aan de veranderde politieke constellatie. De Verenigde Nederlanden vormden weliswaar nog steeds een republiek, maar nu met een stadhouderloze regering. Ook in latere generale artikelbrieven werden soortgelijke constitutionele wijzigingen verdisconteerd. Zo weerspiegelde de daaropvolgende, op 1 december 1690 uitgevaardigde generale artikelbrief het feit dat de prins van Oranje, stadhouder Willem III, na de *Glorious Revolution* van 1688 tevens koning van Engeland was geworden. Op 19 maart 1702 stierf de koning-stadhouder na een noodlottige val van zijn paard, en daarmee kwam een einde aan de dynastieke band tussen beide landen. Nog geen drie weken later vaardigden de Staten-Ge-

neraal al een hierop aangepaste 'Articul-brief ende Instructie, reackende den Oorlogh ter zee' uit. Voor de rest waren de artikelbrieven van 1690 en 1702 geheel identiek. Inhoudelijk onderging de generale artikelbrief van 1629 ook daarna in de achttiende eeuw geen ingrijpende veranderingen en bleef daardoor tot 1795 vrijwel ongewijzigd van kracht.[36]

Specifieke voorschriften voor de blokkadevloot

Ondanks het bestaan van een generale artikelbrief die vanaf 1629 nauwelijks meer veranderde, kwamen er toch ook nog artikelbrieven voor met een tijdelijk en specifiek karakter. Een op 24 juli 1636 door de Staten-Generaal uitgevaardigde artikelbrief bleek bijvoorbeeld uitsluitend bedoeld te zijn voor een speciaal verband van enige tientallen oorlogsschepen.[37] Deze werden door de verschillende admiraliteiten gezamenlijk geleverd en gebruikt voor het blokkeren van de Noord-Franse en Vlaamse kust. Het daar inzetten van een blokkadevloot om zo de vijandelijke kaapvaart te beteugelen, was niet nieuw. Toch leverden bevelvoering, proviandering van de blokkadeschepen en allerlei andere steeds terugkerende zaken voortdurend problemen op. De hiertegen in 1636 genomen maatregelen, zoals het onder bevel van de stadhouder plaatsen van alle betrokken blokkadeschepen, en het veranderen van de reguliere wijze van provianderen, werden doorgevoerd in een speciaal voor de blokkadevloot uitgevaardigde artikelbrief. Voor de kapiteins van de blokkadeschepen veranderde er iets essentieels. Zij hoefden de drank en voeding voor het scheepsvolk niet zelf meer in te slaan. De overheid stelde daartoe personen aan, de zogenoemde 'beleyders'.[38] Dit waren particuliere handelaren.[39]

Net als bij de generale artikelbrief verscheen in 1636 tevens een uitsluitend voor de blokkadevloot op de Noord-Franse en Vlaamse kust bedoelde versie van de schrijversinstructie. De tekst daarvan was letterlijk overgenomen uit de instructie van 1629 (die hierna besproken zal worden) en alleen aangepast waar de regeling voor de blokkadevloot afweek met die voor de andere oorlogsschepen. Voor de schrijvers waren die veranderingen minder groot dan voor de kapiteins, die de blokkadeschepen op ongebruikelijke wijze moesten bevoorraden en een daarmee in overeenstemming gebracht salaris genoten. De schrijvers op de blokkadevloot legden hun ambtseed niet af ten overstaan van de desbetreffende admiraliteitsraad, maar van de commissaris van de monstering, een speciaal door de prins van Oranje hiervoor aangestelde functionaris. Inhoudelijk was de eed verder geheel gelijk aan die welke verbonden was aan de schrijversinstructies van 1621 en 1629. De administratieve werkzaamheden van de schrijvers van de blokkadevloot weken maar op één belangrijk punt af van die van hun collega's aan boord van de andere oorlogsschepen. Die verandering betrof de schuld- en salarisadministratie (artikel 2 en 4). Als bemanningsleden aan boord van de schrijver of de kapitein geld leenden of iets op krediet kochten, mocht deze dit bedrag niet op papier alvast meteen in mindering (laten) brengen op het verdiende salaris van de schuldenaar. Want op de blokkadevloot waren niet de schrijvers of de kapiteins preferente schuldeisers, maar de van overheidswege ingeschakelde particulieren die de uitreding van de schepen moesten verzorgen. Deze

werkten onder toezicht van een door de Staten-Generaal aangestelde controleur en in nauwe samenwerking met de eerdergenoemde commissaris van de monstering.[40]

Een andere, specifiek voor de blokkadevloot opgestelde regel, waarmee de schrijver in zijn schuldrol terdege rekening moest houden, was dat na aftrek van voorschotten, boetes, schulden of andersoortige inhoudingen, er nooit minder dan drie maandgages op de salarisrekening van een bemanningslid mochten resteren.[41] Met deze maatregel probeerde men het scheepsvolk in het gareel te houden.[42] Wie een behoorlijk bedrag op zijn salarisrekening had staan, was in principe gevoeliger voor het naleven van de artikelbrief en het voorkomen van boetes, dan iemand met veel schulden en weinig uitzicht op afmonstering.[43]

De afwijkende regelgeving voor de blokkadevloot was in financieel opzicht voor zowel de kapitein als de schrijver nadelig. De blokkadekapitein genoot weliswaar een 70 gulden hoger maandloon dan gebruikelijk, maar dat woog niet op tegen het verlies van zijn belangrijkste reguliere inkomstenbron: de vergoeding voor het verzorgen van de proviandering.[44] Een bijkomend nadeel voor de kapitein en de schrijver op de blokkadevloot was hun al eerdergenoemde ondergeschikte positie als crediteur van de bemanning. Mede door deze nadelige persoonsgebonden implicaties werd de in 1636 ingevoerde nieuwe wijze van victualiering geen succes.[45] Bovendien bleken de door de overheid ingeschakelde handelaren niet kapitaalkrachtig genoeg te zijn om het nieuwe systeem voor langere tijd te financieren.[46] Het bleef bij een eenmalig experiment.[47] Vanaf 1640 werden ook de blokkadeschepen weer op de oude vertrouwde manier voorzien van voeding, drank en personeel. Alle kapiteins en schrijvers konden zich weer geheel verlaten op hun particuliere instructies van 1629, uiteraard in combinatie met de generale artikelbrief van datzelfde jaar.

Aanvullende instructies

Herziening in 1629

De in 1621 in druk verschenen instructie voor de schrijvers aan boord van de zeegaande oorlogsschepen werd, zoals eerder al kort is aangegeven, op instigatie van de Staten-Generaal in 1629 herzien. Dat gebeurde gelijktijdig met het aanpassen van de al besproken artikelbrief uit 1621 en het voor het eerst opstellen van een aparte instructie voor de kapiteins. De drie documenten moesten met elkaar corresponderen. Het eerste artikel van de oude en nieuwe schrijversinstructie was daarvan een goed voorbeeld. De in 1621 opgestelde verplichting tot het bijhouden van een scheepsjournaal werd in 1629 letterlijk overgenomen en uitgebreid met de vermelding dat de schrijver in dat journaal in ieder geval moest aantekenen waarom en wanneer de kapitein ereschoten had laten afvuren (artikel 1). Die verplichting was op zich niet nieuw. Bij de Amsterdamse admiraliteit bestond deze verplichting in iets andere bewoordingen al vóór 1621. Het niet goed bijhouden van het journaal werd echter pas volgens de instructie van 1629 voor het eerst nadrukkelijk gesanctioneerd. Indien de schrijver in gebreke bleef en niet naar behoren optekende wat er aan boord gebeurde, zou er een bestraffing volgen 'arbitralijck naer gelegenheyt van saecken'.

De kapitein had hierbij ook een eigen verantwoordelijkheid. Conform zijn instructie uit 1629 moest hij erop toezien dat de schrijver het aantal geloste ereschoten daadwerkelijk in het journaal vermeldde. Als later bij controle aan de wal door de admiraliteitsraad bleek dat de schrijver op dit punt in gebreke was gebleven, werd hiervoor dus ook de kapitein verantwoordelijk geacht. Een andere wederzijdse verantwoordelijkheid die in beider instructies werd vastgelegd, betrof het publiek maken van de artikelbrief. De kapitein werd opgedragen zijn schrijver iedere maand de artikelbrief te laten voorlezen aan de bemanning en dit te laten optekenen in het journaal. De plicht tot het regelmatig in het openbaar voorlezen van de generale artikelbrief kwam in de eerste gedrukte schrijversinstructie van 1621 nog niet voor, wel in die van 1629. Toen werd deze meteen voorzien van een strafbepaling bij het niet naleven (artikel 9). De schrijver ontving een concrete straf: hij kreeg zijn maandgage niet uitbetaald.

Het opnemen van een aparte bepaling over het frequent laten voorlezen van de generale artikelbrief was een wezenlijke verandering. Geen enkel bemanningslid kon nu nog onwetendheid aanvoeren als excuus voor een gepleegd vergrijp. Het belang van de schrijver, die zowel in zijn eigen instructie als in die van de kapitein expliciet belast werd met het voorlezen van de artikelbrief, nam er flink door toe. Ook het belang van zijn permanente aanwezigheid nam toe. In de instructie van 1621 was al opgenomen dat de schrijver uitsluitend in geval van hoge nood van boord mocht. De instructie van 1629 ging echter op dat punt nog veel verder: de schrijver moest voortaan continu op het schip aanwezig zijn, hoge nood of niet (artikel 8). Zelfs als de kapitein hem beval aan land te gaan, mocht de schrijver daaraan geen gehoor geven! Deed hij dit toch, dan kostte hem dat twee maandlonen. Bij herhaling kwam daar nog een arbitrale correctie bovenop.Dit was een curieuze bepaling,want met het op deze wijze benadrukken van het belang van de schrijver, werd het gezag van de kapitein immers expliciet ingeperkt en diens almachtige positie aan boord ondermijnd.

In de speciaal voor de kapitein eveneens in 1629 opgestelde instructie kon uiteraard niet aan deze inbreuk op zijn gezag worden voorbijgegaan. In de kapiteinsinstructie werd een aparte bepaling opgenomen die het de kapitein verbood te tornen aan de permanente aanwezigheid van zijn schrijver. Dat de positie van de kapitein in breder opzicht onderhevig was aan inflatie, bleek ook uit nog een ander artikel van de schrijversinstructie. In dit geval betrof het een bepaling waarin het door de schrijver bijhouden van de bemanningssterkte nader stond omschreven (artikel 3). Die bepaling was in 1629 letterlijk overgenomen uit de schrijversinstructie van acht jaar daarvoor. In de tekst was alleen het woord ‘capiteyn’ vervangen door ‘Raedt’. Door die verandering was het vanaf 1629 niet langer de kapitein die een bemanningslid officieel toestemming kon geven om het schip te verlaten, maar de admiraliteitsraad.

Van de in totaal elf artikelen uit de schrijversinstructie van 1621 werden er in 1629 acht vrijwel letterlijk overgenomen. Van die acht kregen er drie, allemaal voorschriften van zuiver administratieve aard, een kleine aanvulling in de vorm van een strafvermelding. Als de schrijver administratief tekortschoot, bijvoorbeeld de bemanningssterkte niet

conform de regels registreerde, kwam hem dat vanaf 1629 steeds op een vaste boete van twee maandgages te staan. Twee van de overgenomen artikelen waren uitgebreid. Het betrof de al ter sprake gebrachte inhoud van het journaal en permanente aanwezigheid van de schrijver. Aan de acht uit 1621 overgenomen artikelen was maar één nieuw artikel toegevoegd. Dat betrof de maandelijkse voorleesplicht van de artikelbrief.

De reductie van elf naar negen artikelen, waarvan dus één nieuw, impliceerde het verdwijnen van drie bepalingen uit de schrijversinstructie van 1621. Van die drie in 1629 niet overgenomen artikelen waren er twee geheel gewijd aan het schuldregister dat iedere schrijver moest bijhouden. Deze twee artikelen gingen nader in op wat nu wel of niet tot de zogeheten 'scheepsschuld' gerekend mocht worden. De aparte bepaling dat de schuld van een zeeman tijdens zijn dienstverband nooit de hoogte van zijn maandgage te boven mocht gaan, bleef wel gewoon van kracht, maar hoe die schuld precies tot stand kon komen, werd dus niet meer vermeld. De derde in 1629 weggelaten bepaling was het elfde en tevens laatste artikel uit 1621. Hierin werd geen taak van de schrijver belicht, maar een voor alle voorgaande artikelen geldende straf geformuleerd. De schrijver die zich niet aan zijn particuliere instructie hield, werd daarvoor beboet met al het salaris dat hij nog tegoed had. Afhankelijk van wat hij precies had misdaan, kwam daarbovenop nog een niet nader omschreven straf. De afsluitende strafbepaling was min of meer overbodig geworden, doordat in 1629 de meeste artikelen een afzonderlijke strafbepaling hadden gekregen. De variatie in straffen was overigens klein. In bijna alle gevallen ging het om een boete ter grootte van een of twee maandlonen. De aan de instructie gekoppelde eed van trouw bleef onveranderd. Eed en instructie werden door de Staten-Generaal, gescheiden van elkaar, op 27 april 1629 uitgevaardigd.

Het reglement van 1643

Het experiment met aparte regelingen voor de blokkadevloot in 1636-1640 had wel een en ander in beweging gebracht. In Rotterdam, waar de oudste en daardoor in bepaalde opzichten ook de voornaamste admiraliteit zetelde, besloot de lokale marineleiding eind 1641 'de articul-brieff, alsmeede d'instructien voor de capiteynen ende schrijvers ter zee, bij haer Hoogmoghenden beraemt, ende uytgegeven inden jare 1629' eens kritisch door te nemen om te zien of de 'behoufften van equipagie ende administratie van oorloghe' beter verantwoord zouden kunnen worden.[48] De Rotterdamse drang om tot een verbeterde scheepsadministratie te komen, mondde uit in een nieuw reglement dat het midden hield tussen een generale artikelbrief en een particuliere instructie. Het werd op 12 augustus 1643 uitgevaardigd en ingevoerd naast de al bestaande generale artikelbrief en particuliere instructies voor de kapiteins en schrijvers. Het reglement was uitsluitend bedoeld voor het personeel van de Rotterdamse admiraliteit. Het nieuwe reglement bevatte 32 artikelen en had als titel:

‘Ordre ende reglement waer na de capiteynen, officieren ende matrosen, in dienst van den Lande zijnde, onder directie van de edel mogende heeren gecommitteerde raden ter admiraliteyt residerende binnen Rotterdam, soo wel ter zee als op de binnen-stroomen haer sullen hebben te reguleren.’[49]

Hoewel in de aanhef de gehele bemanning van alle Rotterdamse operationele marineschepen werd aangesproken, was het reglement vooral bedoeld voor de kapiteins en schrijvers. Dat bleek al uit de considerans of inleiding op de artikelen, waarin de Rotterdamse admiraliteitsraad de invoering van het reglement verantwoordde. Aanleiding voor de nieuwe regelgeving waren de door de raden zelf in toenemende mate geconstateerde ‘disordren die daer werden begaen so in t monsteren van t scheepsvolck, in het menageren en verantwoorden van allerhande scheepsbehoeften als andere saken meer’.[50] Tevens probeerde de raad met de invoering van het reglement een einde te maken aan de gestage stroom van tijd- en geldverslindende ‘declaratien van gedane onkosten die by de capiteynen werden gepretendeert’. Allemaal zaken die vooral de scheepscommandant en

Het Prinsen- of Admiraliteitshof te Rotterdam. Gravure door Johannes de Vou, 1694. Het pand stond op de hoek van het Haringvliet en de Spaanse kade. Scheepsschrijvers kwamen door hun werkzaamheden regelmatig in het Prinsenhof en bezochten dan vooral het Hoofdelijk Betalingskantoor.

zijn schrijver aangingen. Het merendeel van de artikelen, 21 van de 32, was dan ook expliciet aan (een van) hen beiden gericht.

Van de overige voorschriften was ruim de helft bestemd voor de gehele bemanning, de rest voor een drietal specifieke groepen: de commissarissen van de monstering, bepaalde klerken aan de wal en de timmerlui op de schepen. De laatstgenoemde groep van de scheepstimmerlieden bleek zich nog steeds niet conform de generale artikelbrief van 1629 te houden aan de eisen die aan hun beroep gesteld werden. Dat de timmerlui onderweg te weinig uitvoerden en na thuiskomst niet bereid waren om hun collega's op de werf te assisteren, werd in het reglement nu ook de kapitein aangerekend. Hij zou het oogluikend toestaan. Mocht er door nalatigheid van de timmerlieden schade ontstaan aan schip of scheepsgoederen, dan werd die schade voortaan zowel op de kapitein als op de timmerlieden verhaald.[51]

De twee andere in het reglement apart aangesproken groepen, die van de commissarissen en klerken, kwamen beide ter sprake in verband met hun controlerende taak bij de monstering van het scheepsvolk. De door de admiraliteit aangestelde commissarissen waren, net als hun voorgangers die door de stadhouder waren benoemd, belast met het aanmonsteren van de bemanning. Dat gebeurde aan boord, terwijl de schepen in gereedheid werden gebracht. In een eerder stadium was de bemanning ook al aangemonsterd aan de wal, in het Prinsenhof van de admiraliteit. Kort na die eerste aanmonstering werd door trommelslagen van een tamboer het moment van de verplichte inscheping in de stad bekendgemaakt. Met lichters werd het aangeworven volk vervolgens op het aangekondigde tijdstip afgevoerd naar het (op de rede voor Hellevoetsluis liggende) schip. Tussen de eerste aanmonstering aan de wal, de tweede aan boord en het daadwerkelijke vertrek van het schip zaten periodes van enige weken tot maanden.

De commissaris liet bij de monstering aan boord de namen van schepelingen in de rol staan die door ziekte, verwonding of een andere reden nog niet aanwezig konden zijn. Hij hield daarna wel bij wie van de afwezigen later alsnog aan boord zouden komen. De Rotterdamse admiraliteitsraad wilde echter van dit rommelige, onbetrouwbare systeem af en gebruikte daar het nieuwe reglement voor. Voortaan mocht de commissaris niemand meer door de schrijver in de monsterrol laten opnemen die niet werkelijk aan boord was (artikel 9). De enigen die nu nog – en dan voorzien van de aanduiding 'absent' – in de monsterrol genoemd mochten worden terwijl ze ontbraken, waren schepelingen die daarvoor toestemming van de raad hadden gekregen. Zeelieden die door ziekte of een verwonding nog niet konden embarkeren, kwamen, mits voorzien van een doktersverklaring, voor zo'n tijdelijke vrijstelling in aanmerking.[52] De gepermitteerde absenten werden doorbetaald. Zij ontvingen echter uitsluitend gage en geen vergoeding voor de aan wal gemaakte kosten voor levensonderhoud. De verleende schriftelijke toestemming om aan de wal te mogen blijven, diende iedere twee tot vier weken te worden hernieuwd, inclusief de bijbehorende doktersverklaring. Bij het sluiten van de monsterrol moest de commissaris duidelijk aangeven wie van de absenten nog steeds niet was ingescheept. Als bij controle door de raad bleek dat een afwezige zeeman toch gewoon was meegeteld

op de monsterrol, dan kostte dat de commissaris 50 gulden per geval. Hij werd daarnaast geschorst in afwachting van een nog nader te bepalen bestraffing.

Om ervoor te zorgen dat de raad snel handelend kon optreden, was tevens in het reglement van 1643 opgenomen dat de commissarissen de door de schrijvers vlak voor vertrek van de schepen aan hen toevertrouwde afgesloten monsterrollen moesten opsturen naar de advocaat-fiscaal of de secretaris van de admiraliteitsraad.[53] Deze twee raadsleden konden vervolgens 'den Capiteyn Geweldigen' met zijn hellebaardiers jacht laten maken op deserteurs. Het niet opsturen van de monsterrol of er te lang mee wachten, leverde de commissaris eenzelfde bestraffing op als het door de raad constateren van onjuistheden in de monsterrol. Net als de commissarissen werden ook de klerken van de admiraliteit die de monsterrollen op het soldijkantoor moesten controleren en bijhouden, op hun verantwoordelijkheid gewezen (artikel 10). Zij mochten in overleg met de schrijver of kapitein alleen nieuwe namen in de monsterrol opnemen als het om personeel ging dat met schriftelijke toestemming van de raad was aangenomen. In de regel ging het daarbij om een tussentijdse aanvulling van een bemanning die door sterfte of desertie was uitgedund. Op eigen houtje de bemanningssterkte op peil houden door deserteurs of ongeschikte figuren te vervangen, was dus officieel niet toegestaan aan de scheepsleiding. De kapiteins mochten hun aan land verblijvende zieken en gewonden ook niet tijdelijk vervangen. Met die regel probeerde de Rotterdamse admiraliteitsraad enerzijds extra salariskosten te voorkomen en anderzijds zijn kapiteins onder druk te zetten hun aan land herstellende bemanningsleden zo snel mogelijk weer aan boord te krijgen. Zo volgde in het nieuwe reglement de ene bepaling na de andere, waardoor vooral het optreden van de kapitein en zijn schrijver op alle mogelijke manieren aan banden werd gelegd of controleerbaar gemaakt.

Het reglement bevatte merendeels al in de generale artikelbrief en particuliere instructies beschreven voorschriften, maar deze werden in het nieuwe reglement doorgaans uitgebreider behandeld en veel gedetailleerder verwoord. Artikel 15 was daarvan een illustratief voorbeeld. Het door de kapitein zelf verzorgen van de uitrusting van het schip stond hierin centraal – een onderwerp waarover tot dan toe weinig op papier was gezet. Het was nu met 35 regels het omvangrijkste voorschrift. Het artikel gaf een opsomming van alle mogelijke door de kapiteins te maken kosten die hun werkgever, de admiraliteit op de Maze, vergoedde. Tot die reguliere kapiteinsuitgaven behoorden het, al dan niet in opdracht van de equipagemeester, huren van lichters en schuiten voor het vervoer van victualie, munitie, zeilen, ankers, kabels, en meer van dergelijke scheepsgoederen. De kosten die de kapiteins maakten voor het aan boord brengen van net aangemonsterd volk en voor het naar de wal afvoeren van zieken en gewonden bemanningsleden, kwamen eveneens voor rekening van de admiraliteit. Dat gold tevens voor het laten komen van de waterschuit, het laten slepen van het eigen schip, het laden en lossen van scheepsgoederen, de beloodsing, en de tamboer die driemaal al trommelend door de stad trok om achtereenvolgens de datum voor de aanmonstering, de inscheping en het vertrek van het schip bekend te maken. Het loon voor de tamboer behoorde tot de declarabele wervingskosten van de kapiteins. Deze ontvingen

ook vergoedingen voor de inkoop van bepaalde gebruiksgoederen aan boord, zoals kaarsen, bezems, emmers, dweilen en sluitwerk. Door hen gemaakte onderhoudskosten voor het keukengerei in de kombuis en het in goede staat houden van het eigen geweer kwamen eveneens in aanmerking voor vergoeding door de admiraliteit.

De opsomming in het reglement van allerlei kostenposten voor de kapiteins kwam niet voort uit onduidelijkheid over wat nu wel of niet gedeclareerd mocht worden. Het overzicht was samengesteld in verband met een nieuwe betalingsregeling en bevatte alle uitgaven waarvoor de kapiteins voortaan een vaste vergoeding ontvingen en geen declaraties meer hoefden in te dienen. Dit was een opmerkelijke verandering, waarmee de administratieve rompslomp op het betaalkantoor van de admiraliteit werd teruggedrongen.[54] Het betekende daarnaast een vereenvoudiging van de door de kapitein en zijn schrijver te voeren administratie en boekhoudkundige verantwoording. Ook de correspondentie en verdere contacten tussen de kapitein of schrijver en zijn admiraliteit werden ermee ingeperkt. Declaraties (en daarover te voeren briefwisselingen) waren alleen nog nodig voor niet in het overzicht voorkomende buitengewone onkosten.

Toch was de nieuwe onkostenvergoedingsregeling minder eenvoudig en rechtlijnig dan op het eerste gezicht leek. De door de admiraliteit bepaalde maandelijkse vergoeding aan de kapiteins was namelijk niet alleen gebaseerd op de bemanningssterkte, maar ook op de locatie waar het schip werd gevictualieerd. Vond de proviandering plaats in een Zeeuwse havenstad, dan ontving de kapitein als vergoeding 8 stuivers per maand per bemanningslid. Een schip met honderd koppen betekende dan een vaste maandelijkse tegemoetkoming van 40 gulden. Kapiteins die dichter in de buurt van de Rotterdamse thuisbasis bij Den Briel of bij Hellevoetsluis victualieerden, kregen een lagere vergoeding van respectievelijk 6 en 7 stuivers. Net als de kostpenningen, de betaling aan de kapiteins voor het zelf verzorgen van de proviandering, zou ook de onkostenvergoeding van 6, 7 of 8 stuivers per man per maand aan de kapitein worden uitgekeerd in ordonnanties, en niet in contant geld.

Om te voorkomen dat de kapiteins, nu ze verzekerd waren van een vaste onkostenvergoeding, flink zouden gaan bezuinigen op de verplichte aanschaf van kaarsen, dweilen en andere spullen voor aan boord en zo de schepen zouden verwaarlozen, werd in het reglement (artikel 16) alvast opgenomen dat 'karigheyt' en 'eygen baetsoeckentheyt' de kapitein persoonlijk zouden worden aangerekend. Eventuele schade als gevolg van een te sober inkoopbeleid zou op hem worden verhaald. Voor bepaalde kostenbesparingen, zoals het niet inhuren van een tamboer waardoor de inscheping meer tijd vergde, kreeg de kapitein zelfs een hoge boete van 100 gulden in het vooruitzicht gesteld (artikel 17). Mocht deze iets proberen te declareren dat onder de nieuwe vergoedingsregeling was gebracht, dan leverde hem dat ook eenzelfde fikse boete op (artikel 18).

Iets wat buiten de nieuwe regeling viel en dus nog steeds apart gedeclareerd kon worden, moest aan strengere eisen voldoen dan voorheen. Zo kregen kapiteins vervoerskosten over land alleen nog vergoed als de desbetreffende reis hem door een schriftelijk bevel van zijn admiraliteitsraad was opgedragen (artikel 20). Indien een kapitein in het buiten-

land iets tot onderhoud of reparatie van zijn schip had gekocht, dan moest deze voortaan niet alleen een kwitantie kunnen overleggen, maar eveneens een verklaring inleveren waarin zijn luitenant en schipper, of twee andere officieren, verklaarden dat de gekochte spullen daadwerkelijk aan boord waren afgeleverd en gebruikt (artikel 22).

Controle op munitieverbruik aan boord bleef zoals vanouds in handen van de schrijver. Maar de daarvoor verlangde administratie was veel uitvoeriger dan voorheen. De schrijver moest voortaan in het journaal alle schoten registreren in plaats van alleen de ereschoten (artikel 24).[55] Van ieder schot diende de schrijver te vermelden wanneer en waarom het was gelost, hoeveel kruit het had gekost en, als er met scherp werd geschoten, wat het gewicht van de kogel was geweest. Als de schrijver in gebreke bleef, werd hij met 50 gulden beboet. De kapitein kreeg dan eenzelfde boete en moest bovendien de 'buyten noot en sonder reden' verschoten kogels en lading kruit vergoeden.

Verscherping van de bestaande voorschriften ging in het reglement van 1643 gepaard met de afschaffing van ongeschreven coulante regelingen. De soms gehanteerde uitzondering op de regel dat de schuldeisers van een deserteur geen aanspraak konden maken op diens geconfisqueerde salaris, werd expliciet verboden (artikel 26). Ook het aan de kapitein vergoeden van bier, brood of andere levensmiddelen die door bepaalde waterschade aan boord onbruikbaar waren geworden, werd niet meer getolereerd (artikel 19).[56]

De al in de schrijversinstructies van 1621 en 1629 benadrukte plicht tot constante aanwezigheid aan boord van de schrijver, werd in het reglement van 1643 aangescherpt en uitgebreid. Voortaan mochten ook de kapiteins op de binnenwateren de schepen niet meer verlaten (artikel 25). Een kapitein of schrijver die op afwezigheid werd betrapt, kreeg conform het nieuwe reglement, bij de eerste maal een boete van een maandgage. Een daaropvolgende gelijke misstap kostte het dubbele. Wie van de kapiteins of schrijvers voor de derde maal tegen de lamp liep, werd ontslagen en was drie maandgages kwijt. De in de vigerende instructiebrief van 1629 vastgelegde straf voor afwezigheid van de schrijver week hiervan af.[57]

Om onderlinge discrepanties tussen de verschillende voorschriften voor aan boord op te lossen, was een aparte clausule opgenomen in het nieuwe reglement. De basisregels voor op het schip waren flink uitgedijd en bestonden medio 1643 uit 'den Generale Artikelbrief, noch oock de Ampliatien van de selve, oft wel de Instructie van de Capiteynen en de Schryvers voor dese, soo by haer Hoog Mogende als desen Rade gedaen'.[58] Het nieuwe reglement dat hieraan op 12 augustus 1643 voor de admiraliteit op de Maze werd toegevoegd, benadrukte dat al deze eerder verschenen voorschriften gewoon van kracht bleven, maar dat bij onderlinge tegenspraak het reglement van 1643 maatgevend was.[59] Om iedereen aan boord van de schepen 'soo buyten als binnen duyns' goed op de hoogte te houden 'wat haer ambt ende schuldich zy [en] wat yeder van haer te doen en te laten heeft', moesten de kapiteins alle bovengenoemde voorschriften eens per maand aan de voltallige bemanning laten voorlezen (artikel 32).[60] De schrijver moest in zijn journaal, iedere maand opnieuw, de dag noemen waarop dit was gebeurd. Als de schrijver hierin tekortschoot,

werden de kapitein en de schrijver beiden beboet met een maandgage per geconstateerde nalatigheid. Van deze boete ging de helft naar de admiraliteit. De andere helft was voor de advocaat-fiscaal, het raadslid dat belast was met de naleving van het nieuwe reglement en de vervolging van personeel dat zich niet aan de regels had gehouden.

Alle op basis van het nieuwe reglement opgelegde boetes werden zo verdeeld. Met als uitzondering het bedrag dat een bemanningslid in rekening werd gebracht voor het doen van zijn behoefte in het ruim waar de kabels en het touwwerk werden opgeborgen. Wie daarop werd betrapt, moest een maandgage betalen aan de provoost. Het bevuilen van het touwwerk in het kabelruim was kennelijk een vaak voorkomend verschijnsel. Volgens het desbetreffende artikel van het nieuwe reglement (artikel 28) deinsden vele matrozen er niet voor terug 'op de kabels haer water te maken en ander[e] vuylicheden te plegen', waardoor de kabels bederven. Voor dat bederf werd de kapitein door de admiraliteitsraad financieel aansprakelijk gesteld. Die moest de kosten op zijn beurt maar zien te verhalen op de betrapte bemanningsleden, aldus het reglement van 1643.

Amsterdam volgt in 1657

De maatregelen van de Rotterdamse admiraliteit kregen navolging in Amsterdam. Bij de grootste en machtigste admiraliteit werd de generale artikelbrief in 1657 aangevuld met een nieuwe, ook uitsluitend voor de eigen schrijvers bestemde instructie. De op 10 februari 1657 door de Amsterdamse admiraliteitsraad uitgevaardigde instructie bevatte vijftien genummerde artikelen. Die waren, net als het nieuwe Rotterdamse reglement van 1643, qua thematiek niet nieuw. In de Amsterdamse instructie ging het echter voornamelijk om regels voor het bijhouden van de monsterrol en het journaal. Ook deze instructie was veel uitvoeriger en gedetailleerder dan die van de Staten-Generaal voor alle schrijvers op de oorlogsschepen uit 1629. Een ander opvallend verschil was dat er nog maar weinig strafbepalingen in voorkwamen. Zelfs het eerste artikel, waarin de schrijver nadrukkelijk gelast werd de generale artikelbrief eens per maand publiekelijk voor te lezen, ontbeerde een bestraffing bij het in gebreke blijven. In slechts zes van de vijftien artikelen werd de schrijver bij niet-naleving van de desbetreffende regel een straf in het vooruitzicht gesteld. Die was overigens niet steeds nader gepreciseerd. De enkele, wel expliciet genoemde straffen varieerden van een boete van een maandgage voor het niet in voorraad hebben van voldoende monsterrollen tot ontslag bij corruptie. De nieuwe Amsterdamse instructiebrief was doordat strafbepalingen en de uitvoerige behandeling van met name de administratieve werkzaamheden aan boord grotendeels ontbraken, meer een handleiding voor het beroep van schrijver. In dat opzicht leek deze instructiebrief op de geschreven instructie in het journaal van een Amsterdams oorlogsschip, die hiervoor al is besproken.[61] Ook de in 1657 uitgevaardigde instructie schreven de scribenten over in het scheepsjournaal.[62]

De Amsterdamse instructie had zowel grammaticaal als inhoudelijk een geheel ander karakter dan de door de Staten-Generaal in 1629 uitgevaardigde schrijversinstructie. De laatste was meer een extra artikelbrief, specifiek bedoeld voor het in het gareel houden

van de schrijver. In Rotterdam had de introductie van een nieuw reglement in 1643 gezorgd voor een flinke uitbreiding van de regelgeving aan boord. De bestaande voorschriften uit 1629 (generale artikelbrief en particuliere instructies voor de schrijver en de kapitein) bleven daar ook na 1643 immers gewoon van kracht. In Amsterdam ging het anders. Daar werd de bestaande schrijversinstructie uit 1629 in 1657 vervangen door de nieuwe, veel uitgebreidere versie. In de machtigste stad van de Republiek werd de landelijk ingestelde schrijversinstructie aan de kant geschoven voor een eigen stedelijke uitvoering. Waarom dat gebeurde, stond niet in de nieuwe instructie aangegeven, maar het had zeer waarschijnlijk te maken met de introductie van een staande oorlogsvloot in de Republiek in 1654 en de daaropvolgende aanleg van een groot nieuw werfcomplex voor de marine in Amsterdam.

De uitvaardiging van de nieuwe instructie vond plaats in een periode waarin de infrastructuur van de Amsterdamse admiraliteit belangrijke veranderingen onderging. Sinds 1597 had de admiraliteit verspreid over de stad allerlei gebouwen en terreinen in gebruik – een weinig doeltreffende situatie, die door de groei van de Amsterdamse oorlogsvloot halverwege de zeventiende eeuw steeds nijpender werd. Stadsuitbreidingen aan het IJ brachten uitkomst. In ruil voor bepaalde marineterreinen elders in Amsterdam, kreeg de admiraliteit in 1655 van het stadsbestuur een fors gedeelte van het net aangelegde Kattenburg in eigendom. Daar zou in korte tijd een grote marinescheepswerf met een kolossaal pakhuis verrijzen.[63] Het pakhuis, beter bekend als 's Lands Zeemagazijn, werd ontworpen door de Amsterdamse stadsarchitect Daniel Stalpaert. In 1657 was het imposante pand gebruiksklaar. Het nieuwe werfcomplex stond onder leiding van een equipagemeester, die geassisteerd werd door een tweetal onderequipagemeesters. Zij waren gehuisvest op het werfterrein en met hen hadden de schrijvers van de Amsterdamse oorlogsschepen regelmatig van doen. De equipagemeesters voorzagen de schepen van de benodigde uitrusting. Zo ontvingen bijvoorbeeld vanuit het grote magazijn in Amsterdam de zeilmakers hun (reserve)zeilen, de schiemannen hun (reserve)touwwerk en de konstabels de geweren, sabels en andere handwapens voor aan boord. Iedere (onder)officier was verantwoordelijk voor de via de equipagemeesters ontvangen scheepsgoederen.

Dit alles ging tot 1657 buiten de schrijvers op de oorlogsschepen om. De enige uitzondering vormden de door de equipagemeesters geleverde kanonskogels en het kruit, waarvan de schrijvers conform de instructie van 1629 van oudsher het verbruik moesten optekenen in het scheepsjournaal. In de door de Amsterdamse admiraliteit in 1657 uitgevaardigde instructie was de controlerende functie van de schrijver uitgebreid tot alle door de equipagemeester aan de (onder)officieren geleverde scheepsgoederen (artikel 14). Dit was volgens het desbetreffende artikel nodig om, bij terugkomst van een scheepsreis, het verbruik aan boord beter te kunnen verantwoorden tegenover de equipagemeester. Op basis van de door de schrijver bijgehouden voorraadadministratie kon de equipagemeester nagaan wat er was verbruikt, terwijl de kapitein kon vaststellen wat er aangevuld moest worden. De schrijver moest zich direct na aankomst in de thuishaven vervoegen bij de equipagemeester, zodat diens uitgifteregister vergeleken kon worden met de door

de schrijver gemaakte 'notitien'.[64] De (onder)equipagemeester had zijn kantoor en werkruimte op de begane grond van het gloednieuwe 's Lands Zeemagazijn.

Een ander belangrijk document dat de schrijver meteen na terugkeer van zijn reis voor controledoeleinden diende in te leveren, was het journaal. Het bijhouden van een 'pertinent register' met dagelijkse gebeurtenissen was van oudsher een kerntaak van de schrijver. De schrijversinstructie van zowel 1621 als 1629 opende met een aan het journaal gewijd artikel. Aan de inhoud werden echter slechts een paar vage basale eisen gesteld. Het scheepsjournaal was geen dagboek voor persoonlijke ontboezemingen, maar een zakelijke registratie van hetgeen dag in dag uit aan boord gebeurde 'den dienst van het landt raeckende' (artikel 13).[65] De verplichte vermelding in het journaal van de ereschoten ontbrak in de Amsterdamse instructie van 1657. Dat was ook niet meer nodig, omdat de schrijvers van de Amsterdamse admiraliteit het kruit- en kogelgebruik immers al in een aparte voorraadadministratie moesten verantwoorden aan de equipagemeester.

Behalve voor het journaal en een overzicht van de onderweg verbruikte scheepsgoederen, was de schrijver verantwoordelijk voor nog een belangrijk document, de monsterrol. Zelfs als hij toestemming had om van boord te gaan, moest de schrijver 'altoos een [monster]rolle in voorraet ende voor de handt laeten, om in haer absentie daer op reveue of monsteringhe te konnen gheschieden'.[66] Het invullen en bijhouden van de monsterrol, ook van oudsher een kerntaak van de schrijver, was een financiële aangelegenheid. De monsterrol was in wezen een boekhoudkundig document. Naast naam en functie van ieder bemanningslid werden onder andere de hoogte van de maandgage, eventuele tussentijdse afwezigheid en voortijdige dienstbeëindiging in dit boekwerk opgetekend. Ook bepaalde uitgaven, zoals onderweg genoten voorschotten of gemaakte schulden, werden hierin per bemanningslid geregistreerd. Door de grote hoeveelheid persoonsgebonden informatie en vele naar elkaar verwijzende gegevens – een sterfgeval aan boord betekende bijvoorbeeld vaak promotie voor een andere opvarende – was de monsterrol lastig te controleren. Onjuiste gegevens in de monsterrol leidden echter tot 'onbehoorlijcke betalinghe van kostgelden ofte soldijen', en dat mocht uiteraard niet getolereerd worden (artikel 5).[67]

Het voorkomen van onjuistheden in de monsterrol kreeg veel aandacht in de Amsterdamse schrijverinstructie van 1657. Maar liefst acht van de vijftien artikelen hadden betrekking op de monsterrol. Door in verschillende artikelen nauwkeurig aan te geven waar en hoe bepaalde gegevens vermeld moesten worden, werd getracht het controleren van de monsterrol te vereenvoudigen en het frauderen tegen te gaan. Betere controle probeerde men ook te verwezenlijken door van de schrijver te verlangen dat hij van de veranderingen in de monsterrol tevens korte losse notities maakte (artikel 8). Die moest hij bij gelegenheid opsturen naar zijn admiraliteit. Met deze notities, meegegeven met een ander thuisvarend schip of per post verzonden vanuit een bezochte havenstad, kon de bij de admiraliteit achtergebleven monsterrol worden bijgewerkt. Doordat scheepspost lang niet altijd aankwam, was de schrijver verplicht elke notitie tweemaal te verzenden. De verplichting tot het tussentijds melden van veranderingen in de monsterrol gold voor

alle Amsterdamse oorlogsschepen die verder voeren dan de Franse westkust.[68] De schrijvers die met hun schip dichter bij huis bleven, konden volstaan met de oude regeling. Allen moesten zich echter na terugkeer bij hun admiraliteit vervoegen om de aan boord gebruikte monsterrol te laten controleren.

Met behulp van de schrijversinstructie probeerde de Amsterdamse admiraliteit niet alleen de inhoud van de monsterrol correct en controleerbaar te houden. De marineleiding in Amsterdam probeerde zo ook de aanmonstering van personeel buiten haar eigen gezichtsveld zoveel mogelijk te beperken. Als er scheepsvolk buiten Nederland werd aangenomen, diende de schrijver in de monsterrol duidelijk aan te geven waarom dit was gebeurd. Hij moest de kapitein in kennis stellen van het in de rol opnemen van die informatie. De luitenant en de schipper moesten hierover eveneens door de schrijver worden ingelicht, om 'in cas van twijffelinghe daerop gehoort te konnen werden'.[69]

De Rotterdamse instructie van 1697

Het reglement van de admiraliteit op de Maze van 1643 had niet tot de afschaffing van de landelijke schrijverinstructie van 1629 geleid. Ruim vijftig jaar later kwam het er toch van. De op 13 februari 1697 door de Rotterdamse raad der admiraliteit uitgevaardigde 'Instructie voor de schryvers' was veel uitvoeriger dan alle voorgaande schrijversinstructies.[70] Ook de Amsterdamse schrijversinstructie van 1657, die met vijftien artikelen er slechts twee minder bevatte dan de Rotterdamse van 1697, was veel minder uitgebreid. De Amsterdamse versie was compacter en met zijn korte, bondige artikelen een handig geheugensteuntje voor de schrijver aan boord. De Rotterdamse schrijversinstructie was daar te breedvoerig voor. Beide instructies leken sterk op de generale artikelbrief en waren in wezen een, op het beroep van schrijver toegesneden, aanvulling daarop. Een soort extra-artikelbrief.

Het opstellen van een nieuwe schrijversinstructie in 1697 was volgens de Rotterdamse admiraliteitsraad nodig omdat de bestaande reglementen niet meer geheel voldeden. De nieuwe diende 'tot weringe van alle abuizen en disordres, mitsgaders ook tot afschrikkinge van alle bedrog en malversatiën'.[71] Deze Rotterdamse instructie opende met een artikel waarin van de schrijver werd geëist dat deze zich zou houden aan zowel de generale artikelbrief als aan de nieuwe schrijversinstructie. Voordat de schrijver zijn dienst aanvaardde, moest deze eerst op beide documenten een afzonderlijke eed af leggen. Als de schrijver van commandant wisselde, herhaalde zich dit ritueel.

Van de Rotterdamse schrijvers werd anno 1697 meer administratief werk verlangd dan van hun collega's uit de jaren twintig. Niet alleen was het aantal te produceren monsterrollen gestegen. Ook het bijwerken van de monsterrollen tijdens de werving en na vertrek van het schip, kostte meer tijd. De schrijver moest van alle in de monsterrollen aangebrachte veranderingen drie aparte lijsten aanleggen en die wekelijks inleveren. Nadat het schip was uitgevaren, bleef dit voorschrift van kracht. Alleen hoefde de schrijver, eenmaal buitengaats, de drie lijsten niet meer iedere week op te sturen, maar uiterlijk eens per twee maanden. Gelijktijdig daarmee moest de schrijver ook in drievoud een lijst opsturen met een overzicht van de, tijdens de reis onder zijn leiding, bij opbod voor de mast verkochte

goederen van overleden en gedeserteerde bemanningsleden. Die lijsten moesten door de eerste luitenant, de plaatsvervanger van de commandant, worden nagekeken.

Conform de instructie van 1697 werd van de Rotterdamse schrijvers geeist dat zij onderweg ook een lijst aanlegden van verbruikte of verspilde scheepsgoederen. Een kopie daarvan diende na afloop van de reis ingeleverd te worden bij de equipagemeester. Eenzelfde soort voorschrift had de Amsterdamse admiraliteit al in 1657 laten opnemen in de schrijversinstructie. Wat er tijdens de reis werd verbruikt, stond overigens gedeeltelijk ook opgetekend in het door de schrijver gemaakte scheepsjournaal, maar dat document was bestemd voor de advocaat-fiscaal en niet voor de equipagemeester.

Het journaal was het enige tijdens de reis bijgehouden document waarvan de schrijver officieel geen kopie hoefde te maken. Hij was ook niet verplicht om er tussentijds gedeelten of samenvattingen van op te sturen naar de admiraliteit.[72]

Net als de originele monsterrol en de generale gespecificeerde schuldrol, deed ook het journaal na terugkomst van de schrijver dienst als controlemiddel. Met het journaal werd echter niet alleen de schrijver zelf gecontroleerd, maar ook de (onder)officieren aan wie scheepsgoederen waren toevertrouwd, inclusief de kapitein – dit alles om oneigenlijk gebruik, verspilling en verwaarlozing van de door de admiraliteit verstrekte spullen tegen te gaan. Om zijn controlerende taken goed te kunnen uitvoeren, onderhield de schrijver intensief contact met diverse (onder)officieren en was hij onafgebroken aanwezig. De Rotterdamse schrijversinstructie van 1697 borduurde in dat opzicht voort op de eerdere, al besproken instructies.

Toenemende bureaucratie

Regels voor het leven en werken op de Staatse vloot of in het leger werden vanaf de zestiende eeuw vastgelegd in zogeheten 'artikelbrieven'. Hierop deden de aangeworven militairen hun eed van trouw. Artikelbrieven waren primair bedoeld om de orde en tucht te handhaven. Ze werden uitgevaardigd door de vorst of zijn plaatsvervanger en later de Staten-Generaal, en hadden een tijdelijk karakter. Bij de zeemacht golden ze slechts voor één tocht of een beperkt aantal schepen. De landmacht beschikte als eerste over een algemeen geldend exemplaar voor onbepaalde tijd. Deze, op advies van de Raad van State door de Staten-Generaal op 13 augustus 1590 verordonneerde en meteen in druk uitgegeven artikelbrief, bleek zeer vitaal te zijn: het document beleefde door de eeuwen heen diverse herdrukken en bleef tot 1795 vrijwel ongewijzigd van kracht. Bij de zeemacht duurde het tot 1621 eer er sprake was van een algemeen geldende gedrukte artikelbrief met bijhorende eed. Deze generale artikelbrief voor alle zeegaande Nederlandse oorlogsschepen bestond uit 53 genummerde artikelen. Slechts een paar artikelen betroffen de werkzaamheden van de schrijver. De Rotterdamse admiraliteit vaardigde daarop voor de schrijver in 1621 een aparte instructie uit, inclusief een bijbehorende eed. Deze schrijversinstructie was zo algemeen van opzet, dat zij ook door andere admiraliteiten gebruikt kon worden. Waarschijnlijk was de instructie geïnitieerd vanuit de Staten-Generaal.

Acht jaar later vaardigde datzelfde college in 1629 zowel een nieuwe generale artikelbrief, als een nieuwe schrijversinstructie uit. Beide vertoonden inhoudelijk en grammaticaal zeer sterke overeenkomsten met de eerdergenoemde schrijversinstructie en generale artikelbrief die aan het eind van het Twaalfjarig Bestand in gebruik waren. De in 1629 uitgevaardigde voorschriften waren echter uitgebreider en strenger dan voorheen. Bestaande overtredingen werden zwaarder bestraft en nieuwe regels deden hun intrede, zoals het verbod op dronkenschap. De generale artikelbrief voor de vloot bleef, op enkele kleine aanpassingen na, vanaf 1629 tot 1795 vrijwel ongewijzigd van kracht. De schrijversinstructie van 1629 was daarentegen geen lang leven beschoren. Zij werd in Rotterdam in 1643 eerst gedeeltelijk en daarna in 1697 geheel vervangen door een lokale versie. Ook in Amsterdam kreeg, vanaf 1657, een uitsluitend voor de eigen schrijvers bestemde instructie de voorkeur. Bij de overige kleinere admiraliteiten zal dat niet anders zijn geweest.[73]

De Amsterdamse en Rotterdamse lokale varianten van 1657 en 1697 bleken zeer lang houdbaar. Het aantal belangrijke wijzigingen op deze instructies was zo gering, dat men het afkon met het incidenteel afkondigen van een resolutie. Zo bepaalde bijvoorbeeld de raad van de Amsterdamse admiraliteit tijdens de vergadering van 25 juli 1769 dat daar waar in het tiende artikel van de schrijversinstructie van 1657 gesproken werd over 'het volck', dit ook van toepassing te verklaren voor alle (onder)officieren op de schepen. In Rotterdam bleek de eigen schrijversinstructie net zo flexibel te zijn. Daar gaf de admiraliteitsraad, in vergadering bijeen op 6 mei 1755, zijn goedkeuring aan een nieuw 'Reglement en instructie voor de zeeofficieren onder het ressort van het collegie op de Maze'. In dit reglement was voor alle officieren en belangrijke onderofficieren per functie een overzicht gemaakt van de bijbehorende werkzaamheden en regels waaraan men zich moest houden. Voor de schrijver was weinig ruimte gereserveerd; een verwijzing naar de nog steeds van kracht zijnde instructie van 1697 was voldoende. Deze bleef tot 1795 vigerend.

Globaal keerden dezelfde regels steeds terug, maar blijkbaar wilden de admiraliteiten hun eigen schrijvers aan zich binden. Zij betaalden immers de kapitein en de schrijver zelf en waren verantwoordelijk voor de uitrusting van de schepen. Dat zijzelf regels wilden opstellen voor de (controle van de) administratie aan boord, spreekt voor zich.

De generale artikelbrieven groeiden met de tijd in omvang en qua regelgeving; discipline en tucht aan boord verlangden blijkbaar steeds meer en strengere regels. De schrijverinstructies lieten eenzelfde ontwikkeling zien. De werkzaamheden en verantwoordelijkheden van de schrijver dijden in de zeventiende eeuw eveneens flink uit. Hij moest steeds meer schrijfwerk verrichten en vaker tussentijds rapporteren. Daarnaast controleerde hij een groeiende groep onderofficieren op het gebruik van de meegegeven scheepsgoederen, zoals het touwwerk en de reservezeilen. Zijn permanente aanwezigheid was zo belangrijk, dat hij vanaf 1629 niet meer door zijn commandant van boord gezonden mocht worden. Deze bureaucratisering duidt op het slecht naleven van de regels.

Voor de marineleiding aan de wal waren de generale artikelbrief en de schrijverinstructie niet alleen nodig om orde en tucht aan boord te kunnen afdwingen. De reglementen waren middelen om de kosten van een operationeel marineschip in de hand te houden.

Voor controle achteraf van het reilen en zeilen van een oorlogsschip en zijn bemanning was een betrouwbare scheepsadministratie onontbeerlijk. Aan de hand van de monsterrollen, schuldregisters, voorraadstaten en scheepsjournaals controleerde de marineleiding aan de wal de werkzaamheden van de schrijver zelf, als ook van de commandant en zijn onderofficieren.

De schrijver van een oorlogsschip legde niet alleen een eed van trouw op de generale artikelbrief af, zoals ieder bemanningslid, maar vanaf 1621 ook nog een aparte ambtseed op zijn instructie. Zijn takenpakket vereiste een onafhankelijke positie. De admiraliteiten probeerden via de schrijver de kapitein te controleren en hadden geen baat bij een onmondige, volgzame schrijver. Aan de andere kant lieten de admiraliteiten de kapitein en diens plaatsvervanger de luitenant de werkzaamheden van de schrijver inspecteren. Die kon zijn positie immers misbruiken jegens de bemanning.

Hoewel artikelbrieven en instructies een opsomming van taken van de schrijver aan boord van de oorlogsschepen bevatte, gaven ze slechts een gedeelte van zijn daadwerkelijke werkzaamheden weer. Op papier bekleedde de schrijver een spilpositie aan boord, maar hoe was de praktijk?

3 | De schrijver en de scheepsleiding

Inleiding

Uit de hiervoor besproken generale artikelbrieven en particuliere instructies was al het een en ander af te leiden over de rol van de schrijver en zijn positie ten opzichte van de kapitein en de rest van het kader. Voordat in de komende hoofdstukken de arbeid van de scheepsschrijver in detail wordt bekeken, wordt eerst nog nader ingegaan op de aanstelling en positie van de scheepcommandant en diens schrijver, en de plaats van hen beiden in de rangorde aan boord. In de conclusie van deze studie zal, op basis van de bevindingen naar de precieze werkzaamheden van de schrijver in de praktijk, nogmaals op zijn positie in de scheepshiërarchie worden teruggekomen.

De aanstelling en de positie van de kapitein

Ongeacht waarvoor een oorlogsschip werd gebruikt en door welk bestuursorgaan (de Staten-Generaal, het Haagsche Besogne of een der admiraliteiten) de inzet was bevolen, de daadwerkelijke uitrusting of inzet van het vaartuig begon in principe met de aanstelling van de commandant. Deze bezat de rang van kapitein, soms van commandeur of van (eerste) luitenant. Was de kapitein in kwestie in vaste dienst van de admiraliteit, een mogelijkheid die vanaf 1626 op beperkte schaal bestond, dan stond hij al vóór zijn aanstelling op de loonlijst. Voor zijn collega zonder vast dienstverband begon de salarisrekening echter pas te lopen vanaf het moment dat de admiraliteit hem had verkozen voor een commando. Bovendien moest deze bij iedere nieuwe aanstelling tegen betaling zijn commissie weer officieel laten vastleggen op de secretarie van de desbetreffende admiraliteit.

De primaire taken van elke net aangestelde scheepscommandant waren het bemannen, bevoorraden en uitrusten van het hem toegewezen oorlogsschip. Nadere instructies of orders over het doel van de reis, tijdstip van vertrek etc. ontving hij mondeling of schriftelijk direct of indirect van zijn admiraliteitsraad. Van dit college vernam hij eveneens de vastgestelde bemanningssterkte van zijn schip en het aantal maanden waarvoor proviand moest worden ingeslagen. Het in gereedheid brengen van een oorlogsschip kostte minimaal enige weken. Er moest, afhankelijk van de hoedanigheid waarin het schip zich bevond, van alles gebeuren. Soms kreeg de kapitein een schip toegewezen dat net terugkwam van een korte reis. Hij nam het commando dan over van een collega, terwijl de rest van de bemanning in dienst bleef en de victualie slechts aangevuld moest

worden. Alles in gereedheid brengen voor een nieuwe tocht kostte dan niet meer dan een paar dagen. In de regel had een kapitein echter veel meer werk te verzetten. Hij begon met een vrijwel leeg schip dat voor hem uit het dok of van de werf was gehaald. Lag het schip al ongebruikt in de haven, dan bevonden zich alleen wat bewakers aan boord.

Kapiteins waren gewend zelfstandig te opereren, maar als eenling hadden zij weinig in te brengen in de raadszaal van een admiraliteit. Zelfs een kapitein in vaste dienst die geen blad voor de mond nam en zich gesteund wist door machtige vrienden, kreeg hier zelden zijn zin. Zo moest bijvoorbeeld kapitein Bartholomeus Reinierszoon Jongeboer in 1627, tijdens de Tachtigjarige Oorlog, diep door het stof gaan nadat hij openlijk te kennen had gegeven dichter bij huis op de binnenwateren te willen worden ingezet.[1] Zijn provocerende uitspraak dat hij nog liever in een tuchthuis opgenomen wenste te worden dan weer met zijn schip te gaan kruisen voor de Vlaamse kust, mondde uit in ontslag uit de zeedienst. Kapitein Reinierszoon Jongeboer probeerde daarna tevergeefs het besluit teruggedraaid te krijgen door spijt te betuigen en kenbaar te maken toch wel overal ingezet te willen worden. Zelfs het inschakelen van luitenant-admiraal van Holland en West-Friesland, Willem van Nassau, heer van der Leck, die het zowel schriftelijk als mondeling voor de kapitein opnam, hielp niet. Pas na maanden van onzekerheid en verscheidene onderdanige smeekbedes in de vergaderzaal werd de kapitein weer in genade aangenomen en ingezet op de konvooivaart naar Engeland en Schotland, niet bepaald dichter bij huis. Ook als kapiteins niet individueel maar gezamenlijk optrokken om zich bij hun admiraliteitscollege ergens over te beklagen, leverde hun dat doorgaans weinig op.[2] Van een handjevol klagende kapiteins ging altijd minder druk of dreiging uit dan van enige honderden ontevreden matrozen.[3] Bovendien was er in de Republiek zowel in de zeventiende als achttiende eeuw nooit sprake van een tekort aan (potentiële) kapiteins, eerder van een overschot.

De mate waarin een admiraliteit kapiteins nodig had, bepaalde mede of deze eisen konden stellen of juist niet. Elke admiraliteit stelde het benodigde aantal jaarlijks vast. Een kapitein die aan de wal moest blijven omdat zijn admiraliteit hem geen nieuw commando aanbood, leed fors inkomstenverlies. Er waren verscheidene periodes waarin er zo weinig werkgelegenheid was bij de marine, dat zeeofficieren noodgedwongen in een lagere ondergeschikte functie bij een collega gingen varen, of hun toevlucht zochten bij een andere scheepvaarttak of een buitenlandse marine. Omstreeks 1600 probeerden bijvoorbeeld verscheidene kapiteins in Zeeland, West-Friesland en Rotterdam bij gebrek aan passend werk van hun admiraliteit gedaan te krijgen dat ze tijdelijk als luitenant, adelborst, schipper of zelfs busschieter (kanonnier) mochten blijven varen.[4] Sommige kapiteins kwamen daar later op terug en stapten over naar het landleger omdat ze in een lagere functie aan boord door hun collega's geminacht werden.[5] Tijdens het Twaalfjarig Bestand vochten verscheidene Nederlandse kapiteins in Venetiaanse dienst gewoon door tegen de Spanjaarden.[6] Anderen stapten tijdelijk over naar de Marokkaanse marine.[7] Zij verkozen buitenlandse dienst boven inactiviteit of varen voor minder geld in een lagere rang. In de decennia die volgden op het Bestand was er weer volop emplooi. De Vrede van

Munster, waarmee de Tachtigjarige Oorlog werd beëindigd, leidde niet tot langdurige passiviteit van de Nederlandse oorlogsvloot.

Tijdens de tweede helft van de zeventiende eeuw raakte de Republiek diverse keren slaags met Engeland en/of Frankrijk, en dat leverde steeds jaren achtereen veel werk op voor de marine. Na beëindiging van de Negenjarige Oorlog tegen Frankrijk brachten gebrek aan werk en carrièremogelijkheden kapiteins en vooral luitenants ertoe over te stappen naar de in opbouw zijnde Russische oorlogsvloot.[8] Ook in de eerste helft van de achttiende eeuw koos menig Nederlandse zeeofficier voor varen in een ondergeschikte functie of voor een buitenlands avontuur.[9] Zowel tijdens als kort na de Spaanse Successieoorlog vertrokken er weer tientallen marineofficieren vanuit Amsterdam naar Rusland, nu niet om de Turkse vloot nabij de Zwarte Zee te bestrijden maar om de Zweedse invloed op de Oostzee drastisch te beperken. Een zeeofficier kon eventueel ook nog tijdelijk wisselen van admiraliteit.[10]

In de achttiende eeuw beproefden Nederlandse zeeofficieren hun geluk soms ook buiten de marine, bij de Nederlandse koopvaardij in compagniesverband. Vooral de Verenigde Oost-Indische Compagnie kreeg zo enige schippers in dienst met een marineloopbaan als achtergrond. Hun aantal bleef echter bescheiden en het betrof nooit een definitieve overgang.[11]

Voor onderofficieren en manschappen was het veel eenvoudiger om van scheepvaarttak te wisselen. Zij kenden geen vast dienstverband en konden vrijwel altijd (gepast) werk vinden binnen de scheepvaart. Een overstap van de marine naar de VOC/WIC en in mindere mate andersom, was noch in de zeventiende, noch in de achttiende eeuw ongebruikelijk. In de belangrijkste Nederlandse havensteden werd vaak ook – al dan niet legaal – geronseld voor buitenlandse legers en marines. Gedurende het laatste kwart van de achttiende eeuw was er in de Republiek zelfs sprake van een chronisch tekort aan ervaren zeelieden. Nederlandse werfagenten weken toen voor het verkrijgen van marinematrozen noodgedwongen uit naar het buitenland.[12]

Ondanks hun zwakke onderhandelingspositie trachtten kapiteins wel zoveel mogelijk hun zin of gelijk te krijgen bij scheepszaken waar het admiraliteitscollege over besliste. De meeste onvrede kwam bij hen voort uit het langdurig moeten wachten op de vergoeding voor het zelf provianderen van de schepen. Betalingsachterstanden van meer dan een jaar waren bepaald niet ongebruikelijk en deden zich al voor vanaf het einde van de zestiende eeuw.[13] Met verzoekschriften en mondelinge klaagzangen probeerden kapiteins hun admiraliteit te bewegen ordonnanties te verlenen of sneller te laten verzilveren. Ook het door de scheepscommandanten vragen om een hogere vergoeding voor het provianderen in verband met gestegen inkoopprijzen van voeding en drank was vanaf het einde van de zestiende eeuw een regelmatig terugkomend onderwerp in de vergaderzalen van de verschillende admiraliteiten.[14] Aangezien de admiraliteiten vaak krap bij kas zaten, vooral door het uitblijven van toegezegde subsidies van verschillende gewesten, konden zij hun kapiteins meestal niet of slechts voor een klein deel (aan contant geld) helpen.

Hoewel de admiraliteiten niet alle vijf even (on)vermogend waren, en de levensmidde-

len ook niet steeds overal hetzelfde kostten, probeerden de admiraliteitscolleges soms toch gelijkheid te betrachten in de hoogte van het 'costgelt', de uitbetaalde vergoeding voor het door kapiteins zelf inkopen van de voeding en drank voor de bemanning. Zo traden de drie Hollandse admiraliteiten in 1600 met elkaar in overleg om tot precies dezelfde verhoging te komen 'tot vermydinghe van vordere jalousie ende doleancien' der kapiteins.[15] Deze hielden zelf namelijk ook scherp in de gaten of alle admiraliteiten hetzelfde aan kostgeld of kostpenningen betaalden.[16] Desondanks traden er toch regelmatig verschillen op tussen de vergoedingen die de admiraliteiten uitkeerden, zelfs binnen de eigen gelederen van een admiraliteit en afhankelijk waarvoor het schip en de bemanning werden ingezet. Kapiteins-ter-zee ontvingen soms een ½ stuiver meer dan hun collega's op de binnenwateren. Kapiteins op de binnenwateren van wie de bemanning werd ingezet aan land ter ondersteuning van het leger, kregen juist weer een ½ stuiver meer dan hun zeevarende collega's.[17] Een extra verre of lange zeereis leidde soms ook tot een tijdelijke individuele verhoging van het kostgeld.[18]

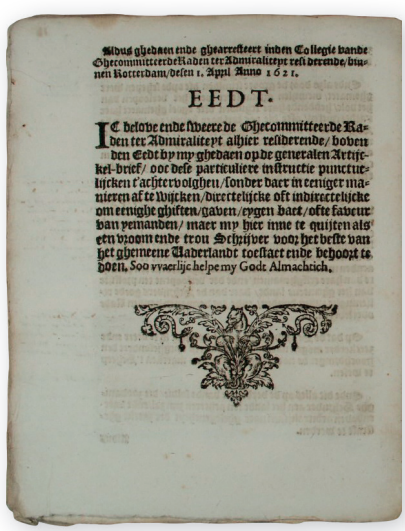
Voor de uitbetaling van de kostgelden waren de admiraliteiten vooral afhankelijk van belastingen die zijzelf inden: de zogeheten 'convooien en licenten' en het 'last- en veilgeld'.[19] Deze belangrijke eigen inkomstenbron werd aangevuld met onder andere leningen en gewestelijke subsidies. Daling van inkomsten via de convooien en licenten door schommelingen in de conjunctuur en het uitblijven van toegezegde subsidies hadden beide een verlammende werking op het betalingsverkeer tussen de admiraliteiten en hun scheepscommandanten.[20]

Tot de typische kapiteinszaken die elke admiraliteit wel vrijwel geheel in eigen hand had en die eveneens veelvuldig ter sprake kwamen in de admiraliteitskantoren, behoorden de verdeling of toewijzing van de belangrijkste functies aan boord van de schepen.[21] Ook hierbij speelden persoonlijke belangen van de scheepscommandanten (en de admiraliteitsheren) een rol. Menig kapitein probeerde capabele onderofficieren aan zich te binden en zijn opvolging op termijn zelf al te regelen door een van zijn zonen op jonge leeftijd mee te laten varen en zo in de praktijk te scholen. Dit laatste uit de middeleeuwen stammende gebruik werd bij de admiraliteiten tot een gewoonterecht en vast privilege van de scheepscommandant. Iedere kapitein mocht zich op zijn reizen door een van zijn zonen laten vergezellen. Het verkregen recht werd in de praktijk flink opgerekt. Ook andere familieleden, bijvoorbeeld een neef of een kleinzoon van de kapitein konden als 'kapiteinszeuntje' met hun oom of opa uitvaren. Een voorbeeld van een kleinzoon van een kapitein die 'naer t exempel van andere capityenen op de rolle sal werden goet gedaen' was Cornelis Jacobszoon. Diens opa, kapitein Bartholomeus Reinierszoon Jongeboer, ontving 8 gulden per maand voor zijn op de monsterol vermelde kleinzoon.[22] De naam van een kapiteinszoon op de monsterrol was echter geen garantie dat hij daadwerkelijk aan boord verbleef.[23] Ook als de zoon in kwestie nooit aanwezig was, ontving de commandant toch gewoon diens gage.[24] Dit gold als een legitieme vorm van (neven)inkomsten waaraan pas in de negentiende eeuw een eind werd gemaakt.[25]

Wie geen (familie)band bezat met de kapitein of zich gesteund wist door een lid van het admiraliteitscollege of een andere regent, en toch marineofficier wilde worden, kon onderaan de ladder beginnen, als scheepsjongen, kajuitwachter of onervaren matroos, en dan proberen op te klimmen.[26] Een andere, veel snellere en minder onzekere carrièreweg, was je in te schepen als adelborst of aspirant-marineofficier. Maar daar kwam je zonder goede contacten met de kapitein of admiraliteitsraad niet zomaar voor in aanmerking.[27] Beginnen als adelborst werd op den duur wel het vaste startpunt in de carrière van de kapiteinszoon die in de voetsporen van zijn vader wilde treden. In de zeventiende en achttiende eeuw kwamen kapiteinszonen, behalve als adelborst, nog in allerlei andere functies voor aan boord van de oorlogsschepen, inclusief die van scheepsschrijver.[28] Voor het aannemen van zijn zoon als scheepsjongen of matroos had de kapitein geen toestemming van het desbetreffende admiraliteitscollege nodig, voor een aanstelling als zijn luitenant, adelborst, schipper of scheepsschrijver wel.[29] Naast deze officier (in opleiding) en onderofficieren, werden er op ad-hocbasis soms ook nog een paar andere varende functies door de admiraliteitscolleges toegewezen.[30] Meestal betrof het personen die zelf of via derden om een bepaalde (onderofficiers)functie hadden gevraagd.[31] De werving van het gewone scheepsvolk en alle resterende onderofficieren werd eeuwenlang overgelaten aan de kapiteins.

De aanstelling van de schrijver

De commandant van een marineschip stond er nooit helemaal alleen voor. Hij kon vanaf de aanvaarding van zijn commando meteen al over een paar man beschikken die de admiraliteit hem toewees. De belangrijkste van hen was zijn officiële plaatsvervanger,



Aldus ghedaen ende ghepasseert inden Collegie vande Gecommitteerde Raden ter Admiraliteyt residerende, binnen Rotterdam/ desen 1. Appl Anno 1621.

EEDT.

IC belove ende sweere de Gecommitteerde Raden ter Admiraliteyt alhier residerende/ boven den Eedt by my ghedaen op de generaelen Artijckel-brief/ oock dese particuliere instructie punctuelijcken t'achtervolghen/ sonder daer in eenigher manieren af te wijcken/ directelijcke oft indirectelijcke om eenighe ghiften/ gaven/ eygen baet/ ofte faveur van yemanden/ maer my hier inne te quijten als een vroom ende trou Schrijver voor het beste van het ghemeene Vaderlandt toestaet ende behoort te doen. Soo vvaerlijc helpe my God Almachtich.

Eed van trouw die de scheepsschrijvers moesten zweren. De eed verscheen vermoedelijk in 1621 voor het eerst in druk en vormde een eenheid met de door de Rotterdamse admiraliteit uitgevaardigde instructie voor haar scheepsschrijvers. Deze instructie is opgenomen in een ongedateerde bundel met allerlei scheepvaartverordeningen uit de zeventiende eeuw. De bundel berust in het Gelders Archief te Arnhem en is vermoedelijk ooit gemaakt door een voor de Rotterdamse admiraliteit werkzame scheepschrijver en/of chercher.

de luitenant, ook een officier, alleen lager in rang. Een klein aantal van de benodigde onderofficieren kreeg hij eveneens door de admiraliteit aangereikt. Onder hen de schipper en de schrijver.[32] Dergelijke varende functies behoorden niet tot de vele banen die door de admiraliteitsraden bij toerbeurt werden vergeven of waarvoor het voltallige college bijeen moest komen. Het waren wel functies die niet zomaar buiten hun instemming om gevuld konden worden. Bewaard gebleven resoluties van de vergaderingen van de verschillende admiraliteitscolleges geven een goed beeld van de keuzes die gemaakt werden bij ingediende verzoekschriften om een bepaalde baan of functie te verkrijgen, waaronder die van schrijver.[33]

Iemand die het ambieerde om scheepsschrijver te worden, kon dat zowel schriftelijk als mondeling kenbaar maken bij een der admiraliteiten. Wie zich daarbij gesteund wist door een lid van het desbetreffende admiraliteitscollege, stond erg sterk.[34] Ook gegadigden over wie de admiraliteitsheren positieve berichten hadden vernomen of sollicitanten die op de vergadering verschenen en een goede indruk achterlieten, maakten een grote kans spoedig als scheepsschrijver te embarkeren. Volgens J.C. de Jonge kon het admiraliteitscollege in Amsterdam vanaf 1618 iemand aanwijzen om een kandidaat op zijn bekwaamheden te toetsen.[35] Of dit daadwerkelijk gebeurde, is twijfelachtig. Er werden in ieder geval geen vaste eisen gesteld.

Degenen die werden toegelaten tot het ambt dienden op de secretarie van de admiraliteit tegen betaling van 3 of 4 gulden een aanstellingsakte te laten opmaken. Dat geld ging naar de secretaris van de admiraliteit en diens klerk die de akte had opgesteld.[36] Met deze 'schrijversacte' kon men aantonen de scheepsschrijver van een bepaalde kapitein te zijn. De tekst van de aanstellingsakte luidde dan in Amsterdam:

> 'De gecommitteerde Raden ter admiraliteijt residerende binnen Amsterdam hebben den persoon van [naam van de scheepsschrijver] gestelt ende gequalificeert omme te dienen als schrijver reforme bij den capt [naam van de kapitein] lasten ende bevelen de officieren ende matrosen bij den voorn capt varende de voors [naam scheepsschrijver] te erkennen naer behooren actum ter vergaderinge vande voors raden op den [dagtekening].'[37]

De aanstellingsakte werd bekrachtigd door de secretaris van het admiraliteitscollege en een der raadsleden die beiden de akte ondertekenden. Halverwege de achttiende eeuw luidde de tekst van de gedrukte aanstellingsakte in Rotterdam:

> 'De gecommitteerde Raden ter Admiraliteyt op de Maze, residerende te Rotterdam, hebben op de goede rapporten aan haar Edele Mogende gedaan, van de Persoon van (...) denzelven (...) aengestelt, zoo als hy aengestelt werd mits desen, tot (...) op s'Lands Schip (...) onder commando van den (...). Gedaan in den Rade den (...).'[38]

Onderaan de akte stond in handschrift vermeld wanneer de tot schrijver aangestelde persoon de aan het schrijversambt verbonden eed had gedaan.

Was men eenmaal als schrijver aan een kapitein gekoppeld, dan diende na het in ontvangst nemen van de instructie en de aanstellingsakte nog wel de eed van trouw te worden afgelegd.[39] Dat gebeurde in de vergaderzaal van de admiraliteitsheren ten overstaan van de voorzitter. Het voorzitterschap rouleerde onder de raden. Iedere week fungeerde een ander als presiderend lid van de Raad.[40] Tussen de aanstelling tot schrijver en het doen van de eed van trouw zaten vaak een of meer dagen, soms enige weken of maanden.[41] Het kon ook in één keer achter elkaar door. De schrijver hoorde dan tijdens de vergadering van de admiraliteitsheren bij wie hij geplaatst zou worden en deed aansluitend op zijn aanstelling meteen 'den behoorlijcken eedt tot het schrijversampt staende'.[42]

Een kapitein kon zelf het initiatief nemen en iemand polsen en voordragen. Andersom kwam het ook voor dat een schrijver tegenover de admiraliteit aangaf graag onder een bepaalde kapitein te willen werken. Dergelijke voorkeuren werden vaak wel, maar niet altijd gehonoreerd. Een schrijver buiten de admiraliteit om aanstellen, was voor een kapitein niet onmogelijk. Soms kon het zelfs niet anders, bijvoorbeeld als de schrijver onderweg tijdens een zeereis stierf en moest worden vervangen. Na terugkomst moest de admiraliteitsraad wel met de vervanging instemmen, en iemand die buitengaats tijdelijk als scheepsschrijver had gefunctioneerd, kon niet anoniem blijven. Hij was hoe dan ook verplicht zijn ambtseed van trouw te doen, desnoods achteraf, en trad ook op andere momenten bij de admiraliteitsheren op de voorgrond.[43] Dit machtige bestuurscollege had altijd het laatste woord en kon een scheepsschrijver naar eigen goeddunken aanstellen, overplaatsen of ontslaan. Toen raadsleden van de Rotterdamse admiraliteit met eigen ogen zagen dat een van hun kapiteins 'tot schrijver hadde vercooren een jong geselleken van 14 oft 15 jaeren, die men nouwelijcks met den gewoonlijcken eed conde belaste', stelden zij direct orde op zaken en wezen iemand anders aan in plaats van deze te jeugdige schrijver.[44] Dat is een opmerkelijke ingreep, want er bestond toen nog geen leeftijdsgrens voor scheepsschrijvers. In de praktijk was een scheepsschrijver bij de zeemacht 21 jaar of ouder. Jonger kwam wel voor, maar een schrijver onder de 18 was uitzonderlijk.[45] Vanaf 1678 mochten er bij de Rotterdamse admiraliteit alleen nog schrijvers aangesteld worden die ouder waren dan 20.[46] Hiervan werd zelden afgeweken.[47] Scheepsschrijvers onder de 20 jaar kwamen bij andere admiraliteiten, waaronder die van Amsterdam, ook nauwelijks voor. Of dat het gevolg was van een in de praktijk gehanteerde leeftijdseis, is onbekend. Het eisen van een minimumleeftijd voor een bepaalde functie aan boord van een oorlogsschip bleef tot ver in de achttiende eeuw ongebruikelijk. Een maximumleeftijd was zowel in de zeventiende als achttiende eeuw een nog onbekend fenomeen.

Een kapitein mocht de hem toegewezen schrijver uitsluitend met toestemming van zijn admiraliteitsraad ontslaan of vervangen.[48] Zelfs indien zijn schrijver in opspraak raakte, kon de kapitein hem niet zomaar inruilen voor een ander. Dat ondervond bijvoorbeeld kapitein Jacques Forant in 1644. De monsterrol van zijn schip bleek niet correct te

zijn ingevuld. Forants schrijver werd hiervoor door het Rotterdamse admiraliteitscollege ter verantwoording geroepen. Hij kreeg een fikse boete van 25 gulden opgelegd. Maar het 'indringen in desselfs plaetse van capitein Forants soon' werd niet getolereerd, en de beboete schrijver diende zich meteen 'te vervougen nae 't schip ende aldaer int schrijverschap getrouwelijck continueren'.[49] Een commandant moest, indien deze 'geen wettelijcke redenen mochte geven ter contrarie', genoegen nemen met de hem 'bygevoeghde' schrijver.[50] Alleen bij vlagofficieren werd daarvan soms afgeweken. Een voorwaarde was dan wel dat de admiraal op voorhand akkoord ging met de hem toegevoegde schrijver.

Vlagofficieren in het algemeen en vlootvoogden in het bijzonder, zeker succesvolle zoals Maerten Tromp en Michiel de Ruyter, werden met meer égards behandeld dan gewone kapiteins.[51] Een goede verstandhouding tussen de leiding aan de wal en de leiding op zee was van wederzijds belang. Eenmaal uit het zicht van de haven waren niet langer de admiraliteitsheren alles bepalend, maar was het de commandant van het eskader of de vlootvoogd die het voor het zeggen had. Pas terug aan de wal waren de rollen weer omgedraaid. Dan schikte de admiraal zich meteen naar zijn broodheren en was weer geheel overgeleverd aan hun goed- of afkeuring. Respect bij de admiraliteitsheren voor een vlootvoogd bleek soms uit een klein maar niet onbelangrijk gebaar.[52] Toen in februari 1671 in Rotterdam een aantal oorlogsschepen voor een komende expeditie gelijktijdig in gereedheid gebracht diende te worden, kreeg de vlootvoogd apart en iets eerder dan de andere aangestelde vlagofficieren en kapiteins van de admiraliteitsheren al te horen wie van de aangewezen luitenants, schippers en schrijvers aan hem zouden worden toebedeeld.[53] Hierdoor kon de vlootvoogd ook iets eerder beginnen met het uitrusten en bemand krijgen van het hem toegewezen oorlogsschip.[54]

Evenmins als de kapitein was de schrijver vrij in het afwijzen van een, voor hem door het admiraliteitscollege gemaakte keuze in plaatsing. Als hij niet voor de aangewezen kapitein wilde of kon werken, moest hij daar een goede reden voor hebben en die meteen ter sprake brengen.[55] In onderling overleg konden een commandant en schrijver er soms wel uitkomen. Zo schreef in 1671 de aan luitenant-admiraal Aert van Nes toegevoegde schrijver hem een persoonlijke brief met het verzoek een ander te nemen. Van Nes ging akkoord, waarna de admiraliteitsraad een andere schrijver aanstelde.[56] Bij ruzie en onenigheid lag de zaak anders. De schrijver van kapitein Claes Simonszoon Suyrbier kwam daar in 1625 op een hardhandige wijze achter toen hij aan boord, kort voor vertrek, uit onvrede te kennen gaf niet met deze kapitein naar zee te willen gaan en het schip met zijn bagage na een forse scheldpartij weer verliet. Het admiraliteitscollege liet de schrijver oppakken en bracht hem onder geleide en voorzien van een verzegelde brief terug aan boord. De brief bevatte uitsluitend het advies aan de kapitein zijn schrijver 'voor het absenteren een scheepsstraffe te geven'.[57]

Het kwam incidenteel voor dat iemand die aan een kapitein had toegezegd dienst te willen doen als zijn schrijver zich later in de vergaderzaal bedacht. Zo meldde de door kapitein Pieter van Allevrunden aanbevolen schrijver zich netjes bij het admiraliteitscollege om officieel aangesteld te worden. Toen hem gevraagd werd de noodzakelijke

ambtseed te doen, weigerde hij omdat hij ergens anders een betere baan kon krijgen. De aanwezige raadsleden konden daar wel begrip voor opbrengen, maar vonden het tijdstip en de wijze waarop de sollicitant zijn voorkeur kenbaar maakte minder geslaagd. Die had voorafgaande aan zijn weigering om de eed te doen eerst de gedrukte schrijversinstructie in haar geheel hardop laten voorlezen en de aanwezige leden van het admiraliteitscollege uitvoerig bedankt voor de presentatie.[58] Ruim twee weken later verscheen kapitein Van Allevrunden in de vergaderzaal met een andere kandidaat die wel als zijn schrijver beëdigd wilde worden.[59]

De officiersrang voor de schrijvers

Halverwege de zeventiende eeuw trad een duidelijke schaalvergroting aan het licht. Tegen de nieuwe vijand, Engeland, zette de Republiek aanzienlijk meer grotere en zwaarder bemande schepen in dan voorheen tegen Spanje. Grotere schepen betekende ook een omvangrijkere scheepsleiding. De schrijver bleef echter buiten deze kaderuitbreidingen die tijdens de Eerste Engelse Oorlog tot stand kwamen en voorafgingen aan de introductie van een staande oorlogsvloot in 1654. Pas in de lente van 1664, minder dan een jaar voor het uitbreken van de Tweede Engelse Oorlog, kreeg ook de schrijver ondersteuning in de persoon van een vaste assistent.[60]

De hulpschrijver werd kort na de invoering van diens functie soms onderschrijver genoemd en zijn functionele baas schrijver, opperschrijver of secretaris.[61] Maar al spoedig werd 'tweede schrijver' de meest gangbare benaming voor de assistent, en 'eerste schrijver' voor de belangrijkste administrateur aan boord. De eerste marinevaartuigen die met meer dan één schrijver uitvoeren, waren vlaggenschepen. Zo had bijvoorbeeld de in 1665 tot luitenant-admiraal van het Noorderkwartier bevorderde Johan Cornelis Meppel (1609-1669) tijdens de Tweede Engelse Oorlog op zijn vlaggenschip *Westfrieslandt* een uit Alkmaar afkomstige 'secretaris ofte eerste schrijver'. Er was nog een drietal schrijvers aan boord van dit admiraalsschip. Zij waren allen ondergeschikt aan de eerste schrijver, maar geen van hen stond te boek als 'tweede schrijver'. Er was wel sprake van een onderlinge hiërarchie. Slechts een van de drie was 'hutsgast' en mocht, net als de eerste schrijver, bij het eten aan boord steeds aanschuiven in de kajuit.

Het waren niet alleen vlagofficieren in de hoge rang van luitenant-admiraal die vanaf de Tweede Engelse Oorlog over meer schrijvers beschikten. Van viceadmiraal Johan de Liefde en ook van sommige kapiteins zoals Jan van Brakel (van de Rotterdamse admiraliteit) en Pieter van Middelandt (van de Amsterdamse admiraliteit) kon worden vastgesteld dat zij toen ook al meer dan één schrijver aan boord hadden.[62] Net als bij de toename van het aantal luitenants in de scheepsleiding, bleven ook de grootste oorlogsschepen na de Tweede Engelse Oorlog met meer schrijvers varen. Aan het eind van de zeventiende eeuw hadden niet alleen vlagofficieren maar ook kapiteins op de grotere schepen meestal twee schrijvers tot hun beschikking. De rest behield er één, en dat bleef zo gedurende de achttiende eeuw.[63] Voor tweede schrijvers werd nooit een aparte instructie opgesteld; zij

waren het hulpje van de eerste schrijver. Die bleef het belangrijkste (schrijf)werk zelf doen en besteedde het minder prettige (loop)werk uit aan zijn assistent. Maar de tweede schrijver diende wel van alles op de hoogte te zijn. Bij tijdelijke afwezigheid of sterfte van de eerste schrijver was de tweede schrijver zijn logische vervanger en opvolger.

Op 15 februari 1735 werd voor het eerst een vaste expliciete eis gesteld aan de uitoefening van het beroep van scheepsschrijver. Het Amsterdamse admiraliteitscollege bepaalde op die dinsdag dat bij de grootste en belangrijkste admiraliteit van het land voortaan 'niemand tot eerste schreijver soude worden aangestelt ten waare hij hadde gedaan ten minste eene togt als tweede schreijver'.[64] De aanstellingseis voor eerste schrijvers was geformuleerd aan het eind van een vergadering waarin eigenlijk een ander onderwerp op de agenda stond: het opstellen van een reglement met voorwaarden waaraan (aspirant)zeeofficieren voortaan dienden te voldoen voor promotie. Zo kon een adelborst in Amsterdam alleen nog luitenant worden als hij ouder dan 16 was en minstens twee jaar daadwerkelijk had gevaren.[65] De tijd die hij voor vertrek aan boord had doorgebracht terwijl het schip nog in de haven of op de rede (van Texel) lag, telde niet mee. Na afloop van de reis moest de adelborst een door hem bijgehouden journaal kunnen overleggen evenals een gunstig rapport van zijn commandant. Van een nautisch examen, zoals door de Rotterdamse admiraliteit in 1733 voor haar luitenants ingevoerd, was in Amsterdam nog geen sprake. Een luitenant die commandeur of kapitein bij de Amsterdamse admiraliteit wilde worden, moest minimaal 22 jaar oud zijn en de door zijn commandant(en) over hem uitgebrachte rapporten dienden aan te tonen dat hij altijd goed had gefunctioneerd als luitenant.

Tot slot kende het Amsterdamse promotiereglement van 1735 nog een opmerkelijke clausule. Een luitenant die bij voldoende werkgelegenheid niet steeds had aangegeven beschikbaar te zijn of die een tocht zonder 'erheffelijke reedenen' had ingekort, kon in Amsterdam een promotie tot commandeur of kapitein wel vergeten.[66] De hierna 'tot onderhoud en welvaaren van den dienst te waater' geformuleerde aanstellingseis voor eerste schrijvers – een keer gevaren hebben als tweede schrijver – stak nogal schril af bij die voor de luitenants.[67] Toch was het voor de schrijvers geen onbelangrijke regelgeving. Zij werden opgenomen in het op 15 februari 1735 door de Amsterdamse admiraliteit vastgestelde (promotie)reglement en voor het eerst besproken alsof zij officieren waren, terwijl schrijvers, net als schippers, stuurlieden, chirurgijns, enzovoort, hogere onderofficieren waren.

Bijna een halve eeuw later verwierf de eerste schrijver de officiersrang daadwerkelijk. De bevordering tot officiersrang gebeurde vrij achteloos als het resultaat van een Rotterdams admiraliteitsbesluit, genomen ten tijde van de Vierde Engelse Oorlog. Op 4 september 1781 besloot het Rotterdamse admiraliteitscollege dat al haar eerste scheepsschrijvers voortaan beschouwd en behandeld dienden te worden als officieren.[68] Dat besluit was genomen naar aanleiding van enige verzoekschriften daartoe ingediend door vijf schrijvers bij de Rotterdamse admiraliteit. Zij wilden erkend worden als officier omdat ze dan bij een eventuele gevangenneming door de Engelsen op hun erewoord weer vrijgelaten zouden worden. Langdurige krijggevangenschap bleef hun dan bespaard.

Gelijktijdig met de statusverhoging van de Rotterdamse scheepsschrijvers kregen hun collega's van de Zeeuwse admiraliteit er een extra assistent bij. Gedurende, maar ook na de Vierde Engelse Oorlog werden de eerste schrijvers op de grotere Zeeuwse admiraliteitsschepen *Zierikzee* (met circa 440 koppen) en *Goes* (met circa 540 koppen) ondersteund door een tweede en een derde schrijver. De in 1781 voor het eerst in de monsterrollen van Zeeuwse oorlogsschepen opgetekende beroepsaanduiding '(extra ordinair) luitenant, schrijver' bleef ook na beëindiging van de oorlog op beperkte schaal voorkomen. Een paar helpers en een officiersrang verschaften de eerste schrijver bij de Rotterdamse of Zeeuwse admiraliteit aan het eind van de achttiende eeuw aanmerkelijk meer status dan zijn vakgenoot van twee eeuwen daarvoor. De schrijver was bovendien zowel letterlijk als figuurlijk in aanzien gestegen, iets wat voor alle admiraliteiten gold. Vanaf 1766 onderscheidde hij zich van vrijwel alle andere onderofficieren doordat hij een eigen uniform had. De enige andere onderofficier die ook en gelijktijdig met de schrijver geüniformeerd werd, was de chirurgijn. Beiden kregen precies dezelfde uitmonstering als een adelborst.

Op 3 december 1765 was in opdracht van de prins van Oranje, erfstadhouder en kapitein-admiraal-generaal der Nederlanden, een reglement ingesteld voor het uniform van zeeofficieren. Het reglement kwam tot stand op voorstel van luitenant-admiraal Cornelis Schrijver – een invloedrijke zeeofficier die de marine op allerlei gebieden trachtte te verbeteren. Schrijver had geconstateerd dat kapiteins behoefte hadden aan duidelijke kledingvoorschriften. Tot dan toe lieten Nederlandse kapiteins die in het buitenland goed voor de dag wilden komen, zich een uniform aanmeten zonder te weten waaraan zij zich moesten houden – dit in tegenstelling tot hun Britse collega's, die vanaf 1748 wel op een uniformreglement konden terugvallen. Het dankzij luitenant-admiraal Schrijver voor de Nederlandse marine ingevoerde reglement bracht eenheid in de uitmonstering van alle zeeofficieren, ongeacht hun admiraliteit. Voortaan droeg iedere geüniformeerde vlagofficier, kapitein, commandeur en luitenant een blauwe lakense rok (jas) met omgeslagen rode kleppen op de borst en een rode lakense broek en rode kamizool (vest). De rangonderscheidingen werden aangeven met galons. Hoewel de adelborsten, schrijvers en chirurgijns (nog) geen officier waren, werden zij toch opgenomen in dit reglement. Zij hadden geen galons doch een passement (boordsel van gouddraad) op de hoed. Hun uniform was uitgevoerd met een opgeslagen rood kraagje, maar voor de rest was het identiek aan dat van de officieren.

Op aandrang van de prins van Oranje werden de uniformen in 1772 versoberd 'Om zoo veel mogelyk voortekoomen aan het gering inkoomen der Heeren Zee-Officieren, in een Tyd waarin bykans niet geequipeert word, en om dezelve met geen onnodige depences te beswaaren'.[69] De galons ondergingen een vereenvoudiging, de broeken en vesten van zowel de officieren als van de adelborsten, schrijvers en chirurgijns werden wit.[70] Hoe belangrijk het uniform was bij het vaststellen van iemands status en rang, bleek ook uit de formulering van het al eerder genoemde Rotterdamse admiraliteitsbesluit van 4 september 1781 om de schrijvers te erkennen als officier, 'ofschoon zy, als geen Lieutenants zynde, by het Reglement omtrent de montering, niet met de Lieutenants maar met de Ca-

dets en Adelborsten zyn gelyk gestelt'.[71] De Rotterdamse schrijvers werden officier, maar bleven gekleed als aspirant-officier, de mindere van de luitenants-ter-zee.

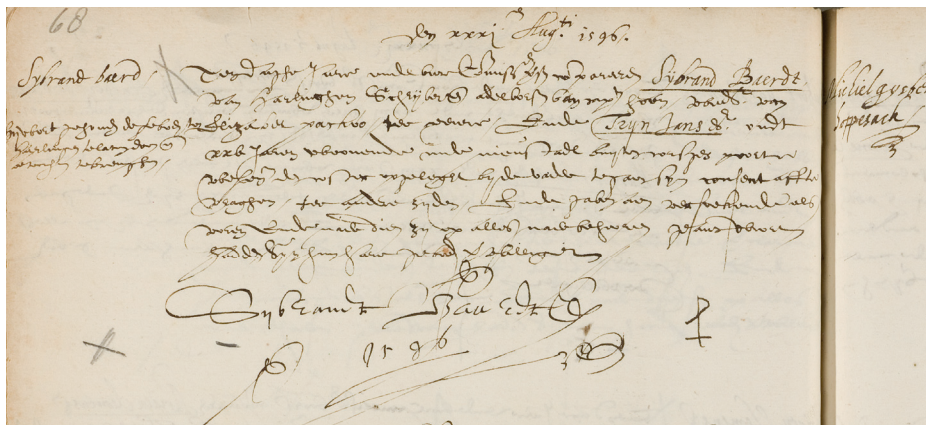
Zo kreeg aan het eind van de achttiende eeuw een net aangestelde kapitein nog steeds hetzelfde drietal aan (onder)officieren ter assistentie toegewezen als tweehonderd jaar eerder. Binnen dat tot de scheepsleiding behorende trio van luitenant, schrijver en schipper was de onderlinge taakverdeling en hiërarchie in die twee eeuwen tijd echter wel veranderd. Die verandering in status en positie vereist enige nadere toelichting.

De status en positie van de schrijver

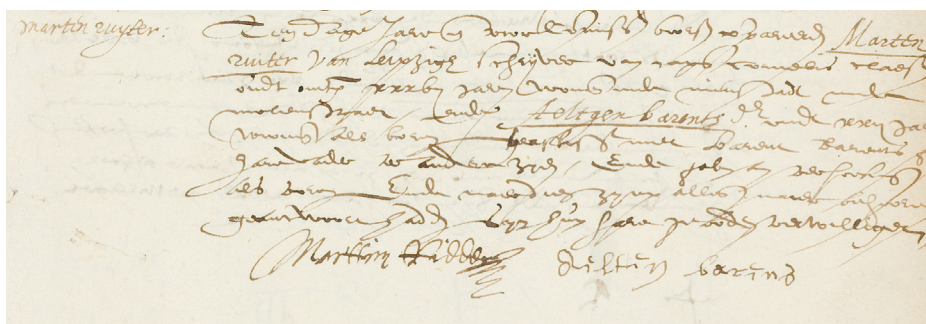
In de zestiende eeuw was de scheepsschrijver nog een tot 'de hofhouding' van de admiraal of kapitein behorende dienaar.[72] Hij was een persoonlijk assistent van de commandant en deed gelijk de klerk van een notaris voor hem het schrijfwerk. Vier bewaard gebleven 'munster cedulle[n] vanden Officiers ende Bootgesellen die gedient hebben op den Galeije genaemt *Neptunus* binnen der stede van Amsterdamme toegerust tot dienste van Coninklijke Majesteit daer op Cappiteijn es Anthonis Jacobsz Loenen' illustreren dat.[73] Op deze monsterrollen uit 1573 van de grote stadsgalei van Amsterdam prijkte de kapitein bovenaan, gevolgd door de luitenant, de schipper en – als vierde man – steeds de 'schrijveijn ende page vanden cappiteijn'. Dat er in die tijd sprake moet zijn geweest van een hechte, persoonlijke band tussen de scheepsschrijver en zijn scheepscommandant, blijkt ook uit ondertrouwregisters. In Amsterdam lieten scheepsschrijvers aan het eind van de zestiende eeuw in hun ondertrouwakte expliciet vermelden van welke kapitein zij de scheepsschrijver waren. Men ging daarmee door tot omstreeks 1605. Daarna werd de beroepsaanduiding in de Amsterdamse ondertrouwaktes meestal beperkt tot kortweg 'schrijver'. In de eerste helft van de zeventiende eeuw werd die algemene benaming soms uitgebreid tot 'schrijver te water' of 'schrijver ter zee'. In de tweede helft van de zeventiende eeuw dijde de beroepsaanduiding uit tot 'schrijver van het collegie ter admiraliteijt alhier' of 'schrijver in dienst van het edelmogende college ter admiraliteijt alhier'.[74] De persoonlijke dienaar van de kapitein was een admiraliteitsdienaar geworden.

De schrijver vormde met de luitenant en de schipper een vast trio dat door de admiraliteit werd toegewezen aan haar kapiteins, maar genoot van dat drietal aan het begin van de zeventiende eeuw nog het minste aanzien en prestige. Bij de gebruikelijke verdeling van het scheepsvolk aan boord van een oorlogsschip in drie zogeheten 'kwartieren' (werkploegen) kregen de luitenant, schipper en stuurman ieder een kwartier onder hun hoede.[75] De schrijver stond daarbuiten, de luitenant had de supervisie. Deze hield in opdracht van de kapitein toezicht op de juiste verdeling van het net aangemonsterde scheepsvolk over de kwartieren. Bij het uitbreiden van de scheepsleiding tijdens de Eerste Engelse Oorlog werd bepaald dat de schipper voortaan de eerste dek- en onderofficier zou zijn, direct volgend op de kapitein en luitenant. Dat was niet zoals meestal wordt gesuggereerd een verbetering of promotie, maar juist een degradatie.[76] Voorheen was de schipper, 'geauthoriseert om te commanderen als hooft officier', ver verheven boven de

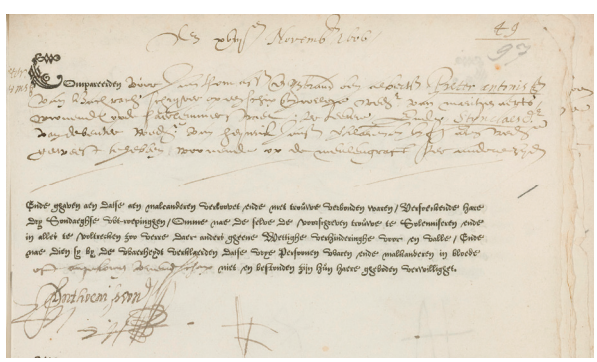
De verzelfstandiging van de scheepsschrijver aan de hand van een drietal ondertrouwaktes uit het Stadsarchief Amsterdam (SAA).



Ondertrouwakte van 31 augustus 1596 van 'Sijbrand Baerdt van Harlingen schrijver ende adelborst van capt.'t Hoen'. SAA, ondertrouwakte nr. 408/68.



Ondertrouwakte van 17 april 1599 van 'Marten Ruiter van Leipzigh schrijver van capt. Cornelis Claesz'. SAA, ondertrouwakte nr. 665/69.



Ondertrouwakte van 18 november 1606 van 'Pieter Antonisz van Bachrach schrijver op een schip van oorloge'. SAA, ondertrouwakte nr. 412/97.

dek- en onderofficieren.[77] Nu behoorde hij voortaan zelf tot die categorie. Daarna kalfde zijn positie verder af omdat hij steeds meer personen in rang en gezag boven zich kreeg.

Bij de visserij en de koopvaardij (ook in compagniesverband) kende men geen kapiteins maar wel schippers, en die bleven onmiskenbaar de baas over het schip en de bemanning. Bij de marine behield de schipper tijdens het ancien régime wel min of meer de positie van eerste onderofficier, maar hij kwam in rang en status steeds verder af te staan van de commandant. Als de commandant een vlagofficier was, werd deze in rang gevolgd door een (vlaggen)kapitein en een aantal luitenants. Kapiteins kregen behalve meer luitenants soms ook nog een commandeur of tweede kapitein mee, plus een aantal officieren in opleiding dat kon oplopen tot vijf à tien. De door een groeiend aantal officieren omringde scheepscommandanten gingen zich bovendien gedurende de laatste drie, vier decennia van de zeventiende eeuw anders gedragen, meer als edelman of aristocraat, en minder als authentieke zeeman.[78] Zo klaagde de vrouw van de kort daarvoor gestorven kapitein Pieter de Sutter in 1677 over de luxe levensstijl van diens opvolger, kapitein Brederode. Deze wilde naar eigen zeggen aan boord als een edelman kunnen leven en ging dan ook veel minder zuinig met de proviand om dan zijn overleden voorganger.[79] Dit proces van verdeftiging zette zich voort in de achttiende eeuw. Ook dat verwijdde de kloof tussen de kapiteins en de van oudsher belangrijkste bestuurders van de vaartuigen, de schippers.

Nadat de schrijvers zich vanaf 1766 in eenzelfde soort uitmonstering mochten vertonen als de kapitein en de luitenant, gingen ook zij zich nadrukkelijker onderscheiden van de niet-geüniformeerde – dus minder deftige – onderofficieren, onder wie de schipper. In 1781 werd dat uiterlijk verschil tussen de schrijver en de schipper op papier geformaliseerd, althans in Rotterdam. De schrijver stond in de rangorde aan boord nu nog duidelijker dan voorheen boven de schipper, maar vertoefde binnen de officiersrangen aan de onderzijde. Niet alleen de eerste of ordinaris luitenant was zijn meerdere, ook de extra-ordinaris en jongste luitenant. Qua status en rang was de schrijver nu wel expliciet de meerdere van de aspirant-marineofficier.

De schrijver stond hiërarchisch gezien van oudsher dicht bij de adelborst. Ook die behoorde in de zestiende eeuw als een persoonlijk assistent of helper tot het gevolg van de admiraal of kapitein.[80]Adelborsten voeren mee aan boord van de grotere vaartuigen van een oorlogsvloot, doorgaans admiraalsschepen.[81] Net als de schrijver ontwikkelde de adelborst zich van een persoonlijke dienaar van de commandant tot een admiraliteitsdienaar. Adelborsten waren zowel in de zeventiende als achttiende eeuw geen ongeletterde armoedzaaiers gelijk een deel van het scheepsvolk. Zij hadden enige opleiding genoten en waren van betere komaf. Dat maakte de adelborst tot een ideale vervanger van de scheepsschrijver. De dubbelfunctie adelborst annex schrijver verdween in de loop van de zeventiende eeuw.[82] Als de scheepsschrijver aan boord stierf en er was geen tweede schrijver voorhanden, dan bood het tijdelijk inzetten van een adelborst als schrijver echter wel de oplossing. Aan het eind van de achttiende eeuw loste men het voortijdig wegvallen van de scheepsschrijver nog steeds zo op.[83] Toen deed bij de Zeeuwse admiraliteit zelfs de dubbelfunctie 'cadet en tweede schrijver' zijn intrede.[84] De eerste schrijver had op dat moment in Rotterdam al het officiersschap verworven.

In ruim twee eeuwen tijd was de scheepsschrijver van een onderdanige pennenvoeder opgeklommen tot een geüniformeerde zeeofficier. Deze stijging van de scheepsschrijver in de rangorde aan boord was opvallend maar niet uniek. De scheepschirurgijn maakte globaal eenzelfde ontwikkeling door. Hij werd eveneens aan het eind van de achttiende eeuw opgewaardeerd tot officier. Die promotie vond echter pas plaats na de Franse inval in 1795, waarmee een periode aanbrak vol van reorganisaties en hervormingen. De vijf admiraliteitscolleges werden dat jaar vervangen door een nieuw marinebestuur dat in korte tijd diverse keren van naam en samenstelling zou veranderen maar wel steeds gecentraliseerd bleef. Er kwam ook één officierskorps. Het op 28 maart 1797 door de opvolger van de Staten-Generaal, de Eerste Nationale Vergadering, uitgevaardigde 'Plan van Organisatie van het Corps Zee-Officieren' betrof tevens groepen die voorheen nog tot de dek- en onderofficieren waren gerekend, zoals de chirurgijns. Deze werden als 'chirurgijns-majo(o)r' opgenomen in het vaste officierskorps en erkend als officier. Door het verkrijgen van de officiersrang behoorden de voornaamste chirurgijns vanaf 1797 weer tot dezelfde categorie als enige tientallen eerste schrijvers.[85]

Schrijvers en chirurgijns hadden elkaar in de hiërarchie aan boord nooit veel ontlopen. In 1671 stelde Nicolaes Witsen al dat '[op] den schrijver volght de Chirurgijn of heelmeester in rang en aenzien te scheep'.[86] Kapiteins van de Rotterdamse admiraliteit was het, conform hun instructie, verboden de schrijver of de chirurgijn aan boord in de boeien te slaan.[87] In plaats daarvan kregen deze bij overtreding van de artikelbrief arrest opgelegd. Samen met de schipper en de commandeur van de soldaten waren ze de enige onderofficieren die recht hadden op een dergelijke humane (officiers)behandeling.[88] De schrijver en de chirurgijn hadden totaal andere bezigheden, maar hun positie aan boord stemde in grote lijnen overeen. Zij waren geen van twee combattant, namen ook geen deel aan het zeilen en aanverwante scheepswerk en droegen tot ver in de negentiende eeuw precies hetzelfde uniform.[89] Schrijvers en chirurgijns waren vanaf 1766 ook de eerste geüniformeerde onderofficieren. Na de Vierde Engelse Oorlog werden beide functies regelmatig gecombineerd aan boord van kotters, brikken en andere kleine oorlogsschepen.[90] Voorheen gebeurde dat slechts sporadisch, na het verdwijnen van de admiraliteiten in 1795 juist steeds vaker.[91] Uit een nagelaten handschrift van Willem Marinus Obreen (1774-1850), een ambtenaar die tijdens de Franse tijd was belast met het aannemen van matrozen, bleek dat omstreeks 1800 minstens een dozijn marineofficieren de baan van scheepsschrijver met die van chirurgijn combineerde.[92] Indien er sprake was van een dergelijke gecombineerde functie, betrof het altijd een chirurgijn die tevens de scheepsadministratie voerde. Andersom, een schrijver die ook als chirurgijn optrad, kwam niet voor.

Het hebben van een officiersrang, een uniform (met een degen) en een officiële plaatsvervanger (die soms tevens werkzaam was als aspirant-zeeofficier) gaf de schrijver vanaf 1781 meer cachet.[93] Toch was het voor hem om een aanstelling te krijgen nog steeds niet nodig een toelatingsexamen te doen of aan bepaalde opleidingseisen te voldoen, wat opmerkelijk is, want in de loop der tijd had de schrijver steeds meer verantwoordelijkheden en controlerende taken gekregen.

4 | De werkzaamheden vóór vertrek

Inleiding

Met de aanwijzing van het schip en de aanstelling van de scheepscommandant met zijn plaatsvervanger en nog een paar onderofficieren gaf de admiraliteitsraad het startsein voor de voorbereidende werkzaamheden, die moesten uitmonden in een voor vertrek gereedliggend schip. Aan 'de zeildag', de dag waarop het in gereedheid gebrachte schip zou moeten uitvaren, gingen enige weken tot maanden vooraf. In die tijd werd het schip uitgerust, bevoorraad en bemand. Deze drie grotendeels gelijktijdig verlopende processen, die hier elk apart behandeld zullen worden, herhaalden zich bij iedere uitreding van een oorlogsschip en verschaften vooral de luitenant, de schipper en de scheepsschrijver veel werk.

Het uitrusten van een oorlogsschip

De aan de scheepscommandant toegewezen (onder)officieren traden vaak gezamenlijk op, maar hadden ook hun eigen specifieke taken. De kapitein inspecteerde het aangewezen schip om te zien of er nog iets hersteld diende te worden en om te kunnen constateren wat nog aan de vereiste scheepsuitrusting ontbrak. Hij deed dit in samenwerking met zijn schipper en in overleg met de equipagemeester, of liet dit aan hen over.[1] Van het benodigde werd een lijst aangelegd, ook wel 'cedule van (scheeps)behoeften' genoemd. De equipagemeester van de admiraliteit verstrekte de verlangde scheepsgoederen.[2]

Elke admiraliteit had verscheidene equipagemeesters in dienst. Zij waren zowel gevestigd in de admiraliteitsstad zelf als op verschillende andere locaties aan de kust of binnenwateren. Het aantal equipagemeesters kon per admiraliteit flink oplopen.[3] De admiraliteit Zeeland beschikte vanaf het einde van de zestiende eeuw over een eigen equipagemeester in Veere, Zierikzee en Vlissingen.[4] Tijdens de Eerste Engelse Oorlog groeide dit aantal tot vier door het aanstellen van een equipagemeester in Middelburg. De equipagemeester van de Amsterdamse admiraliteit liet zich buiten zijn standplaats vertegenwoordigen door zijn tweede man, de onderequipagemeester. Deze reisde, indien nodig, af naar de rede van Texel om daar bijvoorbeeld de binnengelopen oorlogsvloot te inspecteren.[5] De equipagemeesters zagen toe op de inkoop, opslag en uitgifte van (magazijn) goederen die nodig waren om een schip te bouwen, te herstellen of uit te rusten.[6] Voor het verkrijgen van de benodigde scheepsuitrusting vervoegden de (onder)officieren zich

bij de magazijnen en opslagplaatsen van de admiraliteit. Met lichters en andere kleine vaartuigen werden de spullen naar het nog vrijwel lege oorlogsschip vervoerd.

Wat een oorlogsschip van de equipagemeester aan scheepsuitrusting meekreeg, werd vastgelegd in het zogeheten 'schippersboek'. Daarin stond onder andere het aantal geleverde zeilen, touwen en ankers, en dat alles uitgesplitst naar soort of type. Ook ontvangen reserveonderdelen, waaronder stengen en ra's, werden erin opgenomen. Het boekwerk was genoemd naar de schipper, de onderofficier die verantwoordelijk was voor de ontvangst en het beheer en gebruik van de meegegeven spullen. Niet alleen de schipper, ook andere onderofficieren kregen via de equipagemeester spullen van de admiraliteit voor aan boord. Zo ontving de konstabel de benodigde kanons, rolpaarden, lontstokken, kardoezen en kruitvaatjes. De aan hem en andere onderofficieren verstrekte spullen werden eveneens vastgelegd in lijsten of boeken (zoals het konstabelsboek, timmermansboek, schrijversboek etc.) en, samen met het schippersboek, gebundeld tot een groot overzicht. Dat overzicht werd in de wandeling ook wel aangeduid met schippersboek.

Voor het beheer en gebruik aan boord van de meegekregen scheepsbehoeften waren de desbetreffende onderofficieren verantwoording verschuldigd aan de schipper, die op zijn beurt alle uitgegeven spullen moest kunnen verantwoorden aan de kapitein en de equipagemeester.[7] In het algemene schippersboek kon de schipper het verbruik ('de consumptie') van de meegegeven scheepsuitrusting (laten) registeren. Na afloop van de reis moest niet alleen de schipper maar ook de kapitein verbruik of verlies van de ter uitrusting ontvangen spullen bij de equipagemeester kunnen verantwoorden. In de door de Staten-Generaal in 1629 uitgevaardigde instructie voor de kapiteins-ter-zee was deze verantwoordelijkheid expliciet vastgelegd in een apart artikel. Als de kapitein tekortschoot in zijn toezicht op de wijze waarop zijn onderofficieren de door de equipagemeester meegeven goederen behandelden of administreerden, kon hem dat flink opbreken. Hij draaide dan financieel op voor 'all t geene vermist of kwalijk geadministreert sal zijn'.[8] Zoals al eerder is aangeven, volgden in Rotterdam in 1643 en in Amsterdam in 1657 aanvullende artikelen tegen verspilling van door de admiraliteiten verstrekte spullen. De schrijver werd nu meer betrokken bij de controle van zijn collega-onderofficieren op het verbruik van de scheepsgoederen aan boord.

De groeiende rol van de schrijver als controleur van andere onderofficieren werkte ook door in zijn instructie. Zo dienden de schrijvers van de Rotterdamse admiraliteit conform artikel 12 van hun op 13 februari 1697 uitgevaardigde instructie in het scheepsjournaal aan te tekenen wanneer er onderhoud werd gepleegd aan de opgeslagen touwen. Dit omdat het admiraliteitscollege verwaarlozing van het meegegeven touwwerk had geconstateerd en met behulp van de schrijver wilde achterhalen 'wat officieren daar omtrent nalatig zyn'.[9] Met uitzondering van het kruit- en munitiegebruik was dat voorheen nooit een taak van de scheepsschrijvers geweest.

De scheepsschrijver kreeg zijn spullen eveneens deels van de equipagemeester. Voor een (verzegelde) monsterrol en een journaalboek moest de schrijver zich begeven naar de plaats waar tevens zijn aanstellingsakte werd opgemaakt: de secretarie van zijn admirali-

teit. Andere benodigdheden, zoals riemen papier en een scheepskist om al zijn (monster) rollen en (journaal)boeken in op te bergen, ontving hij van de equipagemeester. Deze gaf de schrijver daarnaast een flinke stapel psalmboekjes mee voor de bemanning. Een ander product dat schrijver eveneens via de equipagemeester van de admiraliteit kreeg, beheerde en verkocht, was de hangmat. Dit was een onmisbaar attribuut voor het slapen aan boord en vormde een essentieel onderdeel van het vereiste 'kooigoet' van een zeeman. Verder behoorden een deken, kussen en bultzak tot het geëigende beddengoed van de schepeling, maar daar moest deze zelf voor zorgen want die kocht de admiraliteit, in tegenstelling tot de hangmat, niet in voor haar varend personeel.

Het door de equipagemeester verstrekte 'schrijversgoet', inclusief de hangmatten en psalmboekjes, was niet erg omvangrijk en kon gemakkelijk in één keer aan boord worden gebracht. Voor de (opper)timmerman was dat al een stuk lastiger met de grote hoeveelheden planken en ander houtwerk die mee moesten. Bovendien beschikte hij niet voor al zijn spullen over vaste bergplaatsen. Planken, nodig voor het uitvoeren van (nood)reparaties aan boord, konden daardoor soms hinderlijk in de weg liggen. Dat ondervond bijvoorbeeld de bemanning van de *Gorinchem* toen deze tijdens de Negenjarige Oorlog op 24 mei 1690 voor de kust bij Den Briel een drietal onbekende oorlogsschepen dreigend op zich af zag komen en 'hout werck van den timmerman om geen belemmingen tussen decks te hebben' overboord moest gooien om zich klaar te kunnen maken voor het gevecht.[10] Het verwijderen van de planken bleek overigens overbodig te zijn, want het was loos alarm.

De schipper en de konstabel brachten de grootste, zwaarste en meeste scheepsgoederen aan boord.[11] Zij waren altijd dagenlang aan het beladen. Bijna alles ging met lichters, ponen, kagen en andere ingehuurde of eigen vaartuigen naar het oorlogsschip. De konstabel, van oudsher verantwoordelijk voor het geschut aan boord, kreeg de voor de uitoefening van zijn functie noodzakelijke attributen als lonten, kruit(horens), kogels, kardoezen en wissers eveneens aangeleverd conform de eerdergenoemde ceel van behoefte. De onder zijn toezicht geplaatste tientallen kanons met rolpaarden, duizenden kogels (afhankelijk van het kaliber minimaal drie pond per stuk) en honderden kruitvaten (van elk honderd pond) vertegenwoordigden altijd een fors gewicht en namen relatief veel plaats in aan boord.[12] Datzelfde gold voor de verschillende soorten ankers en zeilen. Zware spullen, zoals (reserve)ankers, masten en ra's of kanons met bijbehorende rolpaarden, moesten met behulp van een kraan aan boord worden gehesen of opgetakeld. Maar eenmaal langszij nam zelfs het lossen of laden van de zwaarste spullen vrijwel nooit meer dan een dag in beslag. Alleen als de weersomstandigheden tegenzaten en er bijvoorbeeld te veel wind stond of het onweerde, werd het laden gestaakt en voor korte tijd uitgesteld.

Het uitrusten en provianderen van een op de rede of op stroom liggend oorlogsschip was vanaf de wal goed zichtbaar aan de dagelijkse stroom goederen en mensen naar en van het schip. Het scheepsjournaal dat de schrijver verplicht bijhield, weerspiegelde dat intensieve personen- en goederenverkeer. Elke keer als er een scheepje 'aen boort' (langszij) kwam, maakte de schrijver daar een aantekening van. Ook vermeldde hij wat het

Het oorlogsschip *Brielle* op de Maas voor Rotterdam. Schilderij door Ludolf Bakhuysen, circa 1695. De levendige activiteit op het water pal voor Rotterdam wordt benadrukt door de verschillende jachten, sloepen en andere kleine vaartuigen die het robuuste oorlogsschip omringen.

kwam brengen of halen. Dat deed hij doorgaans in vrij algemene bewoordingen en zelden in detail.[13] Wat een bierschuit en kruitpoon kwamen afleveren, sprak voor zich. De specifieke hoeveelheden en soorten geleverd bier en kruit waren echter niet in de journaaloptekeningen terug te vinden. Datzelfde gold voor de ingenomen lading uit bijvoorbeeld een victualiegaljoot, een lichter met volk, een waterschip, een schuit met ballast of een behoeftefluit. Bovendien werden kruit, manschappen, victualie en scheepsonderdelen niet altijd gescheiden vervoerd.

Zelfs in het journaal van een groot bevoorradingschip, zoals het fluitschip *'s Lants Magazijn* van de Rotterdamse admiraliteit, stond hoogstens een gedeelte van de ingenomen lading wat nauwkeuriger omschreven met inhoud en gewicht. Zo kreeg deze fluit op 4 mei 1693 drieduizend pond buskruit aan boord, verpakt in dertig vaatjes. De daaropvolgende dag kwamen daar nog twee ladingen bij, waardoor het aantal ingeladen buskruitvaten steeg tot 358. Geen astronomisch getal, maar wel het equivalent van bijna 18.000 kilo aan gewicht. Behalve buskruit werden er ook zes stukken geschut met 'raapaeren' (rolpaarden) aan boord getakeld en niet nader omschreven goederen, bestemd voor viceadmiraal Gerard Callenburgh (1642-1722). Daarna volgden nog '371 kaasen, 32 vaatjes booter, 41 bosse hoeppen, 2 bosse met besems, alles voor capiteijn van der Goes'. Voor eigen gebruik kreeg de bevoorradingsfluit nog watervaten en andere behoefte aan boord.

Na tien dagen van sjouwen en stouwen was het schip ondanks het slechte weer beladen en gereed voor vertrek. Bij het onderzeil gaan op de Maas bleek waarom de grotere uitgaande oorlogsschepen van de admiraliteiten nooit volledig werden uitgerust of beladen in de thuishavens: dat lieten de toegangswegen naar die havens niet toe. De Rotterdamse bevoorradingsfluit *'s Lants Magazijn* liep op weg naar open zee bij Hellevoetsluis aan de grond en kon pas weken later, na het aanbrengen van achttien 'leggers' onder de boeg en kiel en het ontschepen van een groot deel van de lading, weer vlot worden getrokken.[14] De inzet van sjouwers, timmerlieden en nog ander werfpersoneel was hierbij onontbeerlijk. Zij speelden bij het in gereedheid brengen van een oorlogsschip en 'het bancken' van het vaartuig over een ondiepte altijd een rol. Als het schip tijdens de wintermaanden, ontdaan van ra's en want, opgelegd was geweest en weer helemaal moest worden opgetuigd, of eerst nog enige reparatie moest ondergaan, gebeurde dat met behulp van werfpersoneel. Dat zorgde er onder leiding van de bootsman van de werf ook voor dat het schip vanuit het dok werd versleept en op stroom kwam te liggen. In samenwerking met de equipagemeester werd het schip daarna verder uitgerust.

Alle vijf de admiraliteiten beschikten over eigen werven, kantoren, dienstwoningen, magazijnen en andere gebouwen. De admiraliteiten waren daardoor twee eeuwen lang prominent aanwezig in het stadsbeeld en vaak ook nog daarbuiten. Zo bezat de admiraliteit van Rotterdam magazijnruimte in Hellevoetsluis en beschikte de in Hoorn/Enkhuizen ondergebrachte admiraliteit van het Noorderkwartier over faciliteiten in het naburige Medemblik. Het vervoer van de benodigde scheepsonderdelen van de magazijnen naar de schepen en later weer terug ging meestal over het water met eigen of door de admiraliteit ingehuurde vaartuigen. Vanuit Amsterdam – waar de admiraliteit zich in de tweede helft van zeventiende eeuw meer concentreerde aan de oostelijke rand van de stad, door de ingebruikname van een groot nieuw magazijn met aanpalende werf op Kattenburg en een lijnbaan op Oostenburg – werden de gewenste scheepsgoederen soms ook met karren over de weg aangevoerd naar de kop van Noord-Holland.

De Amsterdamse schepen voeren doorgaans met een rompbemanning vanuit het dok of de haven over het IJ via de Zuiderzee naar de rede van Texel en werden daar pas volledig uitgerust en bemand voor vertrek. De ondiepte bij Pampus in de monding van het IJ pal voor Amsterdam was daarvan de oorzaak. De grootste schepen van de VOC konden deze hinderlijke barrière ook niet zonder hulp passeren. Ze moesten zich geheel of gedeeltelijk ontdoen van hun lading en op sleeptouw worden genomen door kleine zeilschepen die ze over de zandbank heen trokken. Vanaf het einde van de zeventiende eeuw gebeurde dat ingeklemd tussen leeggepompte scheepskamelen. Deze aanpak was eigenlijk een verbeterde versie van de tot dan toe gebruikte methode met leeggepompte kisten of leggers, zoals in 1693 toegepast door de Rotterdamse admiraliteit bij het vlottrekken van haar bevoorradingschip *'s Lants Magazijn.*

Bij de andere admiraliteitssteden speelden de diepgang van de schepen en beperkte toegankelijkheid van de eigen thuishaven eveneens steeds een rol. Verzanding van de haven dwong de Friese admiraliteit in 1645 zelfs tot een rigoureuze stap: verhuizing van

Dokkum naar Harlingen. De Zeeuwse admiraliteit bleef haar vestigingsplaats Middelburg wel trouw als bestuurscentrum, maar haar marineschepen kwamen steeds vaker niet verder dan de haven van Vlissingen. Het Vlacke met de daaraan grenzende Wielingen, het open water ten zuidoosten van fort Rammekens aan de monding van de Schelde bij Vlissingen, was een vast verzamelpunt voor de vertrekkende Zeeuwse (admiraliteits)schepen. De rede van Hellevoetsluis bij de Maasmonding had diezelfde functie voor de Rotterdamse oorlogs- en koopvaardijvloot. Ook de in vergelijking met Amsterdam veel gunstiger ten opzichte van de Noordzee gelegen Zuiderzeesteden Hoorn en Enkhuizen lieten hun oorlogsschepen nooit volledig uitgerust en bemand vanuit de beschutte haven vertrekken, maar altijd vanaf de rede.

Door het ontbreken van een diepe natuurlijke haven aan de Noordzeekust en de problematische toegankelijkheid van Amsterdam via de Zuiderzee, ontwikkelde de rede van Texel zich tot de belangrijkste ankerplaats van de Republiek. Niet alleen de koopvaardij, inclusief de imposante Oost- en West-Indiëvaarders, maar ook de admiraliteiten van Amsterdam en het Noorderkwartier brachten hun schepen hier bijeen om vervolgens, al dan niet gezamenlijk, onder zeil te gaan. Ondanks het drukke scheepvaartverkeer voor de kust groeide geen enkel dorp aan het Mardiep uit tot een bloeiende havenstad. De kustbewoners verdienden wel aan de marine. Zij verzorgden onder meer het transport van personen en goederen vanaf het strand naar de schepen, traden op als zeeloods of postmeester, boden tijdelijk onderdak in herbergen en logementen, en leverden proviand en andere scheepsbenodigdheden. Admiraliteitspersoneel verbleef regelmatig voor korte of langere tijd nabij de rede van Texel om de daar binnenlopende oorlogsschepen te inspecteren of te voorzien van scheepsgoederen.

Het beladen van marineschepen liep meestal door tot vlak voor vertrek. Zolang het schip niet daadwerkelijk onder zeil ging en uit het zicht verdween, bleef er intensief contact met de wal. Schepen lagen vaak weken- of maanden lang op de rede. Dat het tijdstip van vertrek bijna was aangebroken, maakte een tamboer of trommelaar van de admiraliteit altijd luidkeels bekend in de thuishaven. Er waren meer tekenen die het komende vertrek aankondigden. Het aan boord brengen van het buskruit vond doorgaans plaats in de eindfase van de belading en bevoorrading. Na het aan boord nemen van het buskruit werden de kanons voor vertrek eerst nog getest. Dit zogeheten 'afblazen van t geschut' kostte wel enige kilo's aan kruit, maar geen kogels. Daarna werden de kanons met kardoezen herladen, want oorlogsschepen voeren altijd met geladen geschut. Er kon nu nog van alles aan boord worden gebracht, maar lang kon het vertrek niet meer op zich laten wachten.

Het aan boord nemen van een loods was eveneens een teken aan de wand. Maar ook met een loods aan boord kon de belading nog dagen doorgaan. Dat was niet meer het geval indien de vrouwen van boord af moesten.[15] Dan zat de belading erop en kwam alles in het teken te staan van het komende vertrek. De artikelbrief verbood overigens vrouwen aan boord te brengen, maar dit was vanouds in de praktijk een loos artikel.[16] Hoewel er in de journalen en verdere scheepsadministratie nooit veel aandacht aan werd besteed, verbleven er aan boord van de oorlogsschepen wel degelijk regelmatig vrouwen, vooral in

de weken voorafgaande aan de afvaart. Dat bleek onder andere toen in 1656 een achttiental kapiteins, onder wie Michiel de Ruyter, zich bij de Staten-Generaal beklaagden over een beoogde verlaging van de kostpenningen. De inkomsten daaruit werden volgens De Ruyter en zijn medeklagers te hoog geschat omdat allerlei bijkomende kosten niet door de Staten-Generaal waren meegewogen. Een van de veronachtzaamde kostenposten was het geld dat de kapitein uitgaf voor het voeden aan boord van vrouwen en kinderen van bemanningsleden. Als een schip klaar werd gemaakt voor vertrek, kreeg men namelijk behalve de bemanning, die zelf niet meer van boord mocht, 'dickwils noch halft ofte een darde part soo veel vrouwen en kinderen aen boort'. Voor deze forse groep mee-etende gasten ontvingen de kapiteins geen enkele vergoeding. De rekestranten schatten de voor de (zeemans)vrouwen en kinderen gemaakte kosten op 'meer als een weeck oover ider hooft in t jaer'.[17] Met andere woorden: het kostte hun op jaarbasis ruim een week kostpenningen van de gehele bemanning.

Op het moment dat het schip de (rede voor de) thuishaven bereikte, kwamen de eerste vrouwen al aan boord.[18] En bij het in gereedheid brengen van het schip gingen de vrouwen pas kort voor vertrek van boord. De fysieke scheiding tussen de scheepsleiding (verblijf houdende op het achterschip) en de rest van de bemanning (ondergebracht voor de mast) gold ook voor hun vrouwen. Indien deze van boord moesten, werden eerst de officiersvrouwen met de sloep van het schip naar de wal geroeid.[19] Pas daarna – en dat kon uren later zijn, midden in de nacht – werden alle andere vrouwen in een aparte schuit afgevoerd. Het moment van onder zeil gaan, was nu zeer nabij. Een nog iets sterker signaal voor het aanstaande vertrek was de inname van de eigen ondersteuningsvaartuigen. Deze behoorden tot de scheepsuitrusting.

Elk oorlogsschip beschikte over een of meer kleine eigen vaartuigen, in de scheepsjournalen aangeduid met 'onse chaloup(en)', 'onse boot' of 'onse schuit'. Er waren verschillende types of soorten in gebruik, zoals de 'Groenlandse sloep', de 'Engelse sloep' en de 'Hollandse sloep'.[20] Het onderlinge verschil in de meegevoerde sloepen werd meestal heel basaal aangegeven met 'de sloep' versus 'de grote sloep'. De grote sloep moest door tien man worden geroeid, bij de kleine kon worden volstaan met twee of vier roeiers. De bij de oorlogsschepen horende schuiten en sloepen waren van groot belang, want zonder deze vaartuigen kon een oorlogsschip niet functioneren. Ze waren nodig bij het vervoer van personen, berichten en goederen tussen schip en wal.[21] Oorlogsschepen lagen vaak voor anker op een rede en zelden afgemeerd aan een kade. Ook het onderlinge verkeer tussen de oorlogsschepen werd onderhouden via de ondersteuningsvaartuigen. De meegevoerde sloepen werden bovendien gebruikt om ankers in te nemen, ook als men bij stormachtig weer het ankertouw had moeten kappen. Sloepen waren daarnaast nodig bij het kalfaten en regulier onderhoud van de schepen of het uitvoeren van herstelwerkzaamheden na storm of strijd. Bij windstilte kon de sloep het oorlogsschip op sleeptouw nemen ('boegseren') of een vijandelijk schip proberen te achterhalen en te verrassen.[22]

Bij de strijd ter zee waren de sloepen van levensbelang. Ze werden onder meer ingezet om vijandelijke branders af te houden en te water geraakte medestrijders die dreigden te

Model van de grote sloep van een oorlogsschip, achttiende eeuw. Dit anonieme volmodel heeft een lengte van 330 millimeter en een breedte van 70 millimeter. Nederlandse oorlogsschepen beschikten doorgaans over verscheidene ondersteuningsvaartuigen waaronder een of meer sloepen.

verdrinken op te pikken. Wanneer iemand tijdens een zeereis overboord sloeg, werd de sloep soms uitgezet om de ongelukkige te redden. Waarschijnlijk was de kans van slagen gering, want er werd slechts zelden melding gemaakt van het zo (tevergeefs) inzetten van een sloep.[23] Een oorlogsschip zonder eigen sloepen was kortom kwetsbaar en geïsoleerd. De meegevoerde sloepen waren wat de logistiek betrof een bittere noodzaak, geen luxe. Ze werden zeer intensief ingezet en vormden als het ware de navelstreng tussen het schip en de kust. Alleen al om de hoeveelheid drinkwater aan boord op peil te houden, voeren ze vrijwel dagelijks op en neer naar de wal.

Drinkbaar water was vooral in warmere streken een kostbaar goed. Om 'de excessive kosten in t haalen van waater' in het buitenland tegen te gaan, werd het inschakelen van lokale vaartuigen daar door de admiraliteit van Amsterdam tot een minimum beperkt.[24] De kapiteins van die admiraliteit waren verplicht om in het buitenland de aanvoer van het drinkwater zo lang mogelijk met het eigen hulpvaartuig zelf te verzorgen. Bij een ongunstige wind die dagenlang aanhield, bleven op een oorlogsschip dat gereedlag om uit te varen de ondersteunende vaartuigen normaliter aan boord. Het omruilen van lege

voor volle watervaten werd dan eventueel wel weer ter hand genomen, want lege watervaten mochten onderweg niet van de hand worden gedaan of voor iets anders worden gebruikt.[25] Bovendien werden lege watervaten ook steeds opnieuw gevuld omdat men dan 'stijver met het schip soude liggen'.[26] Het ophalen of omruilen van de lege vaten werd in de buurt van de thuishaven, wanneer de eigen schuit of sloep niet meer vaargereed lag, uitgevoerd door een loodsboot, een scheepje van de admiraliteit(s werf) of een particuliere koopvaarder of visser.[27] Ook de watervaten behoorden, net als de sloepen, tot de uitrusting van het schip die door de equipagemeester werd geleverd.

Alle ondersteuningvaartuigen werden voor vertrek van het moederschip aan boord gehesen. Achter het schip aanslepen was te riskant en ging bovendien ten koste van de snelheid.[28] Dat deed de kapitein doorgaans alleen bij hele kleine afstanden of in noodgevallen, bijvoorbeeld bij het plotseling opsteken van een zware storm op de rede, waardoor het oorlogsschip van zijn anker dreigde te slaan en snel onder zeil moest om niet op de kust te worden geworpen. Een dergelijke noodoplossing ging dan wel ten koste van de sloep, die in stukken sloeg op de romp van het moederschip.[29] Ging een sloep verloren, dan werd deze zo snel mogelijk vervangen. Verbleef het oorlogsschip op een buitenlandse rede, dan leende de kapitein bij verlies van zijn sloep er een van een collega (meestal een kapitein die bij dezelfde admiraliteit voer) of kocht zelf een nieuwe.[30]

Als de kleine sloep aan boord werd genomen en de grotere boot of schuit 'inde taeckels' langszij het schip werd gehangen, was de kans groot dat men nog diezelfde dag onder zeil zou gaan. Dat gold overal, ook als men op een Nederlandse rede lag. Of het schip daadwerkelijk zou vertrekken, hing dan alleen nog af van het weer.

De schrijver bleef gedurende de gehele reis bijhouden hoe vaak er water werd afgeleverd, zeker als het schip in een warme omgeving belandde, zoals in het Middellandse Zeegebied. De geleverde hoeveelheden drinkwater stonden in het scheepsjournaal nooit erg nauwkeurig vermeld, hoogstens in aantallen geheel of gedeeltelijk gevulde 'var(c)kens' (bepaalde vaten).[31] En dat gold eigenlijk voor vrijwel alles dat aan boord werd gebracht. Ook in journalen die niet het werk waren van de scheepsschrijver maar van de kapitein, de luitenant of een andere opvarende, ontbraken expliciete inhoudsmaten, gewichten en overige bijzonderheden van de ingeladen spullen en daarbij gebruikte verpakkingsmaterialen. Het ontbreken van dergelijke gegevens in de scheepsadministratie was geen tekortkoming van de schrijver, want het was niet aan hem te registreren hoeveel er exact van iets werd ingescheept of waar het werd gestouwd. Evenmin was het aan hem te beoordelen of er voldoende van alles aan boord was. Dat waren verantwoordelijkheden van de kapitein, zijn plaatsvervanger de luitenant en de schipper.[32] En uiteraard de equipagemeester, die zijn voorraden op peil moest zien te houden.

Het bevoorraden van een oorlogsschip

Voor een buitenstaander was er geen verschil tussen enerzijds het uitrusten en anderzijds het bevoorraden, victualiëren of provianderen van een oorlogsschip. Alle spullen die

werden aangevoerd, waren nodig voor de komende reis. Of er nu een schuit met brood, bier en boter of met kruit, kogels en kanons langszij kwam, maakte ogenschijnlijk weinig uit. Bij buitenlandse marines werd hier ook geen onderscheid tussen gemaakt. Daar werden de scheepsbenodigdheden door de marineorganisatie zelf vanuit eigen centrale opslagplaatsen en magazijnen aangevoerd.

In de Republiek der Verenigde Nederlanden was dat niet zo. Centrale marinemagazijnen waren er in de Republiek niet, want elke admiraliteit had hier immers een eigen walorganisatie inclusief magazijnen. De verschillen met het buitenland gingen nog verder: een gedeelte van de scheepsbenodigdheden werd niet door de admiraliteiten geleverd, maar door de kapiteins. Bijvoorbeeld de tientallen bezems aan boord, nodig voor het schoonmaken en kielen van het schip. Of de grote hoeveelheden brandhout die werd meegenomen voor het koken op vuur in de kombuis, het afbranden van de aangroei op de scheepshuid of om lichtsignalen te kunnen geven bij nacht.[33] En ook de kaarsen voor de verlichting in het schip en de emmers voor het schoonmaken van de dekken kwamen van de kapitein. Hij moest zelfs voor de potten en pannen in de kombuis zorgen. De kapitein incasseerde hiervoor een vaste vergoeding. Die was wel onderhevig aan veranderingen en niet overal even hoog. In Rotterdam probeerde de admiraliteitsraad aan het begin van de zeventiende eeuw de kosten te verminderen door de schepen zelf van kombuisketels te voorzien. In de periode 1603-1605 kocht de Rotterdamse admiraliteit alle kombuisketels op van haar kapiteins en verminderde vervolgens de hoogte van de vergoeding aan hen.[34]

Voor het zelf leveren van de 'kocks gereetschappen' incasseerden alle kapiteins van de blokkadevloot voor de Vlaamse kust in 1636 een maandelijkse vergoeding van 12 gulden. Voor 'cajuyts gereetschap' en het verzorgen van 'keerssen, putsen, besems, dweylen ende swabbers' ontvingen zij daarnaast maandelijks respectievelijk 6 en 8 gulden.[35] In 1634 had de voor de Rotterdamse admiraliteit varende kapitein Antony van Walbeeck als vergoeding voor het zelf leveren van kombuisgoederen voor de kok, het zogeheten 'keuckeng(h)ewant', nog 18 gulden per maand gekregen in plaats van 12.[36] In Zeeland werd ongeveer twee decennia eerder veel minder aan keukengewant betaald. In 1616 ontvingen viceadmiraal Joos de Moor (1548-1618) en kapitein Cornelis Legiersen ieder voor een heel jaar slechts vier pond, drie schellingen en vier groten Vlaams (is in totaal gelijk aan 25 gulden).[37] De door de kapiteins verstrekte spullen vormden echter maar een klein deel van wat zij voor een scheepsreis moesten inslaan. Zij verzorgden immers ook de voeding en drank voor de bemanning aan boord. Daar waren grote hoeveelheden levensmiddelen mee gemoeid, want een oorlogsschip moest zelfs op de kortere trajecten, bijvoorbeeld op en neer naar Schotland, al voor minimaal twee à drie maanden voorzien zijn. Ook als schepen zich tijdens een campagne tussentijds moesten herbevoorraden, kregen de desbetreffende kapiteins van de vlootvoogd de opdracht zich voor minimaal twee à drie maanden te voorzien. Voor het te Hellevoetsluis 'revictuailleeren voor den tijt van twee maenden ofte soo veel meer als hij soude connen bergen' kreeg kapitein Leendert Ariens-zoon Haeckswant (1599-1678) in 1630 maximaal zes à zeven dagen de tijd.[38]

De hoeveelheid victualie die meegevoerd kon worden, bepaalde de actieradius van een

schip. Als de victualie opraakte en er geen kust, collega of bevriend schip in de buurt was, ging de kapitein over tot rantsoeneren.[39] Soms leidde dat tot een voortijdige beëindiging van de reis, zoals in het geval van kapitein Sterck tijdens de Tachtigjarige Oorlog in juli 1635. Hij werd 'alsoo hij gantsch geen victualij [meer] hadde en geen raet wist om hier wissel te trekken om victualij te coopen' terug naar Nederland gestuurd door luitenant-admiraal Philips van Dorp (1587-1652), terwijl de rest van de vloot voor de Franse westkust jacht bleef maken op Duinkerker kapers en Spaanse koopvaarders.[40] Leendert Andriesen, kapitein van de *Griffioen*, een kaapvaarder, overkwam iets soortgelijks tijdens de Negenjarige Oorlog. De Republiek en Engeland bestreden toen gezamenlijk Frankrijk. Na een paar maanden met succes te hebben gekruist voor de Franse westkust, wilde Andriesen begin november 1694 op een Engelse rede victualiëren om daarna weer op Franse koopvaarders te gaan jagen. De bemanning dacht daar echter anders over, want 'ons volk wilde niet seijde dat de cruijs ten eijnde was omdat ons fijktalje op was'.[41] De kaper ging vervolgens op huis aan. Een dergelijk tafereel zou ondenkbaar zijn geweest aan boord van een regulier oorlogsschip, maar ook daar speelde de beschikbare hoeveelheid victualie soms een cruciale rol in de besluitvorming van de kapitein. Toen bijvoorbeeld viceadmiraal Jacob van Wassenaar van Duivenvoorde de kapiteins van zijn eskader in 1602 voorstelde om 'tot ontlastinghe van de groote costen die de landen dagelijcks van ons hadde' niet langer door te gaan met het kruisen voor de vijandelijke Spaans/Portugese kust en naar huis te zeilen, keerden verscheidene kapiteins zich tegen hem.[42] De enige reden die zij aanvoerden, was dat ze nog veel victualie aan boord hadden. Die houding deed de in opdracht van de Staten-Generaal meegereisde commissaris Pieter Ba(e)rtszoon mismoedig verzuchten dat een kapitein 'het gemeene landts profijt behoorde meer te soecken als zijn eijgen'.[43]

Voor kapiteins was het financieel onaantrekkelijk om victualie over te houden van een reis. Als een kapitein in opdracht van zijn admiraliteit eerder de thuisreis moest aanvaarden dan oorspronkelijk de bedoeling was, kon hij de resterende victualie overdoen aan zijn werkgever. Maar daar verdiende de kapitein niets aan, want dat doorverkopen moest tegen zijn inkoopsprijs. Hetzelfde was het geval indien een kapitein zijn schip en commando moest overdragen aan een collega. Ook dan kon de kapitein zijn overgebleven victualie uitsluitend tegen inkoopsprijs overdoen aan zijn opvolger. Om te voorkomen dat haar kapiteins te krap gingen inslaan, stelde de Amsterdamse admiraliteit in 1740 de regel in dat financiële schade geleden door het overhouden van één maand aan victualie altijd gedeclareerd mocht worden.[44] Zo liep een kapitein die in opdracht van de Amsterdamse admiraliteit voor drie maanden moest victualiëren, geen enkel risico als hij voor vier maanden voeding en drank meenam. In Rotterdam hanteerde de admiraliteit een soortgelijke maar iets minder riante regeling, waarbij de kapiteins een halve maand aan voeding mochten overhouden. Indien een kapitein van de Rotterdamse admiraliteit meer overhield, kon hij dit ook ter verkoop aanbieden bij zijn admiraliteit De admiraliteit liet de ingeleverde voeding vervolgens veilen. De kapitein draaide voor de door de admiraliteit gemaakte veilingkosten op en ontving pas na betaling daarvan de opbrengt van de openbare verkoop.[45]

De grootste schepen waarover de admiraliteiten aan het begin van de zeventiende eeuw konden beschikken, waren gebouwd om met een honderd koppige bemanning te kunnen uitzeilen.[46] Een op zes maanden begrote expeditie naar het vijandelijke Spanje bleek bij de Rotterdamse admiraliteit eind 1605 echter alleen mogelijk als zij haar schepen met een tot negentig koppen gereduceerde bemanning en een extra jacht kon laten vertrekken.[47] Ruim een jaar later was het euvel kennelijk verholpen en konden de schepen bij een nieuwe expeditie alsnog volledig bemand op weg naar Spanje.[48] Het werd dankzij de succesvolle slag bij Gibraltar (25 april 1607) een geslaagde onderneming. Het was bovendien een primeur, want nooit eerder had een Nederlandse oorlogsvloot zo ver van huis succesvol slag geleverd. Europa was gewaarschuwd.

Of de deelnemende kapiteins naast het vergaren van veel eer en roem ook fors verdienden aan deze tocht, is de vraag. Menig Spaans galjoen was tijdens de zeeslag gezonken of in vlammen opgegaan. Buit was er nauwelijks behaald. De gages waren niet verhoogd, de kostpenningen wel. Deze bedroegen 1 stuiver (per man per dag) extra. Doordat geen der betrokken kapiteins een boekhouding naliet, is niet duidelijk hoeveel zij aan deze expeditie uitgaven voor proviand en incasseerden aan kostpenningen. Het ging in ieder geval per kapitein om duizenden kilo's aan voeding en drank en duizenden guldens aan kostpenningen. Het gangbare loon van een kapitein, 30 gulden per maand, viel daarbij in het niet. Zijn salaris bleef twee eeuwen lang vrijwel ongewijzigd en was ontoereikend om de voor zijn bemanning ingeslagen victualie te kunnen betalen. Of beter gezegd, voor te schieten, want hij kreeg zijn uitgaven door de admiraliteit immers achteraf vergoed via de uitbetaling van kostpenningen.

Voordat de kapitein daadwerkelijk over die vergoeding kon beschikken, moest een nogal tijdrovend traject worden afgelegd. Op het Hoofdelijk Betalingskantoor van de desbetreffende admiraliteit dienden de klerken over de benodigde gegevens te kunnen beschikken. Die verkregen zij via de scheepsschrijver. Op basis van diens administratie kon worden uitgerekend hoeveel de kapitein aan kostpenningen tegoed had. Nadat het bedrag was vastgesteld, ontving de kapitein geen contant geld, maar een ordonnantie. Met die betalingsopdracht moest hij zich vervoegen bij de zogeheten 'ontvanger-generaal' van zijn admiraliteit. Deze beheerde de inkomsten van de admiraliteit en ging in opdracht van de admiraliteitsraad over tot uitbetaling van de ordonnanties. Althans als er voldoende geld in kas was, en daar schortte het vaak aan, waardoor de daadwerkelijke uitbetaling van kostpenningen maanden of jaren op zich liet wachten. Zelfs commandanten van de kleinste marinevaartuigen op de binnenwateren, zoals transportjachten met twaalf tot veertien bemanningsleden, kregen pas een half jaar na dato hun kostpenningen uitgekeerd en meestal niet meer dan voor een periode van drie maanden.

De scheepscommandant van een dergelijk klein licht bemand binnenvaartuig had per maand recht op ongeveer 100 à 125 gulden aan kostpenningen. Een zeegaand marineschip met zestig koppen leverde de scheepscommandant aan kostpenningen per maand een vergoeding op van circa 450 tot 650 gulden. Ook de van een zeereis teruggekeerde kapitein moest in de regel een half jaar op de kostpenningen wachten en kreeg niet meer

dan drie maanden in een keer uitbetaald.[49] Het gevolg was dat de leveranciers van de kapitein op den duur alleen nog op krediet wilden leveren als een deel van de nog openstaande rekening eerst betaald zou worden.[50]

Het opeisen van ordonnanties als onderpand voor een nieuwe leverantie was een andere optie.[51] Een kapitein kon zijn ordonnanties namelijk verpanden of verkopen.[52] Maar dat waren oplossingen waar hij financieel weinig mee opschoot. Als een kapitein zijn kostpenningen-ordonnanties inbracht als onderpand voor het verkrijgen van een lening, diende dat onderpand altijd een aanzienlijk hogere nominale waarde te vertegenwoordigen dan het geleende bedrag.[53] In de havenbuurten was een levendige handel in waardepapieren. Veel goederen en diensten werden hier betaald met schuldbekentenissen. Ook ordonnanties die de admiraliteit had afgegeven aan haar kapiteins konden van eigenaar wisselen en worden gebruikt om er iets voor te kopen of een schuld mee te vereffenen.[54] De aankoop van een huis kon er zelfs voor een deel mee worden gefinancierd. Ordonnanties werden net als obligaties altijd tegen een deel van de nominale waarde verkocht of verhandeld. De nieuwe eigenaar moest immers maar zien wanneer hij uitbetaald zou worden en leed in de tussentijd renteverlies. Kapiteins verkochten hun ordonnanties dan ook alleen uit nood als de admiraliteit te lang in gebreke bleef.

Een smeekbede of klaagzang bij de admiraliteitsraad leverde de kapitein soms een voorkeursbehandeling op. Van al zijn ordonnanties kreeg hij dan de oudste uitbetaald, terwijl zijn collega's (nog) niets ontvingen. Of hij mocht zijn ordonnanties verzilveren bij een van de onderhorige admiraliteitskantoren in het land. Daar werden de opbrengsten van geheven convooien en licenten verzameld. Een dergelijke voorkeursbehandeling kreeg kapitein Marinus Claeszoon Juynbol (1601-1659) in 1641. Nadat een verzoekschrift van alle op de binnenwateren varende kapiteins van de Rotterdamse admiraliteit om betaling van nog tegoed hebbende kostgelden was afgewezen, ontving alleen Juynbol door zijn excessieve achterstand een assignatie op het kantoor te Den Bosch. Daar kon hij zijn oudste ordonnantie verzilveren, waardoor zijn betalingsachterstand met de helft werd gereduceerd tot 5.000 gulden.[55]

Vijf jaar daarvoor, in 1636, was een soortgelijk verzoek door de schoonzoon van kapitein Dick Willemszoon Duquast nog afgewezen. Diens poging om voor zijn schoonvader te regelen dat deze 'opt een of ander comptoir van convoyen ende licenten' zijn ordonnanties van kostgeld mocht verzilveren, werd afgewezen 'omme te eviteren de schadelijcke consequentie die uyt d'inwilliginghe vant versochte faveur waarschijnlijcken soude ontstaan'.[56] In datzelfde jaar weigerde een leverancier van vivres kapitein Pieter Janszoon van der Broeck opnieuw te bevoorraden als deze niet eerst een deel van de vorige leverantie zou betalen. Kapitein Van der Broeck meldde zich ontdaan bij zijn admiraliteitscollege. Maar daar gaf men hem te verstaan dat hijzelf een oplossing moest bedenken omdat 'de raedt sich mit de saecke van hem capitain noch oock van andere capiteinen ende heur leverantiers geensints en wilde bemoyen'.[57] Duquast en Van der Broeck waren niet de enige kapiteins die door hun admiraliteit aan hun lot werden overgelaten.[58] Soms werden ordonnanties op verzoek door de admiraliteit omgezet in rentedragende obligaties.[59]

Door (te) grote betalingsachterstanden kwamen kapiteins soms zo in de problemen dat zij hun schip pas na heel veel moeite van leeftocht konden voorzien. Toch was het op zich geen onvoordelig systeem voor de kapiteins. Als de betaling niet al te lang op zich liet wachten, verdienden zij er flink aan. Hoe groot de gemaakte winsten precies waren, is lastig vast te stellen. De prijzen fluctueerden en de admiraliteiten betaalden niet steeds dezelfde vergoeding. Kapiteins probeerden, ongeacht tot welke admiraliteit zij behoorden, bij stijgende prijzen een hoger bedrag aan kostpenningen te bedingen. De Staten-Generaal deden juist het tegenovergestelde en stelden de admiraliteiten bij dalende prijzen voor de kostpenningen te verlagen. Het bakkeleien over de hoogte van de kostpenningen speelde al vanaf de door de Staten-Generaal in 1597 uitgevaardigde instructie op de admiraliteiten, die voorzag in oprichting van vijf admiraliteitscolleges. Deze waren financiële verantwoording verschuldigd aan de Staten-Generaal.[60] Daaruit vloeide correspondentie voort tussen de admiraliteiten onderling en met de Staten-Generaal over de hoogte van de kostpenningen. Een stuiver meer of minder had grote financiële consequenties voor zowel de kapiteins als de admiraliteiten. De Staten-Generaal informeerden daarom regelmatig bij de verschillende admiraliteiten naar de hoogte van de uitbetaalde kostpenningen.

Omstreeks 1600 betaalde de Friese admiraliteit haar kapiteins aan kostpenningen slechts 4 à 4½ stuiver per bemanningslid per dag.[61] De Amsterdamse admiraliteit en die van het Noorderkwartier zaten daar toen beide iets boven met 4½ à 5 stuivers.[62] De Zeeuwse en Rotterdamse admiraliteit waren met 5 à 6 stuivers nog wat scheutiger.[63] Dat de admiraliteit aan de Maas meer betaalde dan elders kwam volgens de eigen raadsleden omdat 'de proviant ende ander noodich behouften tot versorging van tselve costgelt tot Rotterdam dierder worden gehouden mitsgaders de betaling van deselve costgelden oock alhier langsaam valt'.[64] Bovendien kregen kapiteins bij de Rotterdamse admiraliteit soms toestemming om een hoger bedrag aan kostpenningen in rekening te brengen ter compensatie van andere gemaakte kosten. Zo mochten bijvoorbeeld de kapiteins die in 1594 waren ingezet bij het beleg van Groningen de door hen gemaakte extra kosten, voor het per kapitein moeten onderhouden van twee paarden, verrekenen via de kostpenningen. Die werden zodoende voor de op land ingezette bemanningsleden van de schepen verhoogd tot 6 stuivers (per man per dag). Tevens ontvingen de 'scheepscapiteynen te velde gebruyckt werdende' van hun Rotterdamse admiraliteit ook nog eens een dubbel maandloon van 60 gulden.[65]

De royale houding van de Rotterdamse admiraliteit stond haaks op de door de Staten-Generaal beoogde zuinigheid. Op 17 maart 1605 stuurden zij een brief naar de Rotterdamse admiraliteitsraad met het verzoek om een tijdelijke verhoging van de kostpenningen weer ongedaan te maken 'nu Godt loff het broot, vleesch, botter, caes ende andere eetwaren zeer affgeslagen ende tot redelycken prys gecommen zijn'.[66] De tijdelijke verhoging was eertijds doorgevoerd op aandringen van de kapiteins na forse prijsstijgingen van de victualie. De Staten-Generaal hadden toen ingestemd met de verhoging onder het beding dat – mochten de prijzen gaan dalen – 'het costgelt naer

advenant vermindert soude worden'.[67] Om het verzoek tot verlaging van de kostpenningen kracht bij te zetten, was aan de brief een bijlage toegevoegd met een fictieve berekening van de kosten gemaakt voor het provianderen van een oorlogsschip. Als voorbeeld diende een oorlogsschip bemand met 61 koppen dat voor twee maanden van victualie werd voorzien. Dat leverde het volgende kostenoverzicht op:

Eerst LX tonnen biers tot II £ de ton	120,-
Noch VIIIc brooden tot III st 't stuck	120,-
Vier tonnen vleijs tot XXII de ton	88,-
Twee tonnen harinck tot X £ de ton	20,-
Noch een ton grutten, een ton erweten, ende een tonne boonen 't samen	21,-
Vc ponden soetemelcx caes tot VIII £ 't hondert	40,-
Een tonne booters	45,-
IIc ponden stockvisch tot X £ 't hondert	20,-
Voor azyn ende soldt	6,-

	480,-

Volgens dit voorbeeld kostte het zelf provianderen van een oorlogsschip (met 61 bemanningsleden) de kapitein 240 gulden per maand. Daar stond als vergoeding aan kostpenningen (van 5 stuivers en 3 duiten per man per dag) een bedrag van 486 gulden tegenover, aldus de Staten-Generaal. In navolging van het door de Staten-Generaal aangedragen voorbeeld zouden kapiteins in Rotterdam omstreeks 1605 met ongeveer de helft van de uitbetaalde vergoeding al uit de kosten zijn. De rest, eveneens ruim 2½ stuiver per bemanningslid per dag, was (bruto)winst. Aan de kostpenningen verdiende een kapitein van een oorlogsschip met 61 koppen dus circa 246 gulden per maand, ofwel ruim acht keer zijn gage. De Staten-Generaal zullen, in hun drang om de kostpenningen omlaag te krijgen, de gemaakte winsten zeker niet hebben gebagatelliseerd. Eerder het tegendeel. Een winstmarge op de uitbetaalde kostpenningen van ruim 2½ stuiver (ofwel 18 stuivers per man per week) klonk erg riant, maar stemde redelijk overeen met andere, weliswaar ook schaarse, informatie uit de zeventiende eeuw over mogelijke winstmarges op het 'costgelt'.[68]

In zijn baanbrekende studies over het systeem van de kostpenningen en de daaruit voortvloeiende inkomsten van marineofficieren in de zeventiende en achttiende eeuw kwam Bruijn tot een vergelijkbare winstmarge voor viceadmiraal Michiel de Ruyter. Op basis van bewaard gebleven victualieboeken, aanwezig in het persoonlijk archief van De Ruyter, concludeerde Bruijn dat deze vlootvoogd 'in 1672 meer dan een derde van de zeven stuivers winst maakte, d.i. per man per week een achttien stuivers'.[69] De kostpenningen waren in de zeventiende eeuw gestegen naar 6 à 7 stuivers per man per dag, maar de inkoopprijzen voor de victualie waren kennelijk meegestegen, waardoor de winst ongeveer gelijk bleef.[70]

Aangezien de kostpenningen zowel in 1605 (door gedaalde voedselprijzen) als in 1672 (dankzij een net doorgevoerde stijging van de kostpenningen) aan de hoge kant waren en er altijd sprake was van renteverlies bij het voorschieten van geld, zullen de gemaakte winsten door de kapiteins voor het zelf provianderen in de zeventiende eeuw waarschijnlijk ergens tussen de 1 en 2 stuivers (per bemanningslid per dag) gelegen hebben. Het verlagen van de kostpenningen met 1 stuiver, kon de winst doen omslaan in verlies. Zo klaagde een achttiental kapiteins van de Amsterdamse admiraliteit in 1656 in een rekest aan de Staten-Generaal dat de voorgenomen verlaging van de kostpenningen van 7 naar 6 stuivers, rampzalige gevolgen zou hebben.[71] Net als de Staten-Generaal in 1605 probeerden de tegenstribbelende kapiteins, onder wie Michiel de Ruyter en Cornelis Tromp, hun gelijk te bewijzen met een actueel rekenkundig voorbeeld. Zij voegden aan hun rekest een berekening toe waaruit bleek dat zij op dat moment voor het voeden van een bemanningslid per week 2 gulden, 6 stuivers en 8 penningen kwijt waren. Met een vergoeding van 7 stuivers per man per dag aan kostpenningen, oftewel 2 gulden en 9 stuivers per week, leidde dat tot een winst van 2 stuivers en 8 penningen per man per week. Verlaging van de kostpenningen met 1 stuiver, zoals de Staten-Generaal van plan waren, resulteerde in hetzelfde voorbeeld dan in een verlies van 4 stuivers en 8 penningen per bemanningslid per week. De boodschap was duidelijk: een bescheiden winst zou omslaan in een fors verlies.

De Ruyter en zijn medestanders stelden dan ook voor om, mocht de reductie van kostgeld toch doorgaan, het hele systeem overboord te zetten en voortaan de schepen van overheidswege te provianderen en alle kapiteins ter compensatie een hogere maandgage te geven. Zo ver zou het niet komen. Hoewel Michiel de Ruyter als vlootvoogd nog andere substantiële inkomsten genoot, zoals buitgeld en een admiraalssalaris van 2400 gulden per jaar, bleven ook voor hem de kostpenningen ongeacht de precieze winstmarges altijd verreweg de belangrijkste verdienste.[72] Temeer daar hij doorgaans langere reizen maakte en met een grotere bemanning voer dan zijn collega's uit het begin van de zeventiende eeuw.

In de achttiende eeuw werd het in de zeventiende eeuw bereikte niveau van 7 stuivers (per bemanningslid per dag) gehandhaafd.[73] De kostpenningen bleven de grootste beroepsmatige inkomstenbron voor een Nederlandse kapitein. Door de al eerdergenoemde afname van de werkgelegenheid binnen de oorlogsvaart maakten kapiteins toen wel minder reizen dan voorheen. Zij raakten afhankelijker van hun (non-activiteits)gage en andere inkomstenbronnen buiten de marine om. Maar wie een commando verwierf, verdiende ook in de achttiende eeuw nog steeds aan de kostpenningen. Dat bewees een in december 1786 gemaakte afspraak tussen de kapiteins Theodorus Frederik van de Capelle (1762-1824) en Jan Schreuder Haringman (1747-1811). Beide kapiteins van de Rotterdamse admiraliteit kwamen onderling overeen dat zij bij het overnemen van bemanningsleden elkaar daarvoor als vergoeding of compensatie voor de al bij de ander genoten voeding 5 stuivers per man per dag zouden betalen. Kennelijk kon men op dat moment een zeeman voor dat bedrag dagelijks van voeding en drank voorzien. Aangezien de door de admiraliteiten toen berekende vergoeding op 7 of 8 stuivers kwam,

leverde elk bemanningslid Van de Capelle of Haringman minimaal 2 stuivers per man per dag aan winst op.[74]

Kapiteins bleven gehecht aan deze inkomstenbron. Het systeem overleefde zelfs de grote reorganisatiegolven van de marine aan het eind van de achttiende eeuw, kort na de Franse inval. Pas in 1808 stapte men over op het van overheidswege verstrekken van voeding en drank. Het uit de zestiende eeuw stammende systeem van kapiteins die zelf de proviandering regelden, had ondanks de regelmatig terugkerende klaagzang over de hoogte van de kostpenningen of de trage uitbetaling ervan toch opmerkelijk lang standgehouden.

Alleen in de jaren 1636-1640, toen de Staten-Generaal de zeemacht reorganiseerden en daarbij het uitrusten van de oorlogsschepen aan particulieren toevertrouwden, hadden de kapiteins deze lucratieve inkomstenbron uit handen moeten geven.[75] Ter compensatie ontvingen zij in die periode een hogere maandgage. Die verhoging van 30 naar 100 gulden per maand woog evenwel niet op tegen het wegvallen van hun belangrijkste inkomstenbron. In 1641 was alles weer bij het oude. 100 gulden bleef wel het vaste compensatietarief voor een kapitein die de inkomsten uit de kostpenningen misliep omdat hij op een admiraalsschip was geplaatst.[76] Een dergelijke kapitein, aangeduid met 'vlaggenkapitein', commandeerde het schip van een vlagofficier en deze schout-bij-nacht, viceadmiraal of luitenant-admiraal verzorgde zelf de proviandering en streek de kostpenningen op. Indien een vlagofficier een (edel)man was zonder veel ervaring ter zee, kon dit gebrek ondervangen worden door aan hem een geoefende kapitein toe te voegen. Zo kreeg bijvoorbeeld jonkheer Jacob van Wassenaar van Obdam (1610-1665), een oud-cavalerie-officier, direct na zijn aanstelling tot luitenant-admiraal in 1653 de zeer ervaren Egbert Meeuwszoon Kortenaer (ca. 1605-1665) als vlaggenkapitein. Het merendeel van de Nederlandse vlagofficieren in de zeventiende en achttiende eeuw waren echter solide zeelieden. Admiralen die zelf nooit als scheepscommandant hadden gevaren, zoals Jacob van Wassenaar van Obdam, waren uitzonderlijk. Ongeacht bij wie men als vlaggenkapitein geplaatst werd, een gewilde of eervolle aanstelling was het in de regel niet. Een vlaggenkapitein verdiende, door het wegvallen van de kostpenningen, minder dan zijn collega's en was geen eigen baas aan boord.

Men schafte op een marineschip driemaal daags en had vaste vlees- en visdagen. Het menu was elke week hetzelfde. Het voedsel was calorierijk maar eenzijdig, met weinig vitaminen, en moest doorgaans eerst in water of bier geweekt worden om te kunnen eten, want het bestond uit gezouten vlees, spek en vis, gedroogde erwten, bonen en vis en keihard gebakken brood. Ter verlenging van de houdbaarheid werden de spullen zo droog en afgesloten mogelijk opgeborgen. In 1599 ging men er in Zeeland al toe over om in een vijftal schepen de opbergruimten voor het brood, de zogeheten 'broodcamers', beter te isoleren.[77] Na 1600 werd deze aanpak 'tot conservatie van het brood en beschuit' voortaan ook toegepast bij nieuwe oorlogsschepen.[78]

De hoeveelheden en soorten producten die een kapitein voor zijn bemanning moest inslaan, waren ook verdisconteerd in de eerdergenoemde bijlage die de Staten-Generaal in

1605 had opgesteld. In de zeventiende en achttiende eeuw veranderde er zeer weinig aan dat scheepsmenu. Het door de Staten-Generaal in 1605 geëtaleerde scheepsmenu kwam overeen met wat luitenant-admiraal De Ruyter zijn volk tijdens de Derde Engelse Oorlog liet eten en drinken. In een bij toeval bewaard gebleven victualieboek uit 1793 van kapitein Jan Danielszoon Musquetier (1766-1831) stonden nog steeds precies dezelfde eet- en drinkwaren vermeld als in de victualieboeken van De Ruyter.[79]

Het enige verschil was de aanwezigheid van jenever als (sterke)drank voor het scheepsvolk. Daar was de Rotterdamse admiraliteit tijdens de Vierde Engelse Oorlog in december 1781 op experimentele basis mee begonnen. Het was in beginsel vooral bedoeld voor tijdens de wintermaanden en in de Europese wateren. Na overleg met de admiraliteit van Amsterdam, die haar schepen bij Texel tijdens de winter van jenever wilde voorzien, besloot de admiraliteit van Rotterdam dat haar officieren 'bij provisie tot een proeve twee ankers genever per honderd man per maand' voor hun scheepsvolk mochten aanschaffen en declareren.[80] Om deze kosten te dekken, werd op het salaris van ieder bemanningslid, met uitzondering van de scheepsjongens en 'oplopers', voortaan 10 stuivers per maand ingehouden, twee jaar later verhoogd tot 15 stuivers. Dat geld zou door de Rotterdamse admiraliteit worden gebruikt 'tot onderhoud en soulaas van arme en oude zeelieden'.[81] Het idee om het scheepsvolk van de Rotterdamse admiraliteit voortaan te voorzien van jenever was geopperd door viceadmiraal Daniel Pichot (1722-1803).[82] De latere admiraal Jan Hendrik van Kinsbergen (1735-1819) toonde zich in 1780 ook een warm voorstander van de dagelijkse verstrekking van sterke drank aan boord, met als argument dat dit zou leiden 'tot voorkoming van veele ziekten'.[83] De salarisinhouding of eigen bijdrage voor de jenever werd door de Rotterdamse admiraliteitsraad gerechtvaardigd met het argument 'dat de gage by dit collegie een gulden hooger is dan by het collegie ter admiraliteit te Amsterdam'.[84] Het oorspronkelijke quotum van twee ankers jenever per honderd man per maand dat vanuit de Republiek mocht worden meegenomen, werd in 1783 verhoogd naar drie ankers, met de vrijheid om in het buitenland in plaats van jenever, rum of een andere sterke drank te nemen.[85] Het voedselpatroon onderging door de introductie van jenever verder geen verandering. Men bleef hetzelfde eten.[86]

De voeding was overigens in de praktijk gevarieerder dan het menu strikt genomen voorschreef. Regelmatig was er ook vers voedsel.[87] Onderweg werd door de bemanning kabeljauw en andere vis gevangen, en kapiteins kochten bij het aandoen van een buitenlandse havenstad heel vaak levende have (bijvoorbeeld ossen, schapen, koeien en hoenders) en verse producten waarmee zij de victualie van het scheepsvolk aanvulden.[88] Zo kocht kapitein Eland du Bois (1642-1676) in 1671 voor 2 gulden duizend sinaasappelen in Cádiz, zo blijkt uit zijn bewaard gebleven 'memory van 't gelt dat ick binnen scheepsboort heb'.[89]

Scheepsbier was minder lang houdbaar dan water.[90] In Engelse en Schotse havensteden lieten Nederlandse kapiteins regelmatig voor hun bemanning bier brouwen en brood bakken. Zieken kregen altijd al betere voeding voorgezet en dat gold in nog ruimere mate voor de (onder)officieren die samen met de kapitein in de kajuit mochten eten.

Daar kwamen kruiden en verschillende soorten kazen en (gerookte) vleeswaren op tafel en dronk men wijn in plaats van water of scheepsbier.[91] Ook voor de voeding en drank op de kajuitstafel waren regels van kracht waaraan de kapitein (en bij een admiraalsschip de vlagofficier) zich moest houden. Hij ontving er ook een hoger bedrag aan kostgeld voor. Per 'hutsgast' incasseerde de kapitein in de achttiende eeuw 50 stuivers per maand extra. Ter compensatie voor het duurdere eten mocht de kapitein dus ruim 1½ stuiver (per dag per kajuitsgast) meer in rekening brengen.[92]

De kostpenningen voor het aan boord hebben en vervoeren van landmachteenheden werden altijd apart berekend. Ook bij deze militairen ontving de scheepscommandant een hogere vergoeding voor het voeden van het kader en kreeg hij (in de achttiende eeuw) het normale matrozentarief van 7 stuivers per dag voor de manschappen. Na het ter ziele gaan van de vijf admiraliteiten in 1795 bleef de nieuw gevormde gecentraliseerde marineleiding de kostpenningen van geëmbarkeerde legereenheden gescheiden van het reguliere scheepsvolk berekenen en uitbetalen.[93] Aan boord kregen de landmachtmilitairen wel hetzelfde te eten en te drinken als hun marinecollega's.

De hoeveelheden en het soort eten dat de kapitein dagelijks aan zijn bemanning moest voorzetten, waren gereguleerd.[94] Alleen als de omstandigheden daartoe aanleiding gaven, mocht de kapitein daarvan afwijken. Indien men bijvoorbeeld wegens langdurige windstilte op zee door de victualie heen dreigde te raken, was rantsoenering geoorloofd. Alvorens daartoe te besluiten, riep de kapitein zijn officieren in een krijgsraad bijeen om te overleggen en hun instemming te verkrijgen. Het niet geven van de voorgeschreven hoeveelheden eten of het opdienen van kwalitatief slecht voedsel was per definitie een heikel punt. Een zeeman die in dienst trad bij de marine had conform de generale artikelbrief recht op 'behoorlijcke mondt-kost en dranck'.[95] Het was naast de vele plichten een van weinige rechten van de zeeman.[96] Een kapitein die zijn bemanning bedorven of beschimmelde voeding liet eten, liep dan ook het risico dat hij door hogerhand ter verantwoording werd geroepen en bestraft. Klagen over het eten was zo ongeveer de enige wanklank aan boord van een oorlogsschip die niet meteen geassocieerd mocht worden met ongeoorloofde opstandigheid of muiterij. Bij klachten over de voeding was de kapitein genoodzaakt zijn officieren bijeen te roepen en een krijgsraad te beleggen. Een onbekende opvarende van het Rotterdamse oorlogsschip *Hertog van Gelderland* beschreef een dergelijke procedure in het scheepsjournaal. Op 11 november 1693 noteerde hij:

> 'Met de kok schaftens was er een matroos een Schot genaemt Pieter Castel die de back met erreten voor de kajuit bragt, zonder eenige officieren daerin te kennen, alsoo dezelve wat te dun na zijn zin waren, waerop de gemeene officieren agter ontboden wierden, en dewijl dezelve anders niet konden getuijgen als dat dezelve bequaem waeren om te eten. Ging onze kapitein na de commandeur Sas toe en bragt den zelven aen boort. En wierd krijgsraed gehouden over de voornoemde Pieter Castel, die gecondemneert wierd, om 3 mael vande ree te vallen en met 50 slagen voor de mast gelaerst te werden, twelk aenstonst geschiede.'[97]

De reactie van de scheepsleiding toonde aan dat men klachten over de voeding niet op zijn beloop liet, maar meteen serieus nam en afhandelde in overeenstemming met de artikelbrief. Het recht om te mogen klagen was duidelijk niet vrijblijvend, want wie ten onrechte zijn ongenoegen uitte over het eten, kon een forse lijfstraf tegemoetzien.

Dat de Staten-Generaal zich beijverden voor goede maaltijden aan boord, bleek niet alleen uit de voedingsvoorschriften en artikelbrieven die zij uitvaardigden, maar ook uit hun waakzame, controlerende houding. Zo kregen bijvoorbeeld de leden van de Zeeuwse admiraliteitsraad op 31 juli 1606 van de Staten-Generaal de opdracht naar Vlissingen te gaan om de victualie van de daar gereedliggende Nederlandse oorlogsvloot te inspecteren.[98] Een paar Hollandse kapiteins, onder wie de recent tot viceadmiraal gepromoveerde Reinier Claessen (?-1606), werden een week later naar aanleiding van de uitgevoerde inspectie gelast zich van 'betere vivres' te voorzien en enige tonnen met stinkend vlees te vervangen.[99]

De veronderstelling dat kapiteins in hun zucht naar geldelijk gewin goedkope slechte voeding inkochten om zo optimaal te kunnen verdienen aan de kostpenningen, lag voor de hand. Maar deden kapiteins dat dan ook bewust en op grote schaal? Volgens de Britse historicus N.A.M. Rodger waarschijnlijk wel. In zijn optiek was het Engelse systeem van *Pursery* 'remarkedly superior' aan het Nederlandse systeem, waarbij de admiraliteit geen speciale onderofficier (een zogeheten *purser*) aanstelde om de bevoorrading te regelen maar het overliet aan de kapiteins.[100] Deze konden aldus Rodger ongestoord hun gang gaan want 'The only check on their honesty was that they also recruited their own men, and stood to suffer from a bad reputation.'[101] Bij het Engelse systeem zou de *purser* geen slechte voeding en drank leveren omdat de bemanning dan zou gaan klagen bij de kapitein of bij de admiraal.[102]

Dat het Nederlandse systeem in dat opzicht precies hetzelfde was, ontging Rodger. Hij had geen oog voor het in de generale artikelbrief verankerde recht op goede voeding en de mogelijkheid tot klagen door de bemanning, met eventuele repercussies voor de kapitein. Bovendien ging hij voorbij aan de controlerende functie van de schrijver en van het scheepsjournaal dat ingeleverd moest worden bij de admiraliteitsraad. In het scheepsjournaal of in de correspondentie met de admiraliteit kon de schrijver het voorzetten van slechte voeding of andersoortig afkeurenswaardig gedrag van zijn kapitein optekenen.[103] Een kapitein die in opspraak raakte, ontkwam niet aan een confrontatie met de advocaat-fiscaal van zijn admiraliteit.[104] Deze controleerde na afloop van de reis de ingeleverde journalen en trad, bij een eventuele vervolging van de kapitein door zijn admiraliteit, op als aanklager. Bewaard gebleven notariële akten waarin een kapitein zelf of zijn bemanning liet optekenen dat bepaalde victualie al bij de aflevering aan boord niet (meer) deugde, illustreren dat kapiteins zich bewust waren van hun verantwoordelijkheid op het gebied van de scheepsvoeding en hun leveranciers daarop aanspraken. Goede (vitaminerijke aanvulling op de) voeding leidde uiteindelijk ook tot een gezondere bemanning en dus een beter functionerend en inzetbaar oorlogsschip. Zo kocht Michiel de Ruyter in 1661 in Malaga vier duizend citroenen 'tot vervarsinghe van 't volck alsoo de

schuerbuijck onder de selve quam'.[105]

Zoals Nicolaes Witsen in 1671 al eens kernachtig verwoordde, maakten kapiteins 'zich bevreest en bemint'.[106] De door Rodger geopperde reputatieschade bij kapiteins die slechte voeding aan boord verschaften, bestond echter niet.[107] De reputatie van een marineofficier werd in positieve zin vooral bepaald door zijn behaalde successen op zee en in negatieve zin door zijn ruwe behandeling van de eigen bemanning. Maerten Tromp en Michiel de Ruyter waren voorbeelden van de eerstgenoemde categorie. Beide admiralen ontvingen van hun scheepsvolk de koosnaam 'Bestevaer'.[108] Een exponent van de andere categorie was viceadmiraal Witte Corneliszoon de With (1599-1658), een wispelturige vechtersbaas die door zijn eigen scheepsvolk werd gevreesd en voordurend overhoop lag met collega's. Angst voor slechte voeding aan boord was echter geen issue bij de rekrutering van scheepsvolk voor Witte de With of voor welke kapitein dan ook.

Elke kapitein was als direct belanghebbende uiteraard nauw betrokken bij de proviandering van zijn schip. Hij hoefde daar niet per se vaak en ver de deur voor uit. Hij kon altijd een beroep doen op familieleden, eigen (inwonend) personeel of een zaakwaarnemer. Menig kapitein bezat bovendien zelf een opslagruimte of pakhuis en ook nog een eigen victualiescheepje, en haalde zijn aan bederf onderhevige drank en voeding hoofdzakelijk bij leveranciers uit de buurt. Een kapitein maakte voor de proviandering meestal gebruik van een flink aantal leveranciers. Sommigen van hen hadden een hele rits kapiteins als klant, de meesten slechts een of een paar. Kapiteins waren belangrijke klanten voor de bierbrouwers in of nabij de thuishavens en de tientallen winkeliers en logementhouders in de havenbuurten.

Volgens de victualieboeken van De Ruyter waren diverse familieleden hem bij de proviandering behulpzaam, onder wie zijn echtgenote, dochter, schoonzoon en een neef. De Ruyter kon het onmogelijk alleen regelen. Het admiraalsschip voor de vlootvoogd werd van oudsher beschikbaar gesteld door de Rotterdamse admiraliteit en uitgerust bij Hellevoetsluis, terwijl De Ruyter in Amsterdam woonachtig was. Andere bronnen, waaronder de vele notariële akten opgemaakt in admiraliteitssteden voor marineofficieren in verband met (de betaling voor) geleverde proviand, bevestigen dat aan het victualiëren van een oorlogsschip vrijwel altijd een familiebedrijf ten grondslag lag, meestal met de kapiteinsvrouw als centrale figuur. Deze assisteerde haar man bij de voorbereidingen op de komende reis en verving hem als hij er niet was. Zij was tijdens zijn verblijf op zee een gewichtige schakel tussen hem en zijn admiraliteit. Als er bijvoorbeeld onverwachte problemen waren met de proviandering, richtte de admiraliteit zich tot de kapiteinsvrouwen. Toen in februari 1602 vanwege vorst geen proviandschip van Amsterdam naar Zeeland kon varen, kregen vijf kapiteinsvrouwen van de Amsterdamse admiraliteit de opdracht naar Vlissingen te reizen en daar zelf victualie in te slaan en een transportschip te huren.[109]

Bij de reguliere proviandering in of vanuit de thuishaven, speelden de kapiteinsvrouwen altijd een rol. Toen bijvoorbeeld de raadpensionaris Johan de Witt in 1666 vanuit Den Haag De Ruyter schreef dat deze in opdracht van de Staten-Generaal zijn vloot voor

drie maanden moest uitrusten, verzocht De Witt hem dit meteen kenbaar te maken aan alle kapiteins, zodat die het op hun beurt konden doorgeven aan 'haere vrouwen, solliciteurs ende andere haere bedienden'.[110] Ook na het uitzeilen bleven de vrouwen nauw bij de (admiraliteits) zaken betrokken. De echtgenote van een kapitein was doorgaans via een notariële machtiging gerechtigd om namens haar afwezige man op te treden in rechtsgeschillen en bij zakelijke transacties. In de correspondentie tussen de kapitein en zijn vrouw liepen persoonlijke aangelegenheden en zakelijke beslommeringen daarom vaak in elkaar over. Informatie over bijvoorbeeld de eigen gezondheid of die van naaste familieleden ging meestal samen met berichtgeving over het al dan niet opsturen of betalen van proviand.[111]

Voor het transporteren van victualie stelde de admiraliteit via de equipagemeester soms een eigen schuit beschikbaar. Meestal betrof het dan vervoer naar een Nederlandse oorlogsvloot in Europese wateren. Individuele kapiteins die in of nabij de eigen thuishaven proviand aan boord wilden laten brengen, hadden verschillende mogelijkheden. Zij konden een vaartuig via de admiraliteit proberen te regelen, een eigen victualieschuit inzetten of tegen betaling een schipper in de arm nemen. Maar op welke wijze de spullen ook aan boord kwamen, de daarvoor gemaakte vervoerskosten waren in principe voor rekening van de admiraliteit. De kapitein moest die kosten apart declareren. In Zeeland constateerde de admiraliteit al in 1606 dat het victualievervoer het best door de kapiteins zelf geregeld kon worden tegen een vaste vergoeding.[112] Andere admiraliteiten stapten op den duur ook over van individuele vervoersdeclaraties naar een dergelijk systeem.[113]

Het provianderen van een oorlogsschip was dus een familieaangelegenheid, waarbij de kapitein (of zijn vrouw) de inkoop regelde, maar zelf niet of maar ten dele toezicht hield op het transport van de victualie naar het schip. Dat deed vooral zijn luitenant. Deze arriveerde vaak eerder dan de kapitein aan boord van het al gedeeltelijk in gereedheid gebrachte oorlogsschip. De luitenant hield toezicht op het schip, zette de onderofficieren aan het werk en onderhield als afgevaardigde of vervanger van de kapitein de contacten met de admiraliteit en de leveranciers of vervoerders van de victualie. Bij het victualiëren van het schip werkte de luitenant vaak samen met de bottelier. Als er in het buitenland voeding of drank aan boord moest worden gebracht, werd de bottelier daar doorgaans ook bij ingeschakeld. De schipper en de schrijver namen bij de proviandering in de thuishaven een minder prominente plaats in, al waren zij soms wel betrokken bij het transport ervan. Zij hadden echter andere prioriteiten. De schipper richtte zich primair op het aan boord krijgen van de benodigde uitrusting, zoals eerder beschreven. De schrijver kon – al dan niet in opdracht van de kapitein of de admiraliteitsraad – zowel de schipper als de luitenant terzijde staan door bijvoorbeeld het vervoer van bepaalde goederen te begeleiden of een order of brief bij het admiraliteitscollege op te halen. Het zwaartepunt van zijn werkzaamheden bij het in gereedheid brengen van een oorlogsschip lag echter op een geheel ander vlak: dat van de werving.

Het bemannen van een oorlogsschip

De schrijver als werver

Het bemannen van een oorlogsschip was geen eenvoudige zaak. Het verliep altijd met horten en stoten. Niemand, zelfs niet de succesvolste admiraal, kreeg zijn schip in een paar dagen volledig bemand. De werving van het benodigde scheepsvolk nam weken zo niet maanden in beslag. De zeemacht was geen gewilde werkgever. Zij moest concurreren met andere scheepvaarttakken die meer te bieden hadden. Bij de koopvaardij in Europese wateren, de visserij en de walvisvaart lagen de lonen hoger en was het verkrijgen van personeel doorgaans geen probleem. Hier was eigenlijk nauwelijks sprake van concurrentie met de zeemacht, want deze scheepvaarttakken visten voor hun personeel in een andere vijver dan de marine. Zij rekruteerden hoofdzakelijk op lokaal niveau in de Nederlandse kustgebieden (dorpen en kleinere havensteden) en vulden de zo verkregen bemanning, indien nodig, aan met werkzoekenden van elders. Deze werden geworven in de grotere Nederlandse havensteden en waren meestal afkomstig uit de rest van Nederland en uit Duitse, Scandinavische en Baltische kustgebieden. Buitenlanders vormden doorgaans een minderheid aan boord van deze schepen. De kernbemanning bestond in de regel uit familieleden en streek- of dorpsgenoten van de schipper of kapitein.[114] Bij impopulaire scheepvaarttakken, naast de marine ook de koopvaardij buiten Europa in compagniesverband, was de personeelsvoorziening anders geregeld.

De animo om te gaan varen, nam bij de Nederlandse kuststreekbewoners af naarmate de reizen langer duurden of gevaarlijker werden. De vaart op het Middellandse Zeegebied vormde in dat opzicht een soort overgangsgebied. Koopvaardijschepen die de Straat van Gibraltar passeerden, waren in de zeventiende en achttiende eeuw het doelwit van de zogeheten 'Barbarijse kaapvaart'. De vanuit Algiers, Tunis, Salée en andere Noord-Afrikaanse havensteden opererende kapers manifesteerden zich weliswaar ook buiten de Middellandse Zee, maar veel minder intensief en grootschalig.[115] Vooral het zeegebied in de buurt van Gibraltar was bijzonder onveilig en daardoor berucht. Ondanks allerlei beschermende maatregelen, variërende van bewapeningsvoorschriften en het in admiraalschap moeten varen tot konvooiverlening, kruisen voor de kust, het sluiten van vredestraktaten en het verstrekken van (afkoop)geschenken aan toe, bleef de Barbarijse kaapvaart ruim twee eeuwen lang Nederlandse slachtoffers maken. Door dit continue gevaar moest de kapitein of reder van een 'Straatvaarder' om de monsterrol geheel gevuld te krijgen soms zijn toevlucht nemen tot ronselaars, gevestigd in een van de grotere Nederlandse havensteden. Het ging dan echter altijd om een of een paar zeelui, nooit om grote aantallen. De rest van de bemanning monsterde in diezelfde havensteden zonder de hulp van een ronselaar aan.

Bij de nog minder populaire scheepvaarttakken van de Republiek, de VOC, WIC en de marine, vormden ronselaars niet incidenteel maar structureel de oplossing voor het (op tijd) bemand krijgen van een schip.[116] Hier betrof het per schip tientallen tot enige honderden geronselde zeelieden. Zij waren afkomstig uit de Republiek en het omringende

buitenland. Het aantal geronselde schepelingen aan boord van een marine of compagniesschip kon oplopen tot meer dan de helft van de benodigde bemanning. Vooral tijdens de tweede helft van de achttiende eeuw, toen in de Republiek de animo voor dienstneming bij de marine of de VOC/WIC afnam, gingen deze scheepvaarttakken steeds zwaarder leunen op de inbreng van ronselaars. Vanwege het relatief hoge welvaartsniveau in de Republiek bleven er werkzoekenden vanuit het buitenland naar Amsterdam en andere havensteden afreizen die onderdak vonden bij volkhouders.[117] Maar ook in de zeventiende eeuw, toen de werving nog niet zo problematisch was als later aan het eind van de achttiende eeuw, waren ronselaars al een onmisbare schakel in de personeelsvoorziening van zowel de marine als de VOC/WIC.

De zeemacht en de beide compagnieën waren aangewezen op hetzelfde reservoir of segment van de arbeidsmarkt. Zij moesten het hebben van werkzoekende (zee)lui die zich ophielden in de grotere Nederlandse havensteden, zoals Amsterdam, Enkhuizen, Hoorn, Rotterdam en Vlissingen. Dit waren doorgaans ook de steden waar zowel een admiraliteit gevestigd was als een kamer van de VOC en/of de WIC. Zij hadden hier meestal vlak bij elkaar hun aannamekantoren: het Oost-Indisch Huis voor de VOC, het West-Indisch Huis voor de WIC en het Prinsen- of Admiraliteitshof voor de marine. Op loopafstand van die aanname- en betaalkantoren bevonden zich altijd kroegen, bordelen en zeemanslogementen.

De in de havenbuurten werkzame en woonachtige logementhouders die optraden als ronselaar of arbeidsbemiddelaar werden ook wel aangeduid met 'volkhouders', 'dro(ge) gasterijhouders', 'zielverkopers' of 'slaapbazen' – verschillende benamingen voor een beroepsgroep die laag aangeschreven stond. Deze lieden waren niet altijd even betrouwbaar en hadden, mede door hun agressieve optreden, ook in hun eigen (haven)buurt, waar men toch wel het een ander gewend was, een bedenkelijke reputatie. Hun werkwijze was steeds overal dezelfde. Zij vingen berooide werkzoekenden en net afgemonsterde (zee)lieden op in hun logementen en voorzagen hun klanten op krediet van voeding en drank. Bij net afgemonsterde zeelui was het dan wel zaak om ze eerst van hun verdiende gage af te helpen. Zo gauw er ergens aangemonsterd kon worden, leverde de volkhouder zijn gasten/schuldenaren daar af. Vervolgens liet hij zich door zijn aangenomen gasten betalen met de bij aanmonstering ontvangen handgage, ook wel aangeduid met 'de monstermaent'. Maar dat bedrag, meestal ter grootte van een maandgage, was zelden afdoende. De gasten van een volkhouder verbleven doorgaans niet een paar dagen maar weken of maanden achtereen in het logement en vertrokken pas als ze ergens aangenomen waren en onder begeleiding met lichters naar het, op de rede of stroom liggende, schip toegebracht konden worden. De ronselaar verschafte zijn aangemonsterde gasten bovendien een persoonlijke uitrusting. Die stelde doorgaans weinig voor (wat kleding, een deken en tabak), en ook het voorgezette eten en drinken was in principe niet meer dan wat nodig was om iemand in leven te houden. Maar alles bij elkaar liep de schuld per gast toch meestal op tot enige tientallen guldens.[118] Om dat te kunnen betalen, diende de aangemonsterde zeeman niet alleen zijn handgage af te staan, maar ook nog een schuld-

bekentenis op te laten stellen. Het daarin genoemde bedrag kon pas geïnd worden als de zeeman al varende voldoende had verdiend.[119] Daar gingen maanden tot jaren overheen.

Voor de marine was de VOC verreweg de grootste concurrent op de arbeidsmarkt. Beide scheepvaarttakken voeren met gelijksoortige kapitale schepen en hadden hun varend personeel niet veel meer te bieden dan een hard bestaan tegen een laag loon. Een essentieel onderling verschil was de duur van het geboden dienstverband. Wie aanmonsterde bij de VOC ging een dienstverband aan van vijf jaar, exclusief de reis op en neer naar Azië.[120] Men repatrieerde dus op zijn vroegst pas na een jaar of zeven. De marine kende een dergelijk langlopend vast dienstverband niet voor haar zeegaande schepen. Daar monsterde de matroos of scheepssoldaat aan voor een campagne of een reis. Een campagne of een strafexpeditie in oorlogstijd kon anderhalf tot twee jaar duren. Dat gold echter nooit voor de gehele scheepsmacht, want een deel van de vloot werd in de wintermaanden opgelegd, ook in oorlogstijd. Het daarop dienende scheepsvolk werd dan ontslagen. Maar er bleven ook altijd schepen veel langer operationeel. Die werden bijvoorbeeld ingezet om de blokkadevloot voor de Vlaamse kust te versterken ter beteugeling van de Duinkerker kapers. En er waren schepen die al konvooierende en kruisende op de Middellandse Zee overwinterden en pas na drie jaar terugkeerden. Bij uitleggers en andere op de binnenwateren ingezette oorlogsschepen was het overigens heel gebruikelijk om jaren achtereen op hetzelfde schip te blijven dienen.[121] Maar de meeste zeereizen die met oorlogsschepen werden ondernomen, duurden zowel in oorlogs- als vredestijd meestal niet langer dan een à anderhalf jaar. Alleen bij korte veelal repeterende tochten, bijvoorbeeld konvooireizen op en neer naar Schotland, maakte de bemanning er een aantal achter elkaar en werd dan pas afgedankt. Tussen twee aaneensluitende korte reizen door kreeg de bemanning soms wel verlof om 'te refriseren'.[122] Men mocht dan aan de wal verblijven tot nader order of tot 'op de eerste trommelslagh'.[123]

De duur van het dienstverband was bij de zeemacht dus niet zoals bij de VOC/WIC voor iedere schepeling van tevoren bekend en gelijk. De lengte van het dienstverband kon bij de zeemacht sterk uiteenlopen van amper drie maanden tot circa drie jaar. De exacte duur werd bepaald door het desbetreffende admiraliteitscollege. Dat uitsluitend de leden van dat college het recht daartoe hadden, was vastgelegd in de door de Staten-Generaal uitgevaardigde generale artikelbrief. Daarin stond expliciet vermeld dat eenieder die aanmonsterde bij de zeemacht het land moest dienen 'zoo lange het de Heeren Raden gelieven zal'.[124] Ook als de kapitein iemand die niet voldeed voortijdig wilde ontslaan, had hij daar toestemming van zijn admiraliteitscollege voor nodig. De leden van dat college waren volgens de artikelbrief eveneens gerechtigd de bemanning en masse of gedeeltelijk over te plaatsen als zij dat dienstig voor het land vonden. Moeten overstappen op een ander schip betekende altijd een aanzienlijke verlenging van het dienstverband.[125] Wie daartegen protesteerde, kreeg een lijfstraf en was zijn tot dan toe verdiende gage kwijt. Op zee, buiten het bereik van de walautoriteiten, was het alleen aan de vlootvoogd of eskadercommandant toegestaan om volk af te danken of van schip te doen wisselen.[126]

Het gangbare werkterrein van de Staatse vloot waren de Europese wateren. In Azië had

de marine niets te zoeken: daar regelde de VOC de zaken zelf en zette waar nodig haar eigen schepen in als oorlogsvloot. Pas aan het eind van de achttiende eeuw manifesteerden de eerste marineschepen zich in Aziatische wateren ter assistentie van de VOC. Ook de WIC beschermde haar octrooigebieden in Afrika en Amerika in principe met een eigen vloot, maar had daar al in de zeventiende eeuw regelmatig marine ondersteuning bij nodig.[127] Vooral in oorlogstijd vertrokken er geregeld door de admiraliteiten uitgeruste vlooteskaders naar de Cariben. Na de Spaanse Successieoorlog verschenen er vanaf 1737 regelmatig marineschepen met een konvooitaak.[128] De naar Curaçao en andere Caribische eilanden ondernomen (konvooi)reizen behoorden tot de langste. Dergelijke tochten naar een ander continent namen meer dan een jaar in beslag maar kwamen bij de zeemacht relatief weinig voor. De Staatse marine richtte zich vooral op Zuid- en (Noord) West-Europa. De qua afstand langste reguliere (konvooi)reizen met oorlogsschepen in de zeventiende en achttiende eeuw waren die naar het Middellandse Zeegebied. In oorlogstijd opereerde de vloot in Europa hoofdzakelijk dichtbij huis, in Het Kanaal of op de Noordzee.

Het vaargebied van de marine was in de regel bekend terrein. Wie avontuurlijk of nieuwsgierig was ingesteld, fortuin dacht te kunnen gaan maken of een bepaalde reden had om Europa te ontvluchten, koos eerder voor de VOC dan voor de marine. Iemand die uit de Oost repatrieerde, had vrijwel altijd meer beleefd en te vertellen dan iemand die terugkeerde van een oorlogscampagne of – nog minder aansprekend – thuiskwam van een konvooireis. Al in de eerste helft van de zeventiende eeuw verschenen er reisbeschrijvingen van tochten naar de Oost die, hoe gruwelijk de opgetekende ervaringen soms ook waren, gretig gelezen werden en zeer tot de verbeelding spraken.[129] Dergelijke verhandelingen bevatten naast impressies van het leven aan boord en overzee ook praktische informatie over de werving en de wijze van aanmonstering. Hoe de zeemacht aan haar personeel kwam was, mede door het vrijwel geheel ontbreken van soortgelijke reisbeschrijvingen, voor een buitenstaander lastiger te doorgronden.[130]

De werving van beide scheepvaarttakken, de marine en VOC, vertoonde naast overeenkomsten wezenlijke verschillen. Bij de VOC was de personeelsvoorziening net als het dienstverband veel gestructureerder. In tegenstelling tot de marine, die alleen in oorlogstijd aan het begin van een campagne veel personeel aannam, had de VOC continu drie keer per jaar een fors aantal zeevarenden nodig. De centrale leiding van de VOC (de Heren XVII) stelde jaarlijks vast hoeveel schepen iedere Kamer in gereedheid moest brengen voor de drie uitgaande vloten. Deze vertrokken rond Pasen, in de maand van de Amsterdamse kermis (september) en omstreeks Kerstmis. De omvang van de uitgaande vloten bleef meestal voor een langere periode op hetzelfde niveau.[131] De logementhouders wisten zich doorgaans verzekerd van een bepaalde vraag. Die zekerheid kon de marine niet bieden. Daar kon men dan ook nooit volstaan met het uitsluitend in de stad laten omroepen van de plaats (voor de VOC altijd het Oost-Indisch Huis) en dag waarop werkzoekenden konden aanmonsteren. De werving voor de zeemacht vereiste een actievere houding en een persoonlijker benadering. Hoewel er in de oudste gedrukte instructies

niets over vermeld stond, en de kapitein van een oorlogsschip van oudsher zelf de bemanning rekruteerde, waren het de scheepsschrijvers die in de praktijk de wervingen voor de admiraliteiten in de Republiek gingen verzorgen.

Bij de eerste grote confrontatie op zee tegen de Engelsen werden het belang en gebruik van de schrijver als werver duidelijk onderstreept. Om het hoofd te bieden aan de in 1652 uitgebroken oorlog waren duizenden zeelieden vereist. Aangezien er zich te weinig gegadigden spontaan of via ronselaars aanboden, moesten er aanvullende maatregelen worden getroffen. Een van de voorgestelde overheidsmaatregelen was de in de zeehavens gereedliggende koopvaardijschepen laten bezoeken door een (onder)officier van de marine. Deze moest op de bemanning inpraten en zoveel mogelijk zeelui proberen te verleiden tot een overstap. De Staten-Generaal adviseerden de verschillende admiraliteiten hierbij nadrukkelijk dit ronselen aan boord van de koopvaardijschepen uitsluitend toe te vertrouwen aan 'bequame luijden 't sij schippers, schrijvers of soodanighe andere alsmen soude oordeelen de capabelste te sijn'.[132] Een paar maanden na ontvangst van het advies vroeg in 1653 een van de Rotterdamse schrijvers zijn admiraliteit of het hem was toegestaan ervaren matrozen aan te nemen voor een hogere dan de gangbare gage en of de door hem gemaakte wervingskosten vergoed zouden worden.[133] Dit alles werd hem zonder discussie toegestaan. Kennelijk genoot de schrijver van een oorlogsschip halverwege de zeventiende eeuw al bij verschillende overheden een bepaalde reputatie in het op de been kunnen brengen van (deugdelijk) scheepsvolk. De schrijver was, zoals ook uit het advies van de Staten-Generaal bleek, niet de enige marine(onder)officier die als werver van scheepsvolk kon worden ingezet. Behalve de schrijver traden ook de schipper, de luitenant en de kapitein zelf nog steeds op als werfagent. Zij lieten zich doorgaans vergezellen door de schrijver, maar laatstgenoemde ging ook steeds vaker alleen op pad.

Indien de schrijver bij zijn zoektocht naar scheepsvolk onkosten maakte, kon hij deze gewoonlijk niet bij zijn admiraliteit declareren. Alleen de kapitein kreeg bepaalde wervingskosten vergoed. Aan hem werd de werving immers officieel opgedragen, en daarvoor bleef hij verantwoordelijk, ook als hij de bijbehorende werkzaamheden delegeerde. Om de in de praktijk gegroeide nauwe betrokkenheid bij de werving door de schrijver te ondersteunen zonder de daaruit voortvloeiende kosten af te wentelen op de eigen organisatie, zette de Rotterdamse admiraliteit een opvallende stap. In de op 13 februari 1697 uitgevaardigde schrijversinstructie (die vervolgens bijna een eeuw lang van kracht bleef) nam de admiraliteit een artikel op dat voorzag in de betaling van de schrijver als werver. De eerst zin van dat artikel luidde:

> 'Dezelve schryvers door hoofd-officieren, capiteinen of commandeurs gebruikt wordende, tot de wervinge van manschap binnen of buiten Rotterdam, zullen in alle redelykheid en na proportie van haren dienst moeten worden beloond, niet ten laste van het Land, maar door den hoofd-officier, capitein of commandeur, voor dewelke zylieden geworven zullen hebben.'[134]

Hiermee werd een al vele jaren bestaande praktijk geformaliseerd.[135] Bij andere admiraliteiten was het toen ook al gebruikelijk dat de schrijver optrad als werver.[136] Aan het eind van de zeventiende eeuw waren de admiraliteiten inmiddels zo vertrouwd geraakt met wervingsactiviteiten van hun schrijvers dat zij hen ook buiten de kapiteins om tot de werving gelastten.[137]

In Rotterdam bezat de schrijver al ver voor 1697 een dominante positie bij de werving. Aan het begin van de zeventiende eeuw traden goed ingevoerde Rotterdamse schrijvers al op als werfagent in hun eigen havenbuurt.[138] In de jaren dertig werd de Rotterdamse admiraliteit geconfronteerd met toenemende desertie, zowel op de zeegaande schepen als op de vaartuigen voor de binnenwateren. De advocaat-fiscaal kreeg in 1637 van zijn admiraliteitscollege de opdracht hier hard tegen op te treden en 'met het doen van exemplare straffen t verloopen zoo veel mogelijck soude moegen voorcoomen'.[139] Het daaropvolgende jaar werden ook de scheepsschrijvers ingeschakeld bij het terugdringen van de desertie. Zij moesten voortaan bij de aanname van matrozen nagaan waar deze op dat moment woonden of logeerden en dat schriftelijk vastleggen. Bij ongeoorloofde afwezigheid of desertie had men dan in ieder geval een adres om te bezoeken en navraag te doen. Voor zover de schrijver al niet goed thuis was in de krochten van de havenbuurt, leerde hij op deze wijze de logementen en andere plaatsen waar (potentiële of gedroste) zeelui tijdelijk verbleven goed kennen. De (Rotterdamse) wereld van ronselaars en slaapbazen was in de voorafgaande jaren twintig van de zeventiende eeuw reeds verweven geraakt met de werving voor de marine, doordat verscheidene havenbuurtbewoners de werkzaamheden van scheepsschrijver en logementhouder toen gingen combineren.[140] In de praktijk was het hun echtgenote die het zeemanslogement dan daadwerkelijk bestierde of draaiende hield, want scheepsschrijvers waren door hun werk regelmatig op pad of buitengaats.

Dat volkhouderijen meestal familiebedrijfjes waren met de vrouw des huizes aan het hoofd, was ook buiten Rotterdam gangbaar.[141] Voor de in de logementen werkzame vrouwen was het bijna altijd hun hoofdberoep, voor hun echtgenoten lang niet altijd. Vrouwelijke logementhouders die scheepsvolk leverden aan de VOC, WIC en marine schopten het meestal verder dan hun mannelijke collega's. In de grotere havensteden van de Republiek was de belangrijkste lokale leverancier van geronseld scheepsvolk opvallend vaak een vrouw.[142] Voor het bemand krijgen van haar schepen kon de marine niet buiten deze grossiers in scheepsvolk om. In Rotterdam werd de markt bijvoorbeeld in de zeventiende eeuw tientallen jaren gedomineerd door een zekere Susanna Willems (ca. 1597-?) bijgenaamd 'moer van de Clarissen', en in de achttiende eeuw door ene Martha van Straalen(1717-1781). Beide vrouwen onderhielden een nauwe band met de zeemacht. Martha van Straalen woonde tegenover het Prinsenhof en werkte samen met een voormalige scheepsschrijver, Susanna Willems was met een scheepsschrijver getrouwd – twee voorbeelden van een geslaagde symbiose tussen de (slaapvrouw aan de) wal en (de schrijver op) het schip.

De werving voor de marine kende globaal de volgende procedure. Als er aangemonsterd kon worden bij de zeemacht trok een trommelaar door de stad die dit luidkeels

bekendmaakte. Hij meldde bij welke kapitein men in dienst kon treden. De gebruikelijke plaats van aanmonstering was het Prinsenhof, maar het kon ook op een andere plek in de stad zijn, bijvoorbeeld een herberg of bij de kapitein thuis.[143] De eerste groep aangemonsterde lieden vormde de harde kern van de bemanning. Hierbij zaten in de regel de onderofficieren met een belangrijke (toezichthoudende) taak tijdens het uitrusten en bevoorraden van het schip, zoals de (opper)konstabel en de bottelier. Terwijl zij aan de slag gingen, liep de werving gewoon door. Zolang er niet aan boord geschaft kon worden, bijvoorbeeld omdat nog niet alle benodigde voeding en drank aanwezig was, mochten de aangemonsterde lieden het schip weer verlaten en aan de wal bivakkeren. Zij ontvingen van de admiraliteit in het Prinsenhof dan een zogeheten 'costcedule', waarmee zij hun herbergier, logementhouder of slaapbaas betaalden.[144] Deze kon de kostbrief pas bij de admiraliteit verzilveren als de zeeman in kwestie was ingescheept en vertrokken.[145] Bleek de zeeman bij vertrek van het schip afwezig te zijn, dan had diens kostbrief geen enkele waarde meer. Zijn gastheer had hem dan ongewild gratis van voeding, drank en onderdak voorzien. Bespeurde de logementhouder vluchtneigingen bij zijn aangemonsterde gasten, dan kon hij deze laten opsluiten in de stadsgevangenis of in een cel in het Prinsenhof. Daar waren wel kosten aan verbonden.

Vanaf het moment dat de aangemonsterde zeeman embarkeerde en op het schip de vastgestelde hoeveelheden voeding en drank ontving, veranderde zijn bewegingsvrijheid. Tot aan de zogeheten 'kok(s)schafting', de dag waarop de kok aan boord startte met het bereiden en uitdelen van voedsel, was de net aangemonsterde zeeman immers niet verplicht om aan boord te blijven. De kok(s)schafting vormde een belangrijk ijkpunt bij het in het gereedheid brengen van een oorlogsschip, zowel voor de ingescheepte bemanningsleden, die zonder toestemming niet meer van boord mochten, als voor de kapitein, die nu kostpenningen in rekening mocht gaan brengen. De schrijver was die dag verplicht aanwezig aan boord 'om des te beter agt te konnen geven op alle bedrog dat omtrent de aangenomen manschap gepleegt word'.[146] Daarna mocht hij voor het voortzetten van de werving weer van boord. Meer dan de helft van de totale bemanning moest nog geworven worden.[147]

In de dagen, weken en soms maanden volgende op de koksschafting gingen de voorbereidingen gestaag verder, terwijl de bemanningssterkte vrijwel dagelijks toenam. Met lichters die scheepsbehoefte of proviand kwamen brengen, werden regelmatig ook nieuw aangeworven schepelingen aan boord afgeleverd. Deze waren meestal aangemonsterd in de thuishaven en vervolgens naar het schip gebracht. Ze konden ook vanuit een andere Nederlandse havenstad zijn aangevoerd en pas aan boord hun handgage krijgen.[148] Dat ging zo door tot de bemanning voltallig was en het schip kon vertrekken. De laatste aan boord gebrachte bemanningsleden waren meestal vervangers van eerder aangemonsterde lui die ondertussen alweer waren gedeserteerd. Er waren daarnaast soms ook nog wel een paar aangemonsterde lieden die ingezet als sloeproeier te lang aan de wal bleven hangen en kort voor vertrek met harde hand door ordehandhavers van de admiraliteit (de provoost-, kapitein- of luitenant-geweldige(r) en zijn hellebaardiers) alsnog aan boord

werden gebracht. Zij werden niet beschouwd als deserteurs, want daar stond de doodstraf op, maar wel beboet en conform de artikelbrief aan boord ten overstaan van de bemanning hardhandig gestraft.

Gedurende de weken of maanden die voorafgingen aan het daadwerkelijk vertrek van het oorlogsschip werd de bemanning frequent, vaak zelfs dagelijks, gecontroleerd op aanwezigheid. Dit herhaalde appel werd aangeduid met de '(dagelijkse) monstering'. Het was behalve een controlemechanisme ook een graadmeter die aangaf hoever men gevorderd was in de werving van het door de admiraliteit vastgestelde aantal koppen. Het bepaalde eveneens de hoeveelheid kostpenningen voor de kapitein. De scheepsschrijver hield niet alleen in de monsterrol maar vaak ook nog in het scheepsjournaal de bemanningsterkte bij. Controle op de bereikte bemanningssterkte tijdens het in gereedheid brengen van een oorlogsschip was niet alleen zijn verantwoordelijkheid, maar ook en vooral die van de commissaris van de monstering. Deze admiraliteitsfunctionaris verscheen daarvoor regelmatig zelf aan boord van het schip of stuurde een van zijn commiezen. Namens de admiraliteit kon ook iemand anders, bijvoorbeeld de (eerste) klerk van het Hoofdelijk Betalingskantoor, de kapitein-geweldige(r) of (een van de) leden van het admiraliteitscollege, de bemanningssterkte aan boord komen controleren. Bij afwezigheid van de commissaris van de monstering of een van de andere bevoegde admiraliteitsdienaren, deed de schrijver het eventueel alleen. Tussen het dagelijkse koppen tellen door was de schrijver zelf regelmatig van boord om aangemonsterde lui op te halen van de wal of nieuwe te gaan werven.

De eerste stap op het pad van de werving zette de schrijver meestal al een of meer maanden voor vertrek van het schip.[149] Hij kende de havenbuurt en was daar een vaste bezoeker van de herbergen, zeemanslogementen en het Prinsenhof. De schrijver was een belangrijke schakel tussen enerzijds de admiraliteit en anderzijds het varend marinepersoneel en de ronselaars. Hij legde contact met zeevarende buurtgenoten en logementhouders, en probeerde zo bemanningsleden te werven voor de komende reis. Scheepsschrijvers die al wat langer meeliepen, stonden in hun eigen (haven)buurt soms zelfs algemeen bekend als werkverschaffer, iemand die je aan een baantje kon helpen.[150]

De scheepsplunje

Zeelieden die in dienst traden bij de marine dienden zelf voor een persoonlijke uitrusting te zorgen. Plunje voor aan boord kon op verschillende wijzen aangeschaft worden. Kleding en schoeisel waren in de havenbuurten volop te koop bij handelaren, winkeliers en handwerklieden. Zeelieden en soldaten die via een volkhouder aanmonsterden, konden door hem (of haar, want het waren vaak vrouwen) in de kleren gestoken worden. Aangezien logementhouders de kosten van een aangemonsterde gast zo laag mogelijk probeerden te houden, stelde de meegeven plunje nooit veel voor. Als er kleding werd verstrekt, ging het in de regel om goedkope, tweedehands of uit veilingen verkregen spullen.

Eenmaal aangemonsterd, kon de zeeman ook bij zijn werkgever, de marine, aankloppen voor scheepsplunje. Daarvoor moest hij bij de schrijver zijn. Deze trad op als inter-

mediair en distribueerde de door de zeemacht beschikbaar gestelde kleding. Net als bij de van overheidswege verstrekte hangmat moest de zeeman daar wel voor betalen. Had deze op dat moment geen of niet voldoende geld, dan nam de schrijver het nog te betalen bedrag op in de zogeheten 'schuldrol'.[151] Het geld werd dan pas aan het eind van het dienstverband bij de uitbetaling op het Hoofdelijk Betalingskantoor verrekend.

Wat voor kleding de bemanning droeg aan boord van een marineschip, deed er lange tijd niet toe.[152] Het hebben van extra kleding was belangrijk en nodig om nat of versleten goed tijdens de reis te kunnen vervangen. Het soort kleding was veel minder relevant. Aangezien de plunjeleveranciers van de marine niet steeds kwalitatief goede spullen verstrekten of op tijd konden leveren, vertrok menige zeeman met een ondermaatse uitrusting. In de tweede helft van de achttiende eeuw kwam de admiraliteit van Rotterdam hiertegen in het geweer, omdat door die gebrekkige uitrustingen 'dickwils zeer zwaare ziektens binnen boord werden veroorsaakt'.[153] De Rotterdamse scheepsschrijvers werden vanaf 1759 verantwoordelijk voor zowel de in- als verkoop van de plunje. Zij moesten zorgen dat er voldoende voorraad aan boord kwam om de net aangemonsterde matrozen en soldaten van de benodigde spullen te voorzien indien hun uitrustingen onvoldoende bleken te zijn. Waar de uitrusting uit zou moeten bestaan, werd vastgelegd in een lijst die gratis verkrijgbaar was op het Hoofdelijk Betalingskantoor.[154] Vanaf 1759 waren de kapiteins van de Rotterdamse admiraliteit verplicht de kisten waarin de schrijvers de scheepsplunjes en andere voor de bemanning bestemde spullen vervoerden, te plaatsen op de beste en droogste plek in het schip.[155]

De schrijver controleerde ieders uitrusting na inscheping. Alles wat ontbrak werd door hem aangevuld. De zeeman ontving de ontbrekende plunje op krediet – een dure oplossing, want aan de wal waren diezelfde spullen goedkoper. Een zeeman die direct na aanmonstering al veel kleding en andere zaken nodig had, bouwde zodoende een flinke schuld bij de scheepsschrijver op. De betaling van deze en andere (nog te behandelen) zogeheten 'scheepsschulden' waren preferent aan schulden die de zeeman voorafgaande aan zijn embarkeren aan de wal had gemaakt. Tot deze laatste categorie van zogeheten 'landschulden' behoorde het bedrag dat een geronselde zeeman in het krijt stond bij zijn logementhouder. Indien een ronselaar een haveloze zeeman afleverde duurde het dus langer eer deze zijn schuld bij hem afbetaalde omdat dan eerst de door de schrijver geleverde plunje verrekend moest worden. Ronselaars namen dit risico op renteverlies waarschijnlijk op de koop toe, want uit niets bleek dat zij de aan hun gasten meegegeven uitrusting hierop afstemden. De ook wel voor zielverkopers gebezigde benaming van 'uitrusters van scheepsvolck' moest niet al te letterlijk worden genomen.

Op 20 november 1781 werden wederom maatregelen genomen 'tot voorkoming van het gebrek van plunjes onder het bootsvolk'.[156] Er kwam net als in 1759 een lijst met de minimale uitrusting waarover een zeeman bij zijn inscheping moest kunnen beschikken.[157] Tot de verplichte basisuitrusting behoorden naast verschillende soorten en hoeveelheden kledingstukken onder andere ook een hangmat en eetgerei. Bleek men bij controle aan boord spullen te missen, dan vulde de schrijver zoals gewoonlijk de ontbrekende zaken aan. Voor

het leveren van deze zogeheten 'surplus plunje' mocht de schrijver zijn gebruikelijke winstmarge van 10% bovenop de inkoopprijs berekenen.[158] De bij inscheping verstrekte surplus plunje moest meteen verrekend worden met de handgage en dus contant betaald worden.[159] Dat voelde een logementhouder of zielverkoper wel direct in zijn portemonnee, want deze stak de handgages van zijn op krediet verzorgde gasten, na hun aanmonstering uitbetaald in het Prinsenhof, meteen in eigen zak.

De maandbrief

Eenmaal onder zeil was de schrijver de aangewezen persoon voor het verkrijgen van plunje. Tot die tijd kochten zowel zeelieden als zielverkopers hun spullen voor aan boord doorgaans niet bij hem, want er waren immers goedkopere adressen. Om de elders verkregen uitrusting te kunnen betalen, waren de zeelui en de zielverkopers echter toch vaak alsnog aangewezen op de schrijver. Deze kon de aangemonsterde zeeman of diens logementhouder door het verstrekken van een zogeheten 'maentcedule' of maandbrief aan een gewild betaalmiddel helpen. Iedereen die aanmonsterde bij de marine kon tegen betaling van een aantal stuivers door de schrijver van het schip, de commissaris van de monstering of door bedienden van het Hoofdelijk Betalingskantoor een dergelijke maandbrief laten opstellen of beter gezegd laten invullen, want het waren doorgaans voorgedrukte blanco formulieren.[160] De basistekst luidde: 'Op huyden [datum] heeft [naam aangemonsterde zeeman]varende voor [functie van de zeeman] met [naam van de kapitein of van het oorlogsschip] begeert dat men aen [toonder of naam begunstigde] betalen sal alle de vierde maanden welke op sijn naam sullen werden uytgetelt'. De maandbrief werd namens de admiraliteit ondertekend door de commies of controleur van het Hoofdelijk Betalingskantoor, de (commies van de) commissaris van de monstering of door de eerste klerk van de admiraliteitssecretarie.[161]

De houder van de maandbrief had dus recht op drie maandgages per jaar, oftewel op een kwart van het door de zeeman verdiende jaarsalaris.[162] Als de reis of het dienstverband al na vier maanden zou eindigen, ontving de houder van de brief op het Hoofdelijk Betalingskantoor echter niet meer dan één maandgage. Stierf of deserteerde de zeeman binnen die vier maanden, dan incasseerde de maandbriefhouder weinig of helemaal niets. Indien het Hoofdelijk Betalingskantoor over de benodigde salarisgegevens van de zeeman kon beschikken en deze door opgelopen boetes en andere inhoudingen tijdens de reis niet te weinig op zijn rekening had staan, dan volgde gedurende het gehele dienstverband om de vier maanden een uitkering ter grootte van één maandgage aan de houder van de maandbrief.

Bij de zeemacht werden de maandbrieven uitbetaald aan toonder en zij konden zowel beleend als verkocht worden, anders dan bij de VOC, waar in 1671 en 1682 maatregelen waren getroffen die ervoor zorgden dat de maandbrief van een compagniesdienaar nog uitsluitend ten goede zou komen aan het gezin van de zeeman en niet meer aan hemzelf of aan derden.[163] Wat zijn gezins- of familieleden met de maandbrief deden, jaarlijks incasseren of belenen, mochten zijzelf uitmaken.[164] De bij de zeemacht vigerende maandbrief kon

ook worden gebruikt om het achterblijvende gezin van inkomsten te voorzien, maar dat was dus niet verplicht. Als de echtgenote van een marinematroos zonder een maandbrief achterbleef en tijdens haar mans maandenlange afwezigheid schulden maakte, dan konden haar crediteuren beslag laten leggen op de gage van haar man.[165] De admiraliteit van Rotterdam liet zelfs vastleggen dat zij een dergelijk arrest altijd zou verlenen voor zover het de betaling van huishuur, goederen of etenswaren betrof.[166] Eenzelfde coulante houding hanteerde de Rotterdamse admiraliteit voor degenen die de zeeman op krediet van een uitrusting hadden voorzien. Desondanks probeerde iedere crediteur, ongeacht wat hij of zij aan de zeeman (of diens echtgenote) had geleverd, zich toch meester te maken van de maandbrief.

Wat voor schulden de zeeman (of zijn gezin) ook aan wal had gemaakt, de crediteur die bij de uitbetalingen op het Hoofdelijk Betalingskantoor over de maandbrief beschikte, ontving als eerste zijn geld. De maandbrief bleef preferent aan alle andere door de zeeman aan de wal onderhands of via een notaris opgemaakte obligaties, machtigingen of schuldbekentenissen. Wie bijvoorbeeld een schuldbedrag ter grootte van twee maandgages had, kon zijn maandbrief belenen of verpanden voor een overeenkomstig of groter bedrag.[167] Indien het schuldbedrag de drie of vier maandgages te boven ging, vond de afbetaling meestal pas plaats als het schip alweer was teruggekeerd en de zeeman zijn ontslag had gekregen.[168]

Maandbrieven deden doorgaans dienst als schuldbekentenis of schuldbrief en vervulden een cruciale rol binnen de marinewerving. Zij vormden het financiële fundament daarvan omdat zowel logementhouders, ronselaars en herbergiers als winkeliers en leveranciers ze graag als betaalmiddel accepteerden. Deze maandbrieven waren sneller verzilverbaar dan alle andere in omloop zijnde schuldbrieven of obligaties van zeelui. Ze boden relatief veel zekerheid, omdat de uitbetaling ervan geheel buiten de zeeman om door zijn werkgever werd afgehandeld. Toch bezaten deze courante betaalmiddelen geen vaste waarde. Aan maandbrieven kleefden namelijk bepaalde variabele risico's, die verdisconteerd werden op het moment dat zo'n schuldbrief werd aangewend als betaalmiddel of onderpand. Dan werd aan de ceel of cedule slechts een deel van haar nominale waarde toegekend, meestal de helft of driekwart. Een zeeman annex schuldenaar die door desertie of sterfte zijn dienstverband niet volmaakte, bezorgde de houder van zijn maandbrief doorgaans een forse strop omdat deze nu niet meer (geheel) verzilverd kon worden. Als een schip het slachtoffer werd van kaapvaart of door storm of strijd ter zee verging, was dat niet alleen een ramp voor de bemanningsleden en hun nabestaanden, maar dus ook voor de houders van hun maand- en andere schuldbrieven.

Van tevoren wist niemand of een schuldbrief van een zeeman geheel zou worden uitgekeerd. De risico's wisselden. In oorlogstijd was de kans dat een schip verloren ging uiteraard veel groter dan in vredestijd. Daarnaast kreeg vrijwel ieder compagnies- of oorlogsschip vroeg of laat te maken met desertie, ook in vredestijd. Maar de bereidheid tot desertie was niet gelijk verdeeld over alle geledingen. Manschappen (zowel matrozen als soldaten) drosten sneller dan onderofficieren. Officieren deserteerden zelden. Vraag en

Een woekeraar bij wie maandbrieven van zeelui beleend kunnen worden. Prent door Chr. Huyberts, 1750. Een van de twee klanten is een huilende (zeemans)vrouw. Dit soort woekeraars waren lang niet altijd mannen. Ook verscheidene vrouwen, vaak zelf getrouwd met een zeeman, hielden zich met dit metier bezig. Maar zij deden dat in de regel op een minder formele wijze dan de hier getoonde woekeraar.

aanbod van personeel speelden altijd een rol. Schaarste aan scheepsvolk leverde bemanningen op die minder bekwaam, gezond en betrouwbaar waren. Dat resulteerde in een hogere sterfte en desertie en dus ook in meer niet (geheel) uitbetaalde maand- en andere schuldbrieven van zeelui. Stierf of deserteerde iemand al kort na aanmonstering, dan leverde diens schuldbrief zelfs helemaal niets op.

Veel schuldbriefhouders wilden niet het risico lopen dat zij zeer weinig of helemaal niets zouden incasseren. Zij hadden contant geld nodig en konden eenvoudigweg niet wachten op de eerste uitbetalingen die op zijn vroegst pas na vier maanden (bij de zeemacht) of na ongeveer anderhalf jaar (bij de VOC) zouden plaatsvinden. Zij waren daarom bereid om de schuldbrief tegen een gereduceerd tarief van de hand te doen aan kapitaalkrachtiger havenbuurtbewoners. Sommigen van hen maakten van het opkopen van deze schuldbrieven hun (hoofd)beroep en waren landelijk actief. Bij deze zogeheten 'ceel- of zielkopers' konden vaak ook de verschillende soorten maandbrieven beleend of verpand worden. Het bedrag dat een zielkoper wilde betalen voor een schuldbrief was vooral afhankelijk van de sterfte en desertie onder het scheepsvolk. Als dat soort verloop onder het personeel enige jaren achtereen hoog was, daalde de markt- of verkoopwaarde van de schuldbrieven tot ongeveer 40% van hun nominale waarde. Bij een structureel lager verloop leverden de schuldbrieven doorgaans minimaal dan de helft van de nominale waarde op of iets meer. Van de verschillende soorten obligaties of schuldbrieven waren maandbrieven verhoudingsgewijs het meeste waard en leverden zelfs in ongunstige tijden met veel sterfte/desertie bij belening toch vaak bedragen op gelijk aan circa driekwart van hun nominale waarde.

Bij de marine (en ook bij de VOC) was het heel gebruikelijk dat op de betaalkantoren zowel het administratief- als bewakingspersoneel gebruikmaakte van hun positie en kennis om extra inkomen te verwerven. Menige kamerbewaarder of deurwachter combineerde zijn toezichthoudende portiersfunctie met het in opdracht van derden (laten) uitvoeren van financiële transacties. Hij regelde bijvoorbeeld als gemachtigde van een kapitein of scheepsschrijver allerlei zaken voor hen op het Hoofdelijk Betalingskantoor. Tevens trad hij op als tussenpersoon voor geldschieters, die via hem geld uitleenden aan kapiteins of aan opkopers van schuldbrieven van zeelieden. Ook de houders van maandbrieven maakten veelvuldig van zijn diensten gebruik en machtigden hem eventuele uitkeringen voor hen te incasseren en af te dragen. Uit al die nevenactiviteiten ontstonden hele netwerken.[169]

In Rotterdam probeerde de admiraliteitsraad tegen te gaan dat personeel van de secretarie of het Hoofdelijk Betalingskantoor zich zou inlaten met het kopen of belenen van maandbrieven en andere waardepapieren van het scheepsvolk.[170] Particulieren die zeelieden op het Hoofdelijk Betalingskantoor hun celen tegen zeer lage bedragen probeerden af te troggelen, waren door de admiraliteitsheren altijd al verafschuwd.[171] Maar niet alleen walpersoneel, ook scheepsschrijvers bleken door henzelf ingevulde en aan het scheepsvolk verstrekte celen te (ver)kopen en te belenen.[172] Daar verzetten zich zowel ronselaars als commerciële opkopers/beleners van maandbrieven tegen. Zij kregen hun zin. In 1739 besloot de Rotterdamse admiraliteitsraad 'dat de schryvers op 's Lands schee-

pen van oorlogh varende, geen maendbrieven van het volk zullen vermogen te koopen, beleenen, ofte doen koopen of beleenen, nog eenig deel of intrest in deselve hebben, directelyk of indirectelyk, op poene van cassatie en verbeurte van de penningen door haer daer op geschoten'.[173] Scheepsschrijvers bleven wel beleende maandcelen op het Hoofdelijk Betalingskantoor verzilveren voor derden.[174]

Een terugkerend probleem bij de werving voor de zeemacht was niet alleen het gevuld krijgen van de monsterrol. Het op tijd aan boord krijgen en houden van de bemanning was minstens zo lastig. Tijdens het in gereedheid brengen van de vaartuigen liepen de houders van de maandbrieven altijd risico. Op vrijwel iedere monsterrol kwamen ook namen te staan van aangenomen zeelieden die kort voor vertrek van het oorlogsschip niet (meer) aan boord bleken te zijn. Hun maandbrieven hadden dan geen enkele waarde meer. Met waarschuwingen en dreigementen probeerde de admiraliteit vroegtijdige desertie te voorkomen. Na het starten van de koksschafting voor de kernbemanning mocht men het schip niet meer op eigen gelegenheid verlaten. Iedereen die na de koksschafting aanmonsterde en niet snel genoeg embarkeerde, riskeerde een boete en kon door de hellebaardiers van de provoost der admiraliteit opgesloten worden.[175] Voor iedere opgepakte zeeman die na zijn aanmonstering te lang aan de wal was blijven rondhangen, ontvingen de provoost en zijn dienaars 60 stuivers.

De opgepakte zeelui werden na een kort verblijf in de cel alsnog aan boord afgeleverd. Datzelfde gebeurde met de aangemonsterde lieden die op verzoek van hun maandceelhouder of borgsteller (meestal hun volkhouder) tijdelijk opgeborgen waren geweest in de cel van het Prinsenhof. Voor al zijn 'gasten' ontving de provoost behalve de al genoemde 60 stuivers voor het zogeheten 'sluit- en ontsluitgeld', ook kostpenningen voor de verstrekte voeding (water en brood).[176] De kostpenningen werden door de admiraliteit betaald, het (ont)sluitgeld kwam voor rekening van de opgesloten zeeman. Deze startte zijn dienstverband dus met een schuld van 3 gulden maar merkte daar in eerste instantie niet veel van, omdat het bedrag door de scheepsschrijver in de schuldrol werd opgenomen en pas later met de verdiende gage zou worden verrekend. Zolang de werving, proviandering en uitrusting van het schip nog volop gaande waren, leverde het afstropen van de havenbuurt door de hellebaardiers van de admiraliteit meestal weinig op. Ronselaars en logementhouders zorgden er zelf wel voor dat hun aangemonsterde gasten zo snel mogelijk naar het schip werden afgevoerd en tot die tijd weinig bewegingsvrijheid genoten. Aangemonsterde zeelieden die zich na de koksschafting toch weer aan de wal vertoonden, hadden daarvoor in de regel toestemming. Zij werden door de scheepsleiding ingezet als sloeproeier of 'victualiehaalder'. Een enkeling kreeg na aanmonstering uitstel van de verplichte inscheping en mocht van de admiraliteitsraad op vertoon van een doktersverklaring langer aan de wal blijven om te genezen van een opgelopen ziekte of verwonding.

Nadat de 'zeildag' in de stad bekend was gemaakt en alle nog aan de wal verblijvende zeelui, inclusief de sloeproeiers en victualiehaalders, met trommelslagen waren opgeroepen ook aan boord te gaan, vond er nog een laatste monstering op het schip plaats. De

bemanning werd met behulp van de monsterrol op aanwezigheid en voltalligheid gecontroleerd. Bij deze afsluitende 'generaale uitmonstering' stond iedereen aangetreden en werd, in het bijzijn van de commissaris van de monstering en eventueel nog andere representanten van de admiraliteit – zoals leden van de admiraliteitsraad, de provoost-geweldige, de eerste of opperklerk van de admiraliteitsecretarie of een commies van het Hoofdelijk Betalingskantoor – de generale artikelbrief inclusief de eed van trouw hardop voorgelezen. Bij het aannemen van de kernbemanning in het Prinsenhof was dat doorgaans ook al gebeurd. De schrijver sloot de in meervoud door hem bijgehouden monsterrollen af.[177] Één exemplaar behield hijzelf, de andere bleven achter aan de wal bij zijn admiraliteit.[178] Na het plechtige vertrek van alle aanwezige hoogwaardigheidsbeklederswerd alles in gereedheid gebracht voor de afvaart. Bij gunstige wind ging het schip diezelfde dag nog onder zeil. Met saluutschoten werd afscheid genomen van de omringende achterblijvende schepen. De reis kon beginnen.

5 | Op de binnenwateren of ter zee

Inleiding

De Staatse zeemacht bezat een zeer gemêleerd scheepspark. Elke admiraliteit kon verschillende soorten en typen schepen inzetten. Van standaardisatie was nog geen sprake. Er waren bovendien grote verschillen tussen de admiraliteiten onderling. Wel hadden alle admiraliteiten de beschikking over zowel schepen voor de riviervaart als voor buitengaats.

De oorlogsschepen op de rivieren en op zee behoorden op papier tot dezelfde entiteit maar waren in de praktijk qua inzet, operatieterrein, bemanningsterkte en dienstverband zo verschillend van aard dat er tot ongeveer halverwege de zeventiende eeuw eigenlijk sprake was van twee verschillende vloten: de marine op het (binnen)water en de marine ter zee. Met andere woorden er was een vloot voor 'binnenslants' en een voor 'buyten'. Een aparte oorlogsvloot voor op de rivieren was vooral een verschijnsel ten tijde van de Tachtigjarige Oorlog.

Vrijwel elk oorlogsschip had, ongeacht waarvoor het in de zeventiende of achttiende eeuw werd ingezet, een schrijver aan boord. Of het schip ter zee voer of alleen op de binnenwateren, had consequenties voor de specifieke werkzaamheden van de schrijver en vooral voor zijn positie aan boord. De schrijver op een zeegaand oorlogsschip leidde een totaal ander leven dan zijn collega op de binnenvaart. Het feit dat de een wel en de ander niet steeds in de nabijheid van de thuishaven verbleef en van boord af kon, was van grote invloed. Het leverde twee aan elkaar grenzende en toch ook duidelijk gescheiden werelden op. Er ontstonden twee groepen scheepsschrijvers, die weliswaar bij dezelfde admiraliteit werkten, maar weinig onderlinge uitwisseling kenden. Hun verstandhouding met de werkgever aan de wal en met de commandant op het schip was niet hetzelfde.

De schrijvers op beide vloten deden in grote lijnen hetzelfde werk, maar kenden daarnaast ook taken die alleen voorkwamen op de binnenvaart of juist alleen golden voor de zeegaande schepen. Alvorens in een apart hoofdstuk in te gaan op de reguliere activiteiten van scheepsschrijvers bij de zeemacht zal daarom eerst enige aandacht worden geschonken aan hun specifieke positie en werkzaamheden op de binnen- en buitenvloot.

Een aparte vloot voor op de rivieren

Het aantal op de binnenwateren ingezette vaartuigen varieerde per admiraliteit van circa tien tot meer dan twintig.[1] Sommige waren continu in dienst, andere werden in de win-

ter opgelegd. Het operatieterrein van de binnenvaartschepen van een admiraliteit hing nauw samen met het gebied waar diezelfde admiraliteit convooien en licenten mocht heffen. Het grondgebied van de Republiek was ten behoeve van die heffing verdeeld in vijf districten; voor elke admiraliteit een. Zo was de admiraliteit van Amsterdam niet alleen verantwoordelijk voor haar eigen haven en directe omgeving, maar ook voor een tweetal Waddeneilanden (Texel en Vlieland) en twee landgewesten (Utrecht en Gelderland). De overige Waddeneilanden en de gewesten Groningen en Friesland behoorden tot het district van de Friese admiraliteit. Die van de admiraliteit van het Noorderkwartier omvatte onder meer het gewest Overijssel en noordelijk Holland. Zuidelijk Holland en delen van de Betuwe en Staats-Brabant en Staats-Limburg ressorteerden onder de Rotterdamse admiraliteit. Het aan de Zeeuwse admiraliteit toegewezen territorium bestond uit Zeeland zelf, Staats-Vlaanderen en delen van westelijk Brabant.[2]

Het onderlinge verschil tussen zeegaande en niet-zeegaande schepen werd benadrukt door het bestaan van gescheiden artikelbrieven, verschillende kostpenningentarieven en aparte beroepsaanduidingen.[3] De door de Rotterdamse admiraliteit in 1621 in druk uitgegeven 'artyckel-brief ende instructie roerende den oorloghe ter zee', kwam overigens in grote lijnen overeen met de 'artyckel-brief ende instructie roerende de oorloghe te water' die voor de binnenvaart bestemd was, al was de eerstgenoemde wel veel uitgebreider.[4] Aan welke artikelbrief een net aangemonsterde matroos zich moest houden, was niet aan zijn beroepsaanduiding te zien. Bij het gewone scheepsvolk werd zelden of nooit aangegeven of een matroos of soldaat tot 'de gemeene crijchsluyden op de binnenwateren' behoorde of tot 'de gemeene crijchsluyden ter see'. Bij de scheepscommandant was dat regelmatig wel het geval. Die stond omstreeks 1600 als hij niet ter zee voer soms expliciet te boek als 'water captain' en in de daaropvolgende vier a vijf decennia als 'binnen capiteyn', 'capiteyn binnenslants' of 'capiteyn te water'.[5] Ter verdere verduidelijking werd dit eventueel aangevuld met 'in dienst van de Prince van Orangen', 'in dienst van de admiraliteit' of 'in dienst van het land'. Als er tijdens de eerste helft van de zeventiende eeuw behalve de kapitein, nog een ander bemanningslid achter zijn functie op papier de toevoeging 'te water' ontving, dan was het meestal de luitenant, de schipper of de schrijver. Zij waren de belangrijkste drie assistenten van de kapitein.

De scheidslijn tussen hij die wel en hij die niet het zeegat uitvoer, werd op papier echter niet altijd strikt gehandhaafd of expliciet gemaakt. Soms werd een marineofficier ter onderscheiding van een 'capitein te land' aangeduid met 'capitein te water' terwijl het strikt genomen om een 'capitein ter zee' ging. Ook de voor een zeegaande scheepscommandant tijdens het eerste kwart van de zeventiende eeuw meest gangbare aanduiding van kortweg 'capitein' werd tevens gebruikt voor kapiteins die uitsluitend op de binnenwateren actief waren. Pas vanaf de jaren twintig van de zeventiende eeuw, toen alle admiraliteiten een beperkt aantal kapiteins in vaste dienst namen, raakte 'capiteyn (ten oorloghe) ter zee' in zwang. In diezelfde periode dook zo nu en dan eveneens 'schrijver ter zee' als beroepsaanduiding op.[6]

Inzet van de binnenvloot

Een matroos die aanmonsterde bij de VOC of WIC wist zeker dat hij de Republiek zou verlaten en een flinke zeereis tegemoet ging. Voor zijn collega die in dienst trad bij de zeemacht, was dat allerminst een vast gegeven. Al vanaf het einde van de zestiende eeuw werd een substantieel deel van alle admiraliteitsschepen niet ingezet op zee, maar op de rivieren. Vooral tijdens de Tachtigjarige Oorlog speelden deze 'oorlogsschepen op de binnen(landse) stromen' een belangrijke rol bij zowel de strijd op het land als de controle over de waterwegen. Het gebruik kunnen maken van waterwegen voor transport was een groot voordeel voor het Staatse leger. Met één vaartuig kon net zoveel buskruit vervoerd worden als met vijfentwintig à dertig wagens.[7] Bij het belegeren of ontzetten van steden vervoerden de vaartuigen ten behoeve van het Staatse leger behalve buskruit ook geschut, paarden, vivres en troepen. De scheepsbemanning bleef dan niet buiten schot en vocht mee als kanonnier.[8]

De kleinere oorlogsvaartuigen, met hun geringere diepgang, leenden zich ook beter voor de strijd in de Nederlandse rivierendelta dan de grotere zeegaande schepen. In 1631 wisten bijvoorbeeld ongeveer 25 Zeeuwse vaartuigen, waaronder een zestal sloepen, een veel grotere en zwaarder bemande Spaanse transportvloot bij het Slaak zo in het nauw te drijven dat vele Spanjaarden in paniek overboord sprongen.[9] Daarmee voorkwamen de Zeeuwse schepen dat de Spanjaarden de Rijn bij Overflakkee zouden afsluiten. De Tachtigjarige Oorlog was echter geen aaneenschakeling van gevechten op of nabij de rivieren om hun gebruik of toegankelijkheid. In tegendeel, de belangrijkste vijanden van de Republiek, eerst Spanje met aan Spaanse zijde meevechtende Duinkerker kapers, en later Engeland en Frankrijk, hadden het niet gemunt op de riviervaart maar op de koopvaardij ter zee.[10] De tientallen kleinere oorlogsschepen en ondersteunende vaartuigen waarover iedere admiraliteit kon beschikken voor gebruik 'binnen duins' oftewel op de rivieren, werden dan ook zelden ingezet voor het bestrijden van vijandelijke schepen.[11] Toch waren op de hoofdrivieren – Rijn, Maas, Waal, IJssel en Schelde – inclusief de mondingen en belangrijkste zijtakken, vrijwel permanent admiraliteitschepen aanwezig. Die functioneerden in oorlogstijd behalve ter ondersteuning van het landleger en als wachtpost om bij het opdoemen van vijandelijke troepen meteen alarm te kunnen slaan, ook als een soort drijvend douanebureau of belastingkantoor.

Vanuit deze op strategische plaatsen nabij een redoute of wachthuis afgemeerde admiraliteitsschepen werd veelal door een commies van recherche het goederenverkeer geïnspecteerd. Hij verifieerde of de vereiste (in- of uitvoer)heffingen betaald waren voor (handels)goederen en dieren, zoals paarden die over de rivieren getransporteerd werden of over land bij rivierovergangen het grensgebied van de Republiek passeerden.[12] De hier maar ook daarbuiten in de grotere grens- en havensteden gecontroleerde convooien en licenten vormden twee eeuwen lang de belangrijkste vaste eigen inkomstenbron van de admiraliteiten. De commiezen van recherche controleerden slechts; ze inden de verschuldigde heffingen op het handelsverkeer niet. Dat laatste gebeurde in convooi- en

licentkantoren, waarvan de Republiek er ruim negentig bezat.[13]

Een commies van recherche werd ook wel kortweg 'chercher' genoemd. Hij controleerde samen met de kapitein de passerende schepen en probeerde het smokkelen en de in- of uitvoer van contrabande tegen te gaan. Bij afwezigheid van een commies kon de kapitein van het wachtschip de dienst van recherche en visitatie waarnemen. Hij mocht echter geen 'visitatie oft teckengeld' vorderen.[14] In 1626 wezen de leden van de Rotterdamse admiraliteitsraad hun kapiteins op de binnenstromen er expliciet op dat deze zowel in opdracht van de raad als van de Staten-Generaal optraden en niet alleen bij onraad de vijand moesten bestrijden en alarm slaan, maar ook – ten gunste van de ingezetenen van het land – 'vijant-loopers ende stroopers' dienden aan te pakken.[15]

Arbeid en absenteïsme op de schepen

De op de binnenwateren gebruikte oorlogsschepen leidden vaak een nogal statisch bestaan:er werd weinig mee gevaren. Als het schip eenmaal de beoogde plek aan de rivier had ingenomen, bleef het daar maanden of jaren achtereen op wacht liggen.[16] Passerende handelsvaartuigen werden aangeklampt en gecontroleerd met behulp van de sloep(en).[17] In tegenstelling tot hun zeegaande collega's zagen de bemanningsleden van de binnenvloot dus weinig van de wereld, en elke reis die zij maakten was van korte duur. Maar het verblijf aan boord van een wachtschip, een legerpleit of een ander op de binnenwateren ingezet marineschip bood ook voordelen.[18] De thuishaven van het schip was nooit ver weg en bij dreigende ijsgang of voor onderhoud en reparatie snel te bereiken.

Het grootste voordeel voor de bemanning was dat men te allen tijde van boord kon, al was dat officieel niet toegestaan. Van deze mogelijkheid werd doorgaans ruimschoots gebruikgemaakt. Sommigen hadden zelfs gelijktijdig met hun plaatsing op het marineschip nog een andere vaste baan aan de wal of elders binnen de scheepvaart. Een op de monsterrol van kapitein Willem van Bergen voorkomende kwartiermeester bleek bijvoorbeeld in Dordrecht werkzaam te zijn als waard.[19] Een bij kapitein Phalack Surmonts op het wachtschip geplaatste zeeman functioneerde tevens als marktschipper van Heusden op Rotterdam.[20] Kapiteins lieten dit oogluikend toe; zij waren zelf ook lang niet altijd aan boord. Zowel de kapiteins als schrijvers van de wachtschepen verbleven regelmatig aan de wal. Sommigen maakten het wel heel bont, zoals kapitein Anthonis Verhaer. Gedurende de twee jaar waarin zijn schip in opdracht van de Rotterdamse admiraliteit op wacht lag op de Merwede was hij nog geen twee maanden aan boord geweest.[21] Bovendien waren de scheepscommandanten niet allemaal even betrouwbaar en capabel.[22] Sommigen probeerden voor een bemanningslid dat al dan niet heimelijk een paar dagen, weken of maanden absent was geweest, toch gewoon de kostpenningen te incasseren.[23]

De nabijheid van de thuishaven had in de optiek van de bemanning echter ook een nadeel: de schepen konden zowel aangekondigd als onverwachts gecontroleerd worden door leden van de admiraliteitsraad. Bij controles bleek vrijwel nooit de voltallige bemanning aan boord te zijn. Enige afgevaardigden van de Rotterdamse admiraliteitsraad

troffen bij het visiteren van 'de wachten' in 1626 vele schepen aan die door 'de absentie van capiteynen, schrijvers en vele vant volck, als desert [= verlaten] waeren leggende'.[24] Niet alleen bij de Rotterdamse admiraliteit blonken de kapiteins uit door afwezigheid. Dat was ook bij andere admiraliteiten het geval, zoals bij die van het Noorderkwartier, waarvan de scheepscommandanten zonder toestemming van de admiraliteitsraad hun (wacht)schepen op de IJssel verlieten en langdurig aan de wal verbleven.[25] Vanuit de admiraliteiten werd daar op verschillende manieren op gereageerd.

De admiraliteit van het Noorderkwartier beoordeelde het absenteïsme van haar kapiteins in 1626 nogal coulant. Zij dreigde slechts met inhouding van de gage en kostpenningen voor de tijd dat de kapitein afwezig was geweest.[26] De Rotterdamse admiraliteit reageerde in diezelfde periode met het intensiveren van de controles.[27] Voortaan dienden haar schepen op de binnenwateren om de twee maanden bezocht te worden, waarbij de op pad gestuurde leden van de admiraliteitsraad zouden 'trachten den respective scheepsvolcken hier ende daer opt onversieste verrasschen'.[28] Het na onverwachte controle geconstateerde absenteïsme leidde soms tot een rigoureuze ingreep, zoals in juni 1643 toen de Rotterdamse admiraliteit de bemanningssterkte van acht op de binnenstromen liggende wachtschepen met ruim een kwart reduceerde van 216 koppen naar 159.[29] Dit was een forse bezuinigingsoperatie, waar behalve de direct betrokken kapiteins ook lokale bestuurders, zoals de burgemeesters van Dordrecht, zich over beklaagden.[30]

Het verifiëren van de bemanningssterkte kon ook subtieler door bijvoorbeeld een controlebeurt te combineren met de uitbetaling van gage aan de op dat moment wel aanwezige bemanningsleden. Bij zo'n onverwachts bezoek stuitten de controleurs – leden van de admiraliteitsraad of de commissaris van de monstering – echter ook op weerstand. Tussentijdse uitbetalingen van gage aan boord van de oorlogsschepen kwamen niet vaak voor en nooit werd het volledige tegoed uitgekeerd. Daardoor was dit doorgaans een zware opgave voor de hiermee belaste leden van de admiraliteitsraad. De bemanningsleden ontvingen slechts een beperkt deel van wat zij inmiddels hadden verdiend en daarop werden dan ook nog eens bedragen ingehouden in verband met de maandbrieven of voor aan boord gemaakte schulden.

Bij de uitbetalingen aan boord van Zeeuwse admiraliteitsschepen werden niet alleen de gangbare scheepsschulden meteen verrekend, maar vond ook een inhouding plaats voor de Nederduitse en Waalse armen van de stad. Deze inhouding, die te boek stond als 'de eene stiver (te ponden) aan den armen', betekende dat van iedere door de zeeman verdiende Vlaamse pond (= 6 gulden) 1 stuiver werd afgedragen aan de stedelijke armenzorg. Deze inhouding vond plaats gedurende het laatste kwart van de achttiende eeuw, maar waarschijnlijk ook al eerder.[31]

Wat de zeeman daadwerkelijk zelf in handen kreeg, viel altijd tegen. De admiraliteit van Zeeland keerde haar scheepsvolk omstreeks 1600 per betaalronde niet meer uit dan de helft van de achterstallige gages. Een op 1 december 1601 door de Zeeuwse admiraliteitsheren besproken voorstel om in plaats van de helft voortaan een derde of een vierde uit te gaan keren, werd uit vrees voor muiterij verworpen.[32] Toen begin mei 1643 de ad-

vocaat-fiscaal van de Rotterdamse admiraliteit samen met een lid van de raad een aantal wachtschepen in de buurt van Dinteloord en Raamsdonck zou bezoeken om de aanwezige bemanningsleden uit te betalen, vroegen ze om assistentie. Zij wilden er nog minstens twee leden van de raad bij 'alsoo de ondanck die daeruyt te behaelen staet op derselver meerder schouders soude mogen rusten ende malcander met raedt ende daet daerinne moghen desisteeren'.[33]

De admiraliteitsraad richtte zijn onvrede over het niet aan boord zijn van zoveel bemanningsleden van de wachtschepen op de eerstverantwoordelijke: de commandant van het schip. De meest voorkomende reactie op geconstateerde absentie van schepelingen was dan ook een waarschuwing, berisping of boete voor de kapitein.[34] Een enkele keer volgde zijn ontslag, zoals in 1600 toen kapitein Jan Jacobszoon Coopvaer door de Zeeuwse admiraliteitsraad werd ontslagen omdat hij veel aan land verbleef en zelden aan boord van zijn schip was. Zes jaar later werd zijn zoon en opvolger, kapitein Cornelis Janszoon Coopvaer, op het Prinsen- of Admiraliteitshof in Middelburg ontboden en ontslagen, omdat hij geen bevredigende verklaring kon geven voor de vele absenten aan boord van zijn schip.[35] Soms organiseerde de admiraliteitsraad zelfs een klopjacht op afwezige kapiteins en scheepsschrijvers. Zo ontbood de Rotterdamse admiraliteitsraad in 1627 zijn provoost-geweldighe en gaf hem opdracht een lijst aan te leggen van alle kapiteins en schrijvers van de marineschepen op de binnenwateren die zich ophielden in Rotterdam. Die lijst moest afgegeven worden aan de admiraliteitsraad, zodat tegen deze overtreders kon worden opgetreden.[36]

Een andere regelmatig gehanteerde aanpak was het uitvaardigen of herbekrachtigen van regels, orders of instructies. In 1626 benadrukte de admiraliteitsraad van Rotterdam na het constateren van grootschalige absentie, dat de kapiteins en schrijvers zonder schriftelijke toestemming van de raad niet buiten hun wachtschepen mochten overnachten. Wie zich hier niet aan hield, riskeerde een boete van een maandgage. Bij herhaling volgde een boete van twee maandgages. Een kapitein of schrijver die voor de derde keer werd betrapt, was drie maandlonen kwijt en kreeg op staande voet zijn ontslag. Omdat de 'ordre tegen het absenteren van de kapiteins en schrijvers van de wachten en andersints' niet werd nageleefd, volgde zes jaar later een hernieuwde uitvaardiging.[37] Ook die (her)bekrachtiging maakte geen einde aan de ongeoorloofde afwezigheid op de wachtschepen. In 1643 benadrukte de Rotterdamse admiraliteitsraad nog maar eens 'dat deselve binnen capiteynen van de respective scheepen ofte wachten, niet en zullen vermoghen t'absenteeren anders als op voor speciael consent ende acte van desen Raede'.[38]

Rol van de scheepsschrijver

Voor het kunnen constateren en terugdringen van ongeoorloofde afwezigheid was medewerking nodig van de scheepsschrijver. Alle marineschepen op de binnenwateren hadden een schrijver aan boord, met uitzondering van de kleinste jachten en sloepen. Zelfs het jacht met bijbehorend keuken- en bagageschip waarmee de prins van Oranje na de Vrede van Munster zich met gasten over de binnenwateren bewoog, had een door de ad-

miraliteit aangestelde en betaalde schrijver aan boord.[39] Met het jacht liet de prins zich vervoeren naar Duitse buitenplaatsen en kastelen van bevriende edelen. De meevarende schrijver hield de personeelsadministratie bij en registreerde de dagelijkse gebeurtenissen. Zijn monsterrol en journaal waren bij een eventuele aanwezigheidscontrole van de bemanning door een lid van de admiraliteitsraad onmisbaar.[40]

Om zijn administratieve en toezichthoudende taken goed te kunnen uitvoeren en controle van de bemanning door derden op elk tijdstip mogelijk te maken, moest iedere schrijver eigenlijk continu aan boord zijn. In Zeeland was men al in 1598 tot de conclusie gekomen dat de schrijver altijd aan boord diende te zijn en de monsterrol aan de commissaris van de monstering moest kunnen tonen.[41] De in 1621 in Rotterdam uitgevaardigde en in druk uitgeven instructie voor scheepsschrijvers haakte daarop in. De schrijver mocht alleen in uiterste nood van boord en diende zijn administratie zo te ordenen dat deze gemakkelijk gecontroleerd kon worden door de leden van de admiraliteitsraad en haar commissarissen van de monstering.

Scheepsschrijvers die zich op het Rotterdamse Prinsenhof vertoonden, werden vanaf de jaren twintig van de zeventiende eeuw zeer kritisch bejegend. Indien zij daar in opdracht van hun kapitein maar zonder toestemming van de admiraliteitsraad verbleven, volgden er represailles. Daarbij werd de opdrachtgever niet ontzien. Dat ondervond onder andere kapitein Antoni van Schuylenburg. In februari 1627 stuurde deze kapitein, terwijl hij met zijn schip op wacht lag in het Volkerrak bij Stamper(s)gat, zijn schrijver naar het Prinsenhof om een verzoekschrift af te geven. Toen de admiraliteitsheren doorkregen dat de brenger van het verzoekschrift de schrijver van het schip was, kreeg de kapitein prompt een boete opgelegd van 100 gulden omdat hij de schrijver had opgedragen van boord te gaan.[42] Een maand later kregen twee collega's van Schuylenburg, de kapiteins Aert Liefkint en Jan Adriaenszoon van Diemen, ook een boete omdat zij hun schrijver zonder toestemming van de raad naar het Prinsenhof hadden gestuurd. Beiden moesten een bedrag betalen ter grootte van één maandgage van hun schrijver.[43]

Omdat een kapitein buiten het zicht van de admiraliteitsraad nogal eens zijn eigen gang ging en zich gedroeg als baas en eigenaar van het schip (hetgeen hij soms ook was), moest diens schrijver wel enigszins in bescherming worden genomen. De schrijver was immers als onderofficier en bemanningslid onderhorig aan de kapitein en diende te allen tijde zijn bevelen op te volgen. In de acht jaar later in 1629 door de Staten-Generaal bekrachtigde schrijversinstructie werd, zoals al eerder aangeven, dit latente competentiegeschil opgelost door van de verlangde constante aanwezigheid aan boord van de schrijver een keiharde verplichting te maken waaraan geen kapitein mocht tornen.

Doordat de positie van de schrijver sterker werd en zijn zelfstandigheid groter, kon deze de kapitein beter controleren. Het was een essentieel onderdeel van het door de admiraliteitscolleges op gang gebrachte proces waarin de kapitein moest worden omgevormd van een eigengereide ondernemer tot een volgzame controleerbare dienaar van de admiraliteit.[44] In hun drang meer grip te krijgen op de kapiteins en de door hem en zijn schrijver gevoerde scheepsadministratie bewandelden de leden van de admiraliteitsraad

soms onorthodoxe wegen. Zo probeerde het Rotterdamse admiraliteitscollege in 1634 een van zijn scheepsschrijvers zover te krijgen dat deze zich heimelijk liet aanstellen tot 'contrerolleur van de capiteyenen ende schrijvers'.[45] De gepolste schrijver was kort daarvoor, in dienst van het land, verminkt geraakt, maar kon in de ogen van de admiraliteitsheren nog goede diensten bewijzen door onverwachts bij zijn collega's aan boord op te duiken, hun administratie te controleren en zo allerlei mogelijke malversaties aan het licht te brengen.[46] Om zijn werk goed te kunnen doen, zou hij 'in stillicheyt' de beschikking krijgen over een kopie van de monster- en betaalrollen van de te controleren schepen. Kort daarop werd de verminkte schrijver door de admiraliteitsraad tegen een aantrekkelijk salaris op een legerpleit geplaatst, waar hij aan de slag ging.[47]

Ondanks de extra maatregelen bleken in diezelfde jaren dertig van de zeventiende eeuw kapiteins en schrijvers op de binnenwateren vaak toch weer terug te vallen in hun oude gewoonte om zonder toestemming van de admiraliteitsraad van boord te gaan. Het leidde meestal tot niet meer dan een waarschuwing en hoogstens een boete, zoals bij de schrijver van kapitein Laurens van Leeuw, Willem Janszoon uit Purmerend. Deze werd in 1632 op aanklacht van de advocaat fiscaal veroordeeld tot 'een maent soldij in de arme busse ter saecke deselve schrijver hadden derven onderstaen herwaerts te commen ende vant schip vernachten buyten verloff van desen rade'.[48] Toch veranderde er wel iets.

De door de Staten-Generaal in 1629 uitvaardigde nieuwe, strengere generale artikelbrief en de aparte instructies voor alle scheepscommandanten en hun schrijvers, schiepen duidelijkheid. Kort na de uitvaardiging van deze artikelbrief werd, net als in 1627, weer jacht gemaakt op kapiteins die zonder toestemming in Rotterdam verbleven. Van het 'groot getal der kapiteyen op de binnenstroomen' die zich in 1630 in Rotterdam ophielden, bleken velen hun aanwezigheid in de stad met een goed excuus in het Prinsenhof te kunnen verdedigen. Sommigen van hen konden zelfs 'hun luyden verlof ende consent' tonen.[49] Meer controle op de naleving ervan had effect. Voortaan gingen zowel kapiteins als scheepsschrijvers er vaker toe over een verzoek in te dienen bij de admiraliteitsraad om enige tijd van boord te mogen.[50] Voorheen gebeurde dat slechts zeer sporadisch.

Een ander nieuw verschijnsel was dat sommige schrijvers, net als kapiteins, een zoon op de monsterrol zetten terwijl deze nog te jong was om daadwerkelijk dienst te kunnen doen.[51] Dat leverde de schrijver de gage van zijn zoontje op zonder dat de jongen daar iets tegenover hoefde te stellen. De admiraliteitsraad verzette zich tegen dit verschijnsel en probeerde ook bij scheepscommandanten te bewerkstelligen dat een zoon op de monsterrol alleen mogelijk was indien het om een aanwezig en volwaardig bemanningslid ging. Ook andere manieren om personen op de monsterrol te krijgen die niet of nauwelijks dienstdeden, werden aangepakt. Op 12 augustus 1634 gelastte de admiraliteit van Rotterdam al haar kapiteins die 'in de stad ofte bij de hant soude mogen sijn' om zich de volgende dag te melden in het Prinsenhof. Daar kregen de kapiteins en de schrijvers die hun commandant vervingen, te horen dat 'appointeez ende mortepayen' niet meer waren toegestaan.[52]

Een mortepaai was een soldaat of matroos die bedrieglijk op de rol was gezet terwijl hij geen dienstdeed. Een appoin(c)tée was een door de admiraliteit aan de kapitein toege-

voegde zeeman. Deze stond soms ook op de monsterrol, terwijl hij zich nooit aan boord vertoonde. Het in 1634 uitgevaardigd verbod was gericht tegen appoinctées die wel gage incasseerden maar geen dienst deden. In 1630 had de admiraliteit van het Noorderkwartier al besloten alleen nog voormalige luitenants en schippers aan te stellen tot appoinctées. Twee op verzoek van de burgemeesters van Monnickendam op de monsterrol van kapitein Thijmen Thijszoon geplaatste appoinctées die niet een dergelijke achtergrond hadden en daarom in gage terug moesten naar het niveau van een busschieter (kanonnier), werden ontzien. Dat gebeurde uitsluitend omdat de protesterende burgemeesters zich konden beroepen op onwetendheid betreffende de net ingevoerde strengere richtlijnen voor appoinctées.[53]

Voor de bemanningen op de binnenwateren bleef de scheepsschrijver vanaf de aanmonstering de belangrijkste contactpersoon met de wal en de admiraliteit. Dat schrijvers hun schip alleen met toestemming van de raad mochten verlaten, was in de praktijk een regel die niet strikt kon worden nageleefd. Scheepsschrijvers moesten regelmatig toch op pad. Bijvoorbeeld om correspondentie van de kapitein over te brengen naar het Prinsenhof, daar orders voor hem op te halen of er de (monster)rol en het journaal tussentijds te laten controleren. En als er personeel geworven moest worden ter vervanging van iemand die ontslagen, gedeserteerd of gestorven was, ging de schrijver de wal op om het te regelen. Bovendien was de scheepsschrijver behalve de kapitein de enige opvarende die

Plattegrond van de versterking bij Lillo, Atlas van Loon 1649. Bij het aan de Schelde gelegen Fort Lillo werd, net als bij vele andere Nederlandse plaatsen, het goederenvervoer door een van de admiraliteiten gecontroleerd. Door zogeheten 'cherchers' werd hier nagegaan of de verschuldigde in- of uitvoerrechten waren betaald. Verscheidene cherchers waren ook werkzaam (geweest) als scheepsschrijver.

door zijn contacten aan de wal en inzage in de verdiensten van de bemanning bereid was om eventueel te zorgen voor zaken waaraan vrijwel elke marinematroos behoefte had: een voorschot, scheepskleding of tabak. De scheepsschrijvers op de binnenvaart hadden doorgaans hun vaste adresjes. Zo kocht bijvoorbeeld Jan de Haes, 'schrijver bij capiteijn Allevrienden op den pleijt te ten oorloge te velde', zijn tientallen ponden tabak in Rotterdam steeds bij Leendert Leendertszoon de Jong.[54]

Door het stationaire karakter van de binnenvloot en de nabijheid van de thuishaven stond de scheepsschrijver in figuurlijke zin altijd met één been op de wal. Het contact met zijn eigen woonadres en buurt bleef hecht, en voor menigeen was het schrijverschap aan boord van een wachtschip of admiraliteitsjacht een bijbaan. Voor Jan Ovinck ten Oever was zijn aanstelling in 1630 tot schrijver op een wachtschip van de admiraliteit van het Noorderkwartier slechts een nuttige nevenfunctie. Hij was tevens burgemeester van Hasselt.[55] Antony de Planckes, schrijver op het bezaansjacht van de prins van Oranje, had omstreeks diezelfde tijd als hoofdberoep 'bouckhouder van de craen' waarmee in Rotterdam wijn werd overgeladen.[56]

Voor anderen was het schrijverschap op een afgemeerd binnenvaartuig een tussenstap in hun beoogde carrière binnen de administratie van de admiraliteit. Zo verzocht Johan Commersteijn de Rotterdamse admiraliteitraad in april 1632 om een aanstelling tot 'extra ordinaris clercq [of] yetwes anders'. De admiraliteit deed navraag naar hem, en het bleek dat hij zeer goed aangeschreven stond. Maar er was op dat moment geen vacature op de secretarie, en daarom besloot de admiraliteitsraad dat Commersteijn 'tot naerder avancement sal mogen werden geëmployeert tot schrijver op een van de binnenschepen ofte wachten'.[57] En zo waren er meer gegadigden die tijdelijk als scheepsschrijver op de binnenvloot werden geplaatst in afwachting van het vrijkomen van een baan bij de admiraliteit als klerk of commies.[58] Ambitieuze scheepsschrijvers probeerden het werk van de commies der recherche naar zich toe te trekken, zoals de schrijver van kapitein Willem Jacobszoon op het wachtschip nabij de Biesbosch in 1608 voor elkaar kreeg. Hij was bij lange na niet de enige die het vak van scheepsschrijver op den duur combineerde met het 'checherschap'.[59] Dat soort administratieve (dubbel)functies leverden, net als de aanstelling tot admiraliteitsklerk, meer geld en aanzien op.[60] Deze banen behoorden echter allemaal tot het domein van de door de admiraliteitsraad bij toerbeurt te vergeven functies.[61] Dit was een wezenlijk onderdeel van het vigerende patronagesysteem. Een scheepsschrijver die een administratieve baan in het Prinsenhof of elders aan de wal ambieerde, moest dus over goede contacten beschikken binnen het admiraliteitscollege. Temeer daar hij dan moest opboksen tegen de zittende klerken, die hun banen afschermden en probeerden door te geven aan eigen gezinsleden.

Bij elke admiraliteit waren er scheepsschrijvers op de binnenvaart die dankzij hun goede contacten met leden van de admiraliteitsraad hogerop kwamen. Of meer gingen verdienen, zoals IJsaak Boursse, 'staende als schrijver op de rolle vant scheepsvolck van den schipper-commandeur Coelentrouver ende doende dienst ter secretarije alhier', die in 1651 op eigen verzoek een salarisverhoging van 80 gulden per jaar kreeg.[62] De uit Kampen

afkomstige scheepsschrijver Gerrit Gerritszoon, werkzaam voor de admiraliteit van het Noorderkwartier, profiteerde in 1601 eveneens van zijn goede relatie met de leden van het admiraliteitscollege. Nadat hij als schrijver eerst bij Helgoland gewond was geraakt en later ziek was geworden, mocht hij met behoud van kostgeld aan de wal herstellen en kon daarna als konvooimeester in Zwolle aan de slag.[63] Een soortgelijk voorbeeld uit Rotterdam was Willem van Couwenburg, voormalige klerk van de ontvanger-generaal van de Rotterdamse admiraliteit, Johan van Yck. Op 'voospraeck ende hartelijcke recommandatie' van zijn vroegere baas werd Couwenburg in mei 1637 door het admiraliteitscollege aangesteld tot schrijver van kapitein Jan Roelofszoon Nieuweveen.[64] Deze lag met twee schepen op wacht voor Bockhoven. Nog geen jaar later, op 13 juli, promoveerde Couwenburg tot extra-ordinaris bode van het admiraliteitscollege in Rotterdam.[65] Een vroeg Zeeuws voorbeeld is de aanstelling van de schrijver van viceadmiraal Joos de Moor, Jan van Baveghum, tot tweede deurwaarder van het admiraliteitscollege in 1596.[66]

De op de binnenwateren werkzame schrijvers hielden er eenzelfde scheepsadministratie op na als hun zeevarende collega's en hadden gelijksoortige taken. Toch waren het twee verschillende groepen. Een schrijver op de binnenvloot werd doorgaans geen schrijver op een zeegaand oorlogsschip. Andersom gebeurde evenmin, behalve met uitzondering van speciale gevallen, zoals bij de al eerder genoemde verminkte schrijver Pieter van de(r) Schu(e)re, die door zijn overstap al spionerende voor zijn admiraliteitsraad in marinedienst kon blijven. De schrijvers op de binnenwateren maakten altijd deel uit van een relatief kleine bemanning, vaak bestaande uit niet meer dan twintig à dertig man.[67] De onderlinge relaties waren hier waarschijnlijk hechter en zeker duurzamer dan op de zeeschepen. Bemanningen van wachtschepen, (leger)pleiten, jachten en andere binnenvaartschepen van de admiraliteiten bleven hun kapiteins vaak jaren achtereen trouw.[68] Schrijvers vormden hierop geen uitzondering. Ook zij veranderden niet snel uit eigen beweging van scheepscommandant en wisten zich soms op te werken tot zijn officiële plaatsvervanger. Bovendien leidde het uitoefenen van dubbelfuncties, zoals schrijver-chercher, op de binnenwateren tot grotere honkvastheid.

Schrijvers op de wachtschepen en andere marinevaartuigen op de binnenwateren bezaten doorgaans een invloedrijkere positie aan boord en een grotere zelfstandigheid dan hun collega's buitengaats. De geringere bemanningssterkte van de binnenvloot impliceerde een kleiner kader. Een schipper en schrijver maakten daar altijd deel van uit. De aanwezigheid van een luitenant werd echter als overbodig of minder noodzakelijk beschouwd. Bij de admiraliteit van het Noorderkwartier werd zelfs nog aan het begin van de zeventiende eeuw de aanwezigheid van een luitenant op de zeegaande oorlogsschepen overbodig geacht. Om de kosten te drukken, mochten de kapiteins van deze admiraliteit vanaf 1601 geen luitenants meer hebben.[69] De Rotterdamse admiraliteit bepaalde in 1643 dat men 'de lieutenantschappen die oock hier en daer binnen duyns waeren ingecropen alle sal laten versterven'.[70] Op de schepen voor de binnenwateren mochten geen luitenants meer aangenomen worden. De luitenants die er op dat moment waren, moesten – indien de schipper overleed – zijn dienst gaan waarnemen, met gelijkblijvend salaris.

Door het ontbreken van een luitenant en het chronisch absenteïsme der kapiteins kon de schrijver zich gaan manifesteren als plaatsvervanger van de scheepscommandant.[71] Een schrijver die zich bij afwezigheid van de kapitein direct tot zijn admiraliteitsraad richtte met het verzoek om, in verband met lekkage, naar de thuishaven te mogen terugkeren voor reparatie, was absoluut ondenkbaar bij de zeegaande marine. Maar bij de oorlogsschepen op de binnenwateren keek niemand daar van op.[72]

Hoewel de binnenvloot relatief eenvoudig bezocht kon worden, bleef zij ook op korte afstand lastig controleerbaar voor de admiraliteit. Daarom hechtte de admiraliteitsraad veel waarde aan het dagelijks door de schrijver bijgehouden scheepsjournaal.[73] Ook al gebeurde er dagen achtereen eigenlijk niets noemenswaardigs, dan nog bleef de aanwezigheid van de (journaal)schrijver op het schip vereist, al was het maar om het absenteïsme van andere bemanningsleden vast te leggen en te kunnen laten verifiëren. Op dat gebied lag voor de admiraliteitsraad namelijk het zwaartepunt van de werkzaamheden van de scheepsschrijver op de binnenwateren. De schrijvers zelf keken daar evenwel vaak anders tegenaan. Zij hadden vaak nog nevenactiviteiten. Sommigen van hen bestierden samen met hun echtgenote een logement of kroeg, verkochten turf en kolen of verhandelden kleding, textiel en tabak. Anderen waren méér bezig met aanverwante werkzaamheden, zoals het chercherschap, of met een eventuele carrière bij de admiraliteit aan de wal, dan dat zij zich druk maakten over mogelijk absenteïsme aan boord. Bovendien waren er ook nog kapiteins die het de schrijver lastig maakten zich aan de regels te houden.

De schrijver van een frauderende kapitein bleef niet buiten schot en werd ook gestraft. Kapitein Adriaen Corneliszoon Smoor en zijn schrijver Jan Corneliszoon werden dit gewaar op 22 september 1632, toen beiden zich moesten melden in het Prinsenhof in Rotterdam omdat de admiraliteitsraad hen verdacht van 'onbehoorlijck bedrijff mit het houden vant scheepsboeck'.[74] Na een langdurig verhoor bleek dat níet de schrijver maar alleen de kapitein zich hieraan had bezondigd en uitsluitend ten eigen voordele. De kapitein kreeg een berisping en een boete van zes maandlonen. De schrijver ontving eveneens een reprimande en daarnaast een boete van één maandgage, omdat hij zich niet had verzet tegen het frauduleuse handelen van de kapitein. Tevens werd zijn gage voor de maanden die hij al als schrijver werkzaam was geweest onder kapitein Smoor, teruggebracht naar 8 gulden per maand, het gangbare loon voor een matroos.

Financiële onmacht en invloed van het admiraliteitscollege

Dat menige monsterrol een of meer namen vermeldde van lui die eigenlijk niet thuishoorden op het schip of gage ontvingen zonder enige tegenprestatie te leveren, lag niet alleen aan de kapiteins of hun schrijvers. Het kwam ook door de leden van het admiraliteitscolleges, die de binnenvloot gebruikten om in dienst van het land invalide of bejaard geworden zeelui in onder te brengen die niet langer meer capabel waren voor de zeedienst. Het overplaatsen van incapabel geworden, loyaal en trouw marinepersoneel naar de binnenwachten, was al gebruikelijk vanaf het einde der zestiende eeuw.[75] In de meeste

gevallen had de zeeman in kwestie daar zelf om gevraagd. Een slecht ziende kapitein of een stokoude schipper genoten zo toch nog inkomen, terwijl ze eigenlijk niet meer inzetbaar waren. Van dergelijke krachten werd geaccepteerd dat ze weinig of nooit aan boord waren, al stonden hun namen wel op de monsterrol, vaak als 'appointée'. Kinderen van overleden zeelieden konden ook een aanstelling tot appointée verwerven. Zo werden de beide zonen van kapitein Cornelis Jacobszoon Dogger na het indienen van een rekest in 1630 'op één van de schepen van oorloghe geappointeert ende buyten actuele dienst zijnde genietende halve gagie, tot soo lange zij tot andere, betere conditie sijn geavanceert'.[76] De weduwe van kapitein Gerrit Oosterlingh deed dertien jaar later in haar verzoekschrift aan de Rotterdamse admiraliteitsraad ook een beroep op de gebruikelijke regeling dat 'capiteins weduwen een gunstig tractement mocht werden toegeleyt, off dat haer soon bij d'een off d'ander capitein ter zee mochte werden geappointeert'.[77]

Tot diezelfde vage categorie der appointées behoorden ook de luitenants en kapiteins die werkloos dreigden te raken en van de admiraliteitsraad toestemming kregen om ter overbrugging te dienen aan boord bij een collega. Ook deze als appointées op de monsterrol geplaatste officieren verdienden hun geld soms uitsluitend omdat hun naam op de monsterrol stond. Zulke officieren moesten overigens vaak genoegen nemen met een veel lagere gage dan hun ranggenoten die wel een commando of normale aanstelling hadden verworven en toch ook vaak afwezig waren.

In 1633 deed de luitenant-admiraal van Holland en West-Friesland, jonkheer Philips van Dorp, tijdens een vergadering van de Rotterdamse admiraliteitsheren uitgebreid zijn beklag over het gedrag van de hem toegewezen appointées. De hoge vlagofficier verklaarde dat hij 'dagelicx ende hoe langer hoe meer wiert beswaert met alsulcke appointees die gheen off immer weynich dienst sochten te doen' en er alleen maar op uit waren naar de wal te mogen gaan en daar te blijven.[78] Op voorstel van Van Dorp werd het de gehele scheepsbemanning, inclusief de appointées, officieel verboden aan land te verblijven. Alle kapiteins van de Rotterdamse admiraliteit werden van dit besluit in kennis gesteld. Ruim een jaar later eiste het Rotterdamse admiraliteitscollege eveneens van haar 'kapiteinszeuntjes' dat deze voortaan echt dienstdeden aan boord.[79] Ondanks de striktere regelgeving bleven kapiteins ook op dit vlak echter volharden in hun oude gedrag.

Dat de admiraliteiten hun kapiteins niet makkelijk in het gareel konden krijgen en gerommel met de monsterrol (onder andere ter camouflage van ongeoorloofde afwezigheid en zeer jeugdige kapiteinszeuntjes) niet consequent streng bestraften, kwam voort uit hun eigen financiële onmacht. Die werd veroorzaakt door 'de wanbetalinge van de respective defecteuse provincien', waardoor de admiraliteiten grote sommen toegezegd geld niet ontvingen.[80] Het waren de landgewesten die bij de uitbetalingen van de subsidies in gebreke bleven en zo de admiraliteiten in financiële problemen brachten.[81] De admiraliteiten waren geregeld niet in staat om de bemanningen, inclusief de kapiteins, op tijd uit te betalen. De betalingsachterstanden varieerden van maanden tot jaren. Al die tijd onderhield de kapitein zijn scheepsvolk, gaf het indien nodig soms zelfs een voorschot, en wachtte gespannen op een komende betalingsronde. Kapiteins op de binnenwateren

voorzagen hun scheepsvolk net als hun zeevarende collega's van voeding en drank. De Zeeuwse admiraliteit verbood haar kapiteins echter aan het begin van de zeventiende eeuw om gedurende hun dienst op het schip 'herberg te houden of door hun vrouwen direct of indirect te laten tappen'.[82] Verschillende kapiteins kregen in de tussentijd problemen met zowel hun leveranciers als met hun scheepsvolk, die beiden geld wilden zien.

Een van de kapiteins die door de trage betalingen van de admiraliteit in financiële problemen kwam, was kapitein Dirck van Brienen. Na klachten van de dijkgraaf van de Alblasserwaard over de geringe gevechtskracht van de twee door Van Brienen gecommandeerde wachtschepen, werd Van Brienen in het voorjaar van 1637 door de admiraliteitsraad ter verantwoording geroepen. Hij gaf ruiterlijk toe te weinig bemanningsleden aan boord te hebben 'vermits de al te langsame en onlijdelijcke quade betalinge vant collegie, niet alleen van de costgelden, maer oock selve de soldijen'.[83] Daardoor waren zijn schepelingen gaan deserteren. Aangezien het hem aan zowel geld als krediet ontbrak, kon hij geen victualie meer kopen of schepelingen aannemen. Uitbetaling van een paar oude ordonnanties voor kostpenningen zouden kapitein Van Brienen uit de brand helpen. Daar konden de leden van de admiraliteitraad echter niet aan beginnen, en wezen hem op 'de deplorabe staet van dit collegie'.[84]

Iedere afgedankte zeeman had recht op uitbetaling van zijn gagetegoed. Daarom eisten schepelingen die jarenlang tot ieders tevredenheid bij dezelfde kapitein in dienst waren, hun eigen ontslag als de uitbetaling van verdiende gage of een voorschot te lang uitbleef. Dat kwam vooral voor als het schip aan het eind van het jaar (weer) niet opgelegd zou worden en de winter naderde. Zo weigerden in oktober 1628 de bemanningen van enige in Rotterdam gekalfaate wachtschepen terug te keren naar hun wachtposten om 'nu voir den derden winter sonder eenige betaelinge op haer wachte te [o]verwinteren'.[85] De schepelingen eisten geld – voor hun gezinnen en voor de aanschaf van winterkleding – of ontslag met een schuldvordering op de admiraliteit, die ze konden verkopen.

De admiraliteitsraad bepaalde of de bemanning van een schip overgeplaatst of ontslagen werd.[86] Zij kon echter niet voorkomen dat kapiteins daar enige zeggenschap over wilden behouden. Zo accepteerde de Rotterdamse raad in 1632 dat kapiteins bemanningsleden ontsloegen die niet voldeden. Dat gebeurde overigens pas nadat de kapiteins al vaak gevraagd hadden of zij 'ongehoorsame en ondienstige matroosen' mochten ontslaan. De vacante plaatsen moesten wel weer meteen worden opgevuld. Van deze personeelswisselingen dienden de kapiteins 'soo goet boeck houden ofte door haerluyden schrijvers doen houden dat de raadt te allen tijde moge werden gedaen goede satisfactie'.[87] De kapiteins mochten weliswaar dan een vervanger aanstellen, maar moesten diens handgage uit eigen zak voorschieten. Dat geld kregen zij dan pas maanden of jaren later van de admiraliteit terug indien de vervanger bij de eerstkomende uitbetaling van het scheepsvolk nog aan boord bleek te zijn. Ook een matroos of onderofficier die de kapitein lange tijd trouw had gediend en de dienst uit wilde, kon via zijn commandant een ontslagbewijs krijgen, maar alleen in individuele gevallen en met instemming van de raad. De raad ging er meestal wel mee akkoord, al ging dat zelden van harte.

Als veel zeelui gelijktijdig om ontslag verzochten, werd dit soms met een forse inhouding op het verdiende salaris financieel zeer onaantrekkelijk gemaakt. Nadat in 1597 kapiteins van de Rotterdamse admiraliteit waren geconfronteerd met grote groepen bootsgezellen die ontslagen en uitbetaald wilden worden, besloot het admiraliteitscollege dat iedere zeeman die niet wilde wachten tot de gehele bemanning zou worden afgedankt en uitbetaald, zijn ontslag en verdiende geld kon krijgen, maar wel met inhouding van 'den vyerden penninck tot profyte vande Lande'.[88] Het vervroegde ontslag kostte de zeeman dus een kwart van zijn verdiensten. In 1604 was deze forse korting op het verdiende salaris door vervroegde afmonstering nog steeds van kracht.[89]

Een kapitein mocht nooit zijn hele bemanning afdanken of voordragen voor ontslag. Ook niet als de admiraliteit tekortschoot in het uitbetalen van verdiende gages en kostpenningen.[90] Het enige wat de bemanningsleden konden doen, was de krachten bundelen en gezamenlijk een verzoekschrift voor ontslag indienen bij de admiraliteit.[91] Dat verzoekschrift kon eventueel worden afgeleverd via de schrijver, want die functioneerde – ondanks dat hij officieel niet van boord mocht – vaak als bode. Zolang de opvarenden niet massaal om ontslag vroegen, liet de admiraliteit de bemanningen intact. Het overplaatsen van de kapitein of de bemanning van het ene binnenvaartuig naar het andere gebeurde wel, maar bij vlagen en nooit op grote schaal. Overplaatsing betekende – ook in individuele gevallen – immers dat de zeeman recht had op uitbetaling van al hetgeen hij tot dan toe op zijn vorige schip of onder zijn vorige kapitein had verdiend. Bij zulke gelegenheden vormden matrozen die een paar jaarsalarissen konden opeisen geen uitzondering.

Op frequente overplaatsingen en massale ontslagen was de admiraliteitskas niet berekend. Om voor ontslag in aanmerking te komen, moest het op de binnenwateren geplaatste scheepsvolk ten minste vijftien à zestien maanden hebben gediend.[92] Dat betekende in de praktijk dat wie niet zelf na ongeveer anderhalf jaar om ontslag vroeg, gewoon bleef doordienen totdat zijn kapitein stierf of werd overgeplaatst. Later in de achttiende eeuw, toen de riviervaart bij de marine geen belangrijke rol meer speelde en de binnenvloot van weleer min of meer was gereduceerd tot wachtschepen in de riviermondingen en bij de Waddeneilanden, bleven de bemanningen van dit soort marineschepen toch net als voorheen jaren achtereen op hetzelfde schip geplaatst. De tientallen bewaard gebleven monsterrollen van de *Voorzichtigheid* uit de periode 1760-1782 illustreerden de grote honkvastheid van het scheepsvolk op een dergelijk wachtschip. De bemanning van deze op 't Vlie bij de Waddeneilanden geposteerde uitlegger van de Amsterdamse admiraliteit behield meer dan vijftien jaar grotendeels dezelfde samenstelling. De 31-koppige bemanning was hoofdzakelijk afkomstig uit Edam. De Edammer scheepsschrijver Jan Dirkse Smit werd in 1772 na meer dan twaalf jaar opgevolgd door zijn plaatsgenoot Salomon Dekker. De eveneens uit Edam afkomstige scheepscommandant, commandeur Jan Fredrik de Meij, gaf pas drie jaar later het commando over aan zijn opvolger, commandeur Anthonij Pool. Het feit dat de naam van Pools oudste zoon, Phillippus, in 1776 op de monsterrol van de *Voorzichtigheid* verscheen als

matroos, in plaats van matroos Jan Govert de Meij, impliceert dat het verschijnsel van het 'kapiteinzeuntje' nog steeds springlevend was.[93]

De op strategisch belangrijke plaatsen geposteerde uitleggers behielden na de Vrede van Munster (1648) hun oude functie: het controleren van passerende handelsvaartuigen en het verdedigen van de haventoegangen en waterwegen. Hun defensieve kracht was vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw echter gering. Voor de lokale overheid was de aanwezigheid van een uitlegger of wachtschip dan ook vooral interessant als structurele bron van werkgelegenheid.[94] Ook als het schip in verband met de winter enige maanden uit de vaart was gehaald, keerde in het voorjaar de bemanning weer (vrijwel) in haar geheel terug voor een nieuwe periode van circa acht maanden wachtdienst. Dat gold ook voor de kapitein en zijn schrijver.

De riviervloot werd met de Vrede van Munster op komst in militair-strategisch opzicht minder belangrijk, terwijl de zeegaande oorlogsschepen steeds meer te doen kregen. De in de tweede helft van de zeventiende eeuw gevoerde oorlogen met Engeland werden niet grotendeels op (en om) land uitgevochten, zoals de strijd tegen Spanje.[95] Het waren maritieme confrontaties die op zee werden beslecht. De schrijver op de binnenwateren verdween letterlijk en figuurlijk naar de achtergrond.[96] Wie na circa 1650 aangaf van beroep scheepsschrijver te zijn, was in de regel een zeevarend marineman, en die was meer aan het varen en vaak ook langer van huis dan zijn 'zoetwatercollega's' op de rivieren.

Verschillende soorten reizen en risico's ter zee

In tegenstelling tot de bemanningen op de oorlogsschepen van de binnenvloot lieten hun zeevarende collega's de wal wel ver achter zich. Een grotere afstand tot de thuishaven impliceerde overigens niet altijd een veel afwisselender of avontuurlijker bestaan dan het schrijverschap op de rivieren. Een schrijver ter zee kon, afhankelijk van de inzet van zijn schip, een tamelijk eentonig leven hebben. Indien hij bijvoorbeeld geplaatst was op een blokkadevloot, zoals die welke tijdens de Tachtigjarige Oorlog jaren achtereen voor de Vlaamse kust geposteerd werd om de Duinkerker kapers het uitvaren te beletten, kon dat leiden tot een nogal routineus verblijf met korte kruistochten en veel stationair dobberen. Maar buitengaats had men altijd meer gevaar te duchten dan beschut op een rivier in de vertrouwde eigen omgeving. Scheepsreizen van zeegaande oorlogsschepen waarin niemand verongelukte, geen materiële schade werd opgelopen, nooit gepompt hoefde te worden om de hoeveelheid water onder in het schip binnen de perken te houden en ook geen masten, ra's, zeilen, kabeltouwen of ankers werden verspeeld, waren in de zeventiende en achttiende eeuw tamelijk uniek.

Natuurgeweld in de vorm van hevige (najaars)stormen deden zich jaar in jaar uit gelden in het courante vaargebied van de Staatse vloot. Daardoor gingen in de zeventiende en achttiende eeuw tientallen marineschepen verloren. Meestal ging het om individuele vaartuigen. Een enkele keer betrof het een hele vloot, zoals op 15 november 1683, toen tijdens een zware storm op de Noordzee niet minder dan acht oorlogsschepen voor de

Hollandse kust ter hoogte van Kamperduin vergingen.[97] Van sommige schepen wist een gedeelte van de bemanning zich nog in veiligheid te brengen. Andere schepen vergingen met man en muis. Ook bij persoonlijke ongelukken tijdens minder turbulente reizen verloren matrozen het leven meestal door verdrinking. Ze vielen uit de mast of sloegen overboord. In oorlogstijd kwam daar nog het risico bij van een gewelddadige confrontatie ter zee met vijandelijke schepen. Het aantal zeeslagen per oorlogsjaar was nooit groot, maar deze gingen doorgaans wel gepaard met aanzienlijke verliezen aan mensen en schepen.[98]

Het risico van het varen op zee deed zich altijd gelden, en daar hoorden kaapvaart en zeeroof onlosmakelijk bij. Vanaf de zestiende eeuw vormden de vanuit West-Europese en Noord-Afrikaanse kustplaatsen opererende kapers een constante bedreiging voor de Zeeuwse en Hollandse handelsvaart. Vooral Duinkerken, Oostende, Algiers, Tunis en Salée waren beruchte kapersnesten. Konvooieren en kruisen behoorden dan ook twee eeuwenlang tot de dagelijkse bezigheden van de Staatse marine. Uiteraard spraken de veel minder frequent voorkomende succesvolle raids, strafexpedities en zeeslagen meer tot de verbeelding dan het begeleiden en beschermen van handelsvaartuigen. Een door kapitein Willem Charles van Braam aan het eind van de achttiende eeuw verzameld vers, getiteld 'Lof van het convoijeeren', sprak in dat opzicht boekdelen.[99] Het eerste couplet daarvan luidde:

'Zoo'k een erge vijandt hadt
en mijn wraak kon aan hem boeten
wensch ik anders niet, als dat
hij zal convoijeeren moeten.'

De onverholen weerzin tegen het moeten begeleiden van koopvaardijschepen richtte zich, volgens het elfde en laatste couplet, op de vaart naar het Balticum, de bakermat van de succesvolle Nederlandse koopvaardij in Europese wateren. Deze vaart naar de Oostzee was relatief veilig. De andere kant op, langs de Golf van Biskaje naar het Middellandse Zeegebied, was veel gevaarlijker. De kans op het treffen van een kaper of zeerover was hier ook in vredestijd en relatief rustige oorlogsjaren groot.

Ergernis over koopvaardijschippers die zich niet aan de instructies van het konvooi hielden, was van alle tijden en gold op elke vaart. In het aangehaalde achttiende-eeuwse vers werden twee strafmaatregelen genoemd die een konvooierende marineofficier kon nemen als waarschuwen niet hielp:

'Dan eijndlijk t laast wat overschiet
is door een boete hun te buijgen
maar als je een koogel op hun schiet
dan ligt het heel convooi in duijgen.'

Het opleggen van een boete en het schieten met scherp op een niet of nauwelijks bewapende eigen koopvaarder waren geen dichterlijke vrijheden. Het waren, volgens journaaloptekeningen van andere marine(onder)officieren, ook geen specifieke maatregelen die alleen voor de Oostzeevaart golden.[100] Kapitein Frans Smeer, een rang- en tijdgenoot van Van Braam, bracht beide maatregelen in 1789 tijdens een konvooireis op de Middellandse Zee zonder scrupules in de praktijk. Eerst schoot hij twee opeenvolgende dagen met scherp op een schip dat achterop dreigde te raken en geen zeil wilde bijzetten. Daarna dwong hij de onwillige schipper tot het betalen van een boete omdat deze niet naar Smeer had geluisterd en hem tot het verspillen van kruit en kogels had gedwongen.[101] Zeventiende- en achttiende-eeuwse scheepsjournalen van oorlogsschepen bevestigen niet alleen dat bovengenoemde strafmaatregelen echt werden genomen, maar etaleren ook de nauwe betrokkenheid van de scheepsschrijver bij het naar behoren functioneren van het konvooi. De schrijver stelde de seinbrieven op met de regels en richtlijnen waaraan de in admiraalschap varende schippers zich moesten houden en deelde die aan het begin van elke konvooireis uit.

Vergeleken met zijn collega's op de binnenwateren liep de marineschrijver ter zee door kaapvaart en natuurgeweld niet alleen grotere risico's; hij moest beroepshalve ook meer in huis hebben. Buitengaats bestond een grotere diversiteit in scheepsreizen en aanverwante werkzaamheden voor de schrijver. Deze diende ter zee over kennis te beschikken die op de binnenstromen geen rol speelde, zoals over de al genoemde seinbrieven. Schrijver zijn op een zeegaand marineschip was een fulltimeberoep, geen bijbaan zoals op de riviervaart het geval kon zijn. Het dienstverband van een zeegaande schrijver was wel losser en beperkte zich meestal tot één reis of campagne. Scheepsschrijvers die langer dan twee à drie jaar achtereen bij dezelfde commandant dienden, kwamen alleen voor op de binnenwateren.

Contact met de admiraliteit op afstand

In tegenstelling tot hun collega's aan boord van wachtschepen en andere marinevaartuigen op de binnenwateren kwamen zeevarende scheepsschrijvers maanden tot jaren niet thuis. Voor hen lag het Prinsenhof buiten hun horizon en directe bereik. Contact met de admiraliteit, vooral met het Hoofdelijk Betalingskantoor, verliep via correspondentie over land en over zee, eventueel met behulp van consuls of correspondenten in buitenlandse havensteden en andere schepen op weg naar of komende van de thuishaven. In de door de Rotterdamse admiraliteit in 1697 uitgevaardigde instructie voor haar scheepsschrijvers stond in artikel 6 expliciet vermeld dat alle administratieve veranderingen die onderweg aan boord plaatsvonden, bij het aandoen van een haven meteen in drievoud opgestuurd moesten worden naar de deurwaarder van de admiraliteitsraad. De deurwaarder diende er vervolgens voor te zorgen dat de ingezonden administratieve bescheiden in bezit kwamen van de advocaat-fiscaal, de commies of eerste klerk en de controleur van het Hoofdelijk Betalingskantoor.

Consuls speelden vooral in het Middellandse Zeegebied een belangrijke rol als intermediair tussen het schip en de (buitenlandse) wal en tussen het schip en de admiraliteit in de Republiek. Zij onderhielden een intensief postverkeer met de Staten-Generaal en andere bestuurscolleges in de Republiek. Indien gewenst, verstuurden zij ook de post van een kapitein of schrijver die met zijn marineschip op de rede lag.[102] De admiraliteiten verwachtten van een consul 'goede diensten' voor hun schepen in diens standplaats, maar ook daarbuiten. Zo spraken de leden van de Rotterdamse admiraliteit in 1654 de wens en verwachting uit dat de net tot consul van de Republiek te Cádiz aangestelde Jacob van der Hoven in eigen persoon of met behulp van correspondenten ook in nabijgelegen havens, waaronder Gibraltar, steun zou verlenen aan Rotterdamse marineschepen.[103]

De directe en veelvuldige betrokkenheid van consuls bij de marinevaart bleek onder meer uit de door de zeevarende scheepsschrijvers bijgehouden zeventiende- en achttiende-eeuwse journalen. Bij het aandoen van een buitenlandse haven kwam de daar geplaatste consul doorgaans als een van de eersten aan boord of hij ontving de kapitein kort na diens aankomst. Via de consuls verkregen de kapiteins 'practica' voor hun bemanning (toestemming om aan land te mogen gaan). Bij een heersende epidemie of uit angst voor aan boord meegevoerde besmettelijke ziekten kon de practica geweigerd worden en moest het schip in quarantaine.

De verplichting om tijdens de zeereis door te geven welke veranderingen onderweg in de scheepsadministratie waren aangebracht, was vastgelegd in de schrijversinstructie. Bij de Amsterdamse admiraliteit was die verplichting tot aan de Derde Engelse Oorlog nog gerelateerd aan de reis(afstand) en gold deze alleen voor schepen die verder zeilden dan de Golf van Biskaje. De schrijvers van die vaartuigen moesten 'bij alle occasie 't zij schepen bejegenende off wesende ter plaetse daerse met de poste konnen schrijven, oversenden korte notitie van de veranderinge onder hun scheepsvolck voor gevallen'.[104] Om omissies en misverstanden te voorkomen – want niet alle post kwam aan – diende de schrijver steeds een kopie mee te sturen van de laatste door hem ingezonden notitie met veranderingen. Deze regel bleef van kracht toen in 1672 de Amsterdamse admiraliteit bepaalde dat iedere schrijver, ongeacht zijn bestemming, gedurende de reis alle veranderingen moest doorgeven aan het Hoofdelijk Betalingskantoor.[105] Een tijdslimiet ontbrak. De schrijvers van de Rotterdamse admiraliteit wisten wel hoeveel tijd hun voor het corresponderen werd gegund. Ook zij dienden bij ieder havenbezoek of andere geschikte gelegenheid de vereiste gegevens op te sturen, maar de tijdspanne tussen twee zendingen mocht bij hen niet langer zijn dan eerst twee en later drie maanden.[106]

Ervaren scheepsschrijvers wisten hoeveel tijd de post er vanuit bepaalde buitenlandse havensteden over deed om de thuishaven van het schip te bereiken. De voor de Rotterdamse admiraliteit varende schrijver J.H. Ilcksen maakte er voor eigen gebruik omstreeks 1750 zelfs een handig overzichtje van. Dat leverde de volgende lijst op van het aantal dagen dat een poststuk in de periode 1739-1749 onderweg was om de Republiek te bereiken. Gepost in Toulon: 12 dagen, Lissabon: 22 dagen (zomer) en 29 dagen (winter), Marseille:

11 dagen, Livorno: 13 dagen, Venetië: 10-11 dagen, Malaga: 25-27 dagen, Napels, Cartagena en Alicante: 21 dagen, Messina (via Napels): 30 dagen. Aangezien Gibraltar geen reguliere postverbinding had met de Republiek, stuurde Ilcksen zijn post daarvandaan eerst naar de ambassade van de Republiek in Madrid. Dat kostte acht tot tien dagen. De ambassadeur stuurde de post vervolgens door. Vanuit Lissabon verzond de scheepsschrijver zijn post eventueel ook via de diplomatieke dienst, want voor de Republiek bestemde post moest daar steeds op de dinsdag voor drie uur in de middag ingeleverd zijn 'dog onder t convent van den Hollandse consul schrijvende heeft men tijd tot dinsdags avonds laat'.[107]

Een zeevarend schrijver liet zich tijdens zijn afwezigheid bij de admiraliteit meestal vertegenwoordigen door een zaakwaarnemer, ook wel aangeduid met 'solliciteur'. De beroepsaanduiding solliciteur voor zaakwaarnemer van een kapitein van de zeemacht of een kapitein van het landleger kwam al voor in de zeventiende eeuw. Als aanduiding voor de zaakwaarnemer van scheepsschrijvers kwam solliciteur pas in de achttiende eeuw in gebruik. Een van de bekendste en belangrijkste Rotterdamse solliciteurs was Anthony Almeloo. Hij werd in 1772 solliciteur van zowel kapiteins als scheepsschrijvers. Voor die tijd had hij eerst zelf ruim tien jaar als scheepsschrijver gevaren en was daarna vanaf 1756 werkzaam geweest als assistent van de commies op het Hoofdelijk Betalingskantoor. Ook anderen die in de jaren zeventig en tachtig van de achttiende eeuw optraden als solliciteur van scheepsschrijvers hadden eerder zelf gevaren als schrijver en/of waren werkzaam geweest in een financiële functie in het Prinsenhof.[108]

Sommige schrijvers machtigden een familielid. De meesten gaven echter de voorkeur aan iemand die gelijk zijzelf werkzaam was bij diezelfde admiraliteit als commissaris van de monsterring of een walfunctie bezat in het Prinsenhof, zoals kamerbewaarder, hellebaardier, klerk, bode of deurwaarder.[109] Deze functionarissen vertoefden beroepsmatig veelvuldig in (de buurt van) het betalingskantoor en regelden daar als gemachtigde van een naar zee vertrokken schrijver (of een andere zeeman) tussen hun eigen reguliere werkzaamheden door ook bepaalde financiële zaken voor hem. Zo konden zij de door de schrijver verdiende gage incasseren, hem vertegenwoordigen in rechtszaken en uit zijn tegoeden betalingen doen aan diens echtgenote of aan crediteurs. Schrijvers konden wissels trekken op hun gemachtigden.[110] Deze hadden ook inzage in de door de schrijver verplicht regelmatig naar het Prinsenhof verstuurde gegevens (veranderingen in de monsterrol en andere bijgewerkte scheepsadministratie) waarmee de op het Hoofdelijk Betalingskantoor aanwezige monster- en betaal(s)rollen werden geactualiseerd.[111] Bij terugkeer van een campagne of reis moest de schrijver zich daar meteen melden om te 'confereren' en zijn aan boord gevoerde administratie te laten controleren. De door een afgedankte scheepsschrijver in het Prinsenhof ingebrachte rol werd na controle en vergelijking op het Hoofdelijk Betalingskantoor met de daar bijgehouden rollen van dezelfde reis, aangeduid met de 'confereerrol'. Maar die controle vond pas helemaal aan het eind van de tocht plaats.[112] In de meeste gevallen was daar een maandenlange konvooidienst aan voorafgegaan.

Specifieke taken op een konvooischip

De admiraliteiten begeleidden in roerige tijden niet alleen koopvaarders naar allerlei vooral Europese oorden, maar konvooieerden ook vissersvloten die vanuit verschillende Zeeuwse en Hollandse havens de Noordzee op zeilden en daar hun netten uitgooiden. Ook deze meegestuurde 'buiskonvooiers' verbleven maandenlang buitengaats ter bescherming van de 'haringbuisen' en andere visserijschepen die ze op weg naar de visgronden hadden begeleid. Ze kwamen tussentijds terug voor herprovianderen. Om de bescherming zo lang mogelijk volledig intact te houden, vond het herbevoorraden soms plaats op zee.[113] Bij het konvooieren van de handelsvaart kwam dat niet voor, ook niet op de kortste routes naar Engelse havensteden. Tot de in tijd gemeten kortere konvooireizen behoorden ook die van de marineschepen welke erop uitgestuurd werden om de rijk beladen VOC-retourvloten op te vangen voor de ingang van Het Kanaal en ze daardoorheen te begeleiden naar hun thuishavens. In tijden van oorlog (met Engeland of Frankrijk) werd Het Kanaal gemeden. Dan zeilden de Oostindiëvaarders in gezelschap van de hen tegemoetgekomen marineschepen over een langere maar veiliger geachte route boven

Twee pagina's uit het door de Amsterdamse scheepsschrijver Nicolaes Govertszoon in 1746 gepubliceerde overzicht van alle seinen in gebruik op de vloot. Conform het overzicht ging het overdag 'vertuien', dat wil zeggen het tussen twee ver uiteen liggende ankers vastleggen van het schip, gepaard met het op een drietal plaatsen tonen van de Nederlandse vlag en het lossen van één kanonschot. Het in het scheepsjournaal opnemen van de onderweg gegeven of ontvangen seinen behoorde tot de dagelijkse werkzaamheden van de scheepsschrijver.

Twee pagina's uit het door de Amsterdamse scheepsschrijver Nicolaes Govertszoon in 1746 gepubliceerde overzicht van alle seinen in gebruik op de vloot. Conform het overzicht ging het bij nacht vertuien van een oorlogsschip gepaard met het op een drietal plaatsen aanbrengen van een licht en het lossen van één kanonschot.

Schotland langs. Het opwachten en begeleiden van een VOC-retourvloot leverde in de achttiende eeuw een dienstverband op van nog geen vier maanden.[114]

Een door de admiraliteit geleid konvooi (of gevormd eskader) kende vaste met seinvlaggen aangegeven procedures. De met vlaggen gegeven of ontvangen berichten werden door de schrijver steevast opgetekend in het scheepsjournaal. Zowel de commandant van een konvooi als die van een eskader maakte voor de vertrekprocedure gebruik van een tweetal vlaggen: een witte en een blauwe. De witte vlag, ook wel de 'pasjaar- of pitsjaarsvlag' genoemd, werd gehesen indien alle kapiteins (van het eskader) of alle schippers (van het konvooi) aan boord van de commandant moesten komen voor overleg of het in ontvangst nemen van belangrijke informatie over de tocht. Bij die informatie hoorde een 'seinbrief' met een overzicht van alle mogelijke orders die met behulp van (vlag)seinen door de commandant tijdens de reis aan de andere schepen gegeven konden worden. Bij de samenkomst aan boord van de leider van het konvooi of eskader werden tevens afspraken gemaakt over een rendez-vous, bijvoorbeeld voor het hergroeperen, mocht men elkaar onderweg door storm of een andere reden uit het oog verliezen. Met de blauwe vlag werd aangeven dat de schepen onder zeil dienden te gaan. Dat gebeurde niet alleen aan het begin van de konvooi- of eskaderreis, maar herhaalde zich bij iedere tussenstop in een haven of op een rede.

Voordat het konvooi onder zeil ging, verzamelden alle koopvaardijschippers die van de geboden bescherming gebruik wilden maken zich eerst buiten de haven op de rede in de buurt van de konvooier(s). Indien er meer dan één oorlogsschip meeging, richtten de schippers zich primair op 'de commandeur', zoals de kapitein werd genoemd die als een admiraal de algehele leiding had over het konvooi.[115] Hij was daartoe aangewezen door zijn admiraliteitscollege. Indien het om een uit verschillende admiraliteiten opgebouwd konvooi (of eskader) ging, was die keuze door een overkoepelend orgaan gemaakt: het Haagsche Besogne of de Staten-Generaal.[116] Alle andere tot het konvooi behorende kapiteins dienden net als de meevarende schippers de orders van de commandeur op te volgen. Hij bepaalde aan de hand van een 'rangeerorder' of 'rangeerbrief' hoe het konvooi onderweg verdedigd zou worden. In de rangeerorder stond voor elk geleischip aangegeven welke positie het moest innemen indien er vijandelijke schepen opdoemden. De koopvaardijschippers werden met behulp van de 'seinbrief' geïnformeerd.[117]

De commandeur gaf voorafgaande aan de konvooireis met het hijsen van een witte vlag en het doen van één kanonschot aan dat de koopvaardijschippers 'moesten uitcomen' en bij hem aan boord de seinbrief konden ophalen die de benodigde informatie bevatte over de afgesproken communicatie en berichtgeving onderweg door middel van seinvlaggen, kanonschoten en – bij nacht – door 'vuren' (lantaarns). Schippers die de seinbrief ophaalden, gaven daarmee expliciet aan tot het konvooi toe te treden en zich aan de seinbrief en verdere orders van de commandeur te zullen houden.[118] De scheepsschrijver fabriceerde in overleg met de commandant van het konvooi het benodigde aantal seinbrieven en overhandigde ze aan de schippers. Vanaf de jaren twintig van de zeventiende eeuw werkte de admiraliteit van Rotterdam al met voorgedrukte seinbrieven die met de (ganzen)pen moesten worden ingevuld. Als het om een klein aantal schepen ging dat nog in de haven lag, leverde de schrijver de ingevulde seinbrieven eventueel aan boord af.

De commandeur gaf het vertreksein door het tonen van de blauwe seinvlag gecombineerd met een kanonschot. Alle schepen van het konvooi gingen vervolgens gezamenlijk onder zeil. Meestal vertrok het konvooi in gezelschap van een paar vissersschepen of handelsvaartuigen zonder seinbrief die een stukje meezeilden omdat ze toch die kant opmoesten en zo ook beschermd uitvoeren. Want juist in de kustwateren, en dan met name pal voor de riviermondingen en bij de beschutte redes, probeerden kapers nog al eens hun slag te slaan.[119] Afhankelijk van het Europese land waarmee de Republiek op dat moment in oorlog was, waren dat op de Zeeuwse en Hollandse Noordzeekust Vlaamse, Franse of Engelse kapers.

Konvooireizen werden regelmatig gecombineerd met het vervoer van passagiers, meestal consuls, ambassadeurs, generaals en inheemse of buitenlandse adel.[120] Die reisden altijd met veel bagage (soms ook een flink aantal paarden) en een heel gevolg, onder wie hun echtgenote of maîtresse. Dat betekende minder ruimte in het achterschip voor de (onder) officieren, meer eters in de kajuit en soms het ongemak van een passagier die aan boord beviel van een kind. Zo meldde de schrijver van het Rotterdamse oorlogsschip *Gorinchem* in het scheepsjournaal dat op 16 juni 1690 'is de anvojee van Brandenburgh sijn vrouw

comen te verlossen van een jonghe dogter'.[121] De kapitein van de *Gorinchem*, Cornelis van Brakel, had op dat moment meer dan twintig koopvaarders onder zijn hoede en zeilde met aan boord de Duitse diplomaat en zijn net bevallen vrouw en baby van het Engelse Gravesend naar Hellevoetsluis. Het met de sloep aan land krijgen van passagiers en hun bagage of paarden was tijdrovend en niet eenvoudig, zeker niet bij een wat wildere zeegang.[122] Of kapiteins zich aan het uren en soms dagen durende debarkeren van passagiers net zo ergerden als aan schippers die het konvooi niet konden volgen, bleek niet uit hun journalen.

Ergernis bij zeeofficieren over de traagheid van (koopvaardij)schepen, niet alleen tijdens de reis, maar ook al bij het opstarten van het konvooi (of eskader), was structureel en universeel. Marineofficieren van de Republiek toonden zich ook verbolgen indien zij in vlootverband voeren met buitenlandse oorlogsschepen die hen niet bij konden houden. In 1635 werd het vruchtloze jacht maken op Duinkerker kapers daar zelfs geheel aan toegeschreven. Dat de gecombineerde Frans-Nederlandse oorlogsvloot onder leiding van luitenant-admiraal Van Dorp toen bij de ingang van Het Kanaal geen enkele kaper wist te achterhalen, kwam volgens de vlootvoogd uitsluitend doordat de 'fransche schepen qualijck beseijlt en ongemanueert sijn'.[123] De getergde luitenant-admiraal riep na weken vol ergernis alle commandanten bij zich aan boord en sprak bestraffende woorden tegen de Franse kapiteins, die volgens Van Dorp veel te traag waren omdat ze aan het vlootverband deelnamen met schepen die te oud en verrot waren om mee te kunnen varen.[124]

Irritaties over de vaarsnelheid van anderen konden zowel langdurig als heel kortstondig zijn. Er waren ook kapiteins die na het wegebben van de eerste ergernis zonder morren hun scheepstimmerman uitleenden om een lek te helpen dichten, een trage zeiler op sleeptouw namen of proviand afstonden aan de bemanning van een koopvaarder die tekortkwam.[125] Hoewel het gecombineerd varen van oorlogsschepen met verschillende typen handelsvaartuigen aan de orde van de dag was, ook in vredestijd, werd het konvooieren voor marineofficieren nooit een routineklus. Het bijeenhouden van de schepen bleef lastig, omdat elke koopvaarder, ongeacht de conditie waarin het schip verkeerde, in ballast of beladen zijn eigen specifieke zeileigenschappen bezat.

De omgang met koopvaardijschippers ging de marineschrijvers kennelijk goed af of had niet de belangstelling van iedere commandeur. Menig kapitein liet het overleg aan de wal in het buitenland betreffende oponthoud of mogelijke vertrektijden van een konvooi over aan zijn schrijver.[126] Ook indien op zee een verdacht koopvaardijschip werd aangehouden voor inspectie, stuurde de kapitein behalve zijn luitenant meestal de schrijver mee naar het schip om de lading en vooral de 'zeebrieven' en andere scheepspapieren te controleren.[127] De uitslag van die controle bepaalde of het handelsvaartuig ongemoeid werd gelaten of als buit werd opgebracht. Kwam het bij een verdacht of vijandelijk schip aan op een achtervolging of een gevecht, dan lag voor de schrijver een geheel andere rol in het verschiet.

Specifieke taken tijdens een zeegevecht

Als een oorlogsvloot uitvoer om te gaan kruisen op kapers of een vijandelijk eskader, waren alle kapiteins op de hoogte van de door de vlootvoogd of eskadercommandant vastgestelde seinen, rendez-vousplaatsen en ook van de rangorde en positie in de slag- of kiellinie bij een massaal gevecht. Het vormen van een dergelijke lange linie, waarbij alle schepen in een bepaalde volgorde achter elkaar moesten gaan varen om zo één muur van geschut te maken, werd ongeveer halverwege de zeventiende eeuw de standaard. De bijbehorende manoeuvres van deze linietactiek werden onderweg regelmatig beoefend en aangeduid met 'rangeren'. In de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw had de strijd ter zee in de Europese wateren nog volledig in het teken gestaan van de ramtactiek en het entergevecht.

Bij het onder zeil gaan van een oorlogsschip wist niet alleen de kapitein wat er van hem verwacht werd bij een eventueel gevecht, maar ook de overige bemanningsleden. Elk bemanningslid had bij het aangaan van een duel of andersoortige confrontatie ter zee een van te voren bepaalde taak. Na een verdeling van de aangemonsterde bemanning in twee of drie kwartieren, met een onderverdeling in 'bakken' van steeds zes à zeven man die gezamenlijk aten, kreeg iedereen een gevechtstaak toebedeeld. De meeste manschappen werden in groepen over de kanons verdeeld. Ook non-combattanten hadden tijdens een gevecht op zee vaste taken of posities waar ze zich moesten ophouden. Zo trok de chirurgijn zich met zijn instrumentarium en helpers terug onder in het schip, waar hij zich installeerde op het koebrugdek.[128] Dat was tijdens de gevechten een van de veiligste plekken aan boord. Daar moesten de gewonden naar toe worden gebracht voor behandeling, zoals een amputatie.

De schrijver zocht het gevaar juist op. Hij was in het bezit van een persoonlijk wapen, een degen en soms ook nog een musket, maar had geen vaste of specifieke gevechtsfunctie. Zijn plaats was op het achterdek of de overloop vlak bij de commandant en dat was in de regel een bijzonder gevaarlijke positie. Hier was men kwetsbaar voor alle door de tegenstander ingezette wapens: zowel de kanons op de dekken als de handwapens waarmee vanuit de masten en het want werd geschoten. Vanaf het hoogste doorlopende dek had de schrijver, net als de scheepscommandant, goed zicht op het vijandelijke schip en het strijdtoneel. Het was een ideale positie voor de schrijver, die, conform zijn instructie, immers later in het scheepsjournaal moest aantekenen hoe het gevecht die dag was verlopen en hoeveel kogels en kruit er waren verschoten. Maar zo werkte het in de praktijk niet. 'Die schooten die wij in soo een korte tijt deeden was mijn niet mogelick te onthouden', bekende de journaalschrijver van het fregat *Rosendael* na een korte maar hevige zeeslag op de Noordzee tegen een Frans eskader op 29 juni 1694 in zijn gevechtsverslag.[129] Het tijdens een reis bijhouden van sein- en saluutschoten was tot daar aan toe, kanonschoten tellen (en rubriceren naar het gewicht van de kogel) tijdens een confrontatie ter zee was, afhankelijk van de intensiteit en omvang van het gevecht, lastig tot ondoenlijk. De door scheepsschrijvers in hun journalen opgetekende gevechtsverslagen waren daar-

om zelden gedetailleerd. Verschoten kruit en kogels werden dan ook nooit vermeld, zelfs niet bij benadering opgegeven. Dat scheepsschrijvers ondanks de onuitvoerbaarheid van deze kerntaak uit hun instructie toch op het hoogste doorlopende dek met het beste uitzicht verbleven, had vermoedelijk nog een andere reden. Maar welke?

In geen enkele admiraliteitsorder of instructie stond vermeld waarom de scheepsschrijver tijdens een gevecht zijn commandant niet uit het oog mocht verliezen of bij hem in de buurt moest blijven. Voor het (later) schriftelijk kunnen vastleggen van gegeven commando's of laatste woorden? Dat leek niet erg aannemelijk. Voor het opmaken en laten ondertekenen van een testament, wat ook tot de reguliere taken van de scheepsschrijver behoorde, was tijdens gevechten geen gelegenheid. Tijdens de strijd kon de commandant van het schip met seinvlaggen commando's laten doorgeven aan zijn collega's. Volgens Braunius zouden commandanten belang hechten aan aantekeningen en waarnemingen van die seinen door hun schrijver.[130] Als dat de reden zou zijn waarom de schrijver tijdens gevechten bij zijn commandant in de buurt moest blijven, zouden de door scheepsschrijvers gemaakte gevechtsverslagen opmerkingen moeten bevatten over de gegeven seinen en commando's. Dat is echter niet het geval. Wat voor de registratie van kanonschoten gold, ging ook op voor het vastleggen van seinen. Die werden door de scheepsschrijver vaak dagelijks in het journaal vermeld, behalve wanneer het op vechten aankwam: dan zweeg hij op dit punt. Vermoedelijk wilden scheepscommandanten hun schrijver binnen handbereik houden om hem als een soort loopjongen of bode te kunnen inzetten. Hij zou er bijvoorbeeld, wanneer het schip dreigde ten onder te gaan, op uitgestuurd kunnen worden om belangrijke scheepsdocumenten (of andere kostbaarheden) in veiligheid te brengen of juist te vernietigen door ze op het laatste moment overboord te kieperen.

Of de kapitein veel belang hechtte aan de directe en blijvende nabijheid van zijn schrijver, is bij gebrek aan verhelderende bronnen moeilijk te bepalen. Toen op 8 oktober 1652 tijdens de zeeslag bij Duins tegen de Engelsen de zwaar beschadigde mastloze *Gorcum* verloren dreigde te gaan, stapte de kapitein over in de sloep van het schip. Hij ging er vervolgens vandoor 'met zijnen zoon den luitenant, den schrijver en eenige manschappen'.[131] De desbetreffende kapitein, Jan Jacobszoon van Nes, werd hiervoor later ter verantwoording geroepen. Van Nes beweerde dat het geen vlucht was geweest. Hij had slechts geprobeerd een kabel over te varen naar een ander nabijgelegen schip, zodat de *Gorcum* op sleeptouw genomen had kunnen worden. Veel pleitte tegen deze voorstelling van zaken, waaronder het door de kapitein meenemen van zijn schrijver. Het had er alle schijn van dat Van Nes vooral gericht was geweest op het in veiligheid brengen van zichzelf, zijn zoon en wellicht ook zijn scheepspapieren. De rol van de schrijver bij de vlucht bleef in nevelen gehuld.

Dat scheepsschrijvers tijdens zeeslagen of kleinschaliger gevechten zich vlakbij hun scheepscommandant ophielden, bleek niet uit hun handelingen of rapportages maar uit de wijze waarop en de plaats waar zij sneuvelden. Scheepsschrijvers sneuvelden tijdens zeegevechten in de buurt van hun commandant, soms zelfs gelijktijdig met hem door

hetzelfde vijandelijke salvo. Zoals Egbert Hansen, die op 18 juni 1629 staande op het achterdek van de *Groene Draeck* tijdens een gevecht met Oostender kapers 'aen de zijde van de lieutenant-admirael Heyn vromer memory ende mitten selven lieutenant-admirael door eenen selvighen schoot was doot gebleeven'.[132] Egbert Hansen was de schrijver van Piet Heyns toenmalige vlaggenkapitein, Maarten Harpertszoon Tromp.[133] Tromp stond op 18 juni 1629 eveneens op het achterdek van de *Groene Draeck*, maar bleef ongedeerd. Omdat Egbert Hansen (verbasterd tot Egbert Janszoon) 'als schrijver gedient hebbende onder de kapiteyn Marten Herbertsz van den Tromp' door dezelfde kogelregen stierf als Piet Heyn, kreeg de zoon van de gesneuvelde schrijver, Jan Egbertszoon geheten, een plaats op de monsterrol van Tromp.[134] De jongen ontving 8 gulden per maand aan salaris en hoefde daarvoor niet daadwerkelijk dienst aan boord te doen. In 1638 was deze uitkeringsregeling nog steeds van kracht.[135]

Nederlandse oorlogsschepen overzeilen Spaanse galeien onder de Engelse kust nabij Dover, 3 oktober 1617. Schilderij door Hendrick Corneliszoon Vroom en Cornelis Hendrickzoon Vroom, 1617. Van dit gevecht zijn levendige beschrijvingen overgeleverd door twee ooggetuigen die elk een eigen journaal bijhielden. Deze journalen van Pieter Baertszoon en Hendrick Hoevenaer waren bestemd voor de Staten-Generaal want die hadden beide heren afgevaardigd om als commissaris mee te varen met de vloot en daar verslag van te doen.

Als vlootvoogd maakte luitenant-admiraal Tromp het nogmaals mee dat zijn schrijver vlakbij hem sneuvelde. Op 10 december 1652 raakte Tromp in Het Kanaal bij Dungeness slaags met een Engelse vloot onder commando van admiraal Robert Blake. Na een van de Engelse schepen te hebben geënterd, werd Tromps vlaggenschip, de *Brederode*, onverwachts van de andere zijde onder vuur genomen, 'waar door de secretaris by des admiraals zyde kwam te sneuvelen'.[136] De meest succesvolle opvolger van Tromp, luitenant-admiraal Michiel Adriaenszoon de Ruyter, overkwam hetzelfde op 30 april 1665. Ook hij verloor die dag zijn schrijver, Paulus Clerck, terwijl deze vlakbij hem stond door een vijandelijke kogel.[137] In tegenstelling tot Maarten Tromp en Piet Heyn had Michiel de Ruyter ook een 'tweede schrijver' aan boord, Hendrick Bontius. Deze promoveerde door het aan dek sterven van de 'secretaris en schrijver', van tweede naar eerste of opperschrijver, en zag zijn maandgage van 16 gulden daardoor met ingang van 1 mei 1665 bijna verdubbelen. De versnelde carrière van Hendrick Bontius pakte overigens niet goed uit. Bontius was oorspronkelijk in 1664 als tweede schrijver aangenomen voor de *Spiegel*, het vlaggenschip van De Ruyer, ter vervanging van iemand die was gedeserteerd. De functie van tweede schrijver was op dat moment nog nieuw: vóór 1664 bestond deze nog niet. Als opvolger van de secretaris en eerste schrijver Paulus Clerck ontving Bontius vanaf zijn promotie voortaan 30 gulden per maand. Een kapitein ter zee verdiende hetzelfde aan gage. Maar Bontius voldeed niet als opperschrijver. Na terugkomst van de *Spiegel* in patria in augustus 1665 kreeg Bontius problemen over het onverantwoord in rekening brengen van schrijfloon, en werd prompt vervangen door een ander.[138]

Dat schrijvers geen cruciale taak hadden gedurende een gevecht ter zee, bleek al aan het begin van de zeventiende eeuw, toen de commandant van het admiraliteitsschip de *Maan*, kapitein Jan Adriaenszoon Cant, op 3 oktober 1602 tijdens het kruisen op vijandelijke schepen dicht onder de Engelse kust vlakbij Dover zes Spaanse galeien zag opdoemen.[139] Hij zette meteen de achtervolging in, samen met nog drie andere admiraliteitsschepen, maar ondervond daarbij hinder van de eigen roeiboot, die achter het schip aansleepte. Om niet langer gehinderd te worden, besloot Cant de boot naar Dover te laten overbrengen door zijn schrijver en vier of vijf andere mannen. Diezelfde dag werden de Spaanse roeigaleien achterhaald en wist Cant er twee te vernietigen. Wanneer het op vechten aankwam, kon de schrijver dus worden gemist, maar daarna was hij toch weer nodig aan boord. Indien een scheepsschrijver tijdens de reis of campagne stierf, bleef zijn plek nooit lang vacant. Ongeacht of een marineschip ging konvooieren, kruisen of slag leveren, de scheepsadministratie moest continu worden bijgehouden. Als er geen geschikte vervanger aan boord was voor een onderweg overleden schrijver, werd er desnoods een vanuit de Republiek overgevaren.[140] Het schrijverschap op een marineschip vereiste specifieke kennis, die maar een beperkt aantal zeelieden bezat.

6 | Reguliere taken aan boord

Inleiding

Het werk van de schrijver was afhankelijk van de inzet van zijn schip. Een zeevarend schrijver was niet gewend het landleger te assisteren of op te treden als een soort douanebeambte. Dit betekende niet dat zijn collega op de binnenvaart, die zulke kennis en ervaring wel bezat doch op zijn beurt nooit met sein- of rangeerbrieven werkte, een heel ander beroep uitoefende. De reguliere arbeid van een schrijver ter zee of op de binnenwateren was grotendeels hetzelfde en bestond in eerste instantie vooral uit administratieve werkzaamheden. Daartoe behoorden het in- en aanvullen van de monsterrol en het bijhouden van het scheepsjournaal en de schuldrol. Bij de laatstgenoemde bezigheid werd voor ieder bemanningslid opgetekend of deze tijdens zijn dienstverband schulden had gemaakt en waar die eventueel uit bestonden. De schuldrol gaf niet alleen informatie over de hoogte van de gemaakte schulden en de wijze waarop die tot stand waren gekomen, maar bood ook inzage in de arbeid en bijbehorende emolumenten van de schrijver. De laatste bleek onder andere voor verschillende boekhoudkundige, notariële en juridische werkzaamheden geld in rekening te mogen brengen bij medebemanningsleden. Daarnaast had de schrijver nog allerlei andere soorten werk en taken die hierna eveneens de revue zullen passeren, te beginnen met het – aan boord – schrijven van zakelijke en persoonlijke brieven.

Het schrijven van brieven

Aan vrijwel alle werkzaamheden van de schrijver, hoe divers ook, lagen twee niet alledaagse vaardigheden ten grondslag: de kunst van het lezen en van het schrijven. Dat gaf zijn beroepsaanduiding impliciet aan. Wie had leren schrijven, kon immers ook lezen. Andersom was dat lang niet altijd het geval. De kunst van het lezen was dan ook veel wijder verspreid dan die van het schrijven.[1]

Dat de scheepsschrijver inkomsten genoot 'door zijn diensten aan te bieden voor allerlei schrijfwerk van opvarenden die het niet lukt zelf een brief of verzoekschrift in elkaar te knutselen', zoals T. Andringa schreef in een korte biografie van een van zijn voorouders die in de zeventiende eeuw als scheepsschrijver bij de Amsterdamse admiraliteit had gevaren, klinkt aannemelijk.[2] Ook S.W.P.C. Braunius wees al enige decennia eerder in een artikel over de door hem in de jaren zeventig van de twintigste eeuw in het Britse

nationaal archief te Londen ontdekte zeventiende-eeuwse correspondentie van Nederlandse zeelieden, op het bestaan van een beroepsschrijver die de analfabeten aan boord behulpzaam was bij het opstellen van brieven voor het thuisfront.[3] Mag uit deze twee beweringen nu geconcludeerd worden dat scheepsschrijvers brieven schreven en verstuurden voor ieder bemanningslid dat een beroep op hen deed? Het antwoord is neen. Scheepsschrijvers deden dit alleen voor hun commandant, in de regel een kapitein of een commandeur en de hoogste officier aan boord.

Om als scheepsofficier steeds naar behoren te kunnen functioneren, was het beheersen van de lees- en schrijfkunst onontbeerlijk. Dat ondervond de Rotterdamse kapitein Frans Jacobszoon Touw in 1641 toen hij uit een zeekrijgsraad werd gezet omdat hij nauwelijks kon lezen en schrijven.[4] Dat Touw toch jarenlang zonder problemen als scheepscommandant had kunnen optreden, kwam doordat hij voor het noodzakelijke lees- en schrijfwerk aan de wal kon terugvallen op familieleden en ter zee op kaderleden, onder wie de scheepsschrijver. Kapitein Touw was binnen zijn beroepsgroep echter een uitzondering. Marineofficieren konden in de regel lezen en schrijven. Het was voor een kapitein ook mogelijk om, naast de officiële stukken bestemd voor onder andere de admiraliteitsraad, zijn andere brieven, inclusief die aan zijn vrouw en kinderen, aan de scheepsschrijver te dicteren en door hem te laten schrijven. Hij hoefde dan alleen nog zijn handtekening te zetten.[5] Of en in welke mate hij van die mogelijkheid gebruikmaakte, kon hij zelf bepalen en was mede afhankelijk van de band die hij met zijn schrijver had. Het kwam vermoedelijk alleen voor als er sprake was van een familiaire vertrouwensband tussen de schrijver en zijn commandant of – zoals bij kapitein Touw – indien een analfabeet de leiding aan boord had. Onderofficieren die niet of nauwelijks konden schrijven maar het zo nu en dan wel nodig hadden voor hun werk, namen de scheepsschrijver daarvoor niet in vertrouwen. Zij deden dan een beroep op hun maat of een vakgenoot aan boord die de schrijfkunst wel machtig was.[6]

Analfabetisme was zowel aan de wal als aan boord geen zeldzaamheid. In Amsterdam, de belangrijkste (haven)stad van de Republiek, was halverwege de zeventiende eeuw ruim 35% van de mannelijke bevolking analfabeet. Onder zeevarenden was de geletterdheid nog geringer. In 1660 kon 45% van de Amsterdamse zeelieden die in ondertrouw gingen niet schrijven. Van de daar toen woonachtige buitenlandse zeelui was zelfs meer dan de helft (59%) analfabeet. Bij vrouwen was geletterdheid doorgaans nog zeldzamer. Van de vrouwen die in Amsterdam omstreeks 1650 in ondertrouw gingen maar daar niet waren geboren, was slechts een kwart (26%) tot schrijven in staat.[7]

Wie de schrijfkunst niet zelf beheerste, kon tegen betaling een beroepsschrijver inschakelen. Dat (zeemans)vrouwen in de Republiek daadwerkelijk gebruikmaakten van zulke zogeheten 'openbare schrijvers', blijkt uit door de Engelsen in de zeventiende- en achttiende eeuw op zee onderschepte post.[8] Schrijvers op de schepen en schrijvers aan de wal beheersten dezelfde basisvaardigheden, maar hadden voor de rest geen raakvlakken. De in de (haven)steden werkzame openbare schrijvers waren landrotten en geen voormalige of toekomstige scheepsschrijvers[9] Waarschijnlijk maakten analfabete zeemansvrou-

wen alleen gebruik van een openbare schrijver indien zij hiervoor niet terecht konden bij familie of vrienden.

Aan boord van elk marineschip bevonden zich analfabeten en die konden in principe eveneens tegen betaling een beroep doen op de dienstverlening van een geoefend schrijver: hun scheepsschrijver. Die bezat immers het benodigde schrijfgerei, had een leesbaar handschrift en wist hoe je een brief moest opstellen en versturen. Maar waarom zou een matroos zich voor het schrijven van een persoonlijke brief wenden tot een hogere onderofficier in het achterschip waar hij normaal nooit kwam, terwijl hij dezelfde soort ondersteuning en hulp mogelijk gratis, op krediet of voor wat pijptabak en sterke drank zou kunnen krijgen van een van de andere matrozen of soldaten met wie hij dagelijks omging en die wel kon schrijven? Het voor privécorrespondentie inschakelen van de scheepsschrijver was in ieder geval zeer ongebruikelijk. Het behoorde ook niet tot het officiële takenpakket van de scheepsschrijver. Bovendien werd het vanaf de oorlogsschepen corresponderen met het thuisfront niet bepaald gepropageerd. In alle generale artikelbrieven keerde steeds hetzelfde voorschrift terug dat luidde: 'Niemant en zal eenighe brieven ontfanghen noch uytsenden dan in presentie vanden capiteyn diese eerst visiteren sal.'[10] Wie zich hier niet aan hield, kreeg volgens de oudste gedrukte artikelbrieven een lijfstraf. In de latere artikelbrieven, zoals die van 1690 en 1702, was deze vaste bestraffing omgezet in de doodstraf door ophanging.

Ook gedurende de achttiende eeuw bleef het verbod op ongecontroleerde correspondentie vanaf en naar de oorlogsschepen van kracht. Zo liet bijvoorbeeld de commandant van de *Princesse Carolina*, kapitein-luitenant ter zee Pieter van Hoogwerff, in juli 1760, terwijl het schip het eiland Madeira naderde, zijn provoost een waarschuwing aan de grote mast bevestigen waarin de commandant het ontvangen of versturen van post ten strengste verbood, omdat dit strijdig was met 'den articulbrieff ter zee'. Hoogwerff stelde de waarschuwing op nadat 'bij verscheijde persoonen op dit schip zig bevindende brieven en andere gezeegelde pampieren gevonden werden, soo door particuliere als door ingezetene van den Staat hun bij of jeegens onse vertrek uit Holland gegeeven of gezonden'.[11] Het schip behoorde tot de Rotterdamse admiraliteit en was onderweg naar de West-Indische koloniën.

Dat zich tussen de tienduizenden in het Britse nationale archief opgeborgen eertijds gekaapte brieven van en aan Nederlandse zeevarenden en particulieren uit de zeventiende en achttiende eeuw zo weinig exemplaren bevinden die zijn geschreven door opvarenden van oorlogsschepen, heeft ongetwijfeld te maken met de door de admiraliteiten opgelegde beperkende regels betreffende de correspondentie van hun zeevarenden. Het ontbreken van brieven geschreven door scheepsschrijvers ten behoeve van analfabete medebemanningsleden spreekt in dat verband ook boekdelen.[12] Alleen scheepscommandanten en vlagofficieren konden voor hun correspondentie zonder belemmeringen gebruikmaken van de scheepsschrijver. Deze was hen ook behulpzaam bij de verzending. Hij moest immers zelf ook een geregelde correspondentie onderhouden met het Prinsenhof in de thuishaven. Tot de administratieve bescheiden die

de schrijver regelmatig naar het secretariaat van zijn admiraliteit moest sturen, behoorden in ieder geval brieven met daarin een opgave van de in de monsterrol en in de schuldrol na het uitzeilen aangebrachte veranderingen. Beide rollen vormden tezamen met het scheepsjournaal de hoofdbestanddelen van de administratie aan boord van een oorlogsschip.

Het invullen en aanpassen van de monsterrol

Iedere scheepsschrijver moest de dagelijkse gebeurtenissen in het scheepsjournaal optekenen, de scheepsschulden in de generale schuldrol bijhouden en alle veranderingen in de samenstelling en omvang van de bemanning in de monsterrol registreren. Het bijhouden van de laatstgenoemde rol kostte het minste werk. De monsterrol van een admiraliteitsschip bestond meestal uit één katern met daarin de namen van alle aangemonsterde bemanningsleden, hun functie, gage en de data waarop zij in dienst waren getreden en/of zich hadden ingescheept. Direct na de generale monstering, kort voor vertrek van het schip, sloot de commissaris van monstering de rol af met zijn handtekening. Slechts een van de in drie- of viervoud opgemaakte monsterrollen bleef achter bij de schrijver; de andere gingen met de commissaris mee van boord en waren bestemd voor de administratie in het Prinsenhof.

Met het invullen van de monsterrol startte de registratie van de bemanning van ieder marineschip. Het aannemen van de (romp)bemanning vond in de regel plaats in het Prinsenhof in aanwezigheid van leden van het admiraliteitscollege. Minimaal een van de door de scheepsschrijver in meervoud ingevulde monsterrollen bleef daar achter. Het in de daaropvolgende dagen en weken indienst nemen van personen om de monsterrol (weer) geheel compleet te krijgen, gebeurde meestal elders, in zeemanslogementen en herbergen of aan boord van het schip. De schrijver diende alle aanvullingen om de week zelf of via de deurwaarder door te geven aan het Prinsenhof. Na vertrek van het schip gingen de notities met aanvullingen over de (scheeps)post. Bij de marine vormde de monsterrol de basis voor de personeelsadministratie van het varend volk.[13] Zowel de opeenvolgende generale artikelbrieven als de particuliere instructies voor de schrijvers en de kapiteins bevatten rudimentaire regels over het gebruik en de inhoud van de monsterrol.

In navolging van de oudste gedrukte artikelbrieven en instructies voor de schrijvers uit de jaren twintig van de zeventiende eeuw, dienden de scheepsschrijvers in de monsterrol ‘ghetrouwelijc aen te teyckenen alle dooden ende die passpoort hebben om te moghen vertrecken mitsgaders ooc de ghene die voor schelm wech loopen’.[14] Kapiteins mochten alleen met instemming van hogerhand (de admiraal, het admiraliteitscollege of de commissarissen van de monstering) personeel aannemen of afdanken, tenzij ‘de noot anders vereischte’.[15] Door die laatste toevoeging konden ook commandanten buiten vlootverband varende, gestorven of gedeserteerd personeel vervangen. Bovendien hoefde de schrijver in dergelijke (nood)gevallen niet te controleren of de kapitein toestemming van hogerhand had verkregen.

Dat de oudste geschreven schrijversinstructie van de Amsterdamse admiraliteit begon met, en voor bijna de helft bestond uit, regels betreffende de invulling van de in drievoud opgemaakte monsterrol, illustreert het belang dat het admiraliteitscollege van oudsher hechtte aan een betrouwbare en goed controleerbare bemanningsregistratie. De schrijver mocht uitsluitend door de kapitein geaccepteerde veranderingen doorvoeren en iedere aan het Amsterdamse admiraliteitscollege overgedragen monsterrol diende ondertekend te zijn door zowel de kapitein als diens schrijver. Dat maakte hen beiden verantwoordelijk voor de inhoud en dwong hen bij verschil van mening tot overleg. Het inkomen van de kapitein was grotendeels afhankelijk van de inhoud van de monsterrol. Daarin stond voor ieder bemanningslid, behalve de datum van indiensttreding, ook de dag van inscheping vermeld. En omdat het moment van embarkeren bepaalde wanneer de kapitein kostgeld in rekening mocht brengen, was die datum in de monsterrol voor hem van groot belang. Bij onenigheid hierover met de kapitein kreeg de schrijver het soms zwaar te voorduren, zoals de Amsterdamse scheepsschrijver Johan Kievit in 1667 tamelijk achteloos aan zijn opvallend persoonlijk getinte scheepsjournaal toevertrouwde.[16]

Tot de standaardgegevens in de monsterrol behoorden behalve de naam van ieder bemanningslid en de al genoemde data van aanname en inscheping, ieders functie en maandgage. Als er na het uitzeilen iemand stierf, zijn ontslag kreeg of deserteerde, werd de monsterrol aan boord door de schrijver aangepast. De naam van het desbetreffende bemanningslid werd dan doorgehaald. In geval van desertie werd er een galg bijgetekend. De schrijver was daartoe verplicht. De oudste handgeschreven en gedrukte schrijversinstructies uit de jaren twintig van de zeventiende eeuw schreven dit al voor. Hoewel niet door een artikelbrief opgelegd, gaven scheepsschrijvers in de achttiende eeuw met een getekende doodsbrief, soms voorzien van een rouwrand, symbolisch aan dat een bemanningslid was overleden. Was een bemanningslid op de monsterrol vervangen omdat deze na een vonnis was geëxecuteerd, dan tekende de scheepsschrijver soms twee gekruiste zwaarden bij diens naam. Indien tijdens de reis een nieuw bemanningslid werd aangenomen ter vervanging van een gestorven, ontslagen, overgeplaatste of weggelopen opvarende, dan kwam diens naam pal onder die van zijn voorganger te staan. Maakte iemand onderweg promotie, dan werd dat ook meteen verwerkt in de monsterrol. Voor degradatie gold hetzelfde. In de monsterrol werd aan het eind van de reis ook nog aangegeven hoeveel schulden ieder bemanningslid aan boord had gemaakt.

De monsterrol, ook wel aangeduid met ‘t scheepsbouck’ of ‘t bouck van t scheepsvolck’, stelde de leden van de admiraliteitsraad in staat om ongewenste ontwikkelingen zoals stijgende desertie, te hoog oplopende gages of toename in het vacant blijven van bepaalde functies, meteen te signaleren en er iets tegen te ondernemen. Zo besloot de Zeeuwse admiraliteitsraad in 1598 de monsterrollen van de kapiteins die met hun schepen bij Veere en bij Vlissingen lagen te vergelijken, om tot gelijkheid van gages te komen.[17] Om de in de monsterrollen geconstateerde stijgende desertie tegen te gaan, eiste de Rotterdamse admiraliteitsraad in 1638 dat de schrijvers op de schepen en de klerken op de secretarie voortaan het woon- of logeeradres zouden aantekenen van het aangemonsterde scheepsvolk.[18] Toen

in het daaropvolgende jaar uit het controleren van de monsterrollen bleek dat de gages van zowel het gewone scheepsvolk als van de onderofficieren fors stegen, stuurde de Rotterdamse admiraliteitsraad meteen enige afgevaardigden naar de Staten-Generaal voor overleg om verdere stijgingen tegen te gaan en tevens te bewerkstelligen dat er meer eenheid zou komen in de hoogte van de maandgages tussen de verschillende admiraliteiten.[19]

De monsterrollen waren een belangrijke (inspiratie)bron voor het nemen van maatregelen. De admiraliteitsheren hechtten daarom veel waarde aan het snel in hun bezit krijgen van de monsterrollen van de net uitgevaren schepen. Het admiraliteitscollege van Rotterdam nam in de zeventiende eeuw veelvuldig resoluties aan om de monsterrollen van Rotterdamse oorlogsschepen die de raadsleden niet zelf meteen in handen kregen, maar via een commissaris van de monstering ontvingen, zo snel mogelijk op het Prinsenhof in Rotterdam te krijgen. Niet alleen de commissarissen in het eigen rayon (Hellevoetsluis en Den Briel), maar ook degenen die namens de Rotterdamse admiraliteit in andere havens optraden als 'monstermeester' voor binnenkomende en vertrekkende Rotterdamse admiraliteitsschepen, werden flink opgejaagd. De al eerder besproken in 1643 door de Rotterdamse admiraliteit uitgevaardigde 'Ordre ende reglement' bevatte een verklaring voor die grote haast in het vierde artikel. Dat artikel luidde:

> 'Soo haest eenighe monsteringhe by haer gedaen sal zijn, soo sullen de voorsz. Commissarissen de monsterrollen in goede versekeringe hebben over te senden, (...) opdat alsoo de absenten oft verloopen officieren ende matrosen den Capiteyn Geweldighen bekent gemaeckt ende ter stont na gespeurt mogen werden.'[20]

Deze poging van het Rotterdamse college om van de monsterrol een geducht wapen in de strijd tegen desertie te maken, mislukte echter.

In de achttiende eeuw probeerde het Rotterdamse admiraliteitscollege met de introductie van een 'postuurrol' te bewerkstelligen wat met de monsterrol niet was gelukt. In de postuurrol moest de scheepsschrijver nauwgezet van ieder nieuw bemanningslid aantekenen diens 'geboorteplaats, ouderdom, signalement, religie, handwerk en lengte' en tevens waar deze woonachtig was of zijn logement zich bevond.[21] Het door de schrijvers verplicht in de rollen laten opnemen van informatie over het uiterlijk of de slaapplaats van net aangemonsterde schepelingen, kwam pas na de opheffing van de admiraliteiten in 1795 van de grond.[22] De zeventiende- en achttiende-eeuwse monsterrollen boden wel de mogelijkheid frauderende kapiteins te traceren. Door het controleren van de monsterrol had men bijvoorbeeld kunnen vaststellen dat de voor de Zeeuwse admiraliteit werkzame kapitein Langhen Gheeraerts in 1598 een tweetal matrozen veel korter in dienst had dan door hem was opgegeven en dat diens Rotterdamse collega kapitein Beaumont in 1644 loog over de bemanningsterkte.[23] Ongeoorloofde tijdelijke afwezigheid werd eveneens met controle bestreden, al was de controle van de monsterrol vooral gericht op de bemanningen aan boord van de oorlogsschepen op de rivieren en in de kustwateren van de Republiek.

Al wat de schrijver in de monsterrol veranderde, meldde hij op gezette tijden schriftelijk aan het secretariaat en het Hoofdelijk Betalingskantoor van zijn admiraliteit. Met behulp van de steeds aanpaste monsterrol kon na afloop van de reis of het dienstverband op het Hoofdelijk Betalingskantoor voor ieder bemanningslid worden uitgerekend hoeveel gage hij had verdiend en welk bedrag aan kostpenningen de kapitein tegemoet kon zien. Maar op basis van louter de monsterrol kon een bemanning niet worden uitbetaald: daarvoor was nadere informatie nodig over de onderweg gedane uitgaven voor en door de bemanning. Die gegevens waren voorhanden in de 'generale gespecificeerde schuldrolle', het meest complexe en omstreden onderdeel van de door de scheepsschrijver gevoerde administratie.

Het bijhouden van de schuldrol

Net als bij de monsterrol moest de schrijver na het uitzeilen ook steeds overzichten maken van alle veranderingen en aanvullingen in de schuldrol en die vanaf het schip verzenden naar het secretariaat en betalingskantoor in het Prinsenhof. De oudste geschreven en gedrukte schrijversinstructies van omstreeks 1620 bevatten verscheidene regels over het in een boek, register of rol moeten opnemen van de door de bemanningsleden aan boord en elders gemaakte schulden. Het ging om verschillende soorten schulden. In de eerste plaats betrof het bedragen waarmee bemanningsleden in het krijt waren komen te staan bij hun kapitein of bij hun schrijver voor geleend geld, of de aanschaf van 'eenighe noodighe behoeften'.[24] Daarnaast ging het om schulden 'die d'een van het volck op d'ander staende den dienst kommen te maecken'.[25] Deze schulden moesten voorzien zijn van een 'deuchdelijcke specificatie van de rechte qualiteyt ende quantiteyt der goederen'.[26] Over welke noodzakelijke behoeften of goederen het precies ging bij de onderling gemaakte schulden, werd niet uitgeweid. Aan elkaar verkochte drank, tabak en versnaperingen, zoals koek, waren er in ieder geval van uitgesloten. Ook schulden die het gevolg waren van dobbelen en kaarten of die 'de gasten aen waerden ofte waerdinnens over droncken gelagen' hadden, mochten niet worden opgenomen in de schuldrol.[27]

Door een limiet te stellen aan het bedrag dat een schepeling in totaal schuldig mocht zijn aan zijn scheepsschrijver – eerst één tot twee maandgages en later, vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw, een kwart van het door de schepeling verdiende salaris (bij de Amsterdamse admiraliteit) of een vijfde (bij de Rotterdamse admiraliteit) – probeerden de admiraliteitsraden de schuldenlast van het varend volk te beperken. Of de schrijvers zich in de praktijk steeds aan de gestelde limieten en andere regels betreffende de aan boord gemaakte schulden hielden, is moeilijk vast te stellen. Er zijn geen zeventiende-eeuwse schuldrollen of boeken bewaard gebleven. Slechts een 'notijsie uijt het scheeps schulde boeck van Joh: Hegh vant slandst schip Delft dat gecommandert wart door den heer Capiteijn: Jacob van der Goes in den Jaare 1692 a 1693' is het enige wat rest van de vroegste schuldenadministratie van een scheepsschrijver.[28] De notitie van de Rotterdamse scheepsschrijver Johan Hegh bevatte vrijwel dezelfde gegevens die in een

monsterrol moesten staan, zoals de naam en functie van de aangenomen zeeman en de data van zijn indiensttreding en afdanking. De uit de schuldrol gehaalde cijfermatige informatie bleef beperkt tot een opgave van de totale schuld per bemanningslid. Dat leverde slechts een lange lijst op van schuldbedragen die ingehouden moesten worden op de verdiende salarissen van de bemanning, zonder enige nadere informatie over de wijze waarop die schulden waren ontstaan. Van de achttiende-eeuwse schuldboeken en rollen is slechts een klein aantal, al dan niet voorzien van wat bijlagen, behouden gebleven.

Uit de nu nog te raadplegen generale schuldrollen van scheepsschrijvers blijkt dat er geen sprake was van uniformiteit.[29] Elke marineschrijver hield op zijn eigen wijze de door de bemanning gemaakte schulden bij. De schuldrollen van sommige schrijvers vertoonden slechts een aantal cijferreeksen. Andere bevatten naast gerubriceerde en bij elkaar opgetelde kolommen met getallen ook tekst.[30] Hetzelfde geldt voor de verwerking van de ingeleverde schuldrollen en de daarop gebaseerde betaalrollen op de verschillende Hoofdelijk Betalingskantoren. De ene klerk of commies transformeerde de van de schrijver ontvangen gegevens over de schulden van de bemanningsleden tot salarisrekeningen, met hoofdzakelijk getallen en afkortingen als 'M.c.h' en 'R. z. d'.[31] De ander was wat scheutiger met het geven van nadere informatie over de in rekening gebrachte schuldbedragen. De admiraliteiten hanteerden bovendien niet alle vijf twee eeuwen lang precies dezelfde (scheeps)schuldposten.[32] Bij alle admiraliteiten werden de scheepsschulden alleen tussentijds verrekend als een schepeling werd overgeplaatst van het ene schip naar het andere. In alle andere gevallen moest de zeeman of soldaat wachten tot zijn ontslag.

Land- en scheepsschulden

De door de bemanningsleden van een marineschip gemaakte schulden die via inhoudingen op hun salaris verrekend mochten worden, bestonden bij alle admiraliteiten behalve uit scheepsschulden uit zogeheten 'landschulden'. De laatste, in de scheepsboekhouding afgekort tot 'L.S.', behelsden hoofdzakelijk de door de zeeman, kort voor zijn inscheping gemaakte, kosten die verband hielden met zijn indiensttreding bij de zeemacht, waaronder uitgaven voor zijn scheepsuitrusting (vooral plunje, schoeisel, pijpen en tabak) en voor zijn tijdelijke opvang bij een logementhoud(st)er.[33] Bepaalde medische kosten, zoals het door de chirurgijn aan zijn gilde verschuldigde examengeld, werden eveneens tot deze schuldencategorie gerekend. Ook de huishuur van de zeeman en zijn gezin kon als landschuld worden opgevoerd.

Uit de 'Lijste der Land Schulden' van de bemanningen van enige schepen van het Noorderkwartier blijkt dat het percentage bemanningsleden dat met een landsschuld naar zee vertrok, in de achttiende eeuw steeg van 12% in 1715 naar 16% in 1721 en 24% in 1723.[34] Opmerkelijk aan deze trend is de gelijktijdige toename van het gemiddelde (land)schuldbedrag. Die steeg van 8 gulden in 1715 naar 20 gulden in 1721 en bijna 27 gulden in 1723. Er waren dus niet alleen steeds meer schepelingen die vanuit Hoorn en Enkhuizen met een schuld aan hun dienstverband begonnen, het bedrag dat ze met varen moesten terugbetalen, ging ook flink omhoog. Deze verarming van de uitgaande bemanning was waar-

schijnlijk, net als bij de VOC, het gevolg van een afname van het aantal bemanningsleden dat woonachtig was in de thuishaven (Enkhuizen) en een toename van het aantal berooide lieden die via een zielverkoper of volkhouder in dienst traden bij de marine. De lijsten met landschulden bevatten helaas geen informatie over de woon- of geboorteplaats van de schuldenaren. De opgegeven namen van de schuldeisers (veelal volkhouders en opkopers van schuldbrieven van volkhouders) toonden echter aan dat landschulden vaak voortkwamen uit de kosten voor tijdelijke opvang in een zeemanlogement. De VOC maakte gebruik van dezelfde logementen en zielverkopers als de marine. De scheepssoldijboeken van de twee à drie VOC-schepen van de Kamer Enkhuizen die gedurende het eerste kwart van de achttiende eeuw jaarlijks uitvoeren, bevatten wel informatie over de herkomst van het scheepsvolk. Uit die soldijboeken blijkt dat van de totale bemanning in 1700 en 1715 respectievelijk 43% en 38% uit Enkhuizen kwam. Tien jaar later, in 1725, was dat aandeel geslonken tot 25%.[35]

De landschulden werden in de regel (terug)betaald met behulp van maandbrieven.[36] Het verzilveren van de maandbrieven gebeurde meestal pas bij de afbetaling van de bemanning na terugkomst van de reis. Bij scheepsreizen die langer dan vier maanden duurden, konden die (terug)betalingen aan de maandbriefhouders ook al tussentijds plaatsvinden.[37] De zeeman of soldaat mocht na vertrek van het schip dan echter niet te veel schulden aan boord hebben gemaakt. Deze zogeheten 'scheepsschulden', ook wel afgekort tot S.S., waren namelijk preferent aan alle landschulden en de daarvoor opgemaakte maandbrieven, obligaties of machtigingen. Degene die het beste op de hoogte was van de aan boord gemaakte schulden was de schrijver. Hij hield daarvan immers de administratie bij en stelde het secretariaat en Hoofdelijk Betalingskantoor in het Prinsenhof regelmatig per post op de hoogte van zijn bevindingen.

Boekhouder van de admiraliteit

De scheepsschulden kenden een wat grotere diversiteit dan de landschulden, die bijna allemaal nauw samenhingen met de werving en de uitrusting van de zeeman. De eerste post die al dagen, weken of maanden voor vertrek van het schip door de schrijver als scheepsschuld genoteerd kon worden, was de handgage of monstermaand.[38] Dit bedrag ter grootte van een maandgage was een voorschot dat direct bij de aanmonstering werd uitbetaald.[39] Het was de enige scheepsschuld die ieder bemanningslid aan het begin van zijn dienstverband had.[40] Alle andere schuldposten betroffen nooit de gehele bemanning maar waren persoonsgebonden en afhankelijk van de (op basis van een aanstellingsakte) uitgeoefende functie, van het vertoonde (met boetes bestrafte) gedrag, van de aan boord geëtaleerde kooplust en van de mate waarin gebruik werd gemaakt van de dienstverlening door derden, waaronder die van de chirurgijn en de scheepsschrijver.

Een beperkt aantal bemanningsleden stond bij aanvang van het dienstverband voor nóg een bedrag in het krijt bij hun admiraliteit: de kosten van een aanstellingsakte. Deze groep die niet, zoals de rest van de bemanning, gewoon aanmonsterde maar door het

admiraliteitscollege per akte werd aangesteld, bestond uit alle officieren, aspirant-officieren, appoinctées, volontairs en een paar onderofficieren, inclusief de scheepsschrijver.[41] Hun aanstellingsakten werden tegen betaling opgemaakt op het secretariaat van de admiraliteit. Zo kostte halverwege de achttiende eeuw bij de admiraliteit van het Noorderkwartier de aanstellingsakte van een commandeur ruim 6 gulden, en van een eerste of tweede luitenant precies 5 gulden. Een derde luitenant betaalde toen 4 gulden voor het opmaken van de akte, en dat was net zoveel als een scheepsschrijver voor zijn aanstellingsakte moest afdragen aan de admiraliteitsklerk.[42] Deze kosten hoefden echter niet meteen in het Prinsenhof te worden afgerekend. Ze konden worden opgenomen in de generale schuldrol van de schrijver. De verschuldigde bedragen werden dan net als alle aan boord gemaakte schulden pas aan het eind van het dienstverband verrekend.

De voor het opmaken van een aanstellingsakte gemaakte kosten waren een inkomstenbron voor het secretariaat en werden daar verdeeld tussen de secretaris van de admiraliteit en diens klerk die het schrijfwerk had gedaan. Bij sommige officieren of onderofficieren bleef het daarbij. Op hun verdiensten hoefden behalve de handgage en de aanstellingsakte geen andere zogeheten 'scheepsschulden aan t Land' te worden ingehouden. Dit type schuldenaar was echter dun gezaaid op de marineschepen en ongeacht de bemanningssterkte bijna altijd te tellen op de vingers van één of twee handen. Van het schip *'t Huis te Warmeloo*, dat in mei 1715 met tweehonderd koppen uitvoer naar de Oostzee, hadden ruim drie maanden later negen bemanningsleden geen andere scheepsschuld dan die door de aanstellingsakte en/of de ontvangen handgage was ontstaan.[43] Bij het eveneens voor de admiraliteit van het Noorderkwartier varende oorlogsschip *Wolfswinckel* dat in het daaropvolgende jaar vertrok met honderdveertig koppen aan boord, hadden er bij het afdanken van de gehele bemanning nog geen drie maanden later, slechts vier man een scheepsschuld die uitsluitend bestond uit de opgemaakte aanstellingsakte en/of de ontvangen handgage.[44] De rest van de bemanning bouwde tijdens het dienstverband een hogere scheepsschuld op, en niet alleen bij de admiraliteit.

Boekhouder van de provoost

Een schuldpost die de scheepsschrijver aanzienlijk meer schrijfwerk kostte, was het tijdens de reis of campagne bijhouden van de aan boord uitgedeelde bekeuringen en opgelegde boetes. Het aantal opgelegde boetes liep, ongeacht de duur van de reis en de omvang van de bemanning, in de tientallen. Van de in mei 1722 aan boord van de eerdergenoemde *Wolfswinckel* uitgevaren honderdvijftig bemanningleden stonden er na ruim drie maanden 22 bij de provoost in het krijt voor een opgelegde boete. Het totaal aantal opgelegde boetes lag (met 27) iets hoger omdat drie bemanningsleden twee keer waren beboet en één zelfs drie keer. Twee van de beboete bemanningsleden hadden in de boeien gezeten en kregen daarvoor ieder 12 stuivers in rekening gebracht. Alle boetes bedroegen 6 stuivers per geconstateerde overtreding.[45]

Een wat langere reis betekende doorgaans ook een hoger aantal opgelegde boetes. Van de 248 koppen waarmee de *Vredehof* in 1747 vertrok, bleken na ruim anderhalf jaar er ze-

ventig één of meer keer te zijn beboet met 6 stuivers. De uit Bieleveld afkomstige matroos Joost Hendrik Grevenie spande de kroon. Hij werd niet minder dan elf keer beboet en was zijn provoost daarvoor 3 gulden en 6 stuivers schuldig. Een twintigtal andere opvarenden was drie tot negen maal beboet, de rest een of twee keer. In totaal waren 156 boetes uitgedeeld die aan de provoost moesten worden afgedragen. Behalve de genoemde zeventig beboete bemanningsleden waren er ook nog acht personen geweest die in de boeien hadden gezeten. De daarvoor opgevoerde bedragen bedroegen 12 of 24 stuivers. Dat laatste tarief had betrekking op zeven van hen die tussentijds uit de boeien werden gehaald om voor een krijgsraad te kunnen verschijnen. Zij kregen ieder tevens een bedrag in rekening gebracht voor het bijeenroepen van de krijgsraad van 5 gulden en 13 stuivers, met uitzondering van een uit Kopenhagen afkomstige matroos (Niels Harmse), voor wie kosten waren gemaakt voor onder andere het opstellen van een verklaring. Deze matroos was aan kosten voor de krijgsraad 22 gulden en 10 stuivers kwijt.[46] Alle hiervoor genoemde boetes werden ook pas na afloop van het dienstverband verrekend en dan geheel of gedeeltelijk afgedragen aan de provoost. Die had daar volgens de artikelbrief recht op.

Op elk zeegaand marineschip zat een provoost. Deze had een politionele taak en was belast met het bewaren van de orde aan boord. De provoost moest onder andere 'regardt nemen op alle confusien ende disordre die de matrosen plegen (...) het volck tot haer werck aendrijven, moetwilligers op capiteyns ordre slyuten aen een plaets daer toe gemaeckt op sulck loon als hem daer voor is toegeleyt'.[47] Kortom hij zag toe op de naleving van de artikelbrief, bekeurde overtreders daarvan en sloot veroordeelde of van een vergrijp verdachte bemanningsleden op. Voor zowel de bekeuringen als het opsluiten en weer vrijlaten bestonden vaste tarieven. In de oudste gedrukte artikelbrieven uit de jaren twintig van de zeventiende eeuw stonden bij verscheidene overtredingen de bijbehorende boetebedragen al vermeld. Zo kreeg ieder bemanningslid die na het opzetten van de wacht bleef rondhangen en zich niet meteen naar zijn kooi begaf, een boete van 2 schellingen.[48] Daarvan kwam 'd'eene helft tot bate vanden armen, ende d'andre helft ten proffijte vanden provoost'.[49] Een matroos die op commando van de kwartiermeester niet meteen plaatsnam in de sloep, werd beboet met 6 stuivers, en dat bedrag ging in zijn geheel naar de provoost. Op de binnenwateren leidde het niet (op tijd) plaats willen nemen in de sloep niet tot een boete maar tot een vaste lijfstraf met opsluiting. De kapitein mocht eerst uithalen 'met een eynde houts ofte anders' en de ongehoorzame matroos vervolgens voor acht dagen laten vastzetten in de ijzers.[50] Daarnaast ontving de provoost 'om beter beleyt inde schepen te hebben' voor het opsluiten van een bemanningslid die een vergrijp had begaan nog 1 schelling.[51] Iedere opvarende, inclusief de kapitein, was verplicht de provoost aan boord te assisteren bij de uitoefening van zijn 'officie'.[52] Bovendien had de kapitein ervoor te zorgen dat de provoost zijn geld kreeg.[53]

De zeventiende-eeuwse tarieven van de boetes bleven in de achttiende eeuw lange tijd onverminderd van kracht. Voor het 'sluijten en ontsluijten in de boeije' van een medebemanningslid ontving de provoost ook na 1700 nog steeds 12 stuivers, en voor een bekeuring 6 stuivers. Aan het eind van de achttiende eeuw steeg het bedrag voor het in

de boeien slaan en daarna weer vrijlaten van 12 naar 24 stuivers.[54] Het standaardtarief voor een door scheepsprovoost opgelegde boete bleef 6 stuivers. Waar de boetes precies voor waren opgelegd, bleef in de schuldenadministratie meestal onvermeld. De keren dat er wel iets over op papier werd gezet, bleek het te gaan om slapen onder werktijd, 'light' (vuur) maken na het opzetten van de wacht, roken op plaatsen aan boord waar dat verboden was, en dobbelen of kaarten.[55] Vooral 'rooke agter 't spil' bleek een frequent voorkomende reden voor een bekeuring.[56] Volgens artikel 45 van de in 1629 door de Staten-Generaal uitgevaardigde generale artikelbrief mocht er aan boord van de admiraliteitsschepen uitsluitend worden gerookt tussen de grote mast en de fokkemast. In de avond met licht of een brandende lont in het kabelruim komen, was in navolging van ditzelfde artikel verboden.

Recidivisten werden niet harder aangepakt dan bemanningsleden die voor het eerst in overtreding waren. Iemand die drie keer achter elkaar bekeurd was, kreeg daarvoor dus niet meer dan 18 stuivers in rekening gebracht. Alleen vergrijpen waarvoor een krijgsraad bijeengeroepen moest worden, leidden tot een substantieel grotere inhouding op het salaris van de opgesloten zeeman. Dan was het geen kwestie van stuivers, maar van 5 of meer guldens. Een matroos of soldaat die niet aan boord maar aan de wal in het Prinsenhof in de boeien werd gezet, was eveneens een stuk duurder uit. Daar kostte het sluiten en ontsluiten van de boeien hem vijf keer zoveel als op een marineschip. De voor zowel het opsluiten als ontsluiten te betalen 30 stuivers moesten worden verdeeld over de provoost, die recht had op een derde deel, en zijn luitenant en overige dienaren, die gezamenlijk twee derde deel ontvingen.[57] Het archief van de scheepsschrijver Johan Hendrik Ilcksen bevatte een door vijf hellebaardiers bij hem in 1756 ingediende declaratie voor het aan boord afleveren van vier onwillige zeelui die een nacht hadden vastgezeten. De vier werden ieder aangeslagen voor 3 gulden aan sluit- en ontsluitgeld en draaiden tevens op voor de in rekening gebrachte reiskosten van 3 gulden per meegereisde hellebaardier.[58]

Ook de in het Prinsenhof werkzame provoost ontving zijn sluit- en ontsluitgeld via een inhouding op het salaris van de desbetreffende zeeman. Indien de provoost van het Prinsenhof met zijn kapitein of luitenant en andere dienaren een groep zeelui aan boord afleverde die na hun aanmonstering te lang had gewacht met inscheping, leverde hem dat al snel enige tientallen guldens op aan (ont)sluitgelden.[59] Deze als scheepsschuld ingehouden bedragen vormden een aparte post, door de scheepsschrijver in zijn generale schuldrol aangeduid met 'voor de Capitein Geweldige'. De voor de varende provoost ingehouden bedragen leverden eveneens een aparte naar de crediteur genoemde schuldpost op. De in de generale schuldrol 'voor de Scheepsprovoost' bestemde bedragen waren lager dan die 'voor de Capitein Geweldige'.[60] Rijk werd de scheepsprovoost er niet van. Een jaar lang boetes opleggen en bemanningsleden in de boeien zetten, leverde de scheepsprovoost ongeveer 20 à 30 gulden op aan extra inkomsten.[61] Hij verdiende er gemiddeld per maand dus niet meer dan een paar gulden aan. Bovendien mocht hij niet alles zelf houden. De provoost moest op zijn beurt steeds 10% afdragen aan de scheepsschrijver.[62]

Deze administreerde de opgelegde boetes en nam ze als scheepsschuld op in de schuldrol van de bemanning. De scheepsschrijver verdiende er op jaarbasis dus ook een paar gulden aan.

Secretaris van de krijgsraad

De schrijver hield weliswaar geen toezicht op de naleving van de artikelbrief, maar werd als vaste voorlezer van de artikelbrief wel geassocieerd met de strafrechtpleging, temeer daar hij tegen betaling ook alle door de provoost opgelegde boetes registreerde. Het aantal bekeuringen kon per reis oplopen tot ver over de honderd.[63] Met boetes van enige stuivers werden alleen de kleinste vergrijpen bestraft. Grotere overtredingen en misstappen gingen doorgaans gepaard met lijfstraffen en enige dagen of weken opsluiting. Opsluiten was het werk van de provoost, en daar verdiende de schrijver als diens boekhouder ook weer wat mee. De betrokkenheid bij de rechtspraak aan boord ging voor de schrijver echter veel verder dan het assisteren van de provoost.[64]

Bij zware vergrijpen en overtredingen van de artikelbrief werd aan boord een krijgsraad geformeerd. De schrijver trad dan op als secretaris van die raad en maakte notulen. Tevens nam hij de functie van openbare aanklager waar. Hij stelde zowel de interrogatoriën (vraagpunten) als het vonnis op. Voorafgaande aan de tenuitvoerlegging van het vonnis las hij de inhoud daarvan hardop voor ten overstaan van de veroordeelde(n). Ook als secretaris van de krijgsraad ontving de schrijver een vergoeding voor zijn schrijfwerk. Voor het in tweevoud opstellen van een sententie bracht de schrijver van de *Vredehof* in 1748 bijna 20 gulden in rekening.[65] Voor een (ontlastende) verklaring ten behoeve van een Deense matroos die van desertie werd verdacht, rekende dezelfde schrijver 2 gulden en 16 stuivers.[66] Bijna veertig jaar later kostte het door de scheepsschrijver Hendrik Nacquelijn laten opstellen van een verklaring 3 gulden en 12 stuivers.[67]

Dat de schrijver veelomvattende werkzaamheden had met betrekking tot de strafrechtpleging bij de zeemacht, toonde de marineofficier Constantijn Simons al eens aan in een gedegen proefschrift.[68] Omdat hij zich bij zijn onderzoek naar de praktische uitvoering van de rechtspraak aan boord vrijwel uitsluitend baseerde op scheepsjournalen en geen schuldrol inkeek, ontging hem de (financiële) band die er beroepsmatig bestond tussen de schrijver annex secretaris van de krijgsraad en de provoost. Dat vermogensstraffen alleen een ondergeschikte rol speelden bij de zwaardere vergrijpen en juist regel waren bij de lichtere overtredingen aan boord, viel daardoor buiten zijn blikveld. Simons maakte op basis van de generale artikelbrief van 1702 een onderverdeling in de verschillende soorten straffen die bij overtreding van de artikelen moesten worden opgelegd. In de meeste gevallen (38 keer) resulteerde een overtreding in navolging van die artikelbrief in de doodstraf of een lijfstraf. Vermogensstraffen, hoofdzakelijk bestaande uit verbeurt verklaringen van verdiende gage, werden slechts in zes artikelen genoemd als op te leggen straf.[69] Uit de schuldrollen van verschillende achttiende-eeuwse scheepsschrijvers blijkt echter dat het scheepsleven juist doordesemd was met boetes en bekeuringen. Ook zag Simons niet dat aan elke lijf- en doodstraf op- en ontsluiting voorafging, waardoor

ook deze zwaardere gevallen altijd geld aan de provoost moesten betalen. Simons had bovendien weinig oog voor het aanvullende inkomen dat de met de provoost samenwerkende schrijver onder andere verkreeg met het juridische schrijfwerk voor de krijgsraad.

Iedere veroordeelde draaide op voor de 'Kosten en Misen van Justitie' die samenhingen met het bijeenroepen van de krijgsraad. Ook het schrijversloon behoorde tot deze juridische kostenpost. In de schuldrol bracht de schrijver alle juridische uitgaven die verband hielden met het formeren van een krijgsraad, inclusief wat hij voor zichzelf mocht doorberekenen, samen onder de post 'Krijgsraadkosten'.[70] Wie voor de krijgraad was gedaagd en er met een lichte (lijf)straf vanaf kwam, kreeg pas maanden later bij de uitbetaling op het Hoofdelijk Betalingskantoor de rekening voor het aan boord bijeenroepen van de krijgsraad gepresenteerd. Dat waren in de regel bedragen waar een matroos minimaal een paar weken voor had moeten werken.

Het onderzoek van Simons richtte zich overigens hoofdzakelijk op de tweede helft van de achttiende eeuw en niet op de daaraan voorafgaande periode. De zeventiende eeuw bleef daardoor bij hem on(der)belicht. Waarschijnlijk draaide de schrijver toen ook al bij elke krijgsraad op voor het schrijfwerk. In de marinearchieven werden echter geen duidelijke instructies en tarieven voor deze juridische arbeid van de schrijver gevonden.[71]

Boekhouder van de chirurgijn

De op de vloot gebruikte zeventiende- en achttiende-eeuwse artikelbrieven bestonden stuk voor stuk uit tientallen verbodsbepalingen en kenden slechts een paar artikelen waaraan de schepelingen rechten konden ontlenen. Een van die weinige artikelen was het recht op gratis medische verzorging. Dit gold evenwel uitsluitend voor bemanningsleden die aan boord gewond raakten bij het scheepswerk of bij de strijd ter zee. Deze gewonden werden op kosten van het land 'ghemeestert' en gewoon doorbetaald.[72] Alle andere behandelingen werden de zeeman in rekening gebracht door de chirurgijn. De hoogte van het te betalen bedrag werd bepaald in onderling overleg met de chirurgijn of (heel)meester.

In december 1666 introduceerde de admiraliteit van Amsterdam een nieuw systeem, waarbij ieder bemanningslid 2 stuivers per maand afdroeg aan de chirurgijn.[73] Deze was verplicht daarvoor alle kwalen en wonden te behandelen, en mocht geen andere vergoedingen berekenen. Alleen degene die bij een onderlinge vechtpartij gewond raakte of die een geslachtsziekte opliep, kon geen beroep doen op de nieuwe collectieve voorziening en bleef zelf voor de behandelkosten opdraaien. Na ruim drie maanden ging de nieuwe betalingsregeling al weer ter ziele, waarschijnlijk omdat deze financieel te ongunstig was voor de heelmeesters.[74] Vanaf 1667 mocht de chirurgijn voor de behandeling van alle aandoeningen die buiten het scheepswerk waren ontstaan, net als voorheen weer geld in rekening brengen. Voor de levering van medicamenten en het geven van bepaalde medische behandelingen, zoals aderlaten, werden nu wel vaste prijzen berekend. Deze Amsterdamse aanpak werd door de andere admiraliteiten overgenomen.[75]

Een probleem waarmee vermoedelijk iedere chirurgijn werd geconfronteerd, was het innen van de door hem in rekening gebrachte medische kosten. Of de schrijver hierbij

pas aan het eind van de zeventiende eeuw werd ingeschakeld, blijft gissen.[76] Volgens een in 1690 gepubliceerd matrozenlied dat op de oorlogsvloot werd gezongen, kon iedereen zonder enige restrictie gebruikmaken van de diensten van de chirurgijn, want 'als de meester komt, om gelt te halen, zo zullen wij hem met vuisten en handspaken betalen'.[77] De publicatie van dit matrozenlied vond plaats in een periode waarin door het scheepsvolk van de Rotterdamse admiraliteit 'over d'ondragelijke schacharije ende exactie der scheepsschrijvers en chirurgijns seer werd geklaagt'.[78]

In reactie op deze klachten werden in 1692 enige leden van de admiraliteitsraad, onder wie de advocaat-fiscaal, 'versogt haare gedagten over een bequaam reglement voor deselve te willen laten gaan en daar van aan haar Edelmogenden rapport te doen'.[79] Na jaren van rapporteren, opstellen van conceptinstructies en inwinnen van advies kwam in februari 1697 een nieuwe, zeer uitgebreide schrijversinstructie beschikbaar. De in dienst van de Rotterdamse admiraliteit varende chirurgijns hoefden niet zelf meer achter hun geld aan, zoals in het aangehaalde matrozenlied. De zogeheten 'chirurgijnschulden' werden, in navolging van de schrijversinstructie van 1697, door de scheepsschrijver opgenomen in de schuldrol en net als de bijgehouden boetes voor de provoost later verrekend. Op deze wijze hielp en controleerde de schrijver de chirurgijn. Als tegenprestatie mocht hij van iedere voor de chirurgijn in de schuldrol ingebrachte gulden 2 stuivers behouden. Bij de admiraliteit van Amsterdam hielden de scheepsschrijvers in 1672, en waarschijnlijk ook al daarvoor, in aparte rekeningen bij hoeveel ieder bemanningslid schuldig was aan de kapitein, de provoost, de chirurgijn, de schrijver en aan andere bemanningsleden.[80]

Het gebruik bij de Rotterdamse scheepsschrijvers om 10% van de aan boord in rekening gebrachte medische kosten in te houden, bestond in de zeventiende eeuw waarschijnlijk ook bij de Amsterdamse admiraliteit. Daar was die inhouding van 10% vanaf de uitvaardiging van een nieuwe instructie voor de chirurgijns in 1725 echter alleen nog toegestaan bij medische kosten ten gevolge van onderlinge vechtpartijen of venerische ziekten.[81] Tot dan toe stak de voor de Amsterdamse admiraliteit varende scheepsschrijver steeds 'een aardige commissie in eigen zak' van alle door de chirurgijn bij het scheepsvolk in rekening gebrachte medische kosten.[82] De in 1725 uitgevaardigde instructie bepaalde tevens dat de chirurgijn voor alle niet uit vechtpartijen en venerische ziekten voortvloeiende medische verzorging aan boord voortaan van ieder bemanningslid per maand een ½ stuiver per gulden gage zou ontvangen. Als maximale gage werd 30 gulden aangehouden. Het voor de chirurgijn administreren en berekenen van deze maandelijkse inhouding op de salarissen van de bemanning vond plaats op het Hoofdelijk Betalingskantoor 'zonder dat de schrijvers op de schepen daarvoor iets zullen declareren'.[83]

Bij de admiraliteit van het Noorderkwartier bestond een soortgelijke regeling toen al minstens tien jaar. Daar werd voorafgaande aan de reis een akkoord gesloten tussen de chirurgijn en de rest van de bemanning over zijn honorarium onderweg.[84] Zo kwam de bemanning van het oorlogsschip *'t Huis te Warmeloo* met hun heelmeester Jan Swart in 1715 overeen maandelijks 3 stuivers de man te betalen voor de medische verzorging. Aan

boord van andere latere schepen kwamen met de chirurgijn overeengekomen maandbedragen van 3, 4, 5 en 6 stuivers voor.[85] De maand van indiensttreding en van ontslag telden steeds volledig mee. Een op 25 januari aangenomen zeeman die op 5 april terugkeerde van zijn reis werd dus voor vier maanden aangeslagen. De betaling van dit zogeheten 'meesterloon' of '(opper)meestergelt' vond, zoals alle scheepsschulden, plaats na afloop van de reis via inhoudingen op de verdiende salarissen. Kennelijk waren de officieren en hogere onderofficieren niet verplicht om deel te nemen aan een dergelijke collectieve betaalregeling. Van de tweehonderd koppen waarmee het schip *'t Huis te Warmeloo* onder commando van kapitein François de Groot uitvoer, waren er behalve de chirurgijn zelf slechts elf bemanningsleden die buiten de regeling bleven. Onder hen de kapitein en de schrijver. De verschuldigde 3 stuivers per maand van de 188 'personen die met de meester geaccordeert sijn' werden niet aan boord maar op het Hoofdelijk Betalingskantoor administratief verwerkt en daar op 5 maart 1716 uitbetaald.[86] In dit geval niet aan de chirurgijn zelf, maar aan diens weduwe, want het schip was ongeveer twee maanden na vertrek op de Oostzee verongelukt.[87] Ook nu ging van het voor de chirurgijn ingehouden bedrag, groot 84 gulden en 12 stuivers, nog het '2 stuiversgeldt' af als betaling voor de administratiekosten. De inhouding van die 10% (8 gulden en 10 stuivers) kwam ten goede aan de eerste klerk of commies van het Hoofdelijk Betalingskantoor.

In de lijsten met scheepsschulden van de bemanningen van verscheidene schepen van het Noorderkwartier werd een onderscheid gemaakt tussen het 'ordinaris meesterloon', ook wel de 'doktor ordinair rekening' genoemd, en het 'extra-ordinaris meesterloon' of de 'extra ordinaire rekening'. De eerstgenoemde post was de al ter sprake gebrachte maandelijkse inhouding op de verdiende gage ter betaling van de heelmeester. De daar niet onder vallende medicijnen en behandelingen werden onder de andere schuldpost gebracht. Dat de tot deze laatste categorie behorende behandeling van ongevallen duur kon zijn, ondervond de uit Carlshaven afkomstige matroos Andries Helman in 1724 nadat hij aan boord van het oorlogsschip *'t Huis te Neck* was gevallen. Direct na afmonstering beklaagde hij zich schriftelijk bij het admiraliteitscollege van het Noorderkwartier over de ondervonden behandeling en de in rekening gebrachte medische kosten. Helman schreef in een aandoenlijk briefje dat hij nog steeds niet hersteld was van de val, maar dat 'de meester mijn daer toe had gedwongen een briefie te onderteijkenen van agtien gulden'.[88] De matroos vroeg om kwijtschelding van dit bedrag en gaf de admiraliteitsraad daarbij in overweging dat hij een arme vreemdeling was en beloofde na een positieve beslissing op zijn verzoek de rest van zijn leven 'den groote Godt te bidden voor confocatie van mij edele heren gesondheijt'.[89] Onderaan de brief stond in een ander handschrift (waarschijnlijk van de commies van het Hoofdelijk Betalingskantoor) de beslissing van het admiraliteitscollege: 'dese 18 gl. vermindert f 9,-'.[90]

De voor extra-ordinaris meesterloon in rekening gebrachte kosten varieerden per patiënt, maar leverden vrijwel altijd mooie ronde bedragen op in guldens, oplopende van een paar tot enige tientallen guldens. Dankzij het bewaard gebleven 'Hooftboek ofte Credit en Debet der officieren, matrosen en soldaeten op s'Lands schip *Vredehof* aengenomen

in dienst van Haer Edele Mogende Heeren Gecommitteerde Raaden ter Admiraliteit van Westvriesland en het Noorder-Quartier, onder Commando van den Capitein Nicolaas Houtingh en gemonteerd met 250 koppen, voerende 44 stukken canon, sijnde gemonstert den 29 meij int' jaar 1747 en afgedankt den 2 Januarrij 1749', was na te gaan hoeveel bemanningsleden van de *Vredehof* in 1747 en 1748 voor extra-ordinaris meesterloon werden aangeslagen.[91] Op dit schip bleken tijdens het ruim anderhalf jaar durende dienstverband in totaal 25 personen (oftewel 10% van de bemanning) een beroep op de chirurgijn te hebben gedaan voor een behandeling die niet onder het normale meesterloon viel. De door de schrijver in rekening gebrachte bedragen liepen op van ongeveer 1 gulden tot ruim 46 gulden. In totaal boekte hij zo 199 gulden en 8 stuivers. Dat leverde hem aan schrijversloon voor het opstellen van deze 'extra-ordinaris (dokters)rekening' bijna 20 gulden op.[92]

Het gemiddelde bedrag dat de 25 bemanningsleden schuldig waren aan de chirurgijn voor de 'extra-ordinaris (dokters)rekening' was 8 gulden per patiënt. Dat bedrag lag niet ver boven het ordinaris meesterloon van 6 gulden en 6 stuivers dat de chirurgijn van ieder bemanningslid (op twee officieren na) aan het eind van deze reis na een dienstverband van circa 21 maanden tegoed had.[93] Hoewel de bij de bemanning in rekening gebrachte medische verzorging geen enkele inzage bood over de door de chirurgijn gemaakte behandelkosten, hield de meester van de *Vredehof* aan zijn arbeid in 1748 ongetwijfeld geld over. Halverwege dat jaar kreeg hij er door de tijdelijke plaatsing aan boord van garnizoensoldaten 52 klanten bij. Met hen kwam hij als tarief voor zijn meesterloon 5 stuivers per maand overeen, 1 stuiver minder dan voor de reguliere bemanningsleden van het schip. Toen de soldaten vijf maanden later weer van boord gingen, kon de chirurgijn 65 gulden tegemoet zien. Aangezien vier van de soldaten ook nog aan 'extra-ordinaris meesterloon' gemiddeld 9 gulden moesten betalen, leverde de plaatsing van de militairen hem in totaal ruim 100 gulden extra omzet op.

De schrijver profiteerde via zijn vaste commissie op het inboeken van het 'extra-ordinaris meesterloon' ook van hun tijdelijke plaatsing. Van de in rekening gebrachte 36 gulden bij de eerdergenoemde vier militairen mocht hij de bekende 10% (3 gulden en 12 stuivers) na afloop van de reis als schrijversloon op het Hoofdelijk Betalingskantoor in ontvangst nemen en in eigen zak stoppen. In totaal verdiende deze schrijver er dus als boekhouder van de chirurgijn op de *Vredehof* ongeveer 23 gulden bij. Collega's die minder lang buitengaats waren geweest, hielden aan dezelfde dienstverlening verhoudingsgewijs overeenkomstige bedragen over.[94]

De boekhoudkundige dienstverlening aan de chirurgijn leverde de scheepsschrijver in ieder geval meer op dan hij voor hetzelfde soort werk ontving van de provoost. In financieel opzicht was voor de scheepsschrijver een reis met veel vechtpartijen en bemanningsleden die geslachtsziekten hadden opgelopen en allerlei overtredingen van de artikelbrief begingen, veel aantrekkelijker dan een rustig voortkabbelende tocht zonder noemenswaardige opstootjes of medische problemen. Het is overigens de vraag of zulke ogenschijnlijk genoeglijke tochten in de zeventiende en achttiende eeuw bij de marine voorkwamen.

Boekhouder van de kapitein

De in de schuldrol naar de scheepscommandant genoemde post 'Capts monteering' of 'Capiteijns Schulden' ging in oorsprong verder terug dan de al genoemde schuldposten die op naam stonden van de provoost (de scheepsprovoost aan boord of de provoost-generael in de thuishaven) en de chirurgijn. In de zestiende en aan het begin van de zeventiende eeuw, toen er nog geen kapiteins in vaste dienst van de overheid waren en de commandant van een oorlogsschip een schipper kon zijn die zich samen met zijn vaartuig en bemanning verhuurde, werd er van scheepscommandanten meer verwacht dan het zelf verzorgen van de proviandering. Indien nodig verschafte de commandant zijn scheepsvolk een (deel van de) uitrusting voor aan boord. Dat werd bij de uitbetaling van de (hand)gages later dan weer met hem verrekend.

In de zeventiende en achttiende eeuw werden, als gezegd, steeds meer (scheeps)zaken buiten de kapitein om geregeld, waaronder de werving en de uitrusting van de bemanning. De admiraliteit zorgde zelf of via de scheepsschrijver voor de benodigde plunje. Voor een voorschot hoefde de zeeman ook niet meer aan te kloppen bij zijn kapitein, want hij kon bij de admiraliteit een maandcedule laten opmaken en die meteen door verkoop verzilveren. Ondanks deze veranderingen bleef het toch regelmatig voorkomen dat kapiteins tijdens een zeereis geld uitgaven voor kleding, schoeisel en andere uitrusting aan boord. Het waren echter incidentele uitgaven en soms niet eens bestemd voor de eigen bemanning. Zo kocht bijvoorbeeld viceadmiraal Michiel de Ruyter in 1662 in Tunis vijftig paar schoenen en een lange lap stof om kleding van te maken nadat de kort daarvoor door hem vrijgekochte 'Christen slaven' vrijwel naakt aan boord waren afgeleverd.[95] Het lijvige grootboek van het oorlogsschip *Vredehof* uit 1747-1748 toonde aan dat het bij de zogeheten 'Capiteijns Schulden' halverwege de achttiende eeuw nog steeds om ad-hocuitgaven ging. Van de reguliere bemanning van tweehonderdvijftig man die met het schip op de Schelde moest gaan patrouilleren, bleek in totaal slechts een vijftal bemanningsleden een schuld bij hun kapitein, Nicolaas Houtingh, te hebben. Het waren alle vijf zeelieden die niet bij de eerste aanmonstering waren aangenomen, maar pas maanden later na het vertrek en steeds ter vervanging van iemand die aan boord was overleden. In drie van de vijf gevallen had de kapitein de handgage van 12 gulden voorgeschoten. Bij de andere twee had Houtingh in het ene geval voor ruim 16 gulden aan 'kleere en cooigoet' geleverd en in het andere geval bijna 64 gulden betaald aan de logementhouder van de zeeman in Middelburg. Voor het ten behoeve van de kapitein 'te boek brengen' van deze schulden, ontving de schrijver geen schrijf- of schrijversloon. Het ging ook slechts om een handjevol individuele gevallen en niet om bijna de hele bemanning, zoals anderhalve eeuw eerder nog het geval zou zijn geweest.[96]

De positie van de kapitein ter zee ten opzichte van zijn scheepsvolk had tot in de zeventiende eeuw veel geleken op die van zijn landmachtcollega ten opzichte van diens manschappen. Het landleger bestond eveneens uit huurlingen. De commandant van een compagnie huurlingen was behalve leidsman van die groep soldaten tevens de eigenaar en verhuurder van de compagnie. Hij kleedde en voedde zijn mannen en verreken-

de de uitgaven daarvoor via inhoudingen op de toegezegde soldijen. Ook hij beschikte over een schrijver, maar die nam een meer onderschikte en minder belangrijke positie in dan de schrijver op zee. De overgang van een marine met ingehuurde particuliere (koopvaardij)schepen en eigenaar-schippers naar een zeemacht met eigen oorlogsschepen en kapiteins in vaste overheidsdienst, ging gepaard met een toenemende invloed van de scheepsschrijver. Hij nam allerlei taken geheel of gedeeltelijk over die voorheen behoorden tot het domein van de kapitein annex scheepseigenaar. De al genoemde werving van het scheepsvolk was daar een duidelijk voorbeeld van. Het kleden van het aangenomen scheepsvolk en het voorschieten van geld om de benodigde scheepsuitrusting aan te schaffen, waren eveneens zaken die de scheepsschrijver kon en ging regelen. De toenemende invloed van de scheepsschrijver bleek op 8 maart 1627, toen de schrijver van kapitein Jan van Diemen weigerde in het Prinsenhof in Rotterdam de deugdelijkheid te onderschrijven van de in de schuldrol opgenomen bedragen die het scheepsvolk moest afdragen aan de kapitein. De daaropvolgende dag werd Jan van Diemen door de advocaat-fiscaal ter verantwoording geroepen en veroordeeld tot een boete van 100 gulden 'ten profijte van de arme bootsgesellen'.[97] Een paar jaar later werd in datzelfde Prinsenhof aan een andere scheepsschrijver de door zijn kapitein ingediende declaratie punt voor punt voorgelezen met de vraag of het allemaal klopte. De desbetreffende kapitein, Cornelis Engelen Silvergieter, kwam er zonder kleerscheuren vanaf omdat zijn schrijver, Hans de Geus, plechtig verklaarde dat de declaratie 'deuchdelick oprecht' was.[98] In diezelfde periode beweerde schrijver Jan Corneliszoon van Ackoy van zijn kapitein juist het tegendeel. Hij stuurde in 1632 een brief naar het admiraliteitscollege waarin hij meldde dat kapitein Smoor er een 'vreemde mannier van doen in het houden vant scheepsboeck' op nahield.[99] De kapitein moest zich direct komen verantwoorden in het Prinsenhof en werd, nadat eerst alle leden van het admiraliteitscollege waren opgetrommeld om zich over de zaak te kunnen uitspreken, beboet en berispt.[100]

De oudste gedrukte schrijversinstructie van 1 april 1621 gaf al aan dat het scheepsvolk van een Rotterdams admiraliteitsschip zowel bij de kapitein als bij de schrijver terecht kon voor het lenen van geld en het verkrijgen van 'eenighe noodighe behoeften', wat in de praktijk vooral neerkwam op scheepsplunje. In latere schrijversinstructies verdween de kapitein als vaste crediteur van zijn scheepsvolk. De nadruk kwam nu te liggen op het inperken van diens door de scheepsschrijver overgenomen rol van geldverschaffer.[101] Het ging daarbij niet uitsluitend om voorgeschoten of uitgeleend geld. Ook het al dan niet via de admiraliteit leveren van persoonlijke scheepsbenodigdheden, zoals een hangmat, kooigoed en plunje, werd steeds meer het werk van de scheepsschrijver. Hij verstrekte de spullen indien nodig op krediet. De groeiende rol van de scheepsschrijver bleek ook uit de bewaard gebleven administratie van Michiel de Ruyter betreffende de eerdergenoemde in Tunis en Algiers vrijgekochte slaven. Na hun aankomst aan boord schreef De Ruyter in zijn kostenoverzicht van de reis: 'Voor 20 hemden betaelt aen mijn schrijver ende die aen eenige naeckte slaven gegeven. f.20, -.'[102] De schrijver van De Ruyter had dus (scheeps) kleding in beheer en te koop. Achttiende-eeuwse schuldrollen illustreerden het versch-

ven accent: het merendeel van het scheepsvolk had een (scheeps)schuld bij de schrijver, slechts een enkeling bij de kapitein. De in de schuldrol opgenomen categorie 'Schrijver Schulden' was vrijwel altijd de grootste schuldpost, vooral op de wat langere reizen.

Plunjeleverancier en bankier

De in de generale schuldrol naar de schrijver genoemde post 'Schrijver Schulden' behoorde ook tot de reguliere scheepsschulden, maar was ondoorzichtiger en veelomvattender dan de andere aan boord gedane uitgaven door of voor de bemanning. Sommige schrijvers splitsten de naar henzelf genoemde schuldpost verder uit in de subcategorieën 'Surplus' of 'Schrijver surpl Plunjes' en 'Schrijver Contand', maar verder ging de onderverdeling in de generale schuldrollen niet, terwijl de scheepsschrijvers ten behoeve van zichzelf nog een heel scala aan andere kleinere schuldbedragen in rekening brachten bij de bemanning. Het leveren van (surplus)plunje of het geven van een voorschot waren echter de belangrijkste, en in geld uitgedrukt, de omvangrijkste onderdelen van wat bemanning schuldig kon zijn aan de schrijver.[103] Hoe langer de reis of het dienstverband duurde, des de groter de kans dat de bemanning voor kleding en geld een beroep op hem deed.

Bij korte, slechts drie à vier maanden durende reizen of dienstverbanden waarbij geen havens werden bezocht, had het scheepsvolk weinig of geen scheepsschuld bij de schrijver[104] De langere dienstverbanden of reizen gingen altijd gepaard met uitgaven aan boord voor scheepskleding. Een lang dienstverband betekende overigens niet altijd dat er een verre reis was gemaakt. Zo kocht ongeveer een derde van de 250-koppige bemanning van het oorlogsschip *Vredehof* tijdens het bijna 21 maanden durende dienstverband in 1747-1748 kleding van haar scheepsschrijver. Het in dienst van de admiraliteit van het Noorderkwartier varende schip was al die tijd op de Schelde en in de Zeeuwse kustwateren geweest om een mogelijke Franse inval te verhinderen. Het patrouilleren werd enige keren onderbroken voor een stop in de haven van Vlissingen. De bedragen waarvoor bemanningsleden kleding kochten bij hun scheepsschrijver varieerden nogal en lagen bij de bemanning van de *Vredehof*, op een paar uitzonderingen na, tussen de 12 stuivers en 12 gulden.[105].

Voor het aan boord verkopen van door de admiraliteit beschikbaar gestelde plunje mocht de schrijver in de achttiende eeuw 10% provisie in rekening brengen. De Rotterdamse aanpak om vanaf 1759 naast de verkoop ook de inkoop van de plunje door de scheepsschrijvers te laten verzorgen, vond waarschijnlijk nergens navolging. Bij de dichtst bijzijnde andere admiraliteit, die van Zeeland, veranderde er op dat gebied in ieder geval niets. Of de schrijver nu door hemzelf of door de marine ingekochte plunje leverde, in beide gevallen verdiende hij aan zijn medeopvarenden. Het in- en verkopen van (surplus) plunje maakte van de schrijver een handelaar.

De daarbij horende commerciële instelling moest door de admiraliteit wel enigszins getemperd worden. In Rotterdam leidde het uitbesteden van de inkoop van de scheepsplunje aan de schrijvers tot ongewenste prijsstijgingen. Na klachten hierover wees het

admiraliteitscollege de schrijvers erop dat zij niet meer dan de gebruikelijke provisie van 10% mochten berekenen en eiste vanaf 1762 een schriftelijk bewijs van de door hen bedongen inkoopprijzen.[106] Later, in de jaren tachtig, volgden nog meer winstafromende bepalingen.[107] Zo werden de schrijvers erop gewezen dat zij uitsluitend de eigen equipage van plunje dienden te voorzien en geen spullen mochten verkopen aan zeelui van andere schepen. Ook moesten zij op den duur naast de originele rekening van hun leverancier een verklaring kunnen overleggen waarin zij onder ede verklaarden geen korting van de leverancier te hebben gekregen. Vanaf 1786 gold de regel dat de schrijver alleen bemanningsleden voor de tweede keer surplus plunje mocht verkopen als zij langer dan een jaar op hetzelfde schip in dienst waren.

Bij reizen van een jaar of langer waarbij buitenlandse havensteden werden aangedaan, was behalve de aanschaf van scheepsplunje het opnemen van een voorschot iets waar vrijwel ieder bemanningslid een of meer keer aan toegaf, ondanks de hoge hiervoor in rekening gebrachte rente van 40%. Zo schoot bijvoorbeeld de schrijver van het oorlogsschip *Expedititie*, dat eind 1784 naar de Middellandse Zee voer, tijdens een reis van ruim een jaar aan 57 van zijn 64 medebemanningsleden geld voor. De *Expeditie* was een schip van de admiraliteit van het Noorderkwartier. Alleen de kapitein en een paar (onder)officieren deden tijdens de reis geen beroep op de scheepsschrijver als geldschieter of bankier.[108] Van de bemanningsleden die wel een voorschot opnamen, deed ongeveer de helft dat eenmalig. De anderen incasseerden twee tot vijf keer een bedrag. Per keer werd minimaal 2, 3 of 4 gulden uitgekeerd. Het hoogste bedrag dat deze schrijver in één keer aan een medebemanningslid beschikbaar stelde als voorschot, was 48 gulden. Het merendeel van de *Expeditie*-matrozen leende over de hele reis uitgesmeerd in totaal bedragen tussen de 16 en 24 gulden. Een paar van hen kwamen voor een bedrag van 30 à 40 gulden in het krijt te staan. De door de onderofficieren ontvangen voorschotten hadden doorgaans ook die omvang of waren nog iets ruimer. De onderofficier die de hoogste schuld had omdat hij een voorschot had genomen, was de eerste timmerman. Hem werd in totaal 92 gulden in rekening gebracht. Dat was precies gelijk aan twee van zijn maandlonen. Bij veel andere bemanningsleden was het bedrag dat zij op papier als voorschot ontvingen in totaal ook gelijk aan twee of drie van hun maandgages. Een duidelijke indicatie dat ook de schrijvers van het Noorderkwartier (net als die van Rotterdam en Amsterdam) zich beperkingen moesten opleggen en waarschijnlijk niet meer dan een kwart van het door een medeopvarende verdiende loon als voorschot aan hem beschikbaar mochten stellen

Een andere vaste gelegenheid onderweg waarbij de schrijver geld tegen het hoge 40%-tarief voorschoot, was een zogeheten 'dooping'. Die vond plaats wanneer een schip een bepaald punt of gebied passeerde, bijvoorbeeld een als gevaarlijk bekendstaande klippenformatie of een specifieke breedte(graad). De opvarenden die dit voor het eerst meemaakten, werden dan feestelijk (lees hardhandig) gedoopt. Dit scheepvaartritueel vindt vandaag de dag nog steeds plaats bij het passeren van de linie of evenaar.[109] In de zeventiende en achttiende eeuw kwamen admiraliteitsschepen, in tegenstelling tot de Oost-Indiëvaarders, echter zelden in de buurt van de evenaar. Een zeegebied waar mari-

neschepen toen wel regelmatig verschenen en dat eveneens gepaard ging met het dopen van zogeheten 'baren' of nieuwelingen, was het klippengebied ongeveer vijftien kilometer uit de Portugese kust ter hoogte van Peniche, iets ten noorden van Lissabon.[110] Deze klippen- of eilandengroep op 39 graden noorderbreedte, aangeduid met de Barlenges of Berlingas, lag op de route naar de Straat van Gibraltar en de Middellandse Zee.

Het dopen van bemanningsleden die nog niet eerder de Berlingas voorbij waren gezeild, bestond eruit dat men vanaf de onderra van de grote mast aan een touw in zee werd geworpen.[111] Niet prettig om te ondergaan, ook niet voor zeelui die wel konden zwemmen, want dit zogeheten 'ravallen' werd op andere momenten bij de rechtspraak aan boord toegepast als lijfstraf.[112] Alle nieuwelingen, van de scheepsjongen tot en met de kapitein, konden het dopen echter afkopen. De voor deze afkoop van het ravallen in rekening gebrachte penningen werden 'valgelden' genoemd. Dat geld werd omgezet in drank voor de bemanning. De hoogte van het valgeld was afhankelijk van de rang of functie en de bijbehorende maandgage van degenen die gedoopt moesten worden. Zo hanteerde Hendrik Nacquelijn, scheepsschrijver van het Noorderkwartier, op 27 oktober 1784 bij het passeren van de Barlenges de volgende tarieven:

Valgelden (1784)

'*1,- geeft 1:8*'[113]	(Voor matrozen met een maandgage van 10 of 11 gulden).
'*2,- geeft 2:16*'	(Voor matrozen met een maandgage van 12 gulden, de scheepskok, konstabel, kwartiermeester, scheepskorporaal, schieman en bootsmansmaat).
'*3,- geeft 4:4*'	(Voor de adelborst, tweede timmerman, bootsman en bottelier).
'*4,- geeft 5:12*'	(Voor de tweede stuurman).
'*5:5 geeft 7,-*'	(Voor de eerste stuurman).
'*10:10 geeft 13:13*'	(Voor de tweede luitenant).

Bron: NA, AA, 3254, schuldrol van de bemanning van het onder commando van kapitein Simon Dekker varende schip *Expeditie*, 1784-1785.

Nacquelijn voer op een oorlogsschip met 65 koppen. Ruim een derde van de totale bemanning werd door hem aangeslagen voor valgeld. De rest was hier kennelijk al eerder geweest of liet zich hardhandig dopen. Uit de door Nacquelijn in zijn schuldrol vermelde bedragen bleek dat voor een officier het dubbele tarief van een hoge onderofficier gold. Daarnaast speelde de hoogte van de maandgage ook een rol. De matrozen die het minst verdienden, hadden een lager tarief dan hun collega's met een hogere maandgage. In grote lijnen ging die verdeling ook op voor de onderofficieren. Maar de maandgage was hier niet alles bepalend. Zo kreeg bijvoorbeeld de bootsmansmaat een lager tarief dan de bottelier, terwijl zij beiden 20 gulden per maand verdienden. En ook de konstabel (met een maandgage van 26

gulden) en de schieman (met een maandgage van 21 gulden) waren goedkoper uit dan de bottelier.

De schrijver Nacquelijn gaf niet alleen inzage in de bestaande tarieven voor de valgelden, wat op zich al bijzonder was, maar ook in zijn (bruto)verdiensten. Aan matrozen en de meeste onderofficieren werd door hem de bekende 40% in rekening gebracht. Een matroos met een valgeldtarief van 2 gulden moest voor dit in drank omgezette voorschot 2 gulden en 16 stuivers betalen. Het voorschot dat de tweede stuurman op papier ontving ter betaling van zijn valgeld leverde de schrijver een bruto winst op van 1 gulden en 12 stuivers. Alleen bij de hoogste onderofficieren en de officieren gold een lager rentetarief, geen 40% maar respectievelijk 35% en 30%. Het aan de tweede luitenant van het oorlogsschip doorberekende bedrag dat Nacquelijn voor zijn bankiersdienstverlening mocht behouden, was (op basis van de vastgestelde rentevoet van 30%) 3 gulden en 3 stuivers. Dat was snel verdiend.[114]

Volgens kapitein Cornelius de Jong, die het zeedopen bij de Barlenges eind jaren zeventig van de achttiende eeuw van nabij meemaakte, werden de verzamelde valgelden in de eerste de beste haven die men na het dopen aandeed, omgezet in drank 'tot vrolijk making van het scheepsvolk'.[115] Of de schrijver in zo'n geval alleen het geld (tegen de genoemde vorstelijke rentes) voorschoot of ook de drank aanschafte, is niet duidelijk. In de schuldrol van Nacquelijn stond daarover niets naders vermeld.

Dat de schuldrol van Hendrick Nacquelijn meer informatie bevatte over de samenstelling van de scheepsschulden dan gebruikelijk, had een reden. Deze op het Hoofdelijk Betaalkantoor van de admiraliteit van het Noorderkwartier belande schuldrol was een kladexemplaar. De schuldrol was eind juli 1784 aangelegd door schrijver Hendrik Nacquelijn en tot vlak voor zijn dood aan boord op 6 augustus 1785 bijgehouden. Op 7 augustus 1785 werd Jan Haverkamp, een van de twee opvarende adelborsten, aangewezen als vervanger.[116] Deze nam de schuldrol over, hield hem tot september 1785 bij en leverde het kladexemplaar waarschijnlijk meteen na thuiskomst van het schip in op het Hoofdelijk Betalingskantoor.[117] Als Nacquelijn in leven was gebleven, had deze ongetwijfeld net als alle andere schrijvers, niet zijn kladrol maar een daaruit samengestelde generale schuldrol ingeleverd. Generale schuldrollen boden veel minder inzage in het reilen en zeilen van de scheepsschrijver omdat, zoals eerder gezegd, alle bij de bemanning in rekening gebrachte schuldbedragen (voor reisgeld, valgeld, voorschotten, aangeschafte scheepskleding, etc.) die aan de schrijver moesten worden afgedragen, bij elkaar waren opgeteld en samengebracht onder één post: 'Schrijver Schulden' of 'Schuld aan den Schrijver'.

Distributeur van psalmboekjes en hangmatten

Behalve geld in de vorm van een voorschot waren er bij de schrijver aan boord verschillende producten verkrijgbaar. Twee daarvan, psalmboekjes en hangmatten, kocht hij nooit zelf in maar ontving hij via (de equipagemeester van) zijn admiraliteit. Geïnteresseerde bemanningsleden konden deze psalmboekjes en hangmatten op krediet verkrijgen bij de schrijver. De verkoopprijs van een psalmboekje bedroeg in de achttiende

eeuw 6 stuivers. De vraag ernaar was niet groot. Ongeveer 5 tot 10% van de bemanning schafte een psalmboekje aan en er waren ook schepen waarop geen enkel exemplaar werd verkocht.[118] Zoals de kruithoorns tot het 'constapelsgoet' werden gerekend en de zeilen tot het 'schippersgoet', zo behoorden de psalmboekjes net als de Bijbel tot het aan boord gebrachte 'domineesgoet'. Alleen vlootvoogden en eskadercommandanten hadden vaak een dominee aan boord; de andere marineschepen moesten het meestal zonder doen. De verkoop en het beheer van de psalmboekjes waren echter stevig verankerd in het takenpakket van de schrijver. Zelfs als er wel een dominee aan boord was, bleef de schrijver de aangewezen persoon voor het verkrijgen van een dergelijk boekje. Vooral matrozen en scheepsjongens uit Nederlandse, Duitse en Scandinavische plaatsen en streken kochten ze. Officieren en onderofficieren waren, ongeacht hun nationaliteit, nauwelijks geïnteresseerd in psalmboekjes. De aanwezigheid van een dominee of predikant stimuleerde waarschijnlijk wel de vraag ernaar.[119]

De bij de schrijver op krediet verkrijgbare hangmatten vonden in de regel meer aftrek, al waren ze wel een stuk duurder. Voor een hangmat betaalde de zeeman aan boord van een marineschip gedurende de eerste helft van de achttiende eeuw 36 stuivers.[120] Halverwege de achttiende eeuw kon hij bij de admiraliteit van het Noorderkwartier zelfs uit twee soorten kiezen.[121] Het duurdere exemplaar kostte hem 54 stuivers. In de tweede helft van de achttiende eeuw was 60 stuivers de vaste prijs voor een door de admiraliteit via haar schrijvers aan het scheepsvolk geleverde hangmat. Net als de psalmboekjes werd ook een via de schrijver gekochte hangmat pas later, na afdanking van de desbetreffende zeeman, op het Hoofdelijk Betalingskantoor verrekend.

Het aantal kopers van zo'n hangmat varieerde en kon oplopen tot ruim een derde van de totale bemanning.[122] Een klein aantal matrozen, te tellen op de vingers van een of twee handen, deed tijdens de reis zelfs tot tweemaal toe een beroep op de door de schrijver meegevoerde lading hangmatten. Slijtage kon niet steeds een reden zijn geweest voor de aanschaf van meer dan een hangmat. Ook op relatief korte reizen van amper drie maanden waren er matrozen die aan één hangmat niet genoeg hadden. Verlies door diefstal of versjacheren lag dan meer voor de hand. Net als bij de psalmboekjes hadden (onder)officieren doorgaans weinig interesse in 's lands hangmat. Zij kwamen met elders gekocht kooigoed aan boord en waren niet uit op een koopje.[123] Als er tijdens de reis door sterfte aan boord nagelaten hangmatten en andere kooigoederen bij opbod werden verkocht, boden (onder)officieren vrijwel nooit mee.

Veilingmeester

Eenmaal aan boord waren er voor de zeeman verschillende manieren waarop hij kleren en andere benodigdheden kon verkrijgen. De eerste optie was om al meteen na inscheping aan te kloppen bij de schrijver en bij hem spullen aan te schaffen die de admiraliteit voor het scheepsvolk had ingekocht. Het bieden tijdens een veiling aan boord was een andere mogelijkheid om aan spullen te komen. Zaken die waren nagelaten door overleden of gedeserteerde collega's werden, zoals eerder beschreven, bij opbod ver-

kocht. Dat gebeurde van oudsher 'voor de mast', ofwel aan dek pal voor de hoofdmast, en onder toezicht van de scheepsschrijver.[124] Die inventariseerde de nalatenschappen, trad op als veilingmeester en noteerde wie er iets uit de boedel kocht en voor welk bedrag. En dit alles verplicht in aanwezigheid van een tweetal getuigen, die zowel de inventarislijst als de lijst met genoteerde opbrengsten van de spullen met hun handtekeningen dienden te onderschrijven. De getuigen stonden ervoor in dat de gehele nalatenschap was geïnventariseerd en de spullen aan de meest biedenden waren verkocht.[125] De opbrengst van de veiling ging na aftrek van gemaakte kosten naar de nabestaanden, tenzij het de nalatenschap van een deserteur betrof: dan kwam de opbrengst ten goede aan de admiraliteit.

Zowel de oudste geschreven als de gedrukte schrijversinstructies kenden een apart artikel waarin de schrijver werd opgedragen de inventarisatie en opbrengst van de nalatenschappen schriftelijk (al dan niet in een apart register of een losse notitie) goed vast te leggen om zich daarmee te kunnen verantwoorden tegenover het admiraliteitscollege. Van dat schriftelijke bewijs dat aan de admiraliteitsraad afgegeven moest kunnen worden, bleef weinig bewaard. Soms schreef de scheepsschrijver de door hem gemaakte inventarissen van de nagelaten boedels achterin het scheepsjournaal. Dat dagregister moest immers ook meteen na de reis voor controle bij de admiraliteitsraad worden ingeleverd. Sommige door de schrijvers gemaakte inventarissen van de bij opbod verkochte boedels bleven bewaard als bijlage van een generale schuldrol.[126]

Niet ieders overlijden aan boord resulteerde overigens in een openbare veiling. Indien een officier overleed, werden diens spullen na inventarisatie opgeborgen en mee teruggenomen voor de nabestaanden, of opgestuurd. Het kwam vaak voor dat familieleden (bijvoorbeeld een vader en zoon, twee broers of een oom met zijn neef) gezamenlijk in dienst traden bij de marine en met hetzelfde schip vertrokken. Als een van de twee onderweg overleed, kon de ander besluiten de nagelaten spullen niet te laten veilen. Ook werden nagelaten boedels regelmatig niet geveild omdat ze al schriftelijk waren toegezegd aan een medeopvarende.

Van het schip *Vredehof*, dat in 1747 en 1748 de monding van de Schelde bij Vlissingen en Borsele bewaakte toen de Fransen de Republiek dreigden in te nemen, bleef een veelzeggend overzicht bewaard van alle aan boord geveilde boedels van gestorven en gedeserteerde bemanningsleden. Van de 250-koppige bemanning stierven er tijdens het dienstverband van bijna twee jaar in totaal 52. Van hen waren tien man op dezelfde dag (6 maart 1748) door verdrinking om het leven gekomen toen de sloep van het schip omsloeg. Van de 52 overleden bemanningsleden lieten er zeven geen goederen van enige waarde na. Van de resterende nalatenschappen werden er zes niet geveild omdat de spullen door een testament of een volmacht of procuratie al vergeven waren aan medeopvarenden. De nalatenschap van de commandant van de verongelukte sloep, derde luitenant Jacob Vermaaten, werd opgestuurd naar zijn vader. Twee andere boedels werden niet verkocht omdat er een familielid aan boord zat aan wie de nagelaten scheepsuitrusting kon worden overgedragen.[127] Uiteindelijk kwamen 36 boedels van overleden bemanningsleden

ter veiling voor de grote mast. Waaruit iedere nalatenschap bestond, bleef onvermeld in het al eerder genoemde 'Hooftboek'; alleen de opbrengst werd hierin steeds zeer accuraat genoteerd. In totaal brachten de geveilde spullen 545 gulden en 13 stuivers op. Daarvan ontving de schrijver aan 'salaris wegens venduw' de in zijn instructie vastgelegde 10%, in dit geval dus ruim 54 gulden. Dat was een flink bedrag, vergelijkbaar met wat andere collega's ook incasseerden voor 'vendugeld'.[128]

De 36 geveilde nalatenschappen brachten gemiddeld een relatief hoog bedrag op van bijna 14 gulden. De belangrijkste reden daarvoor was dat zich onder de gestorven zeelieden twee onderofficieren bevonden met een aanzienlijke nalatenschap. Dat waren de kwartiermeester van de verongelukte Hollandse sloep en de scheepsschrijver van het moederschip de *Vredehof*, die kort voor de tragedie met de sloep was overleden. De boedel van de kwartiermeester bracht op de veiling ruim 39 gulden op, die van de scheepsschrijver Dirk Horn maar liefst bijna 200. Een flink deel van zijn, helaas niet nader beschreven, spullen werd door zijn opvolger, George Cramer, tegen betaling overgenomen. Uit de door de Dirk Horn bijgehouden schuldrol bleek dat hij bij het inventariseren van de nalatenschappen van de in totaal dertig bemanningsleden die eerder dan hij waren gestorven, steeds al het contante geld dat hij aantrof in eigen zak had gestoken. Dit leek op diefstal, maar was het niet. De scheepsschrijver had zich geheel aan de regels gehouden en de gebruikelijke procedure gevolgd. De waarde van het in de nalatenschappen aangetroffen geld had de schrijver gecrediteerd bij de desbetreffende overleden bemanningsleden en bij zichzelf gedebiteerd. Hij had het geld dus al het ware gekocht. Na zijn eigen dood kwamen de penningen in bezit van zijn assistent, de tweede schrijver die nu eerste schrijver was geworden. Deze hield aan het inventariseren en bij opbod verkopen van de spullen van zijn overleden baas bijna 20 gulden over, een bedrag waarvoor hij als tweede schrijver een maand had moeten werken. Bovendien steeg zijn gage door de promotie tot eerste schrijver met 20% tot 24 gulden per maand.

De waarde van een nalatenschap varieerde van nihil of een paar stuivers tot enige tientallen guldens, met uitschieters als die van de scheepsschrijver van de *Vredehof*. Bepaalde onderofficieren hadden nu eenmaal een dure uitrusting nodig voor de uitoefening van hun functie. Zo beschikten chirurgijns over medische instrumenten en bezaten stuurlieden eigen nautische instrumenten en 'zeeboeken'. Hun nalatenschappen konden aardig wat opbrengen.[129] Sommige overleden onderofficieren bleken behoorlijk wat contant geld, zilveren voorwerpen – zoals gespen – en meer van dergelijke relatief dure persoonlijke eigendommen te bezitten, terwijl anderen vrijwel niets van waarde nalieten. De meeste matrozen en soldaten lieten alleen kleding, kooigoed, tabak en schoenen na. Nagelaten goederen zonder waarde werden overboord geworpen.

De sterfte onder de bemanning kon per schip enorm verschillen. Datzelfde gold voor desertie. Maar beide vormen van verloop onder de bemanning deden zich zowel in vredes- als oorlogstijd op praktisch ieder schip wel voor. Door de schrijvers bijgehouden scheepsjournalen gaven daar blijk van. De meeste deserteurs waren sloeproeiers die van de geboden gelegenheid misbruik maakten door, als ze naar de wal werden gestuurd om

Model van de grote sloep van een oorlogsschip, achttiende eeuw. Op de voorgrond van dit volmodel een drietal riemen. De reguliere bemanning van de grote sloep van een oorlogsschip bestond uit tien roeiers (matrozen) en een kwartiermeester.

iets of iemand op te halen of weg te brengen, de benen namen. Andere geëigende momenten om te deserteren, deden zich voor als de zeeman aan land mocht herstellen van een ziekte of verwonding. Ook dan besloot menig schepeling niet naar zijn schip terug te keren.[130] Een enkele keer ging aan desertie een spectaculaire vlucht vooraf, zoals van iemand die op de rede overboord sprong en, voordat de sloep kon worden uitgezet om hem te achterhalen, zwemmend de kust wist te bereiken of door een behulpzame lokale visser werd opgepikt en aan land gezet. Aangezien lang niet iedere deserteur een vrijwel lege scheepskist achterliet, kan desertie ook een impulsieve daad zijn geweest.

Van de *Vredehof*-bemanning deserteerden in totaal vijf man, allen matrozen en afkomstig uit zowel de Republiek als het buitenland. Vier lieten spullen achter die bij opbod helemaal niets of slechts 2 à 3 gulden opbrachten. Maar de boedel van de vijfde deserteur, een Amsterdammer die er eind oktober 1748 als laatste vandoor ging, bleek bijna 34 gulden waard te zijn. De veiling van de in beslag genomen eigendommen van de deserteurs leverde in totaal 39 gulden en 15 stuivers op. Ook van dat bedrag ging weer de gebruikelijke 10% (hier dus bijna 4 gulden) naar de veilingmeester annex scheepsschrijver. Door zijn vaste aandeel in de opbrengst van iedere geveilde nalatenschap verdiende de scheepsschrijver dus niet alleen aan vechtersbazen, overtreders van de artikelbrief en zieken,

maar ook aan bemanningsleden die stierven of deserteerden. Hoewel veel minder vaak voorkomend, ontving de schrijver van geveilde geconfisqueerde boedels ook 10% van de opbrengst.

Bemiddelaar

De aan boord gehouden veilingen stelden de bemanning in staat om goedkoop en op krediet de eigen scheepsplunje aan te vullen of uit te breiden. Om echter te voorkomen dat er tijdens de veilingen ongebreideld werd meegeboden en aangeschaft, waardoor iemands scheepsschuld te veel zou toenemen, was het verboden 'in het jaar meerder te koopen als ten beloope uitterlyk van eene maend gage'.[131] Indien een bemanningslid geen beroep kon of wilde doen op de door de scheepsschrijver meegevoerde (surplus) plunje en ook geen geveilde goederen kon of wilde kopen, was er nog een derde mogelijkheid om aan plunje te komen: kopen op krediet bij een collega.

Onderlinge schulden tussen de schepelingen waren zeer gangbaar bij de zeemacht. In navolging van de schrijversinstructie die in 1620-1621 gebruikt werd op het Amsterdamse admiraliteitsschip van viceadmiraal Swartehondt, was de scheepsschrijver verplicht om ieder bemanningslid dat gewond raakte of ziek werd te 'ondervragen wat schulden ofte weerschulden hij opt schip ofte anders heeft ende wat schulden hij begeert dat men uijt sijn verdiende soldie betalen sal'.[132] Ook in de 1621 uitgevaardigde schrijversinstructie van de Rotterdamse admiraliteit werd de scheepsschrijver 'gelast pertinent register te houden van schulden en weder schulden' die de schepelingen aan boord onderling maakten.[133] In een apart artikel was hieraan toegevoegd dat onderlinge schulden alleen rechtsgeldig waren als ze door de scheepsschrijver in zijn register (of schuldrol) waren aangetekend. De schrijver werd zelfs gelast het scheepsvolk hiervoor te waarschuwen.

In de door de Amsterdamse admiraliteit uitgevaardigde schrijverinstructie van 1657 werd de scheepsschrijver opgeroepen van 'de schulden die de matroosen onder malkanderen maken ende de schrijvers versoecken te annoteren off in te vorderen, ofte die onstaan sullen van verkochte goederen van verloopenen of overledenen die voor de mast werden verkocht' een aparte notitie te maken, gescheiden van de schulden die zij bij hem hadden.[134] Als betaling voor deze dienstverlening mocht de scheepsschrijver profiteren 'twee stuijvers van ieder gulden'. Dus ook van de onderlinge schulden ging 10% naar de scheepsschrijver. Of de andere admiraliteiten het op dezelfde manier aanpakten, is onduidelijk. En over hoelang deze royale regeling in Amsterdam van kracht bleef, is evenmin iets terug te vinden. In latere zeventiende-eeuwse Amsterdamse en Rotterdamse schrijversinstructies werd met geen woord meer gerept over de aan boord gemaakte onderlinge schulden. Maar dit betekent niet dat er al varende geen onderlinge schulden meer werden gemaakt.

Uit het al eerder genoemde grootboek van de bemanning van het schip *Vredehof* uit 1747-1748, dat werd bewaard op het Hoofdelijk Betalingskantoor van de admiraliteit van het Noorderkwartier, bleek de onderlinge schuldvorming nog springlevend te zijn. De scheepsschrijvers van die admiraliteit namen wel genoegen met een veel minder royale

vergoeding dan het Amsterdamse tarief van 1657. Bovendien was de regeling intussen sterk vereenvoudigd. Er waren, waarschijnlijk afhankelijk van de hoogte van de onderlinge schuld, twee tarieven: een van 3 stuivers en een van 6. Dat bedrag was de zeeman of soldaat die geld aan een collega had uitgeleend of kleding, schoeisel of andere persoonlijke eigendommen had verkocht, schuldig aan de scheepsschrijver 'wegens 't aantekenen van een schuldbriefje'.[135] Van de 250-koppige bemanning van de *Vredehof* waren 33 schepelingen een of meer keer voor een dergelijk schuldbriefje afgestapt op de schrijver. Zij kregen 71 keer 6 stuivers in rekening gebracht, en twee keer 3 stuivers. Veertien man hadden slechts één schuldbriefje, de rest twee, drie, vier, zes, zeven of acht stuks.[136] In totaal incasseerde de scheepsschrijver van de *Vredehof* voor dit werk 21 gulden en 6 stuivers. De in de schuldrol aangetekende onderlinge schulden werden door de eerste klerk of commies van het Hoofdelijk Betalingskantoor overgenomen in de betaalrol, zodat bij de uitbetalingen aan het afgedankte scheepsvolk ook deze scheepsschulden al waren verrekend.

Notaris

Hoewel scheepsschrijvers op een paar na van huis uit geen notaris waren, deden zij wel gelijksoortig werk. Wie een testament of procuratie of volmacht wilde laten opstellen, kon terecht bij de scheepsschrijver. In de instructies en artikelbrieven waarvan de schrijvers aan boord gebruikmaakten, stond daar weinig over vermeld.[137] Maar in zeventiende- en achttiende-eeuwse akten die notarissen aan de wal in de belangrijkste havensteden van de Republiek vervaardigden, werd regelmatig verwezen naar door scheepsschrijvers opgemaakte eerdere testamenten die vanwege een nieuw testament hun rechtsgeldigheid hadden verloren.[138]

Omdat schrijvers de bedragen die zij in rekening brachten voor hun notariële werkzaamheden niet apart noemden en met allerlei andere kosten die zij doorberekenden aan de bemanning samenbrachten onder de weinig zeggende post 'Schrijver Schulden', was daar in de scheepsadministratie (inclusief de schuldrol) doorgaans weinig over terug te vinden. De voor de bemanning van de *Vredehof* in de jaren 1747-1748 en die van de *Expeditie* in de jaren 1784-1785 bijgehouden scheepsschulden waren wat explicieter verwoord. Waarschijnlijk had dit te maken met het feit dat er in beide gevallen twee scheepsschrijvers bij betrokken waren, van wie er een aan boord was overleden.[139]

Het aan boord opmaken van notariële stukken was geen dagelijkse arbeid maar ook weer geen uitzonderlijke handeling.[140] Vijftien maal maakte de scheepsschrijver van de *Vredehof* een testament op en vier keer een volmacht of procuratie. En in al deze gevallen werd een medeopvarende en soms een volkhoud(st)er tot erfgenaam gemaakt of verkreeg zo een volmacht. De scheepsschrijver vervaardigde het testament of de volmacht vrijwel steeds in tweevoud en hanteerde vaste tarieven. Een testament kostte 3 gulden, een procuratie of volmacht was met 2 gulden en 10 stuivers wat goedkoper. Het laten maken van een kopie van een testament kostte 12 stuivers en dat was evenveel als een kopie van een volmacht.

Uit de schuldrol van de *Expeditie* bleek dat de eerste schrijver, Hendrik Nacquelijn, tot aan zijn dood op 6 augustus 1785 en daarna diens opvolger, Jan Haverkamp, hogere tarie-

ven in rekening brachten voor hun notariële arbeid. Voor een procuratie rekenden zij 3 gulden en 12 stuivers, voor het opmaken van 'een besloten testament en getuigengelden' 6 gulden en 10 stuivers.[141] De acht opvarenden die een beroep deden op deze schrijvers in hun hoedanigheid van notaris, betaalden daarvoor in totaal 28 gulden en 10 stuivers. De meesten lieten een volmacht opmaken.

Of de door Nacquelijn en Haverkamp in 1784-1785 en de beide scheepsschrijvers van de *Vredehof* in 1747-1748 berekende notariële tarieven standaard waren voor al hun collega's en of de in rekening gebrachte tarieven in de zeventiende en achttiende eeuw vaak of juist weinig veranderden, viel niet te achterhalen. De gezamenlijke notariële omzet van de beide schrijvers van de *Vredehof* bedroeg in negentien maanden tijd ruim 62 gulden. Die van de schrijvers Nacquelijn en Haverkamp in veertien maanden tijd zoals gezegd ruim 28 gulden. Geen grote sommen geld, wel bedragen waarvoor een matroos enige maanden moest varen.

Winkelier

Aan boord rookte of pruimde vrijwel iedereen, en toch was het niet eenvoudig om eenmaal buitengaats aan tabak te komen. Alle generale artikelbrieven bevatten vanaf 1629 het verbod op de onderlinge verkoop aan boord van tabak en brandewijn.[142] Wie het toch deed, was het daarmee verdiende geld kwijt. De verhandelde tabak of brandewijn werd in beslag genomen en de betrokkenen moesten nog een nader te bepalen straf ondergaan – althans in theorie, want de praktijk was weerbarstiger.

Kort na de uitvaardiging in 1629 van een nieuwe generale artikelbrief beklaagde kapitein Jan Janszoon van de Kerckhof zich bij de Rotterdamse admiraliteitsraad over zijn luitenant die aan boord handel dreef in tabak. De luitenant die zich door de tabakshandel

Twee zeventiende-eeuwse tabakspijpen. De pijpen werden aangetroffen in een beerput in het centrum van de voormalige admiraliteitsstad Harlingen. De inhoud van de beerput werd gedateerd op 1630-1675. Dit soort eenvoudige tabakspijpen waren ook gangbaar aan boord van de schepen.

Een achttiende-eeuwse ronde tabaksdoos van gepolitoerd hout, vermoedelijk (door een marineofficier) gebruikt voor snuiftabak. Op het deksel is afgebeeld een meermin met hoorn en een Nederlandse vlag, waarboven de tekst 'DOGGERSBANK' en het wapen van Amsterdam. Onder de meermin staat de tekst: 'ZOUTMAN 5 AUGUSTUS 1781'. Het onder commando van schout-bij-nacht Johan Zoutman (1724-1793) op 5 augustus 1781 geleverde gevecht, tegen een Engelse vloot bij de Doggersbank, eindigde onbeslist maar, werd in de Republiek gevierd alsof het een klinkende overwinning betrof.

'met het graeuw soo gemeen hadde gemaeckt dat hij lieutenant t'eenemael onbequaam ende oock onwillich was geworden hem kapiteyn behoorlyck te commanderen', was in de ogen van de kapitein niet langer te handhaven.[143] De admiraliteitsraad veroordeelde de luitenant niet voor zijn tabakshandel, maar gaf de kapitein wel toestemming dat hij zijn luitenant 'mit restcedulle soude moegen laeten afgaen'.[144] Van inbeslagname van de tabak(sverdiensten) was dus geen sprake. De luitenant kreeg ontslag en ontving zonder boete (een overzicht van) zijn gagetegoed.

De luitenant van kapitein Van de Kerckhof was lang niet de enige die een privé-handeltje probeerde op te zetten. Onder de dienaren van de provoost-generael van de admiraliteit bevonden zich soms notoire smokkelaars, die heimelijk drank en tabak aan boord brachten en daar aan de matrozen verkochten.[145] Een andere mogelijkheid, de aanschaf van tabak, brandewijn of bier via 'seeckere maniere van soetelen ofte venten aen de schepen van Oor-

loge, genaemt kaydray', werd in 1653 door de Staten-Generaal verboden.[146] Kadraaiers, ook wel 'scheepszoetelaars' en 'parlevinkers' genoemd, probeerden vanuit kleine vaartuigen hun handel te slijten aan de bemanningen van op de rede liggende schepen.

Hoewel dit in geen enkele artikelbrief, schrijversinstructie of admiraliteitsresolutie wordt vermeld, werd met het weren van parlevinkers desertie vanaf de oorlogsschepen bemoeilijkt en de positie van de schrijver in zijn hoedanigheid van winkelier beschermd. Dat scheepsschrijvers in de zeventiende en achttiende eeuw op ruime schaal handelden in tabak, blijkt uit in de havenbuurten opgemaakte notariële akten. Daarin gaven zeelieden aan bij hun (voormalige) schrijver in het krijt te staan voor gekochte tabak. Tevens sloten scheepsschrijvers contracten af met tabakshandelaars over de levering en betaling van flinke hoeveelheden tabak.

Sommige tabakshandelaren hadden vele scheepsschrijvers als vaste klant, bijvoorbeeld de Amsterdamse 'coopman in toebacq' Hendrik Lakeman, die in de jaren zeventig van de zeventiende eeuw menig scheepsschrijver van de Amsterdamse admiraliteit van tabak voorzag. Lakeman deed dat voor bedragen die opliepen van minimaal 80 à 90 gulden tot rond de 300 gulden. Hij beloofde de scheepsschrijvers dat, mochten zij tabak overhouden, hij die voor dezelfde prijs als waarvoor Lakeman deze verkocht had weer terug zou nemen en garandeerde dat de door hem geleverde tabak zeker acht à negen maanden goed zou blijven.[147] De scheepsschrijvers beloofden op hun beurt de aan boord verhandelde tabak te betalen uit hun verdiende gage en voorzagen Lakeman van een procuratie of obligatie. Collega's van Lakeman opereerden in de achttiende eeuw op identieke wijze. Zo leverde de Amsterdamse tabakskoopman Barent Bader omstreeks 1710 onder precies dezelfde condities tabakswaren aan verscheidene scheepsschrijvers, alleen wel in grotere hoeveelheden van rond de duizend pond. Bader verkocht hun de 'gesponnen en gesneden of geperste virginiatabak', verpakt in rollen van twee à drie pond, voor ruim 7 stuivers per pond.[148] De schrijvers namen voor het scheepsvolk zowel rook- als snuiftabak mee.[149]

Spullen die de schrijver verkocht en na afloop van de reis niet aan de equipagemeester hoefde te verantwoorden, zoals de door hem aan boord verkochte tabak, bleven in de scheepsadministratie vaak geheel of grotendeels onzichtbaar. Welke winstmarges gebruikelijk of geoorloofd waren, stond zelden vermeld. Dat de marges fors konden zijn, bleek in 1762 uit klachten over schrijvers die hun tabak verkochten met een winst van 100 à 130%.[150] Naar aanleiding van die klachten besloot de admiraliteit van Rotterdam tot prijsafspraken te komen. De Rotterdamse admiraliteitsraad beschouwde het door de schrijver aan boord verkopen van tabak, net als het door hem voorschieten van (vreemd) geld, als een vorm van dienstverlening waarvoor hij bij de bemanning 40% in rekening mocht brengen. Het maximum verkoopbedrag voor één pond tabak werd 6½ stuiver.[151] Dat betekende dat de schrijver een klant voor tabak in de schuldrol voor maximaal ruim 9 stuivers per pond mocht belasten.

De maximum verkoopprijs voor tabak was geen lang leven beschoren. In 1768 kwam de Rotterdamse scheepsschrijver Johan Ilcksen, die druk doende was alles in gereedheid te

Nederlandse matroos met pruimtabak. Prent door J. Kobel uit 1798. Onder de afbeelding een rijm van J.A. Hemminga dat luidt:

Courage! ééns zullen wij den Brit zoo duchtig raaken,
Dat hij angstvallig roep': God dem', dat 's Bato's vlag!
'k zie Chattam weer in brand; 'k hoor mast en stengen kraken;
King George uw rijk heeft uit; daar ligt uw zee-gezach!

Ook tijdens de Bataafs-Franse Tijd (1795-1813) bleef tabak een vast onderdeel van de scheepsuitrusting der matrozen. In 1798 was de verkoop van tabak aan boord van de oorlogsschepen nog steeds het domein van de scheepsschrijvers.

brengen voor zijn vertrek met het fregat *Castor*, tegen deze vaste verkoopprijs in verzet. Volgens hem was het vastgestelde bedrag niet meer voldoende, aangezien 'de gesponne tabac per pond kwam op 6½ en de bladen op 5 stuivers per pond' en er ook nog kosten voor de verpakking en het vervoer bijkwamen. Bovendien had de schrijver rekening te houden met 'de risico van de zee, bederf als andersints'. Ilcksen pleitte bij zijn admiraliteit in verband met de gestegen kostprijs voor een verhoging van de vaste verkoopprijs naar 7 stuivers per pond. Dat ging de admiraliteitsheren iets te ver. Zij besloten 'den schrijver Ilcksen te permitteeren om de tabak door hem voor de equipagie van 't fregat *Castor* mede te nemen te verkoopen tot 10% boven de inkoopprijs'.[152] De uitzonderingspositie van Ilcksen werd door het admiraliteitscollege via een resolutie geformaliseerd. Voortaan mochten alle schrijvers van de Rotterdamse admiraliteit hun tabak met 10% winst verkopen. Waarschijnlijk was dit meer een kwestie van moeten dan mogen, want de voormalige veel riantere winstmarge van maximaal 40% behoorde daarmee immers tot het verleden.

Volgens de schuldenadministratie uit 1747-1748 van Dirk Horn, scheepsschrijver van de admiraliteit van het Noorderkwartier, verkocht deze aan verscheidene opvarenden steeds voor 24 stuivers aan tabak.[153] Hoeveel pond hij daarvoor leverde, stond echter niet aangegeven. De door een andere schrijver van de admiraliteit van het Noorderkwartier in 1785 op het Hoofdelijk Betalingskantoor ingeleverde schuldrol bood daarentegen meer dan de gebruikelijke informatie over de tabakverkoop aan boord. Deze schuldrol was van Jan Haverkamp, die als adelborst was uitgevaren en, zoals reeds vermeld, vanwege het onverwachte overlijden van schrijver Hendrik Nacquelijn, tijdelijk diens werk had moeten overnemen.[154] Kennelijk was Haverkamp niet vertrouwd met de gebruikelijke, nogal versluierde en daardoor vage, administratie van de scheepsschulden.

Uit de door Jan Haverkamp op het Hoofdelijk Betalingskantoor van de admiraliteit van het Noorderkwartier ingeleverde schuldrol blijkt dat vrijwel de gehele 65-koppige bemanning tabak bij de scheepsschrijver kocht. Slechts een zevental opvarenden, alle officieren en een aantal onderofficieren, had zelf voldoende tabak bij zich of rookte, snoof en pruimde niet. In totaal verkocht de scheepsschrijver tijdens het acht à negen maanden durende dienstverband van de bemanning, 169 keer tabak. Gemiddeld had hij ongeveer om de dag een klant. Jan Haverkamp bracht de tabak voor 12, 16, 21 en 24 stuivers per pond in rekening bij zijn klanten. Waar die prijsverschillen uit voortkwamen, stond niet vermeld. Eenmaal rekende hij 15 stuivers per pond. Dat deed hij bij de tweede stuurman, die twintig pond tegelijk kocht. Dit was de grootste bestelling van de hele reis. Alle andere klanten kochten op een enkeling na per keer nooit meer dan één of twee pond tabak. De drukste dag was 8 mei 1785, toen 22 bemanningsleden via de schrijver een nieuwe voorraad tabak ontvingen. In totaal verkochten de scheepsschrijvers Nacquelijn en zijn opvolger Haverkamp aan boord van hun schip bijna zeventig pond tabak. Omdat informatie over de inkoopprijs ontbrak en lang niet bij iedere tabaksleverantie de verkoopprijs per pond was aangegeven, blijft ongewis hoeveel de schrijver netto overhield aan zijn optreden als tabakswinkelier.[155]

Wie om tabak verlegen zat en geen beroep op de tabakskist van de scheepsschrijver wilde doen, kon proberen via de veilingen aan boord tabak te kopen uit nagelaten bezittin-

gen; dan was de zeeman waarschijnlijk goedkoper uit. De scheepsschrijvers zullen zich daar niet druk om hebben gemaakt. Zij incasseerden immers een deel van de veilingprijs als commissie. Bovendien werden in de door gestorven of gedeserteerde bemanningsleden nagelaten scheepsuitrusting nooit grote hoeveelheden tabak aangetroffen.

Uit de bewaard gebleven schuldrol van de schrijver Hendrik Nacquelijn uit 1784-1785 wordt duidelijk dat de bemanningsleden bij hem aan boord hun tabak vaak gelijktijdig aanschaften met andere producten. Zo leverde de schrijver in de periode van 24 augustus 1784 t/m 29 augustus 1785 schoenen, tegen een bedrag van ongeveer 3 gulden per paar, aan tweeëntwintig medeopvarenden van wie twaalf personen bij die gelegenheid tevens tabak insloegen. Er waren kennelijk verschillende soorten schoenen bij de schrijver verkrijgbaar want er waren vier prijskaartjes: 2 gulden en 16 stuivers, 3 gulden, 3 gulden en 10 stuivers en 3 gulden en 17 stuivers. Daarnaast verkocht de schrijver verschillende soorten baaijtjes – gestreept (voor 2 gulden en 4 stuivers), blauw (voor 2 gulden per stuk) en rood (voor 4 gulden en 10 stuivers). Onderbroeken of hemden kostten de bemanning per stuk een tot ruim 2 gulden. Wollen kousen leverde de schrijver per paar voor 1 à 2 gulden. Het goedkoopste kledingstuk uit zijn scheepsvoorraad was de slaapmuts: die kostte 10 stuivers. De gewone muts en ook de populaire Engelse muts waarvan Nacquelijn er in de zomermaanden van 1785 een stuk of tien verkocht, waren allemaal precies 1 gulden per stuk. Over de inkoop(prijzen) liet de schuldrol niets los.[156]

Of de schrijver gedurende de gehele geregistreerde periode van ruim een jaar 'geopend' was, staat niet vermeld. De aanloop van klanten voor schoeisel en kleding was niet groot: gemiddeld om de drie dagen een klant en nooit meer dan acht à negen op een dag. Nacquelijn kreeg gedurende 94 dagen een of meer klanten voor kleren of schoenen te verwerken. In totaal werd er in ruim een jaar tijd 173 keer een beroep op hem gedaan als winkelier van scheepsplunje en schoeisel. Het winkelierschap aan boord van een oorlogsschip als de *Expeditie* met een 65-koppige bemanning leverde geen drukke dagtaak op, maar genereerde desondanks wel enige inkomsten.

Van het door de schrijvers meegevoerde assortiment bestond geen gedetailleerd overzicht of officiële prijslijst. Dat zij behalve tabak ook sterke drank aan boord verkochten is zeker, al liet de schrijver daarover in zijn schuldrol niets los. Volgens H. Stapelkamp was het sedert de achttiende eeuw gebruikelijk 'dat de schrijver of andere onderofficieren matrozen tegen contante betaling of ruilgoederen extra hoeveelheden sterke drank verkochten'.[157] Dat de schrijver tegen contante betaling drank verkocht, is echter zeer onwaarschijnlijk. Indien matrozen bij de schrijver aanklopten voor sterke drank, was het voor hem financieel veel voordeliger om die op krediet te leveren en de betaling af te handelen als een door de schrijver tegen forse rente gegeven voorschot. Dat leverde meer op dan contant afrekenen. Bovendien beschikten matrozen hoogstens aan het begin van hun dienstverband na ontvangst van de handgage over contant geld; daarna werd dit een schaars goed. Het is overigens evenmin aannemelijk dat de schrijver openlijk toestond dat andere onderofficieren buiten hem om drank aan de man brachten en daarmee zijn nering verstierden.

Scheepsschrijvers hadden ondanks de vele bijbaantjes geen overvolle werkdagen. Ze waren inventief en creëerden betaalde arbeid voor zichzelf. Die houding zat er al vroeg in. Aan het eind van de zestiende eeuw probeerden verscheidene scheepsschrijvers zich meester te maken van het onderhoud der handvuurwapens. Zo verzocht de schrijver van kapitein Pieter Adriaenszoon Ketelaer, Jacques van Ysselsteyn, in 1595 aan de Zeeuwse admiraliteit om een maandelijkse 'verbeteryn' omdat hij 'de musquetten van 't bootsvolcke daer op dienende onderhout uyten roeste ende schoone maeckt'.[158] Een collega van Ysselsteyn, Hendrick Gheertsen, schrijver op het oorlogsschip van kapitein Vincent Bastiaansen, verzocht precies hetzelfde. Beide schrijvers kregen nul op het rekest. De Zeeuwse admiraliteitsheren waren van mening dat het scheepsvolk de geweren zelf moest onderhouden; de kapitein diende daar toezicht op te houden. Een paar jaar later, in 1599, probeerde de schrijver van kapitein Cornelis Schijf, Cornelis Adriaenszoon, het met een nieuwe variant. Hij vroeg om verhoging van zijn gage omdat hij toezicht hield op de muskettiers.[159] Ook dit verzoek werd door de Zeeuwse admiraliteit afgewezen. In Zeeland werd het scheepsvolk omstreeks 1600 bewapend door de admiraliteit of bracht zelf een geweer mee. Schepelingen die een eigen musket meenamen, ontvingen een hogere maandgage. Dat gold eveneens voor de schrijver die gewapend aan boord verscheen: ook hij kreeg iedere maand 1 gulden extra gage.[160]

Bij de Rotterdamse admiraliteit waren in 1598 verscheidene kapiteins bereid te zorgen voor de 'musquetten roers bandelyers ende dijergelijcke'. Zij verlangden een vergoeding van 8 stuivers per maand voor de levering en het onderhoud van elke door hen ingebrachte musket. Dat vond de admiraliteitsraad te veel, waarop deze besloot de wapens zelf te blijven leveren.[161] Als een musket gerepareerd moest worden, was dat gratis voor degenen die een eigen wapen bezaten. Bemanningsleden die een musket van de Rotterdamse admiraliteit hadden, betaalden daarvoor een schelling per maand.[162] Een dergelijke inhouding hoorde thuis in de schuldrol van de schrijver.

Veranderingen in de schuldrol werden geregeld doorgegeven aan het Prinsenhof. Hoewel de scheepsschrijver zo ook het secretariaat en de admiraliteitsraad stelselmatig op de hoogte moest houden van de aan boord gemaakte schulden, was de schuldrol met bijlagen toch vooral bedoeld voor het Hoofdelijk Betalingskantoor. Het controleren en doorgronden van de schuldrol vereiste specifieke kennis van de scheepsadministratie en bleef lastig, ondanks pogingen de schrijver te dwingen tot meer specificatie van de in de schuldrol ogenomen bedragen.[163] Op het secretariaat en in de admiraliteitsraad was men meer geïnteresseerd in de eenvoudiger te doorgronden monsterrol en het scheepsjournaal.

Het bijhouden van het scheepsjournaal

In elke zeventiende-eeuwse schrijversinstructie stond de verplichting een scheepsjournaal bij te houden. Bij de behandeling van de verschillende artikelbrieven en schrijversinstructies kwam reeds aan de orde dat de in druk uitgegeven schrijversinstructies uit de jaren twintig van de zeventiende eeuw waren samengesteld uit voorschriften die tot

dan toe in de artikelbrief waren opgenomen. Zo ook de verplichting om een journaal bij te houden. Zie bijvoorbeeld de artikelbrief die door de Staten-Generaal op 7 februari 1607 in Den Haag werd uitgevaardigd. Met deze artikelbrief werd Jacob van Heemskerck naar het Iberisch schiereiland gezonden om de Spanjaarden in de eigen kustwateren afbreuk te doen. In navolging van het tiende artikel (van de in totaal 63 artikelen) dienden 'alle scrijventen (...) van dage te dage aen te teijckenen in heurlieder register al wat op elcken dach geschiet'.[164]

Maar de scheepsschrijver was niet de enige met zo'n verplichting. In 1618 voerde de Zeeuwse admiraliteit het voorschrift in dat haar kapiteins een dagregister moesten aanleggen.[165] In 1626 kende de Rotterdamse admiraliteit eenzelfde regeling, want op 16 november van dat jaar gaf zij haar kapitein Willebroord Lenaertszoon een reprimande 'omdat hij ingevolge van de ordre den capiteynen meermaels so nu en dan aengesydt, sijn journael nyet met sich hadde gebracht'.[166] Naar aanleiding van Lenaertszoons tekortkoming besloot het admiraliteitscollege 'dat voortaen de capiteynen ter zee ydermael soo wanneer sij uytter zee willen incoomen, gehouden sullen zijn daervan sich met haere journaelen voor den rade te presenteeren'.[167] Mocht de raad die dag niet in vergadering bijeen zijn of geen tijd hebben, dan moest de kapitein zijn journaal afgeven op het secretariaat. Indien de kapitein zijn journaal niet bij het secretariaat van de admiraliteit inleverde, kostte hem dat 25 gulden per dag. De in gebreke gebleven kapitein Lenaertszoon kreeg dat boetebedrag meteen in rekening gebracht.

Twee decennia eerder was men in Amsterdam al tot een soortgelijke verplichting gekomen. Daar eiste de admiraliteit in december 1596 van haar kapiteins die deelnamen aan de blokkadevloot voor de Vlaamse kust, dat zij een journaal zouden gaan bijhouden.[168] De kapiteins werd opgedragen in hun journalen aan te tekenen wanneer een van hen de vloot verliet en weer terugkeerde. Zij dienden tevens van tijd tot tijd een kopie van deze journalen naar de admiraliteitsraad in Amsterdam te sturen. Het journaal fungeerde hier als hulpmiddel (voor de walautoriteit) om de kapiteins te controleren. En dat is eeuwenlang zo gebleven.

Een voorbeeld daarvan uit diezelfde tijd is het bewaard gebleven 'register ende memorijal boeck' uit 1602 van een reis die admiraal Jacob van Duivenvoorde met een eskader naar het Iberisch Schiereiland maakte. Ook die tocht leverde een reisverslag op dat niet vrijblijvend was. Het dagregister werd 'gehouden bij Pieter Barts van Enckhuijsen commissaris ende secretaris vande E.D. heeren Staten'.[169] Aan boord van een van de andere schepen van het eskader zat zijn collega Hendrick Hoevenaer. Die hield eveneens een journaal bij voor de Staten-Generaal.[170] Beide journaalschrijvers noemden zichzelf tijdens de reis 'secretaris ende controleur'.[171] Zij rapporteerden aan de Staten-Generaal en niet aan de admiraliteiten.[172] Barts, ook wel Baertszoon of Barentszoon genoemd, zat bij de viceadmiraal aan boord; de iets hoger in de ambtelijke hiërarchie opgeklommen Hoevenaer vergezelde de admiraal.[173] Het eskader was in opdracht van de Staten-Generaal uitgerust om, samen met een Engelse vloot, de gemeenschappelijke Spaanse vijand in de eigen wateren te bestrijden. Na afloop van de succesvolle tocht naar de Spaanse en

Portugese kust keerden beide secretarissen gezamenlijk spoorslags terug naar Den Haag om hun journalen in te leveren bij de Staten-Generaal.[174]

Tientallen jaren later controleerden de Staten-Generaal nog steeds via de bij hen ingeleverde journalen het buitengaats optreden van een door hen uitgezonden eskader. Dat bleek in 1630. De admiraliteiten van Rotterdam, Amsterdam, Zeeland en het Noorderkwartier moesten toen alle van de Staten-Generaal in april een aantal oorlogsschepen leveren die verdeeld over verschillende eskaders zouden moeten gaan kruisen voor de Vlaamse kust ter beteugeling van de vijandelijke kaapvaart. De eskadercommandant diende 'alle acht dagen een journael over te senden nae haer Hoogmogenden'. Van de eskadercommandant werd verlangd dat hij onder andere vermeldde of de schepen hun taak goed uitvoerden, volgens afspraak bewapend en bemand waren, en 'off de capiteynen naar behooren schaften'. Volgens diezelfde uitgebreide (vloot)order moesten de magistraten van de havensteden waar een of meer van de schepen tussentijds binnenliepen, de desbetreffende kapiteins een schriftelijk bewijs geven waaruit bleek hoelang hun schepen daar in de haven hadden gelegen. Dat bewijsstuk moesten zij bij terugkomst 'tot justificatie van haer journaelen aen de Raedt' afgeven[175]

Andere bestuursorganen controleerden eveneens via ingeleverde journalen het gedrag van de vloot- of scheepsleiding.[176] Zo hield de secretaris van luitenant-admiraal Van Dorp in 1635 een journaal bij van het gezamenlijke optreden in Het Kanaal van een Nederlands-Franse oorlogsvloot tegen Duinkerker kapers, dat direct na afloop van de reis 'sij gestelt in handen van den heeren van hollant'.[177] De Staten van Holland en West-Friesland ontvingen het journaal 'om te visteren, examineren, luitenant admirael des noot sijnde hier op te hooren en van alles rapport te doen'.[178]

Nadat in april 1629 de Staten-Generaal met het gelijktijdig uitvaardigen van een generale artikelbrief en een tweetal instructies, een voor de kapitein en een voor de schrijver, een stevige basis hadden gelegd voor de scheepsadministratie en regelgeving aan boord, bleek dat niet iedere kapitein of schrijver zich meteen aan de nieuwe richtlijnen hield. Vooral het verbod om zonder toestemming van de raad het schip te verlaten, werd nog regelmatig door de schrijver of kapitein ontdoken. De Rotterdamse admiraliteitsraad reageerde eerst met waarschuwingen en boetes. Toen in april 1632 een beboete scheepsschrijver zich op onwetendheid beriep, besloot de raad de bestaande regels te vernieuwen en uit te breiden met een artikel over het scheepsjournaal. Dat dagregister was in de ogen van de admiraliteitsraad een belangrijk middel om te kunnen controleren wie er al dan niet met toestemming van boord was of mocht. Het toegevoegde artikel was waarschijnlijk nodig omdat de door de Staten-Generaal op 27 april 1629 voor de kapiteins van alle vijf de admiraliteiten uitgevaardigde instructie geen enkel artikel bevatte over het (moeten bijhouden van een) scheepsjournaal. De Rotterdamse admiraliteitsraad dichtte dit gat in de landelijke regelgeving voor haar kapiteins. Zij besloot op 2 april 1632

> 'dat de respective capiteynen soo wel binnen als buytenduyns sullen gehouden zijn te houden pertinent ende waerachtich journael van alle tgeene van dach tot dach

> binnen scheepsboort soude mogen passeren ende dat soodanich journael ten alle tijden binnen scheepsboort souden moeten bij de hant wesen, dat oock de capiteynen noch schrijvers niet en souden vermogen sellfs mit verloff van de Raedt alhier voor den Raedt haer te presenteren sonder haer journael mede te brengen en alhier te exhiberen.'[179]

Voortaan moest dus iedere kapitein een journaal kunnen overleggen.[180]

Het was de Rotterdamse admiraliteitsheren ernst. Kapiteins die zich na de uitvaardiging van bovengenoemde eis zonder journaal in het Prinsenhof vertoonden, werden meteen weggestuurd.[181] Dat overkwam bijvoorbeeld kapitein Willem Joosten van Coulster, die in september 1632 na een zeereis zijn opwachting maakte en verklaarde niet te weten 'dat de capiteynen uytten see incomende waren gehouden haere journaelen datelijcken onder de Raedt te brengen'. De Rotterdamse admiraliteitsheren gaven hem te verstaan 'dat hij de soodanige generale ordre van de capiteynen wel hadde behooren te weten ende dat hij mitsdien oock in toecomende hetselve ten aller tijden soude hebben nae te comen ende oock tegenwoordelijck als noch datelijck sijn journael uyt het schip doen haelen'.[182] Kapitein Van Coulster beloofde dit meteen te doen en keerde een week later terug met zijn journaal.

Ook indien er sprake was van een vlootverband, moest iedere kapitein zijn journaal inleveren en niet alleen de commanderende vlagofficier. Onduidelijkheid daarover werd in november 1632 de wereld uit geholpen toen commandeur Sybert Vijgh meende geen journaal aan de raad te hoeven overleggen omdat hij dacht

> 'dat het voor hem ofte tot sijne decerge genoech ware geweest sijn doen te verantwoorden aen de heer luitenant admirael onder welcke vlagge hij hadde gestaen ende dat hij commandeur oock hadde gemeent dat het buyten gebruyck ware dat particuliere commandeurs ofte capiteynen dewelcke onder een hooger commandement van anderen dienst deden journaelen moesten houden.'[183]

Twee weken later kwamen de admiraliteitsheren in Rotterdam terug op deze principiële zaak en oordeelden dat iedere vlagofficier, kapitein en commandeur van een eskader een scheepsjournaal moest bijhouden en dat al die officieren elke keer als zij met hun schip vanuit zee binnenkwamen, direct hun journaal moesten afgeven aan de admiraliteitsraad.[184]

Ook de journalen die de schrijvers van de Amsterdamse en Rotterdamse admiraliteiten in navolging van hun instructies in 1621 moesten bijhouden, waren vooral bedoeld om de scheepscommandanten te kunnen controleren. Tijdens het Twaalfjarig Bestand was die verplichting tot het bijhouden van een dagregister een vaste universele taak van de schrijver geworden, ongeacht de missie van zijn schip. De prominente plaats van de verplichting tot het bijhouden van een journaal in de handgeschreven Amsterdamse schrijversinstructie uit 1620 en de gedrukte Rotterdamse van 1621 toonden dat het hier letter-

lijk en figuurlijk om een eerste vereiste ging. Het in de schrijverinstructie laten opnemen dat de admiraliteitsraad het journaal beschikbaar stelde, sprak in dat opzicht boekdelen. Dat gold ook voor de reactie van de raad op een verzoek uit 1633 van een schrijver om enige dagen van boord te mogen. De Rotterdamse admiraliteitsraad stemde toe op één voorwaarde: de schrijver moest een geschikte officier als vervanger vinden voor het bijhouden van het scheepsjournaal.[185] Net als de voorschriften uit de artikelbrief waren ook de in de schrijversinstructie vastgelegde regels niet meer uitsluitend geldig voor één reis of een bepaald tijdsbestek, zoals in de zestiende eeuw nog het geval was geweest.[186]

Onwetendheid over de verplichting tot het bijhouden van een scheepsjournaal werd in de jaren dertig door de admiraliteit van Rotterdam met succes bestreden. In de resolutieboeken van de Rotterdamse admiraliteit werden na 1632 geen meldingen meer gemaakt van scheepsschrijvers of kapiteins die zich beriepen op onwetendheid hierover. In de jaren dertig en veertig moest een kapitein of schrijver er wel eens op gewezen worden dat het scheepsjournaal na een bepaalde tijd opgestuurd moest worden naar de admirali-

Twee ganzenveren in het opengeslagen scheepsjournaal van de *Jonge Johannes* uit 1745. *The National Archives*, Londen, HCA, 32/122-1. Dit door de stuurman van het Nederlandse koopvaardijschip de *Jonge Johannes* met ganzenveren bijgehouden journaal werd door de Engelsen buitgemaakt bij de kaping van het schip en daarna opgeborgen in de *Tower* te Londen. Uiteindelijk werd het journaal, dichtgeslagen en met de gebruikte ganzenveren er nog in, overgedragen aan het Britse Nationaal Archief te Londen. Met soortgelijke ganzenveren schreven ook de scheepsschrijvers van de Nederlandse marine.

teitsraad. Maar dat er een scheepsjournaal moest worden bijgehouden was toen een vanzelfsprekendheid. Dat het bijhouden van dagregisters op de oorlogsvloot pas vanaf 1650 in gebruik kwam, zoals de in egodocumenten gespecialiseerde Rudolf Dekker beweerde, is dan ook onjuist.[187] In Rotterdam werden vanaf 1638 alle ingeleverde scheepsjournalen van marineschepen op de secretarie van de admiraliteit bewaard.[188]

Ook nadat het bij de admiraliteit inleveren van het scheepsjournaal routine was geworden, bleef het voor de marineleiding aan de wal het geëigende middel om haar commandanten te kunnen controleren op laakbaar gedrag. Volgens het in 1670 door Johan Tjassens gepubliceerde overzicht van de regelgeving bij de admiraliteiten moesten de scheepsschrijvers conform hun instructie een dagregister bijhouden zodat 'uyt de journalen by de Schryvers ghehouden, nagesien worden, ofte de Capiteyn ofte Opper-Hooft langer als nootvereyscht, in eenige Havenen heeft gelegen, waer over hy ende syn volck mochte wesen te censureren'.[189] De vrees dat kapiteins minder lang op zee verbleven dan was afgesproken of op de rede liggend hun scheepsvolk toestonden tijdelijk (in logementen of op het huisadres) aan de wal te verblijven, waardoor ze meer kostpenningen kregen uitbetaald dan waar ze recht op hadden, speelde omstreeks 1600 al een rol bij de controlerende admiraliteitsheren, maar die vrees werd in de oudste schrijversinstructies nog niet bij naam genoemd.[190] Wel de angst voor verspilling van het buskruit. Die angst is eeuwenlang van invloed geweest op het werk van de scheepsschrijver.[191]

De in dienst van de Amsterdamse admiraliteit varende scheepsschrijver moest omstreeks 1620 in het journaal

> 'pertinente notitie houden van alle tgene dagelijcx geschiet ende verhandelt wert vande eerste monsteringe aff totte affdanckinge toe, ende oocke van alle de schooten die met groff geschut opt schip geschooten sullen werden, ende de oorsaecke van tselve schieten, ende tselve journael mette rolle ter afdanckinge vant schips volck leeveren aenden voornoemde Raedt.'[192]

De in 1629 door de Staten-Generaal voor alle scheepsschrijvers uitgevaardigde instructie bevatte eenzelfde inhoudelijke eis. Ook nu moest de schrijver

> 'goet pertinent Register houden van alle het geene van dage tot dage, binnen yeder Schip gheschiet, den dienst van het Landt raeckende, ende specialijcken waerom ende wanneer de Capiteyn eenige Eerschoten heeft laten schieten, omme die tot vermanen vanden Raedt over te leveren, omme daer op gelet te worden naer behooren.'[193]

In de eveneens in 1629 door de Staten-Generaal uitgevaardigde 'instructie voor capiteijns ter zee in dienst der verenigde Nederlanden', werden de scheepscommandanten erop gewezen dat:

> 'De capiteijnen en sullen niet ligtveerdelijk eenige eerschoote doen schieten en sullen de schrijvers gehouden zijn notitie te houden waarom en wanneer de capiteijne eenige eerschoote heeft laaten doen, om int visiteeren en examineeren van haar register bij de Heeren raaden der Admiraliteijd gelet te worden na behooren.'[194]

Het visiteren en examineren van de journalen die bijgehouden werden op de zeegaande oorlogsvloot vereiste een andere aanpak dan het controleren van de dagregisters van de schepen op de binnenwateren.[195] De journalen van de binnenschepen konden onverwachts of tussentijds worden nagekeken. Vanaf 1643 waren de schrijvers van deze marinevaartuigen verplicht om het scheepsjournaal maandelijks in het Prinsenhof te laten controleren.[196] Tot de verplichte inhoud van dit journaal behoorde de registratie van het kruitverbruik.

Aan het eind van de zeventiende eeuw was de verplichte melding van het kruitgebruik in de instructie van de Rotterdamse scheepsschrijvers uitgegroeid tot een zeer gedetailleerd artikel. De schrijvers dienden niet alleen pertinent notitie te houden van de door de scheepscommandant opgedragen ereschoten, maar ook van

> 'alle andere schoten die gedaan worden, met uitdrukkinge op wat dag, en om wat oorzaak die gedaan zullen zyn, met hoeveel Kruit, ende in cas dat met scharp geschoten is, van wat gewigte de Kogels zyn geweest, op dat men daar door weten mag in wat voegen 's lands Ammunitie geconsumeert zy geworden.'[197]

Deze bepaling bleef intact tot aan de opheffing van de admiraliteiten.

De oudste bij de admiraliteitscolleges ingeleverde scheepsjournalen die in hun archieven bewaard zijn gebleven en nu nog geraadpleegd kunnen worden, dateren uit de Negenjarige Oorlog. De Republiek maakte toen samen met Engeland deel uit van een grote alliantie die de Franse expansie in Europa bestreed. De in die jaren ingeleverde journalen werden in de regel bijgehouden door de scheepscommandant of door de scheepsschrijver. Een enkele keer waren beide journalen, zowel van de kapitein als van zijn schrijver, ingeleverd en opgeborgen in het secretariaatsarchief van het admiraliteitscollege. Hoewel de ter controle bij de admiraliteitsraad afgegeven journalen overeenkomsten vertonen, zijn ze stuk voor stuk toch zeer verschillend, niet alleen inhoudelijk ook qua uiterlijk. Sommige journalen hebben een afwijkende afmeting, kaft of papiersoort. Van gelinieerde of voorgedrukte standaardjournalen, zoals bij de VOC, was nog geen sprake. Kapiteins en scheepsschrijvers beschreven in hun journalen veelal dezelfde zaken en gebeurtenissen, maar niet op identieke wijze.

Bij een ontmoeting tussen admiraliteitsschepen op zee of op de rede schreef de kapitein in zijn journaal vaak de naam op van de andere commandant. De schrijver deed dat meestal niet en gaf slechts aan tot welke admiraliteit het andere schip behoorde. Het identificeren van een oorlogsschip door de scheepsnaam te vermelden was zeer ongebruikelijk, zowel voor een kapitein als voor een scheepsschrijver. De enkele keer dat er

een schip bij naam genoemd werd, betrof het een koopvaardijschip. In het algemeen hadden de kapiteins vooral oog voor nautische en meteorologische zaken, zoals de richting en kracht van de wind en de conditie van het schip. De schrijvers concentreerden zich meer op de bemanningsterkte en de logistiek, vooral het goederen- en personenvervoer tussen het schip en de wal, en eenmaal op zee de communicatie tussen de schepen onderling.

Een karakteristiek verschil tussen de journaaloptekeningen van de kapitein en die van de scheepsschrijver was de nauwkeurigheid waarmee de kanonschoten en gehanteerde seinvlaggen werden verwoord. De kapitein deed dat altijd in algemene bewoordingen, de schrijver was daarin veel specifieker.[198] Dat schreef zijn instructie hem ook voor, althans wat het kruit- en kanongebruik betrof. Toch bestond hierin weer een grote onderlinge diversiteit. De ene schrijver was bijna net zo vaag en onvolledig als zijn kapitein, terwijl de andere schrijver een zeer gedetailleerde lijst aanlegde waarin elk door zijn kapitein bevolen kanonschot was verantwoord. Het merendeel van de scheepsschrijvers zat tussen deze twee extremen in en nam het kanongebruik wel op in de dagelijkse optekeningen van het scheepsjournaal, maar zag nog wel eens een schot over het hoofd en legde er geen aparte lijst van aan. Uit verschillende journalen was het kanongebruik alleen af te leiden door alle dagelijkse optekeningen door te nemen. Sommige schrijvers maakten het de controleurs van de scheepsjournalen – de advocaat-fiscaal, de secretaris en andere leden van de admiraliteitsraad – gemakkelijk door het aantal gedane kanonschoten (ook) steeds in de marge van de journaaloptekening te vermelden.

Het varend marinepersoneel was vertrouwd met twee soorten kanonschoten: ere- of saluutschoten en seinschoten. Seinschoten hadden betrekking op het doorgeven van berichten, meestal aan andere schepen, en gingen in de regel gepaard met het hijsen van een rode, witte of blauwe vlag, een bepaalde wimpel of een geus.[199] Op deze wijze gaf bijvoorbeeld de commandeur van een eskader of konvooi aan dat alle schepen onder zeil dienden te gaan of een andere manoeuvre moesten uitvoeren. Oorlogsschepen die niet in vlootverband voeren, losten weinig seinschoten. Aan het ten uitvoer brengen van een vonnis aan boord ging altijd een seinschot (met een rode 'bloet' vlag in de bezaansmast) vooraf. En ook als de kapitein bijvoorbeeld een loods aan boord wilde hebben, in nood verkeerde of op volle zee een koopvaardijschip op lading en nationaliteit ging controleren, werd dat aangegeven met een seinschot. Maar admiraliteitsschepen voeren meestal niet alleen. Zij konvooieerden koopvaardij- of vissersschepen en zeilden vaak gezamenlijk met een of meer collega's, al dan niet in vlootverband. In al die gevallen waren seinschoten het geëigende middel voor de onderlinge communicatie.

Ook als het zicht wegviel door duisternis of mist en de vlag werd vervangen door een lantaarn of vuur, bleef men seinschoten afgeven. Op zulke donkere en zeer mistige momenten waren geluidsignalen de enige mogelijkheid om bij elkaar in de buurt te blijven en aanvaringen te voorkomen. Dan werd er uren achtereen een of meer keer per glas (per halfuur) met een kanon geschoten, eventueel aangevuld met frequent geweervuur van snaphanen en het continu geven van trommelslagen.[200] Bij daglicht werden de vlagsigna-

Een op een onbekende rede varend Nederlands oorlogsschip lost een sein- of saluutschot. Schilderij door Willem van de Velde de Jonge, circa 1680. Een scheepsschrijver was verplicht dit kanonschot te vermelden in het scheepsjournaal.

len in de regel begeleid door één kanonschot, soms twee of meer. Het aantal per zeereis afgegeven seinschoten was afhankelijk van allerlei factoren, waaronder de weersgesteldheid en de specifieke taak van het schip, en kon daardoor sterk variëren, maar bleef doorgaans toch kleiner dan het aantal geloste ereschoten. Daarvan werden er op iedere reis toch al snel enkele tientallen gegeven. Het lossen van ereschoten was overigens niet ongevaarlijk. Zo verzocht luitenant-admiraal Maarten Harpertszoon Tromp in 1648 aan

het Rotterdamse admiraliteitscollege zijn 'schippersknecht genaemt Paulus Willems een weijnigh aen 't hooft gequetst door 't schieten van eenige eerschoten bij slants chirurgijn te laten cureren'.[201]

Als een koopvaardijschip met het doen van drie saluutschoten afscheid nam van een begeleidend oorlogsschip, was het standaardantwoord van de konvooier: één 'adieu schot'. Deed het koopvaardijschip vijf schoten, dan antwoordde het oorlogsschip met drie.[202] Bij oorlogsschepen ging dat onderling min of meer op dezelfde wijze. Het schip dat de ander groette kreeg, afhankelijk van het onderlinge rangverschil tussen commandanten, als contrasaluut hetzelfde aantal of twee schoten minder.[203] Indien een admiraliteitschip een (buitenlandse) haven of rede aandeed, ging dat ook gepaard met wederzijdse kanonschoten. Het arriverende oorlogsschip groette het fort, kasteel of wachtschip dat de haveningang of rede bewaakte en kreeg vervolgens twee schoten minder terug.

Het geven van saluut- en contrasaluutschoten was een manier om respect voor elkaar te tonen. Als een van beide partijen zich niet aan die regel hield en niet de geëigende eer betoonde, leidde dat onherroepelijk tot verwarring of onvrede. Zo ging kapitein Cornelis Wassenaar in augustus 1691 in Schotland (in het kasteel van Leith) boos verhaal halen waarom er niet op zijn aankomstsaluut was gereageerd en deed zijn collega kapitein Cornelis van der Hoeve in maart 1691 in Spanje (in het kasteel van Alicante) precies hetzelfde. Wassenaars schip was bij binnenkomst ten onrechte voor een koopvaarder aangezien en kreeg drie dagen later na terugkomst van de afwezige gouverneur alsnog het gewenste saluut. Bij het overdoen van het saluut ging ditmaal echter de konstabel van het marineschip in de fout door per ongeluk een keer te veel te schieten. Kapitein Wassenaar ontstak daarop in grote woede en liet zijn konstabel meteen in de boeien slaan.[204] Ook de gouverneur van Alicante, die Van der Hoeve voor een koopvaardijschipper had aangezien, bood een dag na diens aankomst de verontwaardigde kapitein zijn excuses aan en liet vanuit het kasteel alsnog de verlangde vijf contrasaluutschoten lossen.[205] In beide gevallen kregen de kapiteins dus hun zin en werd het aankomstritueel conform de saluutregels netjes overgedaan. En daarmee was de (ere)zaak opgelost.

Het aantal geloste (contra)saluutschoten kon behoorlijk oplopen indien een oorlogsschip enige tijd op de rede lag en ieder binnenkomend of vertrekkend oorlogsschip of koopvaardijvaartuig dat groette van repliek moest dienen. Ook ontmoetingen op zee, zoals het groeten van een passerend Nederlands konvooi, leidde tot fikse schotenwisselingen. Uit de door de scheepsschrijver van het schip *Den Briel*, Jan Rinckinck, in 1690 gemaakte onderverdeling bleek dat zelfs tijdens een konvooireis met kapers op de loer, er toch veel meer ereschoten dan seinschoten werden gelost. Rinckinck registreerde in het scheepsjournaal, dat een periode van 130 dagen omvatte, in totaal 394 schoten, waaronder niet meer dan 43 seinschoten. De rest waren ereschoten (zowel saluut- als contrasaluutschoten), op negentien schoten na die met scherp waren gedaan om Franse kapers te verjagen.

Over de hele beschreven periode gemeten registreerde Rinckinck gemiddeld drie schoten per dag. Als er geschoten werd, gebeurde dat doorgaans veel meer dan drie keer op een dag, want op 69 van de 130 journaaldagen was er geen enkel schot gelost. Andere door

scheepsschrijvers bijgehouden journalen bevestigden dat er niet dagelijks werd geschoten, maar dat als het gebeurde het aantal kanonschoten fors kon zijn. Zo telde scheepsschrijver Joris van Sneeck gedurende bijna een jaar (van 11 augustus 1690 t/m 6 augustus 1691) alle vanaf zijn schip *Orange* gegeven ereschoten en kwam tot een totaal van 505. Die schoten waren gelost op slechts 45 van de 360 journaaldagen. De schoten met scherp of om te seinen telde Van Sneeck niet mee.

In het door een collega van Van Sneeck, de scheepsschrijver Johannis Bloemensteijn, eveneens in 1690 gestarte journaal werd niet steeds de reden gegeven van het schieten, maar wel elke keer het kaliber van het afgeschoten kanon genoemd.[206] In het 65 dagen bijgehouden journaal stonden 284 kanonschoten vermeld. De schoten waren 109 keer gelost met een kanon waar kogels van drie pond mee werden verschoten, 158 keer met een 'vierponder' en zeventien keer met een 'zesponder'. De sein- en ereschoten werden dus hoofdzakelijk gegeven met het lichtste geschut.[207] Eenzelfde beeld kwam naar voren uit journalen van andere scheepsschrijvers, zoals Dirck Blanckert, die in 1694 gedurende 32 journaaldagen 192 schoten turfde, waarvan 115 met een vierponder waren gelost en 77 met een kanon voor kogels van zes pond. De schoten waren gelost in een tijdbestek van dertien dagen. Dus ook hier was sprake van een beperkt aantal dagen waarop daadwerkelijk werd geschoten, maar wel met een hoog gemiddelde van veertien à vijftien schoten per (schiet) dag. Tijdens de Negenjarige Oorlog werd er aan boord van de Nederlandse oorlogsschepen gemiddeld minimaal een à twee keer per dag een saluut- of seinschot gelost.

Als er met scherp op andere schepen werd geschoten, werden die schoten alleen geteld en in het journaal opgenomen als het om een beperkt aantal ging, meestal niet meer dan één à twee schoten. Behalve op vijandelijke schepen werd er met scherp geschoten op verdachte koopvaardijschepen om deze te dwingen de zeilen te strijken, zodat schip en lading konden worden gecontroleerd. Ook ergernis of ongedurigheid leidde tot het onder vuur nemen van schepen. Een loodsboot die niet op een seinschot reageerde of een koopvaardijschip dat zich niet aan de afspraken van het konvooi hield, konden op een kanonskogel rekenen. En een kapitein die een collega niet wilde helpen, kreeg soms ook een salvo als reactie. Indien een kapitein bijvoorbeeld geen sloep wilde uitlenen aan een collega of weigerde diens aan de grond gelopen schip los te trekken, kon dat uitlopen op een schietpartij met scherp. Zo werd in 1602 op de rede voor Dover bij het doen van saluutschoten vanaf het schip van Jan Adriaenszoon Cant de bezaansmast van het admiraliteitsschip van de furieus reagerende kapitein Gerbrantszoon geraakt. Volgens de journaalschrijver van Cant gebeurde dit per ongeluk en kon de dienstdoende 'bosschieter' (kanonnier) het niet helpen want die was toevallig net van het kanon weggelopen en wist daardoor ook niet wie het had afgeschoten (!). Uit het scheepsjournaal bleek echter dat kort voor dit schietincident Gerbrantszoon zijn sloep niet had willen uitlenen aan Cant, die daardoor niet van boord kon.[208]

Beschietingen op zee leverden in de scheepsjournalen zelden een uitgebreid verslag op.[209] Een (vuur)gevecht op 17 december 1691 voor de monding van de Taag bij Lissabon tussen een Frans oorlogsschip met 36 stukken en het fregat *Sterrenburg*, onder comman-

do van commandeur Willem Lamoureux, werd in het journaal afgedaan met 'hadde 2 glaesen bataalje'.[210] Als enige bijzonderheid stond vermeld dat er zeventien matrozen 'seer wierden verbrandt' omdat er kruit was gesprongen door een inslaande vijandelijke kanonskogel.[211] Hoeveel kogels er op het Franse schip waren afgevuurd en met welk resultaat stond opmerkelijk genoeg nergens aangegeven.

Dat scheepsschrijvers gefixeerd waren op de ereschoten, kwam voort uit hun instructie. Zij moesten immers het schietgedrag van hun kapitein vastleggen in het scheepsjournaal om verspilling van het buskruit tegen te gaan. En verspilling van kruit vond in de regel plaats door onnodige ereschoten te lossen bij de ontvangst van gasten aan boord. Zulke ontvangsten gingen gepaard met 'welcomstschooten' als de gasten aan boord kwamen en 'adieuschooten' bij hun vertrek. Eenmaal aan boord werden er heildronken op het bezoek uitgebracht die eveneens vergezeld gingen van kanonschoten 'op hun gesontheijdt'. Op die manier kon het bezoek aan een admiraliteitsschip uitlopen op urenlang kanongebulder met tachtig à negentig schoten.[212]

Vanaf de jaren twintig van de zeventiende eeuw probeerde de admiraliteit van Rotterdam met dreigementen en regelgeving, zoals de verplichting tot het bijhouden van een journaal, te voorkomen dat haar kapiteins buskruit verspilden. Het uithoren van bemanningsleden en het onder druk zetten van schrijvers om het schietgedrag van hun commandant vast te leggen in het journaal leverden overigens weinig veroordelingen op.[213] Slechts een enkele kapitein werd gepakt en beboet voor verkwisting van buskruit, en niet omdat hij 'verraden' was, maar door eigen onnozelheid, omdat de desbetreffende kapitein er tot diep in de nacht op gehoorsafstand van het Prinsenhof lustig op los bleef knallen, zoals in het geval van Marinus Juynbol. Deze kapitein kreeg in 1641 voor het verkwisten van buskruit een boete van maar liefst 400 gulden opgelegd. Juynbol was in de middag al begonnen te schieten om zijn gasten 'heeren van de magistraet deser stede nevens andere gequalificeerde persoonen te verheugen' en verdedigde zijn uitbundige schietgedrag met het argument dat hij geen kruit van de admiraliteit had verschoten. Hij zou zijn kanons uitsluitend hebben geladen 'mit polver beuyt gemaeckt op de Spaensche vloote'. De leden van de Rotterdamse admiraliteitsraad waren niet gevoelig voor deze argumentatie en vertelden Juynbol dat zij het niet door de vingers konden zien 'vermits 't groot schandael daerdoor bij de gansche gemeente ontstaen niet sonder correctie behoorde te passeren'.[214]

Het is niet duidelijk waarom het zo weinig voorkwam dat iemand voor het verkwisten van kruit werd beboet. Het kan hebben gelegen aan de succesvolle waakhondenfunctie van de schrijver, maar inadequate registratie valt echter ook niet uit te sluiten.[215] Verder kan het te maken hebben met de houding van de admiraliteitsraad. In 1632, het jaar waarin de Rotterdamse admiraliteitsraad opmerkelijk veel aandacht besteedde aan het implementeren van de verplichting tot het bijhouden van een scheepsjournaal, werd ook getracht 'het schandelijcken verquitsen van slants buspoeder mit eerschooten ende anderssints soo binnen als buyten lants' een halt toe te roepen.[216] Als remedie hiertegen werd bepaald dat de plakkaten en ordonnanties waarin het verbod op kruitverspilling

was vastgelegd, moesten worden opgezocht en voortaan 'van tijt tot tijt' aan de kapiteins worden gegeven. Daarnaast dienden de kapiteins om de drie maanden een 'pertinenten staet van hunne scheepsbehouften ende amonitie van oorloge' op te sturen naar het Prinsenhof.[217] Na 1632 werd echter niets meer van deze verplichting vernomen en ook het uitreiken, herbekrachtigen of vernieuwen van de bestaande regelgeving leidde niet tot het verdwijnen van overbodig kanongebruik. Het kruitverbruik werd in de loop der tijd wel steeds nauwkeuriger bijgehouden door de scheepsschrijvers. Vanaf 1643 was de schrijver verplicht in het journaal op te nemen hoe zwaar de afgeschoten kogels waren geweest en met hoeveel kruit ze waren verschoten.[218]

Aan het eind van de zeventiende eeuw maakten sommige schrijvers een apart overzicht van de gedane (ere)schoten. Maar een dergelijk overzicht gaf, ook al werd het gewicht van de kogel of het kaliber van het gebruikte kanon vermeld, nog geen inzicht in het kruitverbruik. Het ging de admiraliteitsheren niet zozeer om de verschoten kogels, want daarvan had elk oorlogsschip er voldoende (zelfs als ballast) aan boord, maar vooral om de hoeveelheid kruit die nodig was geweest om de schoten te lossen.

Een van de eerste schrijvers die tijdens de Negenjarige Oorlog informatie over het kruitverbruik duidelijk en consequent in zijn scheepsjournaal opnam, was Jacob Sweerts. In de marge van zijn journaaloptekeningen gaf hij, naast het aantal gegeven schoten, ook kort aan waarom de schoten waren gelost en hoeveel kruit dat had gekost. Uit zijn journaal dat hij bijhield van 12 april 1694 tot 20 september van datzelfde jaar, bleek dat vanaf zijn schip, *Admirael-Generael*, uitsluitend met zesponders werd geschoten en dat een schot daarmee tussen de drie en een half en vier pond kruit vereiste.[219] In totaal werden er 250 schoten gedaan en dat resulteerde in een kruitverbruik van ongeveer negenhonderd pond. Met een gemiddelde van een à twee schoten oftewel van circa zeven à acht pond buskruit per dag, was dat een geringe hoeveelheid verschoten kruit. Maar negenhonderd pond verschoten kruit betekende toch een kostenpost van honderden guldens.[220] Geen astronomische som geld, maar wel een bedrag om rekening mee te houden. Buskruit was in ieder geval te kostbaar om ongebreideld te gebruiken en te belangrijk om te veronachtzamen. Het was kwetsbaar voor vocht en ratten en vereiste daarom aan boord een bepaalde opslag en behandeling. Het regelmatig controleren van de kisten waarin de met kruit gevulde kardoezen tijdens de reis werden opgeborgen, behoorde tot de standaard verantwoordelijkheden van de konstabels. Ook het keren van de kardoezen om te controleren of deze nog steeds bruikbaar waren en niet door vocht of ongedierte waren aangetast, was een terugkerende bezigheid.

Kruit was in de zeventiende en achttiende eeuw onmisbaar bij zowel de strijd als de communicatie ter zee. Het belang van een goede registratie van het kruitverbruik weerspiegelde zich in het scheepsjournaal, dat op dat punt steeds secuurder en verfijnder werd. Het (achter)in het journaal opnemen van een aparte lijst met kruitverbruik en het vermelden van de hoeveelheden verspild kruit door het regelmatig keren of vochtig worden van de kardoezen, waren aan het eind van de achttiende eeuw standaardhandelingen geworden. Schrijvers die dat aan het eind van de zeventiende eeuw al in beperkte mate deden, waren uitzonderingen.

Het scheepsjournaal was er niet alleen om het kruitverbruik te registreren en de kapitein op dat punt te kunnen controleren. Ook de scheepsschrijver werd op basis van het door hemzelf bijgehouden journaal beoordeeld. Hierbij lag het accent op de verplichting van de schrijver de artikelbrief regelmatig voor te lezen. De leden van de admiraliteitsraad gingen er vanuit dat het maandelijks laten voorlezen van de artikelbrief ongewenst gedrag aan boord beperkte. Of dat werkelijk zo was, bleef gissen want geen enkele scheepsschrijver las de artikelbrief iedere maand voor.

In vrijwel alle bewaard gebleven zeventiende-eeuwse scheepsjournalen van admiraliteitsschepen komt de artikelbrief ter sprake. In sommige journalen was de artikelbrief zelfs integraal overgeschreven.[221] Op de dag van de generale aanmonstering en het doen van de eed kwam de artikelbrief altijd op tafel.[222] Dat gebeurde ook wanneer de krijgsraad aan boord een bemanningslid veroordeelde. Bij het beschrijven van de begane overtreding of opgelegde straf werd dan in het journaal soms verwezen naar het bijbehorende artikel uit de artikelbrief.[223]

Dat de artikelbrief ook zonder directe aanleiding aan boord voorgelezen werd, stond in de scheepsjournalen slechts sporadisch en terloops vermeld. Zo meldde bijvoorbeeld de schrijver van de *Gorinchem* op vrijdag 9 juni 1690 achteloos ''smorgens het gebet gedaan sijnde hebben de artijkelbrief geleesen'.[224] Andere momenten waarop de artikelbrief werd voorgelezen, kwamen in het journaal niet meer voor. Ook zijn collega van de *Rotterdam* meldde datzelfde jaar slechts eenmaal het door hem voorlezen van de artikelbrief. Maar deze scheepsschrijver had er wel een speciale reden voor. Bij het op 6 mei 1690 aan boord komen van de nieuwe tweede man, die de overgeplaatste luitenant opvolgde, combineerde de schrijver het aan de voltallige bemanning voorstellen van de nieuweling, waarbij iedereen werd gelast hem in zijn functie te erkennen, met het voorlezen van de artikelbrief.

De leden van de Rotterdamse admiraliteitsraad hechtten er veel belang aan om de artikelbrief ook buiten de aanmonstering en rechtspraak om voor te lezen.[225] Dat gold eveneens voor de Staten-Generaal, die het belang van het maandelijks voorlezen onderstreepten door dit punt al in 1629 op te nemen in een officiële regelgeving, de eerste door hen uitgevaardigde instructie voor alle kapiteins ter zee.[226] Maar er waren geen vaste dagen voor. De ene schrijver las de artikelbrief uitsluitend voor op zondagen, de ander juist nooit en alleen op doordeweekse dagen. De opgetekende frequenties liepen sterk uiteen. Sommige schrijvers lazen de artikelbrief bijna maandelijks voor, anderen deden het hoogstens eens per heel of half jaar. Bovendien leende niet iedere willekeurige dag zich voor het samenroepen van de voltallige bemanning. Het scheepswerk moest het toelaten en de kapitein diende er mee in te stemmen.

Zowel de kapitein als de schrijver waren verantwoordelijk voor het naleven van de voorleesverplichting. Maar als deze regel met voeten was getreden, draaide in de praktijk alleen de schrijver daarvoor op. De registratie van het kruitverbruik was vaak nogal wisselvallig, zonder dat men hiervoor bebeoet werd, maar als de scheepsschrijver niet accuraat in het journaal zijn voorleesbeurten vastlegde leidde dit soms wel tot sancties.

Zo kregen in 1756 drie schrijvers van hun Rotterdamse admiraliteit forse boetes opgelegd omdat zij verzuimd hadden de artikelbrief maandelijks voor te lezen.[227]

In de jaren twintig van de zeventiende eeuw ondernam de Rotterdamse admiraliteitsraad pogingen om de discipline aan boord te verhogen door de schrijver de artikelbrief regelmatig te laten voorlezen en hem het kruitverbruik te laten registreren. Dit werd mede gedaan om ''t onnuttelijck verspillen oft verdonkeren' van andere scheepsgoederen dan de munitie en het buskruit te voorkomen.[228] In de jaren dertig werd het bijhouden en laten controleren van het scheepsjournaal door de admiraliteitsraad voor zowel de schrijver als de kapitein een vanzelfsprekendheid. Misbruik van het buskruit werd afgedekt, althans op papier, door te verplichten het kanongebruik in het journaal op te nemen. Voor alle andere admiraliteitsgoederen ging dat niet op.

Soms werd een kapitein die het heel bont maakte 'ter exempel' van de andere kapiteins gestraft. Dat gold bijvoorbeeld voor kapitein Jan Joriszoon de Munnick, die op 21 februari 1631 ontslagen werd omdat hij 'het veronchsamen van sijne scheepsbehoeften' combineerde met dronkenschap en het voortijdig verlaten van het aan hem toevertrouwde konvooi.[229] De luitenant, stuurman en schipper, die medeverantwoordelijk werden gehouden, kregen eveneens hun ontslag. Doordat De Munnick de volgende dag meteen zijn luitenant samen met een groot aantal onderofficieren naar een notaris stuurde, voor het laten opstellen van een ontlastende verklaring, wist de kapitein alle ontslagen later weer ongedaan gemaakt te krijgen.[230] Maar hij was vanaf dat moment een gewaarschuwd man.

Met het in 1643 uitvaardigen van een reglement waarin allerlei nieuwe en bestaande verplichtingen waren opgenomen, probeerde de Rotterdamse admiraliteitsraad onder andere 'het menageren en verantwoorden van allerhande scheeps-behoeften' te verbeteren.[231] In dit reglement werd ook de in de jaren twintig en dertig gestelde eis aan de kapiteins dat zij, na het binnenvaren van de thuishaven, het scheepsjournaal bij het Prinsenhof moesten inleveren, overgenomen. In dat journaal diende opgetekend te zijn ''t gene geduerende haer voyagie voor gevallen is, als van de behoeften die sy sullen hebben geconsumeert'.[232] Als die informatie ontbrak, volgde een boete van 50 gulden. Daarnaast dreigde de admiraliteit geld in te houden op de nog uit te betalen kostpenningen of geen gage uit te betalen indien de kapitein de onderweg geconsumeerde scheepsbehoeften niet kon of wilde verantwoorden. Nadat kapitein Vijch in 1653 had geweigerd de equipagemeester te voorzien van een behoorlijke verantwoording van de geconsumeerde scheepsbehoeften, gelastte de admiraliteitsraad hem dat alsnog te doen, anders zou men ''t gebreckige in mindering van zijn capts costgelden ten profijtte vant landt affschrijven'.[233] Een maand later besloot het Rotterdamse zeecollege voortaan alleen nog gages uit te betalen aan kapiteins die de scheepbehoeften wel deugdelijk verantwoord hadden 'de wijle men dagelix bevind dat de capiteijnen deses collegij hoe langer hoe slordiger ende nae latiger bleven om te doen de zoo hoochnoodige verantwoordinge vande ontfangene scheepsbehouften ende amonitie van oorloge'.[234]

In 1660 werd het reglement van 1643 opnieuw uitgevaardigd. Drie jaar eerder had ook de admiraliteit van Amsterdam de uit de jaren twintig daterende regelgeving omtrent

de inhoud van het scheepsjournaal aangepast en opgenomen in een nieuwe instructie voor haar scheepsschrijvers. Deze dienden in hun dagregisters te vermelden 'al't gunt het landt raeckende sall komen voor te vallen daer innen expreserende gelegentheijt van weder ende wint, streken ende coursene met de veranderinghe van dien, bejegeninge van schepen ende namen der selver voor so veel hun kondigh worden sal mitsgaders alt gunt van importantie ende noterens waerdigh is'.[235] De schrijvers van de Amsterdamse admiraliteit moesten net als de collega's van de Rotterdamse admiraliteit meteen na aankomst van hun schip het scheepsjournaal inleveren in het Prinsenhof.

Opmerkelijk aan de vernieuwde eis in Amsterdam betreffende de inhoud van het scheepsjournaal was de sterke nadruk op de weerkundige omstandigheden van de reis. Waarschijnlijk in navolging van de wijze waarop kapiteins of stuurlieden nautische en meteorologische informatie verzamelden en vastlegden, namen scheepsschrijvers van oudsher weerkundige gegevens en nautische termen op in hun scheepsjournalen. Dat werd nu dus een officiële eis, ook elders. In de Rotterdamse schrijversinstructie van 1697 was de eis aangaande de journaalinhoud letterlijk overgenomen uit de Amsterdamse schrijversinstructie van 1657. Maar in Rotterdam kwam men daar halverwege de achttiende eeuw op terug. De scheepsschrijver van de Rotterdamse admiraliteit hoefde vanaf 1755 niet zelf meer 'de coursen, veranderingen van wind en het geen verder de zeemaschap betreft' aan te tekenen.[236] Hij mocht die gegevens overnemen van de stuurlieden en 'schryvende in zyn journaal voor 't overige alleen dat genen het welk hy ziet, weet, of hoort te zyn gebeurt, zonder daar in uit eenig inzigt zyn journaal naar de begeerte van andere te rigten'. Het verbod om zich bij het schrijven in het scheepsjournaal te laten leiden of beïnvloeden door anderen had betrekking op het toezicht van de scheepsschrijver op de aan andere onderofficieren meegegeven scheepsbehoeften. Met het controleren van het kruitverbruik aan boord was een eerste aanzet gegeven voor die toezichthoudende rol van de scheepsschrijver. Zowel het in 1643 te Rotterdam geordonneerde reglement als de in 1657 in Amsterdam uitgevaardigde schrijversinstructie borduurde daarop voort.

Behalve voor het buskruit moest nu ook voor andere scheepsbehoeften het verbruik terug te vinden zijn in het scheepsjournaal. Mocht de schrijver een of meer dagen van het schip af zijn geweest, dan was dat geen geldig excuus voor een onvolledige registratie. Hij diende bij terugkomst aan boord meteen te vragen aan alle onderofficieren 'die eenigh goet in bewaringhe hebben wat sedert de laeste aenteijckeninghe aengetast ende geconsumeert is' en er tevens voor te zorgen 'dat het afgeleijde in goede bewaringhe werden gehouden om ter wedercomste vande scheepen nevens de verantwoordinge int magasijn gebracht te werden'.[237] De schrijver moest door deze uitbreiding van zijn toezichthoudende taak voortaan, behalve de kapitein, nog een aantal kaderleden controleren op de wijze waarop ze de meegegeven admiraliteitsgoederen gebruikten en beheerden. Om welke spullen het in de praktijk ging, stond in het Rotterdamse reglement van 1643 en de Amsterdamse schrijversinstructie van 1657 nog niet aangegeven.

De Rotterdamse schrijversinstructie van 1697 was daarover duidelijker. Het ging om de zeilen, touwen, ankers en andere "s Lands Behoeften'.[238] De schrijver moest van het

verbruik een 'pertinente notitie' maken, maar in tegenstelling tot het kogel- en kruitverbruik hoefde dit niet in het journaal te worden vastgelegd. Een los vel papier volstond, aangezien de notitie na afloop van de reis of het dienstverband moest worden ingeleverd bij de equipagemeester en niet (zoals het scheepsjournaal) bij de admiraliteitsraad. De admiraliteitsheren maakten echter een uitzondering voor de meegegeven medicijnen en de scheepstouwen. Daarvan moest wel het een en ander door de scheepsschrijver in het journaal worden opgenomen.[239]

De (standaard)medicamenten voor de chirurgijn aan boord werden door de admiraliteit ingekocht en op het schip afgeleverd in een afgesloten 'chirurgyns kist'. De inhoud was bestemd voor de medische verzorging aan boord tijdens de reis. Van de scheepsschrijver werd verlangd dat deze nauwkeurig in het journaal vastlegde of de kist verzegeld en voorzien van een verklaring van de 'Doctor en Chirurgyn van het Land' aan boord was gebracht, alsook wanneer de kist was geopend en in aanwezigheid van welke 'commanderenden officier'.[240] Of deze maatregelen dienden ter controle van de leveranciers, de chirurgijns of van beiden stond niet aangegeven.

De admiraliteitsraad eiste dat de meegegeven kabels en scheepstouwen werden gecontroleerd. De doelgroep die men hierbij op het oog had en de reden van de verlangde controle worden bij het lezen van het desbetreffende artikel meteen duidelijk. Dat artikel van de schrijversinstructie luidde:

> 'Ende dewyle dat ondervonden word dat sommige officieren door negligentie of andersints tot merkelyke schade van den Lande verwaarloozen de Touwen die aan haar in voorraat mede gegeven worden, zoo zullen de voorsz. schryvers in het voorsz. journaal ook moeten aantekenen de dagen wanneer zoodanige touwen worden voor den dag gehaalt, behoorlyk gered en gewatert op dat daar door mag worden geweten wat officieren daar ontrent nalatig zyn, ofte haar pligt betragten, op poene van vijftig guldens te verbeuren by den schryver die in gebreke blyven zal om van de voorsz. zake in zyn journaal behoorlyke aanteekeningen te doen.'[241]

In het op 6 mei 1755 door de Rotterdamse admiraliteit voor haar zeevarende (onder)officieren uitgevaardigde 'Reglement en instructie' was ook een aparte instructie opgenomen voor de scheepsschrijvers.[242] Deze bestond uit slechts zes artikelen en vormde een aanvulling op de al zo uitgebreide schrijversinstructie van 1697, die conform het eerste artikel van het reglement uit 1755 gewoon van kracht bleef. Het laatste en omvangrijkste artikel van het reglement uit 1755 was geheel gewijd aan de inhoud van het scheepsjournaal. Zoals al eerder gezegd, hoefde de schrijver de verlangde zeevaartkundige informatie over het weer en de gevolgde koers niet zelf meer te verzamelen maar mocht hij deze overnemen van de stuurlui. Alle andere voor het scheepsjournaal bestemde zaken moest de schrijver zelf aantekenen zonder zich daarbij

> ‘te rigten naar begeerte of voorschrift van iemand anders (…) en wel insonderheid attentie te maken op het aanteekenen van de dagen wanneer de touwen, die in voorraad werden mede gegeven, zyn voor den dag gehaalt, behoorlyk gered en gewatert en wanneer andere scheepsbehoeftens ook voor de dag gehaalt en gelugt zyn, op dat alsoo moge werden geweten of, en hoedanig naar ’s Lands goed gesien is en welke officieren naarlatig zyn geweest.’[243]

Het houden van toezicht op collega’s was uitgebreid tot iedereen die aan boord admiraliteitsgoederen beheerde en onderhield. Dat betrof in de praktijk alle onderofficieren.

Om de kapitein beter te kunnen controleren op het verbruik aan scheepsbehoeften en vooral op de noodzaak om die in het buitenland aan te vullen, vaardigde de admiraliteit van Amsterdam in 1740 een uit twaalf artikelen bestaand reglement uit.[244] Van de kapitein werd onder andere geëist dat hij ‘ijder week of ten minste om de 14 daagen’ in het schippersboek zou laten registeren wat er aan ‘behoeftens tot dienst van het schip’ was verbruikt.[245] In het buitenland aanschaffen of van andere oorlogsschepen overnemen van scheepsbehoeften was uitsluitend nog toegestaan in uiterste nood en nadat er een krijgsraad over was gehouden. Het buiten de admiraliteit om aanschaffen van medicamenten werd verboden. De chirurgijn moest het doen met de inhoud van de door de admiraliteit gevulde en meegegeven ‘medicamentenkist’. De kapitein diende erop toe te zien dat de chirurgijn zich hieraan hield. Alleen als er door het uitbreken van een ziekte aan boord veel medicijnen waren verbruikt, mocht de voorraad tussentijds worden aangevuld, maar ook dan diende eerst een krijgsraad zich hierover uit te spreken. Bij thuiskomst moest de kapitein de schriftelijke verslagen van de krijgsraad, samen met de kwitanties van de gekochte medicamenten of andere aangeschafte scheepsbehoefte, kunnen overleggen. Indien de kapitein de in het buitenland gemaakte kosten wilde declareren, was daarnaast nog een door hem onder ede ingevuld ‘certificaat’ nodig waarin hij verklaarde dat de opgegeven bedragen klopten.[246] Het door solliciteurs vanuit de Republiek naar hun kapiteins in het buitenland opsturen van victualie, werd eveneens aan strengere regels gebonden.[247]

Ook de schrijver ontkwam in de achttiende eeuw niet aan de verscherpte controle door de admiraliteit, al had deze bij hem geen betrekking op de meegegeven of onderweg aangeschafte admiraliteitsgoederen, maar op de persoonlijke eigendommen, inclusief de reeds verdiende gage van het scheepsvolk. In 1762 werden de bij de Rotterdamse admiraliteit varende schrijvers door hun admiraliteitsraad ‘gelast om voortaan agter in hare Journalen een inventaris te schryven van alle sententien en resolutien van den krijgsraad geduurende de reize geslagen en genomen, mitsgaders van de testamenten en anders actens bij haar gepasseerd’.[248] Mocht er in de sententie sprake zijn van een opgelegde boete, dan moest de schrijver een kopie van die sententie opsturen naar het Hoofdelijk Betalingskantoor, zodat men daar het boetebedrag al kon inhouden op de verdiende gage. Van de resolutie waarin bovengenoemde lastgeving en aanvullende verplichting waren opgenomen, werd een ‘extract’ geformuleerd dat in druk aan de schrijvers werd uitgedeeld.

Het controleren van de commandant door de schrijver bleef in de schrijversinstructies lange tijd beperkt tot het in de gaten houden van het kanongebruik wanneer er bezoeken aan boord werden gebracht en bij andere momenten die gepaard konden gaan met ereschoten. In de tweede helft van de achttiende eeuw kwam daar de controle op de luchtverversing in het schip bij. Vanaf 1779 diende in het journaal van de scheepsschrijver vermeld te staan wanneer in opdracht van de commandant 'de ventilator is getrokken'.[249] De verplichting om het schip regelmatig met een ventilator of luchtpomp tussendeks te ventileren, bestond al meer dan tien jaar. Zo hadden scheepscommandanten van de Rotterdamse admiraliteit al in 1766 de opdracht gekregen om voortaan in hun journalen op te schrijven wanneer met behulp van de ventilator de bedompte atmosfeer aan boord van het schip was bestreden.[250] Vergat de commandant dit aan te tekenen, dan kostte hem dat 100 gulden. Het dreigen met een flinke boete was kennelijk niet afschrikwekkend genoeg om iedere commandant tot naleving te dwingen. Het inschakelen van de schrijver moest dat euvel verhelpen. Indien ook deze in gebreke bleef, volgde voor hem een boete van 25 gulden.

Onder invloed van de Verlichting in de jaren zeventig en tachtig van de achttiende eeuw groeide de belangstelling bij de admiraliteitscolleges om de schepelingen beter te behandelen en voor gezondere leefomstandigheden te zorgen. Deze tendens valt af te lezen uit de scheepsjournalen. Aandacht voor betere luchtverversing aan boord ging gepaard met meer zorg en aandacht voor de kleding van het varende personeel. Schepelingen hadden de neiging om tijdens de reis (zowel aan boord als aan de wal), bij gebrek aan contanten, een deel van hun scheepsplunje om te zetten in geld of drank. Het opstellen van allerlei extra maatregelen en verboden buiten de artikelbrief om waren niet afdoende om deze gewoonte uit te bannen. Regelmatige inspectie van de scheepplunje was doelmatiger. De frequentie waarmee die inspecties aan boord plaatsvonden, werd in de jaren tachtig van de achttiende eeuw een verplicht onderwerp in het journaal van de scheepsschrijver.[251] Wanner er geen plunjecontroles plaatsvonden, kon dit de scheepscommandant komen te staan op een boete van 300 gulden.[252] De plunje-inspecties werden in de praktijk meestal uitgevoerd door een luitenant in gezelschap van een (tweede) scheepsschrijver.[253]

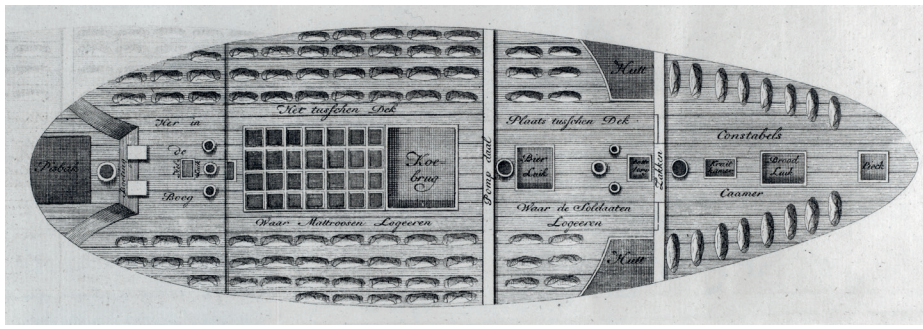
Wie een willekeurig scheepsjournaal van een marineschip uit de laatste twee decennia van het bestaan van de admiraliteiten ter hand neemt, ziet veel terug van de door de admiraliteitsraden verlangde journaalinhoud. De scheepscommandanten waren niet ongevoelig voor de toenemende druk vanuit de admiraliteitsraad om inspecties aan boord uit te voeren. Zij lieten behalve het buskruit en bepaalde scheepsgoederen zoals de reservezeilen en touwen ook de door henzelf ingekochte victualie tijdens de reis regelmatig controleren als ze ergens voor anker lagen. In warmere streken zoals het Middellandse Zeegebied werden de erwten, stokvis en andere etenswaren dan aan dek uit de victualiekisten gehaald 'om te lugten en te zuijveren'.[254] De victualiekisten werden vervolgens gereinigd en eventueel 'gezwaveld ende met knufflook bestreeken', waarna de victualie er weer in terug ging.[255] Daar was men dan enige dagen mee bezig. Op andere dagen werden belangrijke opslagplaatsen voor etenswaren, de broodkamer, bottelarij en kaaskamer,

leeggehaald, gelucht en van onder tot boven schoongemaakt. Onderhoud, opslag en beheer hadden aan boord de overhand gekregen. Dat gold vooral voor de scheepsschrijver, maar ook voor de kapitein en de luitenant.

Toen tijdens de Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748) de luitenant-admiraal van Holland en West-Friesland, Hendrik Grave (1670-1749), het commando kreeg over een hulpeskader van de Republiek voor de Britse koning, besloot Grave een instructie uit te geven voor zijn officieren. Hij deed dit 'om dat officieren door langduurige vreede en weinig occasie' geen of te weinig parate kennis zouden bezitten over hun taken en werkzaamheden.[256] Grave richtte zich vooral op de luitenants, de toekomstige kapiteins. Hij rekende tot hun belangrijkste taken: het controleren of de artikelbrief werd nageleefd, het bijhouden van een journaal met nautische en meteorologische gegevens en het onderzoeken van vaartuigen die langzij kwamen om te voorkomen dat 'plunje van t volk of eenig scheepsbehoeften verkadraaijt' werden.[257] Ook moest de luitenant 'wel sorg dragen dat de behoeftens en vivres behoorlijk overgenomen en op haar plaatsen geborgen worden en wel gestuuwt, laatende een nette notitie maaken van alles wat uijt ijder kaag of vaartuig ontvangen en waar geborgen is'.[258] De overige door Hendrik Grave opgestelde taken van de luitenants hadden eveneens bijna allemaal iets van doen met het toezicht houden op victualie of het tegengaan van verspilling van voeding en soortgelijke overtredingen. Over de taken of werkzaamheden van een luitenant tijdens een zeeslag of andersoortige confrontatie op zee of bij het uitvoeren van manoeuvres onder zeil, werd met geen woord gerept.

In twee eeuwen tijd was het aantal zaken dat de schrijver van hogerhand in zijn journaal moest opnemen sterk toegenomen. Zijn rol als toezichthouder werd steeds belangrijker en uitgebreider. Begonnen als iemand die er voor moest zorgden dat de kapitein zich aan de regels hield, onder andere op het gebied van de monsterrol en het kruitgebruik, werd de scheepsschrijver steeds meer de man die namens de admiraliteitsraad en in samenwerking met de equipagemeester het gehele kader controleerde op het beheer en gebruik van de aan hen toevertrouwde overheidsgoederen. Het scheepsvolk ondervond de toenemende controle aan den lijve met frequente plunje-inspecties.

Aan het eind van de achttiende eeuw was de inhoud van het door de scheepsschrijver bijgehouden journaal anders dan een eeuw daarvoor. Meteorologische gegevens en informatie over de navigatie waren op de achtergrond geraakt, terwijl materiële zaken, zoals de goederenstromen naar en van het schip en vooral het verbruik en onderhoud ervan aan boord steeds nauwkeuriger en uitgebreider werden bijgehouden.[259] Van de gehele door de scheepsschrijver gevoerde administratie was het scheepsjournaal het enige onderdeel waarover hij niet tijdens de zeereis hoefde te rapporteren. Maar iedere scheepscommandant en schrijver wist dat het scheepsjournaal na afloop van de reis door de advocaat-fiscaal en soms ook nog door de secretaris en andere leden van de admiraliteitsraad gelezen zou worden. Soms richtte de schrijver zich in zijn journaal zelfs tot de leden van de admiraliteitsraad. Zo schreef H. Seeus dat er op een bepaalde dag niets was gebeurd dat vermeldenswaardig was voor de leden van het admiraliteitscollege.[260]



Plattegrond van het tussendek van een denkbeeldig fregat (met 72 kanons) uit 1782. In het achterschip is de zogeheten 'Constabels Caamer' duidelijk zichtbaar. Deze deels met latten en zeildoek afgeschutte ruimte bood doorgaans onderdak aan twee konstabels, de opper- en tweede meester , de commandeur van de soldaten, de adelborsten en de eerste en de tweede schrijver. De plattegrond is afkomstig uit: M. Lambrechts, *Zeemanshandboek* (...), (Amsterdam 1782).

De schrijver Balthasar Luilofszoon vermeldde op de omslag van zijn jouraal dat het dagregister bestemd was voor 'de heer Raedt Vicael Van der Visser repressenteert ten resorte van haer edelmogende de heeren gecommitteerde raden ter admiraliteijt op de Maze residerende binnen Rotterdam'.[261]

Van de journaalschrijvers werden geen persoonlijke epistels verlangd, maar zakelijke verslagen en rapportages.[262] Desondanks hadden sommige scheepsschrijvers (en ook scheepscommandanten) moeite om het journaal geheel vrij te houden van ontboezemingen en niet in de ik-vorm te schrijven.[263] Anderen waren daarentegen nogal afstandelijk en zeer kortaf in hun journaaloptekeningen. Waarschijnlijk speelde hierbij een niet onbelangrijke rol dat derden tijdens de reis over de schouder van de schrijver konden meekijken, onder wie de kapitein. Het was overigens ook niet de bedoeling dat de schrijver zich liet soufleren. De schrijvers waren immers vanaf 1755 verplicht 'hunne journaalen zelfs te houden en niet te rigten naar de begeerte of voorschrift van iemand anders'.[264] Hierbij werd verwezen naar de plicht van de schrijver om ook gevoelige informatie in het journaal op te nemen. Hij diende bijvoorbeeld op te tekenen hoe de andere onderofficieren omsprongen met de aan hen toevertrouwde scheepsbehoeften en in ieder geval te vermelden wie daarbij tekort schoot en wie de spullen juist voorbeeldig behandelde – geen eenvoudige opdracht. De schrijver sliep en verbleef immers net als verscheidene andere onderofficieren in het achterschip.[265] Daar werkte hij ook en stond zijn scheepskist met de schuld- en monsterrollen en het scheepsjournaal. Maar hij had hier weinig *privacy* en schreef omringd door anderen aan een tafel of aan een door de scheepstimmerman gemaakte lessenaar.[266]

In de schrijversinstructies uit de jaren twintig van de zeventiende eeuw stond geen termijn van inlevering genoemd, alleen de opmerking dat het journaal 'tot vermanen van den Raedt'[267] of samen 'mette rolle ter afdanckinge vant schips volck'[268] aan de desbe-

treffende admiraliteitsraad moest worden overhandigd. Die regeling was kennelijk iets te vrijblijvend. In 1643 werden de zeegaande kapiteins van de Rotterdamse admiraliteit gelast meteen na terugkomst van een reis bij hun eerste bezoek aan de admiraliteitsraad het scheepsjournaal af te geven.[269] De Amsterdamse admiraliteitsraad wilde de scheepsjournalen van haar schrijvers vanaf 1657 'terstont na hun arrivement' ontvangen en vanaf 1672 'terstond sonder tijd versuijm'.[270] De Rotterdamse schrijversinstructie van 1697 was nog iets explicieter: de schrijvers waren verplicht 'om den zelven dag van hun arrivement tot Rotterdam of uiterlyk des daags daar aan' het scheepsjournaal over te brengen.[271] De omschrijving van de termijn waarbinnen het journaal ingeleverd diende te worden, verschilde per admiraliteit, maar de drang om het door de schrijver bijgehouden dagregister zo snel mogelijk onder ogen te krijgen was overal gelijk.

Overige taken

Knecht of begeleider van de kapitein

De kernactiviteit van de scheepsschrijver bestond uit het bijhouden van de scheepsadministratie. De hoofdbestanddelen daarvan waren zoals eerder gezegd de monsterrol, het scheepsjournaal en de schuldrol met alle bijlagen. Aan het eind van de achttiende eeuw zond de schrijver nog steeds om de twee à drie maanden hetzelfde soort documenten (met aanvullingen op de monster- en schuldrol) naar zijn admiraliteit. Samen met zo'n zending, of apart daarvan, verstuurde de scheepsschrijver ook zakelijke brieven van hemzelf of zijn commandant naar het Prinsenhof.

De mate waarin een scheepsschrijver brieven en andere stukken voor zijn commandant opmaakte, was afhankelijk van de laatstgenoemde. Dat gold ook voor het inzetten van de schrijver aan de wal. Waar hierbij de grens lag, was nooit in een schrijversinstructie opgenomen. Kapiteins hadden soms de neiging hun schrijver of luitenant ook voor privé-doeleinden in te zetten. In 1774 trad de Rotterdamse admiraliteit daartegen op. Zij verbood haar scheepscommandanten'hunne subalterne officieren' te 'gebruiken voor het buiten boord doen van sevile boodschappen of commissies'.[272] Om te voorkomen dat de scheepscommandanten zich zouden beroepen op onwetendheid en hun schrijver als een soort knecht of boodschapper van boord bleven sturen terwijl dat niet mocht, werd in 1774 tevens bepaald dat niet alleen schrijvers maar ook alle scheepscommandanten voortaan een exemplaar van de schrijversinstructie van 23 februari 1697 uitgereikt dienden te krijgen.[273]

In de onderlinge verstandhouding tussen de commandant en zijn schrijver bleven grote verschillen bestaan. De ene kapitein nam zijn schrijver in vertrouwen, liet hem net ontvangen orders meelezen, zond hem eenmaal buiten de Republiek regelmatig aan land om belangrijke zaken te regelen – zoals de inkoop van aanvullende proviand – of ging altijd samen met hem van boord. De andere kapitein deed alles zo veel mogelijk buiten zijn schrijver om en liet zich door hem ook nooit aan de wal vergezellen of vervangen. Tussen de regels van het scheepsjournaal door kon de onderlinge verstandhouding of de positie

van de schrijver aan boord soms enigszins worden afgeleid. Een schrijver die het vergezellen van zijn kapitein aan de wal in het journaal omschreef als een eer, had een andere werkverhouding met zijn baas dan zijn collega op een ander schip die het niet bijzonder of vermeldenswaardig vond om samen met de commandant van boord te gaan. In de tweede helft van de achttiende eeuw werd de schrijver een geüniformeerd (onder)officier en leende deze zich om die reden ook meer voor representatieve taken, zoals het begeleiden van de commandant bij diens bezoek aan een consul of aan een buitenlands oorlogsschip.[274] Ook bij belangrijke onderhandelingen met lokale machthebbers verscheen de eskader- of scheepscommandant meestal in gezelschap van een schrijver.[275]

Voorganger en voorlezer

Behalve een goede hand van schrijven moest de scheepsschrijver ook enige vocale en oratorische gaven bezitten. Vanaf de zestiende eeuw bevonden zich aan boord van het schip van de admiraal of opperbevelhebber van de vloot 'leraars van Gods woord'.[276] Bij afwezigheid of gemis van een dergelijke dominee of predikant nam de schrijver diens taken over.[277] Dat kwam ook tot uitdrukking in de regelgeving voor het scheepsleven. Volgens artikel 1 van de in 1621 gedrukte artikelbrief werd immers 'het woort Gods bij den schrijver (...) gepredict ofte voorgelesen ende de ghemeene dagelijcksche ghebeden gedaen'.[278] Dit was een serieuze taak die, eenmaal aan de schrijver toevertrouwd, niet zomaar door een andere opvarende kon worden overgenomen. Een in Zeeland op de galei van kapitein Cornelis Janszoon geplaatste musketier, die in 1603 bij de Zeeuwse admiraliteit om gageverhoging vroeg omdat hij de gebeden deed en het scheepsvolk tot deugd vermaande, kreeg kort en bondig te horen dat hij niets extra zou ontvangen aangezien het genoemde werk een taak van de schrijver was.[279] In de generale artikelbrief van 1629 werd de scheepscommandant nog steeds opgedragen zijn bemanning tweemaal daags te laten bidden. Maar onder wiens leiding dat moest plaatsvinden, stond niet meer aangegeven. Het lag voor de hand dat de schrijver dit werk bleef doen, ook al werd deze in geen enkele artikelbrief nog expliciet als voorlezer of voorganger genoemd. De schrijver had nu eenmaal een functie die zich hiervoor goed leende. Het in opdracht van de admiraliteit meenemen en tegen een gering bedrag beschikbaar stellen van psalmboeken ondersteunde en versterkte de positie van de scheepsschrijver als voorganger en vaste voorlezer van Gods woord.

In het scheepsjournaal schreven schrijvers opvallend weinig over hun optreden als voorganger in het gebed en plaatsvervanger van de dominee. Dat deden ze evenmin aangaande hun mondelinge inbreng bij de juridische werkzaamheden aan boord. De schrijver las, zoals eerder aangegeven, in de functie van secretaris van de scheepskrijgsraad het vonnis altijd hardop voor ten overstaan van de veroordeelde(n). Maar hij was in die hoedanigheid meer aan het woord. Aan het begin van elke vergadering las hij eerst het gebed voor.[280] Pas daarna kwamen de notulen van de vorige vergadering ter goedkeuring op tafel en ging de krijgsraad aan het werk. Dat de schrijver fungeerde als de officiële voorlezer van een marineschip, bleek eveneens wanneer aan boord de aankondiging van een speciale feestdag moest worden voorgelezen aan de equipage. Dan was de scheeps-

schrijver de aangewezen persoon om het woord te voeren.[281] Ook bij het afsluiten van de schuldrol nam de schrijver het woord.

Eindcontrole op de schulden

Kort voor het einde van de reis richtte de scheepsschrijver zich nog eenmaal tot de equipage. De bemanningsleden kregen van hem te horen hoeveel geld er bij de komende eindafrekening in totaal bij eenieder zou worden ingehouden. Die schuldbedragen werden vanuit de schuldrol overgenomen in de monsterrol. Zowel het desbetreffende bemanningslid als de commandant moest instemmen met het door de schrijver voorgelezen schuldbedrag.[282] Met die verplichting probeerde het admiraliteitscollege uitbetalingsproblemen in het Prinsenhof na thuiskomst van het schip tegen te gaan. In een door de Amsterdamse admiraliteit tijdens het rampjaar 1672 uitgevaardigde nadere order stond dit duidelijk aangegeven. De schrijver moest 'Na huijs toe zeijlende het volk eenige daagen eer dat binne komt haar schulden in presentie van den capiteijn aan seggen op dat sonder zwaarigheijd de reekeninge kan teekenen ende t volk hier [op het betaalkantoor in het Prinsenhof] van haare gagie afgetrokken worden'.[283] Bij aankomst van het schip op de rede moest ook de commissaris van de monstering, voordat hij de bemanning afdankte, de in de monster-l en schuldrol opgetekende schuldbedragen nog eens controleren en door de bemanning laten verifiëren.[284] Daarna zette hij zijn handtekening. Dat die ondertekening niet pro forma was maar ergens voor stond, wordt duidelijk uit de tekst die sommige commissarissen van de monstering bij hun handtekening plaatsten. Zo zette bijvoorbeeld de voor de Rotterdamse admiraliteit werkzame commissaris J. Rolandus zijn handtekening in de schuldrol van de scheepsschrijver Johan Ilcksen na de opmerking 'Certifieert den ondergez. deeze voorenstaande schuld rolle in mijn praesentie is opgenoomen en doort scheepsvolk geadvoueert, Hellevoetsluijs de 8 maert 1760'.[285] De eindcontrole door de commissaris van de monstering was bedoeld om te voorkomen dat schepelingen met een te grote schuld toch zouden debarkeerden. Zij mochten niet worden ontslagen maar moesten blijven doordienen. Nadat de commissaris nog eenmaal voor het laatst met een monstering de actuele bemanningssterkte had vastgesteld, werd het scheepsvolk dat afgedankt mocht worden, door hem van hun 'eedt en dienst ontslage'.[286] Daarmee eindigde het dienstverband en kon men van boord.

7 | De werkzaamheden na terugkomst

Inleiding

De dag waarop de bemanning van een oorlogsschip werd afgedankt en van boord ging, was meestal ook de dag waarop de schrijver zijn scheepsadministratie afsloot en debarkeerde, al dan niet in gezelschap van de kapitein. Beiden werden bij terugkomst in de thuishaven in het Prinsenhof verwacht. Tussen het moment waarop het schip op de rede arriveerde en de kapitein en schrijver in het Prinsenhof hun opwachting maakten, zaten altijd een paar dagen, soms oplopend tot enige weken. Voordat de schrijver terug aan de wal zijn administratie kon laten controleren, moest hij voorafgaande aan zijn eigen ontscheping en die van de rest van de bemanning eerst aan boord nog het een en ander op de valreep regelen. Dat gebeurde deels in overleg met de commissaris van de monstering. Die kwam als een van de eersten aan boord als een admiraliteitsschip zich op de rede vertoonde.

Eenmaal terug in de thuishaven werden de luitenant en verscheidene onderofficieren, onder wie de schipper, vooral in beslag genomen door de restitutie van de aan het begin van de reis ontvangen scheepsgoederen, zoals de vaatjes buskruit en kilometerslange touwen. De kapitein was daar ook bij betrokken. Hij was mede verantwoordelijk voor het in goede staat retourneren van hetgeen eertijds uit de admiraliteitsmagazijnen of van de werf was ontvangen. Hij diende verder verantwoording af te leggen aan de equipagemeester voor het verbruik en de eventuele vervanging tijdens de reis van het ontvangen materieel. Daarnaast moest de kapitein dat wat hij had overgehouden aan proviand voor zijn bemanning van boord laten halen, tenzij het schip in de vaart bleef en hij het restant kon doorverkopen aan zijn opvolger.

De meeste werkzaamheden die na terugkomst van het schip plaatsvonden, kwamen grotendeels overeen met die voorafgaande aan de reis, alleen in omgekeerde richting. Daarom blijven ze hier buiten beschouwing. De kapitein droeg het schip over aan de (onder) equipagemeester of aan de bootsman van de werf, de scheepsbehoeften gingen terug naar de (werf)magazijnen en de overgebleven victualie werd verkocht of kwam in opslag bij de kapitein. De scheepsschrijver kreeg de eerste dagen na zijn terugkomst aan de wal voor de verdere afhandeling van zijn zaken ook te maken met de (onder)equipagemeester, gevolgd door de advocaat-fiscaal of secretaris van de admiraliteit en administratief personeel van het Hoofdelijk Betalingskantoor.

De afmonstering

Pas bij terugkomst op de rede vernam de kapitein waar zijn admiraliteitscollege het schip geankerd wilde hebben. Afhankelijk van de vraag of het vaartuig meteen weer ingezet zou worden, reparatie behoefde of opgelegd diende te worden, kreeg de kapitein te horen of hij op de rede kon blijven liggen of moest doorvaren naar de (thuis)haven. Dat bericht kon hem op verschillende manieren bereiken. Soms was het een al op de rede liggende collega of een erop uitgezonden (onder)equipagemeester die hem op de hoogte bracht. Dat gebeurde vooral in oorlogstijd als de schepen na een zeeslag gehavend binnenliepen. Meestal was de boodschapper een admiraliteitsbode, een loods of een commissaris van de monstering. Vooral de op de rede en in de rivierendelta gestationeerde loodsboten vervulden twee eeuwen lang een belangrijke rol in de laatste en eerste communicatie tussen de scheepsleiding en de admiraliteit. De buitenloods, die het schip begeleidde van de beschutte voorhaven naar de rede, was de laatste persoon aan wie de kapitein of schrijver iets kon doorgeven bestemd voor de admiraliteitsraad. En bij aankomst op de rede was de buitenloods de eerste persoon die de kapitein een order van de admiraliteit kon overhandigen. Als de loods niets te melden had, moest de kapitein de komst afwachten van de commissaris van de monstering of een van diens commiezen.

De monsterheer of commissaris van de monstering deed meer dan zijn beroepsaanduiding aangaf. Hij hield ook toezicht op de binnenkomende en vertrekkende koopvaardijschepen en controleerde eventueel hun lading. Afhankelijk van zijn standplaats kon de commissaris van de monstering nog meer vaste aanverwante nevenfuncties hebben, zoals 'opsichter en bewaerder van s'Lands magazijn'.[1] Zijn kerntaak bleef echter de aan- en afmonstering van de bemanningen voor de oorlogsschepen. Zijn betrokkenheid daarbij ging verder dan het, in opdracht van de admiraliteit, geregeld aan boord controleren van de daadwerkelijke bemanningssterkten en het opsturen van de door hem nagekeken en afgesloten monsterrollen naar het Prinsenhof. Soms schoot hij de handgages voor van de net aangenomen bemanning, kocht haar maandbrieven of trad op als de zaakwaarnemer van een scheepsschrijver en voorzag deze van contant geld.[2] De monsterheren – want elke admiraliteit had er doorgaans meer dan een – en de scheepsschrijvers zagen elkaar veelvuldig aan boord van de oorlogsschepen, vooral gedurende de laatste dagen vlak voor vertrek en de eerste direct na terugkomst van het schip.

De monsterheren en de scheepsschrijvers behoorden ondanks de intensieve onderlinge contacten, hun nauwe samenwerking en grote overeenkomsten qua werkzaamheden, tot twee totaal verschillende groepen. De commissaris van de monstering trad aan boord van de net binnengekomen of bijna vertrokken oorlogsschepen altijd op als spreekbuis en afgevaardigde van het admiraliteitscollege dat hem had aangesteld. Hij reisde regelmatig met leden van de admiraliteitsraad samen en deed in status nauwelijks voor hen onder. Zij allen behoorden tot het stedelijk patriciaat. Soms was de monsterheer een burgemeesterszoon of zelfs een voormalig lid van het admiraliteitscollege. Zo volgde bijvoorbeeld in april 1658 Govert du Bois, zoon van een oud-burgemeester van Schiedam,

Symon van der Pot op als commissaris van de monstering te Den Briel. Van der Pot was in de jaren dertig van de zeventiende eeuw werkzaam geweest als raadslid van het Rotterdamse admiraliteitscollege. Hij had zijn aanstelling tot commissaris van de monstering al geregeld terwijl hij zelf nog raadslid was. Op 19 januari 1639, tijdens een vergadering van de admiraliteitsraad die hij presideerde, vroeg Van der Pot zijn collega's hem over negen maanden aan te stellen wanneer hij 'uyt dit collegie soude comen te scheyden'.[3] Dit verzoek werd 'eendrachtelijcken ingewillicht'.[4] Een andere voorganger van Govert du Bois uit de jaren dertig was Cornelis Franszoon van Santvoort. Deze had tot 1639 de functie van monsterheer vervuld en was eerder schepen in Rotterdam geweest.[5] De in 1658 tot commissaris van de monstering aangestelde Govert du Bois had een broer, Eland du Bois, die kapitein bij de admiraliteit van Rotterdam werd. De familie Du Bois behoorde tot het Schiedamse patriciaat.[6] De zeegaande scheepsschrijvers van de marine woonden, net als de meeste leden van de admiraliteitsraad en de commissarissen van de monstering, vaak in of vlakbij de vestigingplaats van de admiraliteit. Maar zij hadden geen bloedband met de bestuurlijke bovenlaag in de thuishaven van het oorlogsschip. Beide groepen ontmoetten elkaar op de schepen en in het Prinsenhof, daarbuiten niet.

Aan boord van de teruggekeerde schepen werd uitgekeken naar de commissaris van de monstering. De bemanning mocht pas embarkeren als hij aan boord was geweest en hen van verdere dienst had ontslagen. Wie voor die tijd zonder toestemming van de kapitein van boord ging, was al zijn verdiende gage kwijt. Indien de komst van de commissaris op zich liet wachten, stuurde de kapitein zijn sloep naar de wal om hem te waarschuwen dat hij kon komen monsteren. Ongeacht of een schip snel weer zou moeten uitvaren of juist voor langere tijd opgelegd ging worden, bepaalde zaken moesten hoe dan ook worden afgehandeld, zoals het wegbrengen van de tientallen lege (water)vaten naar het magazijn. De commissaris kwam nu vrijwel dagelijks langs om te monsteren en, na het ontvangen van orders, te melden wat de admiraliteitsraad voorhad met de bemanning: door laten dienen en eventueel toestaan om een paar weken aan de wal bij te komen, of ontslaan. Indien de bemanning werd 'afgedankt', zoals ontslag uit de zeedienst meestal werd genoemd, volgde een massale uittocht naar de wal.

Het vervoer van het scheepsvolk met hun plunje vanaf het schip op de rede naar de haven kwam voor rekening van de zeelieden zelf. Schepelingen van de West-Friese en de Amsterdamse admiraliteit stonden bij terugkeer op de rede (van Texel) nog een flinke vaartocht met een kaag of een ander door de kapitein geregeld vaartuig over de Zuiderzee te wachten.[7] Voor dit soort vervoer werd per persoon ongeveer 1 gulden aan zogeheten 'kaagvragt' in rekening gebracht.[8] Van de scheepsschrijver konden de afgemonsterde schepelingen ieder 3 gulden aan reis- en teergeld krijgen. Ook dat bedrag werd ingehouden op hun verdiensten.[9]

Ingekleurde gravure van een kaag, opgenomen als illustratie in het door Pierre Brunel (1687-1740) met officiële toestemming van de Staten van Holland en West-Friesland uitgegeven *Dictionaire de Marine, contenant les termes de la Navigation* (...) *avec les diverses fonctions* (Amsterdam 1702). Kagen werden vaak ingezet voor het vervoer van personeel, materieel en proviand van en naar de op de rede liggende oorlogsschepen.

Het confereren

Eenmaal terug in de stad waar men in admiraliteitsdienst was getreden, brak voor het afgemonsterde scheepsvolk een periode aan van ontspanning en inactiviteit. Het was nu een kwestie van een slaapplaats regelen en wachten tot het moment waarop met trommelslagen in de stad bekend werd gemaakt wanneer de uitbetaling op het Hoofdelijk Betalingskantoor in het Prinsenhof ter hand zou worden genomen. Voordat het zover was, moesten daar eerst alle benodigde (schuld- en monster)rollen en (journaal)boeken zijn gecontroleerd.[10] Daarbij was de inbreng en aanwezigheid van de scheepsschrijver onontbeerlijk.

Terwijl de afgemonsterde schepelingen zich naar hun huis- of logeeradressen begaven om bij te komen van de afgelopen reis of campagne, brak voor de scheepsschrijver een drukke tijd aan. Hij moest zich, in navolging van zijn instructie, direct na terugkomst van het schip zowel gaan verantwoorden bij de equipagemeester in het magazijn van de admiraliteit als bij de advocaat-fiscaal in het Prinsenhof en het administratief personeel op het secretariaat en Hoofdelijk Betalingskantoor. Het repatriëren van de schrijver begon 'aanstonds na arrivement' van zijn schip met het zich melden bij de equipagemeester. Daar diende hij een door hem ondertekende kopie van zijn notitie over het verbruik van de aan de verschillende onderofficieren meegegeven admiraliteitsgoederen in te leveren, samen met het residu van de door hemzelf beheerde psalmboekjes. De equipagemeester verstrekte de schrijver daarop een 'recipisse' (ontvangstbewijs).[11] Dit was een belangrijk document, want als de schrijver de notitie en overgehouden psalmboekjes niet had ingeleverd, en dus geen ontvangstbewijs van de equipagemeester kon overleggen aan de admiraliteitsraad, werd hij beboet met twee maandgages en kreeg in het Prinsenhof niets uitbetaald.

Naast de equipagemeester stond doorgaans ook een bezoek aan de advocaat-fiscaal op het programma van de net teruggekeerde scheepsschrijver. Als de dag van aankomst niet haalbaar was, dan mocht de scheepsschrijver die ontmoeting uitstellen tot de daaropvolgende dag en dan pas zijn opwachting maken in het Prinsenhof.[12] De advocaat-fiscaal was de aangewezen persoon voor het 'examineren' van alle in het Prinsenhof ingeleverde scheepsjournalen. Als hij afwezig was, nam de secretaris of een van de klerken de journalen voor hem in ontvangst. Aangezien niet alleen de schrijver, maar ook de kapitein zich na terugkomst van een reis met zijn scheepsjournaal in het Prinsenhof meldde om verslag uit te brengen, kreeg de advocaat-fiscaal (en bij diens afwezigheid de secretaris) verschillende journalen van dezelfde reis onder ogen.[13]

De advocaat-fiscaal controleerde aan de hand van de scheepsjournalen of het kader, inclusief de schrijver en kapitein, zich aan de voorschriften en instructies had gehouden en bijvoorbeeld niet nodeloos met het schip in een haven had gelegen. Ook keek hij of de tijdens de reis door de kapitein opgelegde straffen wel in overeenstemming waren met de vigerende artikelbrief. Een zeeman die in de ogen van de advocaat-fiscaal er te genadig bij zijn kapitein vanaf was gekomen, kon alsnog een zwaardere straf opgelegd krijgen. In

1693 wees commandeur Samuel Forman de door hem bijeengroepen leden van de krijgsraad op deze mogelijkheid nadat zij hadden besloten dat een veroordeelde zeeman zijn lijfstraf niet hoefde te ondergaan.[14] Indien de kapitein in zijn journaal iets had opgeschreven dat ook van belang kon zijn voor zijn collega's, bijvoorbeeld de beschrijving en positie van een nog onbekende rotspunt in zee of van opvallend zware stormen in een bepaald zeegebied, werd die informatie in gecomprimeerde vorm gedrukt en verspreid onder de andere kapiteins.[15] De door de schrijver en de kapitein ingeleverde journalen werden na beoordeling gebundeld opgeborgen in het admiraliteitsarchief van het secretariaat. Als de schrijver geen scheepsjournaal inleverde, kostte hem dat 50 gulden en ook dan kreeg hij niets uitbetaald van wat hij had verdiend.[16]

De dag na het ontslag van de bemanning was het door de admiraliteitsraad vastgestelde moment waarop de schrijver zich met zijn monsterrol moest melden in het Prinsenhof om daar 'te confereren' met de controleur van het Hoofdelijk Betalingskantoor en de commies of eerste klerk van het secretariaat. Die conferentie of samenkomst van de schrijver met de controleur en de commies was bedoeld om 'na een accurate collatie (...) de abuizen by misverstand of anders ingeslopen' uit de monsterrol te halen.[17] De geconstateerde onvolkomenheden werden in de door de schrijver meegebrachte originele monsterrol (in dit stadium ook wel 'confereerrol' genoemd) aangepast. Van die in het Prinsenhof gecontroleerde en aangepaste monsterrol moest de schrijver een afschrift maken, bestemd voor de advocaat-fiscaal. Daarvoor kreeg de schrijver drie dagen de tijd. Lukte dat niet en leverde hij het afschrift een of meer dagen later in bij de advocaat-fiscaal, dan volgde een in hoogte oplopende boete.[18]

Ook van het resterende hoofdbestanddeel van de scheepsadministratie, de schuldrol, moest de schrijver na afdanking een kopie maken. In dit geval zelfs drie stuks, bedoeld voor zowel de admiraliteitsraad als het Hoofdelijk Betalingskantoor en het secretariaat. De schuldrol die gekopieerd moest worden, was het door de commissaris van de monstering vlak voor de afdanking gecontroleerde exemplaar. Zonder de ingeleverde kopieën konden de scheepsschulden niet worden verrekend.

Om de schepelingen te kunnen uitbetalen, moest eerst de ingeleverde administratie van de schrijver zijn gecontroleerd en goedgekeurd. Met het controleren van de financiele administratie van de scheepsschrijver was behalve de controleur van de hoofdelijke betaling ook de commies of eerste klerk van de admiraliteit belast. Hij was de belangrijkste administratieve kracht in het Prinsenhof. Hij verving indien nodig de secretaris van de admiraliteitsraad en moest

> 'de scheepsrolle der officieren en matroosen in een behoorlijke ordre brengen, met de schrijvers telkens confereeren om de veranderinge vandien geweten kunnen werden, alsmede de lijste ende van de veranderingen behoorlijk op ijder folio te brengen die de schrijvers gehouden sijn over [te] sende, de soldije en verdienste van alle officieren en matrosen uit te reekenen daar van een rolle te formeeren, alle betalinge bij te woonen, om 's Lands interest waar te nemen en sorge dragen dat behoorlijk werde geboekt.'[19]

In navolging van zijn instructie was de schrijver maximaal een dag of drie à vier doende met het in orde maken en inleveren van alle voor de uitbetalingen noodzakelijke stukken. Toch werd geen enkele afgemonsterde scheepsbemanning binnen een week uitbetaald. Voordat de afgemonsterde zeelieden en soldaten in het Prinsenhof terechtkonden voor het incasseren van hun nog niet uitbetaalde gages, waren in de regel geen dagen maar één of meer maanden verstreken. Zelfs een zeer korte reis met weinig administratieve rompslomp bood geen enkele garantie voor een snelle afwikkeling en uitbetaling. Zo ontving bijvoorbeeld de bemanning van het oorlogsschip *Wolfswinckel*, afgedankt op 19 augustus 1722, na een probleemloos verlopen reis en dienstverband van ruim drie maanden, pas op 3 november 1772 haar gage.[20]

De afrekening

Hoewel verschillende admiraliteitscolleges zich regelmatig voornamen de uitbetalingen op hun Prinsenhoven sneller of met meer regelmaat te laten uitvoeren, duurde het altijd weken of maanden voordat alle rollen waren nagekeken en het benodigde geld in contanten beschikbaar was gekomen, zodat een betaalrol kon worden gemaakt. Het verkrijgen van voldoende pecunia om iedere afgedankte zeeman of soldaat meteen te kunnen uitbetalen, was een groot structureel probleem.[21] Net als bij de uitbetalingen van de kostpenningen aan de kapiteins, moesten ook de overige bemanningsleden vaak lang wachten op hun geld, omdat de door de gewesten toegezegde financiële bijdragen aan de oorlogvoering ter zee niet of slechts voor een deel waren afgedragen. Bij de admiraliteiten was contant geld ter uitbetaling van de scheepsbemanningen vrijwel altijd een schaars goed. Voor het betalen van de handgages moesten zij soms al een beroep doen op de commissaris van de monstering. Maar die was niet kapitaalkrachtig genoeg om ook, indien nodig, het geld voor te schieten aan zijn werkgever als er afgedankte bemanningen moesten worden uitbetaald. Dan ging het om veel grotere bedragen. Gevoed door de constante schaarste aan liquide middelen ontstond bij de admiraliteiten een alternatieve wijze van uitbetaling, namelijk met waardepapieren, zogeheten 'restcedulen'.

Zoals de indiensttredingen bij de zeemacht werden gekenmerkt door het laten opmaken, belenen/verkopen, afstaan of verpanden van 'maandcedulen', zo werden de dagen en weken die volgden op het ontslag gedomineerd door het laten opmaken, belenen/verkopen, afstaan of verpanden van deze restcedul(l)en. Deze waardepapieren, ook wel 'restantbriefjes', 'afschrijfbriefjes','dienstobligaties' 'afrekeninghen (obligatoir)', 'afdankbriefjes', 'affscheijden', 'afmonsterbriefjes' en soms zelfs 'papierkens' genoemd, waren aan boord verkrijgbaar bij de schrijver en aan de wal in het Prinsenhof bij de eerste klerk of commies van het Hoofdelijk Betalingskantoor. De schrijver verstrekte ze in individuele gevallen van ontslag uit de zeedienst of bij een tussentijdse overplaatsing van een bemanningslid van het ene schip naar het andere. Indien een hele bemanning of een groot deel daarvan werd afgedankt, was de eerste klerk van het Hoofdelijk Betalingskantoor de aangewezen persoon voor het verkrijgen van een 'restantcedule'. Restantbriefjes werden,

evenmin als maand- en kostbrieven, gratis verstrekt: de zeelieden moesten daarvoor betalen. De scheepsschrijver en de desbetreffende klerk van de admiraliteit ontvingen tezamen voor het invullen, controleren en betaalbaar stellen van deze waardvolle papieren meestal 10 of 12 stuivers. De schrijver die de 'restcedule' bij de afdanking had verstrekt, ontving daarvoor 6 stuivers. De klerk kreeg voor het controleren en betaalbaar stellen van de ceel eenzelfde bedrag.[22] Voor het opmaken en invullen van maandbrieven ontvingen de scheepsschrijver en de admiraliteitsklerk ieder 3 stuivers.[23]

Op de 'rest(ant)cedul(l)e' had de scheepsschrijver of admiraliteitsklerk uitgerekend hoeveel de afgedankte zeeman of soldaat nog tegoed had van zijn werkgever. De verdiende maandgages waren bij elkaar opgeteld en alle bedragen die nog ingehouden moesten worden, zoals de aan boord gemaakte schulden, waren verrekend. Het restantbriefje gaf dus aan hoeveel geld er aan het einde van het dienstverband netto overbleef. Wie zonder restcedule afmonsterde en de met trommelslagen in de stad aangekondigde uitbetaling op het Hoofdelijk Betalingskantoor liet passeren, liep het risico onbetaald te blijven.[24]

Met zijn restcedule in de hand kon de afgedankte zeeman of soldaat aantonen hoeveel geld hij tegemoet kon zien bij de uitbetaling of eindafrekening op het Hoofdelijk Betalingskantoor. In afwachting daarvan was de zeeman een gewilde klant. Voor restantbriefjes gingen in de havenbuurten alle deuren open. Het restantbriefje verschafte de afgemonsterde zeeman bijvoorbeeld eenvoudig toegang tot het etablissement of logement van zijn keuze, want gasten die aantoonbaar een bepaalde som geld tegoed hadden van de admiraliteit boden immers veel meer zekerheid van betaling dan (berooide) gasten die bijna of net aangemonsterd waren en nog niets hadden verdiend.

De in de havenbuurten gevestigde logementhouders waren niet selectief. Iedere afgemonsterde of potentiële zeeman was welkom, ongeacht voor welke scheepvaarttak hij had gevaren of zou gaan varen en ongeacht uit welk land hij afkomstig was. Maar zeelieden, zowel werkzoekenden als net afgemonsterden, die zich niet lieten meetronen door de eerste de beste die hen op straat aansprak, kozen meestal voor een logement van een land- of taalgenoot. In de internationaal georiënteerde havenbuurten van de belangrijkste zeehavens van de Republiek, waaronder Amsterdam, Rotterdam, Vlissingen en Enkhuizen, speelden nationaliteit en taal op het gebied van de tijdelijke huisvesting wel degelijk een rol. Gevelstenen en uithangborden spraken boekdelen. Wie zijn intrek nam in een logement met op het uithangboord een Andreaskruis, kon ervan verzekerd zijn dat de logementhoud(st)er uit Schotland kwam, terwijl matrozen en soldaten die aanklopten bij een herberg met de naam De Drie Lelies, in het Frans te woord konden worden gestaan.[25] Voor sommigen was zo'n herberg of logement van een landgenoot een decennium lang hun vaste verblijfplaats tussen de verschillende scheepsreizen door.[26]

Behalve met restcedulen lieten logementhouders zich in de zeventiende en achttiende eeuw ook massaal betalen met notariële akten. Dat tonen de protocollen aan van in de havensteden gevestigde notarissen. De daarin aanwezige duizenden afschriften van zeventiende- en achttiende-eeuwse testamenten, machtigingen en schuldbekentenissen van zeelieden die daarmee, zoals blijkt uit de inhoud van die akten, hun logementhouders

betaalden voor de genoten kost en inwoning, bewijzen dat dit een veelvoorkomende betaalmethode was voor het scheepsvolk van de marine, VOC en WIC. Het door een notaris laten opmaken van een akte kostte de zeeman, net als het verkrijgen van een restcedule, ook altijd een aantal stuivers. Dat de zeeman een notaris moest betalen voor diens schrijfwerk, was nooit een heikel punt. Maar dat de klerk of commies van de admiraliteit in het Prinsenhof voor het uitbetalen van een restcedule of een maandcedule steeds 10 of 12 stuivers mocht inhouden, werd als minder vanzelfsprekend gezien. Dat bleek uit de door de Rotterdamse marineofficier Cornelis van der Gon in de *Schiedamse Saturnus* van 22 juli 1713 geplaatste oproep aan zeelui om over te stappen naar de jonge, in opkomst zijnde, Russische oorlogsvloot van tsaar Peter de Grote. Als een van de grootste voordelen van een dergelijke overgang noemde Van der Gon de uitbetaling, want 'de penningen gaan er contant, je hoeft er geen twaalf stuivers voor een maandbrief en nog zo veel voor de afrekening te geven'.[27]

Een paar jaar na het plaatsen van de advertentie vertrok luitenant-ter-zee Van der Gon zelf naar Rusland en kwam er al snel achter dat het betalingsbeleid bij de Russische marine beslist niet beter was dan in de Republiek. Het niet of nauwelijks uitbetalen van zeelieden was op de Russische oorlogsvloot eerder regel dan uitzondering. Menig Nederlandse zeeofficier kwam in de achttiende eeuw na jarenlange Russische marinedienst berooid terug in eigen land. Ook Cornelis van der Gon was, na zijn repatriëring in 1728, teleurgesteld over het financiële onrecht dat hem op de tsaristische vloot was aangedaan. Hij had vanaf februari 1717 ruim twee jaar opgesloten gezeten in Sint Petersburg nadat hij door het langdurig uitblijven van betalingen aan hem en zijn bemanning, oude aftandse scheepsonderdelen van zijn Russische oorlogsbodem te gelde had gemaakt. Voordat Van der Gon een afgekeurde sloep en andere kapotte scheepsbehoeften was gaan verkopen, had hij zich diep in de schulden gestoken om zijn bemanning van eten, drinken en kleding te kunnen voorzien. Hetgeld dat hij had voorgeschoten aan zijn bemanning kreeg Van der Gon na zijn vrijspraak en terugkeer op de vloot in december 1719 nooit vergoed.[28]

Wanneer het op uitbetalen aankwam, dienden in de Republiek ook de schepelingen het nodige geduld te betrachten. Als zij in dienst bleven, konden zij tussentijds hoogstens een voorschot krijgen en geen restcedule, want die was uitsluitend verkrijgbaar bij ontslag of overplaatsing. Wie niet wilde wachten op de generale afdanking en daaropvolgende eindafrekening, kon zijn geld soms eerder krijgen in het Prinsenhof, maar dat was erg onvoordelig, omdat er in zulke gevallen een veel groter bedrag ingehouden werd dan de eerder genoemde 12 stuivers.[29] Door deze betalingsperikelen en het maanden moeten wachten op de uitbetaling, ging het varend marinepersoneel er al snel toe over hun restcedules kort na de afdanking te verkopen of als betaalmiddel in te zetten. Hoewel de handel in celen ten koste ging van de zeeman – want die ontving bij verkoop of inzet als betaalmiddel nooit de nominale waarde voor zijn ceel – werkten de admiraliteiten daar toch aan mee. Zo stemde de Rotterdamse admiraliteitsraad in 1600 in met het voorstel van zijn kapitein Jan de Raedt om afgedankte matrozen voortaan toe te staan hun 'cedullen [te] mogen vercoopen, transporteeren ende versetten aen heurluyder capiteinen ofte

aen anderen diet goet dunckt', en die dus wel bereid waren om te wachten op de uitbetaling ervan op het Hoofdelijk Betalingskantoor.[30]

Omstreeks 1600 was menig kapitein nog de belangrijkste schuldeiser van zijn eigen scheepsvolk, omdat hij voorschotten gaf, kleding verschafte of handgages voorschoot.[31] Door de afrekening of restantbrief van zijn scheepsvolk te kopen, verstevigde de kapitein zijn claim. Datzelfde speelde een rol bij de scheepsschrijvers. Doordat zij, zoals eerder uiteengezet, in de loop van de zeventiende eeuw de positie van de kapitein als belangrijkste schuldeiser van het scheepsvolk overnamen, kregen ook zij meer belangstelling voor de restcedulen van hun medebemanningsleden. Door tegen een gereduceerd tarief een of meer restcedulen te kopen, trachtte de schrijver de winstgevendheid van zijn baan of dienstverband te vergroten. De scheepsschrijver wist door zijn eigen administratie hoe elk bemanningslid er bij afdanking financieel voorstond. Als hij een restcedule opstelde voor een medebemanningslid was hij meteen ook de eerste die deze 'tegoedbon' met verstand van zaken kon kopen.

Maar hij was niet de enige potentiële koper. Net als bij de uitbetaling van ordonnanties voor kostpenningen aan de kapiteins, ontstonden er ook bij de uitbetaling van restcedulen al tijdens het eerste kwart van de zeventiende eeuw forse betalingsachterstanden. Zo keerden de eerste klerk, samen met een tweetal afgevaardigde raadsleden, op 14 september 1626 in het Prinsenhof te Rotterdam bijna 5.000 gulden uit aan nog niet verzilverde restcedulen. Daarbij gold als restrictie dat in ieder geval 'd'alleroutste souden werden betaelt'.[32] De meeste ingebrachte restantbriefjes hadden eigenlijk al in de winter van 1623 of eerder betaald moeten zijn. Na de uitbetaling van de oudste exemplaren in 1626 resteerde nog een 'meenichte van restcedullen' van twee à drie jaar oud.[33]

De betalingsachterstanden van verdiende gages ontstonden niet uitsluitend door gebrek aan contanten. Er was in de jaren twintig ook sprake van een gebrek aan mankracht, althans op de secretarie en het Hoofdelijk Betalingskantoor van het Prinsenhof te Rotterdam. De daar werkzame klerken konden het werk niet meer aan. Vooral het afhandelen van de door de kapiteins ingediende rekeningen, het na het confereren met de schrijvers opmaken van de soldijrekeningen en het fabriceren en/of controleren van maand- en restantcedulen waren tijdrovende bezigheden. In november 1626 kreeg de secretaris van het Rotterdamse admiraliteitscollege toestemming om 'soveel clercquen boven d'ordinarissen op behoorlijck schrijffloon te employeeren, als hij soude moegen verdelen hem tot reddinge van de achterstallen ende bevorderinge van de dagelijxe besoignes van noode te weesen'.[34] Door meer administratief personeel in huis te halen kon het werk beter en gemakkelijker worden verdeeld, maar de achterstanden in de uitbetalingen aan de kapiteins en de rest van de bemanningen verdwenen er niet geheel door.[35]

Dat ondanks het uitblijven van betalingen de admiraliteiten toch geen grote problemen kregen met hun varend volk kwam doordat de afgemonsterde zeelieden en soldaten hun restantbriefjes al ver voor een mogelijke verzilvering in het Prinsenhof tegen een gereduceerd tarief van de hand hadden gedaan of als betaalmiddel hadden ingezet. Dat laatste was vooral het geval bij logementhouders en leveranciers van levensmiddelen,

zoals bakkers en bierbrouwers. Die lieten de zeeman (of zijn gezin) zijn nog openstaande rekeningen betalen met notariële akten en maandbrieven, en ook met restcedulen.[36] Aangezien logementhouders net als hun gasten de restantbriefjes meestal maar kort in bezit hielden en deze op hun beurt ook weer doorverkochten of als betaalmiddel gebruikten, wachtten ook zij de uitbetalingen doorgaans niet af. De personen die dat juist wel deden, waren de zogeheten ceel- of zielkopers, die tegen een gereduceerd tarief de restantbriefjes (en ook de maand- en kostbriefjes) van de zeelieden (of hun gezinnen) en logementhouders kochten. Tevergeefs probeerden de Rotterdamse admiraliteitsraad te voorkomen dat 'de veeltijts eenvoudige matroosen' hun restantbriefjes 'voor klein gelt op onverdraechlijcke woeker' al in het Prinsenhof van de hand deden.[37] De admiraliteit trachtte haar scheepsvolk zo lang mogelijk te behouden en vanaf 1627 alleen iemands ontslag en het opmaken van een restantcedule te accepteren als ten minste drie raadsleden hiermee hadden ingestemd. Dit beleid kwam omstreeks 1630 in Rotterdam onder grote druk te staan omdat het scheepsvolk van de binnen liggende schepen werd opgejut door 'huyckefaecken ende andere baetsoeckende persoonen' om ontslag of overplaatsing aan te vragen, zodat er een restcedule kon worden opgemaakt.[38]

Zo gauw de net afgemonsterde schepelingen zich in het Prinsenhof meldden, vertoonden zich daar ook 'vrouwspersoonen die om haer gewins wel zijn gewoon de rescedullen te solliciteren'.[39] De admiraliteitsheren verafschuwden de vrouwen die in het Prinsenhof zo openlijk aasden op de restantbriefjes. Zij beschouwden deze zielkopers als 'huyckevaecken', of wel dubieuze handelaren, omdat ze de restcedulen van de zeelieden probeerden te kopen voor ongeveer twee derde tot zelfs minder dan de helft van het op de restcedule vermelde bedrag.[40] Een matroos die op het aanbod inging, kon direct over contant geld beschikken, maar was daarmee dus wel in één klap een derde tot ruim de helft van de gage die hij nog tegoed had kwijt.

Het aan de zeelieden ontfutselen van hun restcedulen gaf op het Rotterdamse Prinsenhof zoveel onrust, dat de admiraliteitsraad de vrouwen die zich daarmee bezighielden in 1633 een toegangsverbod oplegde.[41] Daarmee verdwenen de opkoopsters slechts even uit beeld. Het door de Rotterdamse admiraliteitsheren verfoeide systeem van de gehaaide, op restantbriefjes jagende vrouwen bleef gewoon intact, net als bij andere admiraliteiten. Ook elders verklaarden de admiraliteitsraden opdringerige luidruchtige vrouwen wel eens tot *persona non grata*. Zo werd bijvoorbeeld in 1641 een aantal schreeuwende vrouwen, onder wie 'Zwarte Anna en Zeeuwse Maayken', de toegang tot het Prinsenhof in Amsterdam ontzegd.[42] In Engeland bestond overigens eenzelfde soort systeem. Ook daar betaalde de admiraliteit haar scheepsvolk vanwege een gebrek aan contant geld vaak uit in tegoedbrieven, zogeheten *tickets*.[43] Die konden in Londen worden verzilverd.

Bij de admiraliteit van het Noorderkwartier werd het verstrekken van restantbriefjes geen tussenstap, maar zelfs de laatste schakel in de uitbetalingsketen. In Hoorn en Enkhuizen kregen de afgedankte schepelingen dus niet meer uitbetaald in contanten maar in restcedulen.[44] In tegenstelling tot het Rotterdamse admiraliteitscollege zagen de leden van het West-Friese admiraliteitscollege daar geen kwaad in, maar juist een groot (finan-

De binnenplaats van het Prinsen- of Admiraliteitshof te Amsterdam. Tekening door Reinier Vinkeles, 1765. Het pand (tegenwoordig in gebruik als hotel) staat aan de Oudezijds Voorburgwal. Links worden enige aanpalende huizen aan de Oudezijds Achterburgwal gesloopt en herbouwd, rechts is de hoofdingang. De binnenplaats van het Prinsenhof was een levendige ontmoetingsplaats voor lieden die de admiraliteitsheren wilden spreken of die wilden aanmonsteren. Ook scheepsschrijvers kwamen hier regelmatig.

cieel) voordeel. Dit verschil van inzicht openbaarde zich in 1653 toen de Staten-Generaal alle admiraliteiten opriepen tot grotere uniformiteit in de hoogte van de toegezegde of uitbetaalde gages op de oorlogsvloot. De in Den Haag bijeengekomen afgevaardigden van de admiraliteiten stemden hiermee in, met uitzondering van de admiraliteit van het Noorderkwartier. De afgevaardigde raadsleden van dat college voelden zich niet aangesproken omdat bij hen in Hoorn en Enkhuizen

> 'gepractiseert wordt de affdanckinge vant bootsvolck soo ras de scheepen voor de steeden aldaer coomen te arriveren ende de matrosen niet met gelt maer met restcedullen worden gecontenteert dies sij alsdan met verlies moeten vercoopen, waer door het Gemeene lant wort ontheven soo van maentgelden als costgelden, daer ter contrarie in andere collegien de matrosen worden affgedanct ende betaelt met contante penninge.'[45]

In de andere admiraliteitssteden hielden de colleges de uitbetalingen in contante penningen overeind, maar ook daar bleven restcedulen een onmisbare schakel in het betalingssysteem. Zo ook in Rotterdam, waar de zeelieden tot aan de opheffing van de admiraliteiten aan toe hun restcedulen massaal bleven belenen/verkopen of gebruiken als onderpand en betaalmiddel. Het opkopen van door de admiraliteiten en de VOC- en WIC-kamers voor hun schepelingen opgemaakte (maand-, kost-, transport- en restant) brieven of celen, ontpopte zich in de zeventiende eeuw tot een apart beroep: dat van de al eerder genoemde ceelkoper. Het beroep ontstond in de belangrijkste Nederlandse zeehavens, waaronder Amsterdam en Rotterdam, waar een kleine groep succesvolle logementhoudsters in de eerste helft van de zeventiende eeuw de brieven ging kopen van een veel grotere groep beduidend minder kapitaalkrachtige collega's uit de havenbuurten.

De vele logementhouders die financieel niet in staat waren om de, als betaling van hun zeevarende gasten, geaccepteerde ce(du)len vast te houden tot aan de verzilvering op het soldij- of betaalkantoor, werden smalend 'zieltjesverkopers' genoemd, een verbastering van ceelverkopers. Zij moesten net als hun gasten bij verkoop of overdracht van de (maand-, transport-, kost- of rest)celen genoegen nemen met een gereduceerde opbrengst. Het verschil tussen de bij verzilvering op het betaalkantoor uitgekeerde som geld en de verkoopprijs van de cedule, was de brutowinst van de ceelkoper of koopster. Het waren deze in het Prinsenhof opererende ceelkoopsters waar de leden van het Rotterdamse admiraliteitscollege zich regelmatig vol afgrijzen over uitspraken. In die tamelijk louche wereld van ziel(ver)kopers was de scheepsschrijver een bekende, belangrijke en vooral goed ingevoerde verschijning.

Verscheidene schrijvers waren de logementhoud(st)er behulpzaam door voor hem/haar geld in het Prinsenhof te incasseren dat bepaalde zeelieden hem/haar nog schuldig waren. Of ze begeleidden net aangemonsterde zeelieden naar een notaris om ze daar een testament, schuldbekentenis of procuratie te laten opstellen ten gunste van hun volkhoud(st)er. Een voorbeeld van een dergelijke behulpzame scheepsschrijver was David Lodewijckszoon. In juni 1628 ging hij met een uit Hamburg afkomstige jongen die als matroos diende op het oorlogsschip *Jonas*, waar hijzelf de scheepsschrijver van was, naar een notaris om de jongen zijn testament te laten opstellen. De matroos maakte een logementhoudster in Rotterdam tot zijn enige erfgenaam. Mocht hij aan boord sterven, dan gingen al zijn bezittingen naar deze 'slaepvrouw'. Lodewijckszoon en de koksmaat van het schip zetten onder het testament hun handtekening als getuigen.[46] Een ander voorbeeld, uit april 1628, was Gerrit Evertszoon, scheepsschrijver van kapitein Bastiaen Jacobszoon de Munnick. Hij beloofde aan een medeopvarende dat hij diens afrekening of restcedule zou afleveren bij een bepaalde 'slaepheer' en liet dit notarieel vastleggen[47]

De uit Amsterdam afkomstige scheepsschrijver Cornelis de Wijs ging nog een stap verder. Hij trouwde in 1626 met de Rotterdamse logementhoudster Susanna Willems. Dat zijn vrouw zich prompt ontwikkelde tot de belangrijkste ceelkoper van het land, was geen toeval. Van de in de havenbuurten als betaalmiddel gebruikte celen wisten schrijvers zo-

als Cornelis de Wijs, die lang in het vak zaten, alles af.[48] Zij vulden die brieven immers zelf vaak voor een net aangenomen of afgedankt bemanningslid in. Dat een scheepsschrijver geïnteresseerd was of raakte in het kopen van restantcedulen werd in de hand gewerkt door zijn positie. Hij kende de belangrijkste zielverkopers persoonlijk en was, omdat hij geld voorschoot of tabak en scheepsplunje leverde, een belangrijke schuldeiser van de schepelingen geworden.

Het afhandelen en laten controleren van de aan boord gevoerde administratie vergde enige weken tot maanden en betekende dat de recent afgedankte schrijver regelmatig in het Prinsenhof te vinden was en daar ook als een van de eersten hoorde wanneer de verdiende gages werden uitgekeerd en de restant- en maandbrieven konden worden verzilverd. Dit alles maakte hem tot een logische partner of juist tot een concurrent van de op of bij het Prinsenhof rondhangende zielkoopsters. Personen die niet zelf betrokken waren bij de opvang of uitrusting van zeelieden, en daar waarschijnlijk ook niet mee geassocieerd wilden worden, maar wel financiële voordelen zagen in het kopen van restcedulen, konden een beroep doen op een scheepsschrijver. Die was immers goed ingevoerd in de materie en niet afkerig van onderhandelingen over rest- en maandbrieven met zeelieden, hun families, hun logementhouders of degenen die hen van een uitrusting hadden voorzien. Bovendien kon de afgemonsterde scheepsschrijver in de gaten houden wanneer de maand- of restcedulen te verzilveren waren in het Prinsenhof. Dat geld kon hij dan met een machtiging incasseren en vervolgens tegen een vergoeding afdragen aan de verlener van de procuratie, de eigenlijke bezitter van de celen.

Een voorbeeld van een dergelijke voor de buitenwereld onzichtbare koper van restcedulen is een zekere Willem Duijvendijck in Rotterdam. Hij verstrekte in 1683 tientallen zilveren dukaten aan de scheepsschrijver Jacobus Vingerhoets met het verzoek daarvoor restcedulen te kopen. Doordat diens vader, Hendrick Vingerhoets, een deel van die dukaten, tegen de gemaakte afspraken in, voor privédoeleinden gebruikte, kwam de mondelinge afspraak tussen Duijvendijck en Jacobus Vingerhoets in de openbaarheid.[49]

Vanaf de jaren dertig uitten leden van het Rotterdamse admiraliteitscollege geregeld klachten over het optreden van zielkoopsters; de laatsten verdwenen evenwel niet nadat ze in 1633 korte tijd van het Prinsenhof waren geweerd.[50] Ze waren moeilijk uit te schakelen, omdat de admiraliteit voor het verkrijgen van scheepsvolk afhankelijk was van deze vrouwen. Zij zorgden ervoor dat de werving functioneerde en de marineschepen werden bemand door de maand- en restcelen te kopen van zeelieden, volkhouders en hun leveranciers. Dat ook scheepsschrijvers en administratief personeel van de admiraliteit in het Prinsenhof zich hiermee bezighielden, werd hen niet in dank afgenomen door zowel de concurrerende zielkoopsters als de leden van het admiraliteitscollege. Vooral het door 'de clerquen mitsgaders de tsaementlijcke suppoosten' kopen van 'ordonnantien, restcedulle, obligatien en diergelycke actens staende tot laste van dit collegie' ging het admiraliteitscollege te ver en leidde tot het verbod hiervan in maart 1631.[51] Klerken en andere bedienden in het Prinsenhof die zich nog met het kopen van celen zouden inlaten, zouden die celen en hun baan kwijtraken. Daarnaast werd het door scheepsschrijvers en

admiraliteitsklerken verstrekken van restcedulen bemoeilijkt.[52] Om te beoordelen of de scheepsschrijvers en eerste klerk van het Hoofdelijk Betalingskantoor schepelingen wel op de juiste gronden van een restcedule hadden voorzien, moesten de restcedulen vanaf 1633, voordat ze betaalbaar werden gesteld, eerst ter goedkeuring zijn voorgelegd aan de admiraliteitsraad.[53] De klerken op het secretariaat moesten op hun beurt controleren of de ter verzilvering aangeboden restcedulen daadwerkelijk waren goedgekeurd door de admiraliteitsraad. Het tegengaan van het ontslag van bemanningen door zo lang mogelijk het verstrekken van restcedulen uit te stellen, bleef tot aan het einde van de Opstand gehandhaafd.[54]

Tijdens de Eerste Engelse Oorlog trachtte het Rotterdamse admiraliteitscollege 'voortaan te beletten het vercoopen van affscheijden off restcedullen' door de hoogste klerk van het secretariaat, Johan van Halen, te verbieden nog langer informatie te vertrekken aan derden over de tegoeden van net afgedankte schepelingen.[55] Nog geen twee weken nadat die rigoureuze beslissing was genomen, werd deze op 29 april 1653 weer herroepen nadat ziel(ver)kopers zich hadden beklaagd over de veranderde houding van de klerk.[56] Alles bleef bij het oude. Aangezien de op het Rotterdamse Prinsenhof werkzame klerken, deurwaarders, boden en hellebaardiers zich al vanaf de jaren dertig officieel niet meer met het kopen of verkopen van restantbriefjes mochten inlaten, resteerden daar de scheepsschrijvers als belangrijkste concurrent van de verafschuwde particuliere opko(opst)ers van restcedulen, maandbrieven en schuldbekentenissen van zeelieden. De als zielkoper optredende scheepsschrijvers konden daardoor lange tijd hun gang blijven gaan. Pas aan het eind van de zeventiende eeuw kwam het Rotterdamse admiraliteitscollege tegen deze handelwijze in het geweer.

In 1694 besloten de Rotterdamse admiraliteitsheren dat, 'tot sluitinge van de desordres spruitende uit de betalinge die schrijvers aan het bootsvolk ingevallen zijnde doen op haar verdiende gagien', de schrijvers voortaan geen restcedulen meer mochten kopen.[57] Wie daar toch mee doorging, dreigde zijn baan en al zijn nog niet uitbetaalde gage te verliezen. Een paar jaar later werd de controle op scheepsschrijvers die restcedulen of afrekeningen vervaardigden, verscherpt. Zij mochten die voortaan alleen nog opmaken in het bijzijn van de desbetreffende zeeman.[58] Ook hun betrokkenheid bij het kopen of belenen van maandbrieven werd op den duur aan banden gelegd.[59]

Hoewel scheepsschrijvers en ook klerken en andere bedienden van de admiraliteit in het Prinsenhof nooit helemaal van het toneel verdwenen, en bijvoorbeeld celen voor derden – onder wie zielkopers – bleven verzilveren, werd het kopen van restant- en maandbrieven in de achttiende eeuw primair een bezigheid voor goed ingevoerde havenbewoners die niet (meer) werkzaam waren bij de zeemacht, onder wie gewezen zeelui, voormalige logementhoudsters, en zeemansvrouwen. Het beroep van ceel- of zielkoper, vaak verhullend aangeduid met cedulehouder (en dat kon iedereen zijn met een of meer celen in zijn bezit) evolueerde in de loop van de achttiende eeuw van een vrouwenberoep dat nauw verbonden was met het ronselen van zeelieden, naar een bezigheid van mannen die vaak zelf hadden gevaren of met een ziel(ver)koopster getrouwd waren geweest. Hoewel

de als zielkoper optredende mannen in de tweede helft van de achttiende eeuw hun vrouwelijke collega's in aantal flink ontstegen, bleven vrouwen de markt toch deels beheersen omdat een van de belangrijkste cedulehouders van de Republiek ook toen nog steeds een vrouw was, namelijk de al eerder genoemde Martha van Straalen.

In Rotterdam domineerde deze zeemansvrouw de markt. Zij werkte samen met de ex-scheepsschrijver Anthony Almeloo, die solliciteur was voor diverse scheepsschrijvers. Martha kocht jaarlijks honderden cedulen van de schepelingen en hun families of van logementhoud(st)ers en andere personen bij wie de desbetreffende zeeman in het krijt stond. Zo kreeg zij bijvoorbeeld van de 288 in december 1779 aan het scheepsvolk van de *Schiedam* verstrekte maandbrieven, er 222 in handen. De resterende exemplaren waren voor het merendeel ook overgegaan in het bezit van derden, die de brieven hadden gekocht of als onderpand of betaling hadden geaccepteerd. Slechts 28 stuks bleven eigendom van de zeeman of zijn gezin.[60] Andere marineschepen die dat jaar in Rotterdam waren uitgerust en bemand gaven globaal eenzelfde beeld te zien. Ook dan bleef niet meer dan ongeveer 10% van de verstrekte maandcedulen buiten het bereik van een klein aantal cedulekopers, onder wie de oppermachtige Martha van Straalen.[61]

Hoe groot de invloed van deze Martha van Straalen was, bleek na haar overlijden in 1781. De met handel in cedulen financieel overeind gehouden personeelsvoorziening van de marine dreigde daarop ineen te storten. Logementhouders en leveranciers van scheepsplunje bleven na het wegvallen van Martha van Straalen zitten met deels onverkoopbare celen van hun zeevarende klanten. Maar er was toen meer aan de hand, want hetzelfde gebeurde buiten Rotterdam, in andere admiraliteitssteden. Daar hielden de belangrijkste zielkopers het voor gezien omdat het rendement van de opgekochte schuldbrieven (zowel bij de zeemacht als de VOC) vanaf circa 1775 zo sterk was geslonken dat er overal verlies op werd geleden en verscheidene opkopers failliet gingen. De toegenomen sterfte aan boord van de schepen, waardoor veel zeelieden en soldaten hun schuldbrieven niet afbetaalden, was hier debet aan. Doordat Martha van Straalen en andere belangrijke zielkopers van de markt verdwenen, werden zowel de admiraliteitscolleges als de bewindhebbers van de verschillende VOC-kamers min of meer gedwongen zelf de schuldbrieven van hun eigen scheepsvolk te gaan kopen. De eerste havensteden waar dat gebeurde waren Enkhuizen in 1772 en Hoorn in 1774. Het betrof hier de schuldbrieven van VOC-schepelingen. In 1779 was de VOC-kamer Amsterdam inmiddels ook de grootste schuldeiser van haar eigen scheepsvolk geworden. Datzelfde jaar begon in Zeeland de admiraliteit zich als zielkoper te manifesteren. In de jaren tachtig van de achttiende eeuw volgden andere admiraliteiten en VOC-kamers.

In Rotterdam liet het admiraliteitscollege het, met 'beleenen' aangeduide, aanschaffen van de maandbrieven over aan een oude rot in het vak: Laurentius Beudt (1751-1804). Deze gewezen scheepsschrijver wist van de hoed en de rand. Hij was tijdens de Vierde Engelse Oorlog gestopt met varen en solliciteur geworden van andere voor de Rotterdamse admiraliteit varende scheepsschrijvers.[62] Hij bezat en beheerde vanaf die tijd ook maandbrieven. In 1786 besloot het Rotterdamse admiraliteitscollege Beudt aan te stellen tot direc-

teur van haar 'Fonds der arme oude Zeelieden' en via dat fonds voortaan maandbrieven te gaan belenen.[63] Het was een van de vele maatregelen die dat jaar werden genomen 'tot couragement van den dienst van het Land en van de cedulkooper' en diende om zowel de zeeman zelf als eventueel zijn gezin of volkhouder 'thans op hunne maandbrieven of in het geheel niet of zeer bezwaarlyk geld kunnen bekomen', tegemoet te komen.[64] Het sterk geslonken vertrouwen in het rendement van de maandbrief moest worden hersteld om zo de moeizame werving van scheepslui weer vlot te kunnen trekken.[65]

Tot na de opheffing van de admiraliteitscolleges in 1795 bleef Beudt als directeur van het fonds maandbrieven belenen en als solliciteur scheepsschrijvers begeleiden. Een belangrijke voorwaarde voor het kopen van een maandbrief was de aanwezigheid van een borg, iemand die er financieel garant voor stond dat de desbetreffende zeeman daadwerkelijk uitvoer en niet meteen ging deserteren. Met dergelijke garantstellingen was Beudt vertrouwd geraakt toen hij nog meevoer als scheepsschrijver. Maar Beudt wist ook wat het betekende om zelf borg te zijn. Als solliciteur stond hij borg voor de schrijvers die hij tegen betaling behulpzaam was bij de uitoefening van hun beroep. De borgstellingen werden opgemaakt en bewaard op het Hoofdelijk Betalingskantoor. Zij dienden om eventuele schade aangericht door wanbeheer of plichtsverzuim van de scheepsschrijver op iemand te kunnen verhalen. Pas als na afloop van de gemaakte reis de ingeleverde scheepsadministratie in het Prinsenhof in orde was bevonden, werd de akte van borgtocht op het Hoofdelijk Betalingskantoor geroyeerd en kon ook de scheepsschrijver daar worden uitbetaald. Daarmee kwam maanden na terugkeer van het schip ook voor de schrijver een eind aan de tocht. Hij kon zijn goedgekeurde maar nog niet uitbetaalde schuldrol eventueel gebruiken als onderpand voor het verkrijgen van een nieuwe borgstelling of voor het afsluiten van een lening voor het financieren van een volgende reis als scheepsschrijver.[66]

De borgstelling

Sinds wanneer in de Republiek een borgtocht voor scheepsschrijvers werd ingevoerd of vereist, is onbekend.[67] In Engeland begon de admiraliteit ermee in 1662 toen zij haar *pursers*, die een enigszins vergelijkbare functie hadden als de scheepsschrijvers op de Nederlandse schepen, verplichtte 'to pay substatial sureties, wich varied according to the rate op ship'.[68] Braunius situeerde de borgtocht voor de Nederlandse scheepsschrijvers veel later, pas in de negentiende eeuw, kort na het ontstaan van het Koninkrijk der Nederlanden. Volgens hem dienden de schrijvers van de Koninklijke Marine 'een borgtocht te stellen van f 2,10 per kop'.[69] In de papieren nalatenschappen van de verschillende admiraliteiten in de Republiek werd echter een register aangetroffen waaruit bleek dat de scheepsschrijvers van de Rotterdamse admiraliteit die verplichting al veel eerder kenden.[70]

In het door de klerken van het Hoofdelijk Betalingskantoor op het Rotterdamse Prinsenhof bijgehouden register van borgtochten of cauties stonden de namen opgetekend van tientallen personen die tussen 1708 en 1795 borg stonden voor een of meer scheeps-

schrijvers van de Rotterdamse admiraliteit.[71] Daarnaast bevatte het register de namen van personen die borg stonden voor iemand die na het verlies van de maandbrief daarvan een duplicaat had ontvangen. Deze eveneens op het Hoofdelijk Betalingkantoor bijgehouden registratie liep over de jaren 1778-1795 en bevatte onder andere de namen van verschillende in Rotterdam actieve ziel(ver)kopers, scheepsschrijvers en solliciteurs. Sommigen van hen, zoals de al genoemde Martha van Straalen, haar man Jan de Sutter en de solliciteur Beudt, kwamen ook voor op de lijst van borgstellers van scheepsschrijvers. Op die lijst stonden meer belangrijke 'solliciteurs alhier', zoals A. Almeloo en H. en W. van Reijn. Naast deze categorie van professionele borgstellers bleek dat familieleden van scheepsschrijvers zich vaak garant stelden. Meestal betrof het de vader of moeder, soms een oom, neef of schoonvader. Verder traden sommige schrijvers op als borg voor een collega.[72] Enkele kapiteins waren eveneens borgsteller.[73] Datzelfde gold voor de commies van de Charterkamer in het Prinsenhof, die het voor zijn varende zoon was.[74] Bij enige tientallen borgstellers was echter niet meteen hun relatie met de marine of scheepsschrijver herleidbaar. In de spaarzame gevallen waarin het beroep van de borgsteller stond vermeld, betrof het, behalve de al genoemde solliciteurs, commies, kapiteins en scheepsschrijvers, een schoolmeester, een tuinier, een bode, tweemaal een koopman, een wijnhandelaar, en een bakker. Soms bleek uit enig nader onderzoek dat er sprake was van een familiare of vriendschappelijke band. Zo was bijvoorbeeld de als borg optredende schoolmeester (Salomon de Licht) in 1736 getuige bij het dopen van een dochter van de scheepsschrijver (Jacob Knotter) voor wie hij in 1737 garant stond.[75] Het ging, ongeacht het uitgeoefende beroep van de borgsteller of zijn specifieke band met de schrijver, wel bijna altijd om duurzame relaties.

Of een schrijver nu vaak of zelden van schip en kapitein wisselde en veel of weinig reizen maakte, zijn borgsteller bleef hem doorgaans trouw. De borgstelling moest in de regel wel steeds worden vernieuwd, want de hoogte van het bedrag waar de borg zich garant voor stelde, was afhankelijk van de bemanningssterkte van het schip waarop de desbetreffende scheepsschrijver te werk was gesteld. Een borgsteller stond garant voor 2 gulden en 10 stuivers per bemanningslid. Kortom, hoe zwaarder het schip was bemand, des te hoger was de vereiste borgsom. De in het Rotterdamse register genoemde bedragen varieerden van 100 gulden (in 1785 voor L. Beudt, als borg voor de schrijver Fredrik Brinkman op het schip *Steur* met een veertigkoppige bemanning) tot 875 gulden (in 1748 voor Jean Bonnet, als borg voor zijn zoon Caesar Bonnet, schrijver op het schip *Rotterdam* met 350 koppen). Een enkele keer was sprake van twee personen die gelijktijdig garant stonden voor dezelfde schrijver en beiden goed waren voor de helft van de vereiste borgsom. Zo stelden op 26 augustus 1757 Martha van Straalen en Willem Kox zich ieder voor 350 gulden borg voor Christiaen Kelk, die als scheepsschrijver zou uitvaren met *'t Hof Sint Janskerke*.[76]

Indien een scheepsschrijver zijn admiraliteit flinke schade berokkende of fors benadeelde, kon zijn borg daar in principe op worden aangesproken. Maar of dat daadwerkelijk ooit is gebeurd, blijft gissen. Er zijn geen voorbeelden van gevonden. Bovendien

is nergens uit gebleken dat het verplicht was voor scheepsschrijvers om een borg te hebben. Toen men in 1746 de door de scheepsschrijver Josefis Isaacs ingeleverde administratie controleerde, bleek dat hij meer had uitgegeven dan verdiend, waardoor zijn geldschieters schade leden. Toch werd er toen geen borg aansprakelijk gesteld: de gedupeerden deelden de geleden schade. Isaacs kwam wel tweemaal voor in het register van borgtochten dat op het Hoofdelijk Betalingskantoor van de Rotterdamse admiraliteit werd bijgehouden. Zowel in 1743 als in 1744 had ene Catharina van Ho(o)ve, weduwe van Gerardus Hessing, borg voor hem gestaan. Maar daarbij was sprake geweest van twee reizen die voorafgegaan waren aan de tocht die voor Isaacs in een financiële ramp eindigde.[77] In 1746, bij het opstellen van een afbetalingsregeling voor de gedupeerden op het Hoofdelijk Betalingskantoor, kwam er geen borgstelling op tafel, maar evenmin een salaris voor de scheepsschrijver. De door Josefis Isaacs verdiende gage ging in zijn geheel naar zijn gedupeerde financiers. Het was trouwens heel uitzonderlijk dat schrijvers niets overhielden aan een zeereis of dienstverband van meer dan een jaar.

Krauwraede.

20 Oct. 94.

Korte notitie van 't geen
Eerste Schrijver te verrigten
Gedurende de Seltse dien

Va Zijne aanstelling 3e de Ordres van den Capitein
tan de Werving gaande 2e een Postuur Rol klaarte
et fo geboorte en Woonplaatse Benessens de quali
agelijks op 't Comtoir 3e van de Hoofdelijke betali
Rolletjes der aangenome Manschappen in dese
ls een
No 1

Monsterrol van de aangen
Manschappen voor 's Lands
Onder Commando Vanden Capit

ldaat fo 18, No: 1 — den 29 Novr
de andere Briefjes het hoofd als voren en dan
Mr: Zelfs al

4e

Alle Zaturdage een lijst getekend en verzegeld te le
ls een aan de Fiscaal, 2 aan de Heere Secretaris en
an 't Comptoir der Hoofdelijke Betaling de 3 eerste ver
Be Sorgen en geteekend, Behelsende alle de aang
Manschappen,

5e

Onder de hand brengt men Ingereedheid drie Conferee
n se Monster Rolle, van de Eerste twee voor 't Comp
en van de Laaste vier voor de Monster Commis Paris, We
e schrijver na boord gaande met Zig moet Neemen,
lijste Dien, en voor Zig,

6e

Moet ook Zorg Dragen Dat een Copie van de Postuu
voor de Monstering op 't Comptoir is.

7e

Ed Dat de Kok Schaft op Zijn hoogst agt dagen na
Dat de Victuali
lijst van

8 | De verdiensten

Inleiding

Een van de opvallendste en tevens meest tot de verbeelding sprekende aspecten van het beroep van scheepsschrijver is de diversiteit van zijn arbeid en de daarmee samenhangende inkomsten. Naast zijn reguliere salaris – de maandgage – had de scheepsschrijver allerlei gepermitteerde neveninkomsten. Net als de kapitein, die door de riante vergoeding voor het provianderen van het schip zijn salaris fors verhoogde, leek ook de schrijver de hem toebedeelde maandgage te kunnen beschouwen als niet meer dan een bijzaak. De verschillende manieren waarop de schrijver zijn inkomsten kon vergroten, logen er niet om. Hij mocht tegen een ongekend hoog rentepercentage geld voorschieten aan de bemanning, zich voor allerlei soorten schrijfwerk apart of extra laten betalen en verschillende spullen aan boord met winst verkopen. De schrijver maakte ook kosten voor de uitoefening van zijn beroep. De door hem op het schip verkochte tabak en andere goederen moesten wel eerst worden ingekocht, en zijn zaakwaarnemer of financier in de Republiek wilde op gezette tijden ook geld zien. Maar alles bij elkaar genomen oogt het beroep van schrijver toch als zeer lucratief.

De aan hem uitbetaalde gages en de herkomst en hoogte van de emolumenten verdienen echter nader onderzoek. Bovendien roept een ogenschijnlijk financieel zeer aantrekkelijk beroep als dat van de scheepsschrijver de vraag op wat deze zijn werkgever te bieden had dat al zijn neveninkomsten rechtvaardigde. Met andere woorden: was het een beroep met uitsluitend letterlijke of misschien toch ook figuurlijke verdiensten? De letterlijke verdiensten kwamen de schrijver zelf en zijn financiers ten goede, de figuurlijke zijn admiraliteit. Bij de laatstgenoemde vorm van verdiensten speelde, behalve het belang van de schrijver voor de marineorganisatie op de wal, ook zijn imago een rol.

Onderlinge loonverschillen tussen schrijvers

In tegenstelling tot de kapiteins, die ruim twee eeuwen lang, ongeacht de admiraliteit waartoe zij behoorden, hetzelfde salaris van 30 gulden per maand verdienden, waren de gages van de overige bemanningsleden onderhevig aan veranderingen en verschilden deze soms per schip of reis als ook per admiraliteit. Bij de Zeeuwse admiraliteit was het bijvoorbeeld van oudsher gebruikelijk dat iedereen die zich inscheepte met een eigen musket, per maand 1 gulden meer aan gage ontving dan degenen die een wapen in bruik-

leen kregen.[1] Dat gold ook voor de scheepsschrijvers.[2] Daarnaast kende de Zeeuwse admiraliteit oorspronkelijk verschillende tarieven, afhankelijk van de reisafstand. Zo leverde omstreeks 1600 een reis naar het toen nog verre Spanje de scheepsschrijver 3 gulden per maand meer op aan gage.[3] Ook maakte het soms uit of de schrijver aan boord zat van een groot zwaar bemand schip of juist van een van de kleinere hulpschepen. Het al dan niet geplaatst zijn bij een vlagofficier kon ook van invloed zijn op het salaris van de scheepsschrijver.[4]

En het kwam daarnaast voor dat iemand aan boord werd geplaatst met een bijzondere administratieve taak die veel meer verdiende dan de reguliere schrijvers. Zo werden bijvoorbeeld in 1606 en 1607 naar Spanje gedirigeerde vloten steeds voorzien van een speciale schrijver die zich ontfermde over 'de administratie der prinsen'. Deze zogeheten 'commis op de vloot naar [het] Westen' kreeg voor het administreren van de onderweg prijs gemaakte vijandelijke (koopvaardij)schepen een vorstelijk salaris, al betaalde niet iedere admiraliteit hem precies hetzelfde. Zo ontving de in januari 1606 door de Zeeuwse admiraliteit op pad gestuurde commies 40 gulden per maand, terwijl zijn collega, die een jaar later door de Rotterdamse admiraliteit werd meegezonden, het met 30 gulden moest doen.[5] Zo waren er allerlei betalingsverschillen tussen de varende schrijvers van de zeemacht. Andere varende functies gaven overigens eenzelfde beeld. Bij diverse gelegenheden probeerden de Staten-Generaal uniformiteit te bewerkstelligen in de door de verschillende admiraliteiten gehanteerde gagehoogtes. Zo stelden zij bijvoorbeeld in 1636 een tarievenlijst samen voor de gages van alle bemanningen op de blokkadevloot voor de Vlaamse kust, en datzelfde deden ze voor de oorlogsvloot tijdens de Eerste Engelse Oorlog. Toch bleven er op de Staatse vloot verschillen bestaan in het salaris van onder andere de scheepsschrijvers.

In de monsterrol stond van iedereen de bedongen gage aangegeven. Dat waren in de regel de voorgeschreven standaardbedragen. Maar als de scheepscommandant een bepaalde persoon per se in dienst wilde nemen, dan kon hij deze – indien nodig – met behulp van 'opgelt' een iets hoger salaris aanbieden dan de gangbare of officieel toegestane maandgage. Dat opgeld bleef onzichtbaar in de administratie van de scheepsschrijver, want het werd meestal niet vermeld in de monsterrol.[6] Daar stond gewoon het gangbare maandbedrag aangegeven.[7] De admiraliteiten verzetten zich er niet tegen en stonden het door kapiteins declareren van opgelden toe, zoals in het geval van ene Gerrit Dirckxzoon. Deze schipper had zich in 1591 zeer verdienstelijk gemaakt in de strijd tegen de Spaanse vijand en werd daarvoor beloond met een aanstelling tot luitenant op het schip van kapitein Ysbrant Jansens, 'alias Verdorven Houtgen', tegen een maandgage van 30 gulden. Aangezien een luitenant normaal gesproken 22 gulden per maand verdiende, besloot de Amsterdamse admiraliteitsraad dat Dirckxzoon voor 22 gulden op de monsterrol kwam en dat de resterende 8 gulden zouden worden betaald via de 'extra ordinaris declaratie' van de kapitein.[8]

Voor kapiteins was het niet onbelangrijk wat zij aan boord te eten en te drinken kregen, want vooral koks en botteliers bleken een opgeld-gevoelige functie uit te oefenen. Dat bewees de behandeling van de kok van kapitein Daniël van Biesevelt toen deze zich in

1644 beklaagde bij de Rotterdamse admiraliteitsraad dat hij voor 10 gulden op de monsterrol stond terwijl zijn kapitein hem 12 gulden had beloofd. De raad riep de kapitein ter verantwoording en stelde dat 'de opgelden die gemeenlick de capitein aen bequame botteliers ende coks belooven, het landt niet aen en gaen' en dat Van Biesevelt zich aan zijn afspraak met de kok moest houden.[9] Bijna anderhalve eeuw later nam de Rotterdamse admiraliteitsraad nog steeds datzelfde standpunt in als een kapitein, die zijn kok opgeld had toegezegd zich niet aan de afspraak hield.[10]

Maar ook een scheepsschrijver kon soms opgeld krijgen.[11] Dat bleek onder andere toen in maart 1595 de uit Hattem afkomstige Hendrick Bruijnick het Rotterdamse admiraliteitscollege vroeg of hij kon worden aangesteld als schrijver op een van hun oorlogsschepen. Bruijnick vertelde de admiraliteitsraad dat hij de voorgaande zomer als schrijver van de West-Friese viceadmiraal Jan Gerbrantszoon met een eskader voor Duinkerken had gelegen en toen had verdiend 'ter maent XVIII vande heere en II vanden vice admirael'.[12] De eskadercommandant had zijn schrijver dus steeds 2 gulden per maand aan opgeld betaald bovenop het in de monsterrol vermelde bedrag waarvoor Bruijnick officieel was aangenomen.

Verschillen in de gagehoogten werden ook door de admiraliteitsraden zelf gecreëerd door zeelieden te belonen of verzoeken tot verhoging van de gage in te willigen.[13] Zo ontving bijvoorbeeld de schrijver van het met veertig koppen bemande 'jacht van oorloghe den *Zeelandsen Post*', Guilliame de la Valle geheten, in 1616 bij de uitbetaling 'drie maanden tot 14 gulden alsoo hij per acte van 27 juni 1615 werd extraordi verbetert 3 gulden ter maent uijt consideratie van sijne lange ende getrouwen dienst ende extraordinare moijten ende werdt voorde betaelt neghen maenden tot 17 gulden ter maent is 32p 10s'.[14] Met andere woorden, deze scheepsschrijver ontving na drie maanden dienst te hebben gedaan als beloning een structurele salarisverhoging van 3 gulden van de Zeeuwse admiraliteitsheren waardoor hij na een jaar varen geen 168 gulden incasseerde maar 195. In 1617 kreeg De la Valle een andere kapitein als baas en maakte hij deel uit van een slechts vijftienkoppige bemanning. Toch bleef hij 17 gulden per maand ontvangen, terwijl bijna al zijn collega's op andere schepen veel minder verdienden en een veel grotere scheepsadministratie onder hun hoede hadden. De La Valle was echter een uitzondering.[15] De admiraliteitscolleges waren uit zichzelf zelden gul voor derden. Wie om de een of andere reden meer wilde verdienen, moest dat zelf aankaarten bij de leden van zijn admiraliteitsraad – iets wat veelvuldig gebeurde.

De resolutieboeken van de verschillende admiraliteiten bevatten vele honderden rekesten van zeelui die om een salarisverhoging vroegen. Daaronder waren ook scheepsschrijvers. De reden waarom scheepsschrijvers om een loonsverhoging vroegen, varieerde. Bij de ene schrijver was het een verzoek om behoud van het salarisniveau dat hij bij zijn vorige kapitein had bedongen, bij de andere schrijver had het te maken met compensatie voor een verzwaring of uitbreiding van zijn taken.[16] Zoals al eerder behandeld, was het op de wachtschepen en andere oorlogsvaartuigen op de binnenwateren niet ongebruikelijk dat een scheepsschrijver aanverwante bezigheden uitoefende die extra inkomen

opleverden. Het werken als extraordinaris klerk in het Prinsenhof of het controleren van koopvaardijschepen als opzichter of chercher, zijn daarvan voorbeelden. Verscheidene scheepsschrijvers maakten via hun nevenfunctie carrière en gingen daardoor steeds meer verdienen.

Een aansprekend voorbeeld van een dergelijke scheepsschrijver die er door zijn nevenfunctie financieel steeds beter voor kwam te staan, is Adriaan Waelpot (ook wel Van der Pot genoemd), die behalve als scheepsschrijver van kapitein Vos op een transportjacht ook dienst deed als buitengewoon klerk op de secretarie van de Rotterdamse admiraliteit. In 1639 besloot de admiraliteitsraad, nadat Waelpot had geklaagd over de hoogte van zijn gage en de traagheid waarmee die werd uitbetaald, tot een salarisverhoging. Voortaan ontving de scheepsschrijver annex klerk geen 10 maar 14 gulden per maand aan gage. In de daaropvolgende jaren wist Waelpot via verzoekschriften zijn broodheren regelmatig tot een verdere verhoging van zijn salaris te bewegen. Zijn maandgage steeg in vijf jaar tijd van 14 gulden (in 1639) naar 18 (in 1640), 25 (in 1641) en ten slotte 34 gulden (in 1643).[17]

Dergelijke financieel interessante combinaties met een walfunctie of andere bijbaan kenden de zeegaande scheepsschrijvers niet. Bij hen bestond wel de mogelijkheid om als schrijver van een eskadercommandant of vlootvoogd een hogere gage te ontvangen. Zo werd Gerrit Janszoon Haeck in 1630 door de admiraliteit van het Noorderkwartier aangesteld tot schrijver van de 'commandeur vant esquader' en hij ontving hiervoor 25 gulden aan gage per maand 'mits datter geen ander schrijver op de schepen en zij'.[18] Een heel eskader met maar één schrijver was niet normaal. Maar ook als er wel een op elk schip zat, kon de schrijver die aan boord verbleef bij de eskadercommandant of vlootvoogd een hogere gage krijgen. Deze schrijver had meer te doen dan zijn collega's. Hij moest alle (dag) orders, rangeerbrieven en andere papieren vervaardigen die verspreid dienden te worden over de verschillende kapiteins. En als er voor overleg tussen de scheepscommandanten een krijgsraad gehouden moest worden, was dat bij hem aan boord en trad hij op als secretaris van die samenkomst. Werd er een krijgsraad bijeengeroepen om recht te spreken, dan was de schrijver van de eskadercommandant of vlootvoogd eveneens de aangewezen figuur om daarin een rol te spelen als secretaris of fiscaal, eventueel gecombineerd of geassisteerd door een van de andere schrijvers.

Dat de schrijver van een kapitein door de aanwezigheid aan boord van een vlagofficier een hogere gage kreeg toebedeeld, was niet vanzelfsprekend. Dat ondervond Abraham le Maire toen zijn commandant, kapitein Van Coulster, in 1632 vlaggenkapitein werd van de tot luitenant-admiraal van Holland en West-Friesland aangestelde jonkheer Philips van Dorp. Le Maire had nu als schrijver twee meesters te dienen en stuurde een rekest naar zijn admiraliteit waarin hij verzocht 'ter saecke van de swaerder dienst die de suppliant opt selve schip meer als andere schrijvers hadden' om een 'discrete verhoging van tractement'.[19] De Rotterdamse admiraliteitsraad, die het vlaggenschip had uitgerust en bemand, besloot daarop dat Le Maire zolang luitenant-admiraal Van Dorp bij kapitein Van Colster aan boord verbleef, een tot 18 gulden verhoogde maandgage zou ontvangen. Beducht voor de precedentwerking lieten de Rotterdamse admiraliteitsheren op deze

toegezegde gageverhoging meteen de opmerking volgen dat 'men wel expresselijcken verstaet dat dit ten regarde van de schrijvers op de schepen van vice-admiraels ofte andere commandeurs in geener manieren en sal werden getrocken in consequentie'.[20]

Wie als schrijver van een kapitein 'die de vlagge hadde gevoert' een hogere gage had ontvangen, kon daar geen rechten aan ontlenen. Zo moest de schrijver van Maarten Harpertszoon Tromp terug in salaris van 16 naar 12 gulden per maand, omdat Tromp in 1632 weliswaar op de nominatie stond om weer vlaggenkapitein te worden maar het uiteindelijk niet werd.[21] De admiraliteitsheren waren daarin zeer resoluut. Toen deze schrijver, Albert van der Lanen, ruim drie maanden later een verzoekschrift indiende dat niet alleen door hemzelf maar ook door Tromp was ondertekend en waarin beiden verzochten de maandgage ongemoeid op 16 gulden te laten, bleef het admiraliteitscollege bij zijn standpunt. Welke argumenten Van der Lanen aandroeg voor handhaving van zijn gagehoogte, bleef onvermeld; ze werden door het college 'impertinent geoordeelt ende mitsdien oock 't versoeck als ongefundeert affgeslagen'.[22] Misschien had het iets te maken met zijn eerdere salaris.

Sporadisch werd een schrijver wel eens bewust onderbetaald. Die ervaring had de latere schrijver van Tromp, Van der Lanen (die oorspronkelijk Claeszoon heette en afkomstig was uit Laren), toevallig ook. Toen hij in 1626 op recommandatie van onder andere de secretaris van het admiraliteitscollege werd geplaatst op het schip van kapitein Rijsbergen, werd Van der Lanen

> 'in de dienst geadmitteert ter soldije van negen gulden ter maent mitten kajute, bij provisie om te werden beproeft off deselve persoon voor schrijver aldaer souden mogen werden geemployeert in plaetse van de tegenwoordighe die in Clundert werdt geemployeert totte recherche van de convoyen ende lycenten.'[23]

Van der Lanen werd dus op proef aangenomen en moest zich tegen een loon dat 1 gulden lager was dan gebruikelijk waarmaken als schrijver, ter vervanging van iemand die carrière bij de admiraliteit had gemaakt. De onervaren scheepsschrijver mocht, ondanks zijn uitzonderlijk lage salaris, wel samen met de andere hogere onderofficieren eten aan de kajuitstafel.

Met de introductie, vanaf 1664, van een tweede of onderschrijver als assistent van de schrijvers van de hoogste vlagofficieren werd onderkend dat deze schrijvers het zwaarder hadden dan hun collega's die alleen een kapitein hoefden bij te staan. Beginnen als tweede schrijver werd de gangbare weg om al doende het vak te leren en op den duur eerste schrijver te worden en meer te verdienen. Ook met een tweede of onderschrijver als hulpje aan boord ontving de eerste schrijver echter alleen een hogere gage zolang hij optrad als secretaris of opperschrijver van een vlagofficier. Zo gauw de vlagofficier debarkeerde en de gewezen vlaggenkapitein weer de ultieme baas op het schip werd, daalde de gage van de secretaris naar het niveau van de gewone eerste schrijver. Alleen de zogeheten 'secretaris van de vloot' bekleedde een afwijkende vaste functie en verdiende het salaris van een kapitein of meer.

De schrijver met de hoogste gage: de vlootsecretaris

De functie van secretaris van de vloot was door toedoen van jonkheer Philips van Dorp in het leven geroepen nadat deze in 1627 was aangesteld tot luitenant-admiraal en commandant van de zeemacht van de Republiek.[24] De jonkheer fungeerde als plaatsvervanger op zee van prins Frederik Hendrik, die sinds 1625 officieel kapitein-admiraal-generaal van de Unie was maar weinig dagelijkse bemoeienis had met de marine. De zeemacht werd in de praktijk bestuurd door de admiraliteiten en de Staten-Generaal.[25] Van Dorp had zijn hoge functie bij de marine overigens meer te danken aan zijn adellijke afkomst en status dan aan zijn kennis van zeezaken. Na zijn aanstelling tot luitenant-admiraal verzocht Van Dorp de Staten-Generaal hem als vlootvoogd te voorzien van een secretaris en van een advocaat-fiscaal.

Van Dorp kreeg gedeeltelijk zijn zin. Een advocaat-fiscaal die toezicht zou houden op de discipline van de vlootbemanning kwam er toen niet, wel een secretaris. Deze door de Staten-Generaal benoemde functionaris diende de vlootvoogd met de pen terzijde te staan als een soort opperschrijver. Geheel nieuw was deze functie eigenlijk niet. De Staten-Generaal hadden immers voorheen ook al secretarissen geplaatst op de oorlogsvloot, zoals de al eerder ter sprake gekomen secretarissen op de vloot van admiraal Jacob van Duivenvoorde in 1602. Maar de toen ingescheepte Hendrik Hoevenaer en zijn collega Pieter Bartszoon waren beiden, zoals zijzelf ook aangaven in hun scheepsjournalen, 'secretaris van de Edelmogende Heeren Staten' en niet van de vloot of van een der vlagofficieren.[26] De toevoeging aan hun beider naam van 'controleur' en 'commissaris' benadrukte bovendien dat zowel Hoevenaer als Bartszoon primair aan boord zat als rapporteur en afgevaardigde van het hoogste bestuursorgaan van de Republiek, en niet als steun en toeverlaat van de vlootvoogd. Zij correspondeerden tijdens de reis uitsluitend met de Staten-Generaal en niet met de betrokken admiraliteitscolleges. De taken van de door Van Dorp gewenste secretaris waren toch iets anders van aard. Hij wilde iemand die hem op de vloot met het schrijfwerk assisteerde en boven alle andere schrijvers gesteld zou zijn, inclusief die van zijn vlaggenkapitein. Zo'n secretaris annex opperschrijver kreeg Van Dorp.

Ook Van Dorps opvolger, luitenant-admiraal Piet Heyn, maakte in 1629 gebruik van de aan de vlootvoogd toegevoegde secretaris of opperschrijver.[27] Hein mocht zelfs van diens diensten gebruik maken aan de wal, dus niet alleen op zee zoals bij Van Dorp nog het geval was geweest.[28] De marinecarrière van Piet Heyn was echter te kort om van die mogelijkheid te kunnen profiteren. Nadat hij in 1629 gesneuveld was, bleef diens secretaris in dienst als 'secretaris op de scheepen van oorlog op de cust van Vlaanderen'.[29] Daarna kreeg Philips van Dorp, in 1632 teruggekeerd op de vloot als luitenant-admiraal van Holland en West-Friesland, diezelfde secretaris weer aan boord van zijn vlaggenschip. De man die zowel Van Dorp als Piet Heyn terzijde stond als 'secretaris van de vloot' was Ferdinand Aleman. Van hem bleef een journaal uit 1635 bewaard in het archief van de Staten van Holland en West-Friesland.[30] De aanhef van dat dagregister

luidt: 'Journael gehouden bij mij ondergeschreven secretaris opde schepen van oorloge onder commando van heer luitenant admirael [Van] Dorp, wesende gejungeert neffens de schepen van sijne majesteit van vranckrick: 1635.'[31] De gezamenlijke vloot, bestaande uit vijf schepen van de Rotterdamse en zeven van de Amsterdamse admiraliteit, en een viertal Franse oorlogsschepen, moest al kruisende voor de Frans-Vlaamse kust jacht gaan maken op kapers. Aleman schreef vanaf begin juni tot begin september dagelijks in het genoemde journaal, dat hij afsloot met zijn handtekening. Daarna ging het dagregister naar de Staten-Generaal, want zij stelden de secretaris van de vloot aan en examineerden zijn journaals.

De na Van Dorp tot luitenant-admiraal van Holland en West-Friesland benoemde vlootvoogden konden een beroep blijven doen op een door de Staten-Generaal aangestelde secretaris. Een dergelijke functionaris diende onder meer bij Maarten Harpertszoon Tromp en Michiel Adriaenszoon de Ruyter. Laatstgenoemde had, tijdens zijn geheime missie naar de West-Afrikaanse kust in 1664-1665 aan de vooravond van het uitbreken van Tweede Engelse Oorlog, de secretaris Paul Clerck in dienst aan boord van zijn vlaggenschip. Clerck zou deze expeditie tegen de Engelsen niet overleven. Hij stierf, zoals eerder beschreven, op 30 april 1665 aan de zijde van De Ruyter in de baai van Barbados. Na terugkomst in de Republiek kreeg De Ruyter een andere secretaris toegewezen: met ingang van 15 augustus 1665 kwam de uit Groningen afkomstige scheepsschrijver Joris Andringa (1635-1676) bij hem aan boord als zijn nieuwe secretaris.[32] Beide heren kenden elkaar al van de voorgaande tocht naar de Middellandse Zee en de kust van West-Afrika en Amerika. Andringa zat toen aan boord van de *Provincie van Utrecht*, het op één na zwaarst bewapende schip van de uitgezonden vloot.[33] Hij was toen de scheepsschrijver van commandeur Gideon de Wildt geweest, behoorde net als De Ruyter tot de admiraliteit van Amsterdam en leerde de vlootvoogd tijdens de expeditie van nabij kennen.[34]

Bijna tien jaar lang maakte luitenant-admiraal Michiel Adriaenszoon de Ruyter gebruik van deze 'secretaris van de vloot van den Staet'.[35] Joris Andringa voerde voor De Ruyter, wiens schrijfkunst nogal te wensen overliet, de volledige correspondentie, maar was meer dan een veredelde scheepsschrijver.[36] Tussen de admiraal en zijn secretaris ontstond een vertrouwensband. De Ruyter hechtte veel waarde aan Andringa's mening, ook op het militair-tactische vlak.[37] Joris Andringa maakte aan de zijde van De Ruyter diverse grote zeeslagen mee en bleef niet ongeschonden. Tijdens de Slag bij Kijkduin op 21 augustus 1673 werd hij in zijn benen geraakt door een schot met schroot. Bij diezelfde onbeslist geëindigde slag op de Noordzee tegen een grote gecombineerde Engels-Franse vloot sneuvelden verscheidene Nederlandse zeeofficieren, onder wie kapitein Jan van Gelder, de stiefzoon van De Ruyter.

Door zijn promotie in 1665 van scheepsschrijver naar vlootsecretaris ging Andringa aanzienlijk meer verdienen en kreeg bovendien meer financiële zekerheid. Hij kwam in vaste dienst en ontving ook 'buijten actueel emploij' iedere maand 50 gulden.[38] Als hij met de vloot uitvoer, kwam daar nog eens 25 gulden per maand aan gage bij plus 3 gulden 'opgelt'.[39] Tot het begin van de zomer van 1675 bleef Joris Andringa De Ruyter dienen

als secretaris zowel op zee als aan de wal in Amsterdam. Toen veranderde er in korte tijd veel voor de 40-jarige Groninger, die tegenover het Amsterdamse Prinsenhof woonde. Hij werd op een door De Ruyter gesteunde voordracht gepromoveerd tot kapitein van een oorlogsschip en trouwde kort daarop met Margaretha van Gelder, een 30 jaar oude nicht van De Ruyter en diens derde vrouw Anna van Gelder. Vier dagen voor het huwelijk, dat op 17 juni 1675 plaatsvond in Sloten nabij Amsterdam, hadden Joris en Margaretha bij de Amsterdamse notaris Jacob de Winter hun huwelijkse voorwaarden laten opstellen.[40] Margaretha werd daarbij geassisteerd door de meegekomen luitenant-admiraal van Holland en West-Friesland, Michiel de Ruyter, haar oom. Bij het vlak voor het huwelijk in ondertrouw gaan was De Ruyter eveneens aanwezig geweest, nu als getuige van zijn voormalige secretaris. De in Amsterdam woonachtige, maar uit Vlissingen afkomstige Margaretha van Gelder, wier ouders niet meer leefden, werd bij die gelegenheid vergezeld door haar 'moeije' (tante), De Ruyters echtgenote.

Ook na het huwelijk bleven De Ruyter en Andringa letterlijk en figuurlijk in elkaars vaarwater vertoeven. Joris Andringa kreeg in 1675 als kapitein het oorlogsschip *Stad en land* toegewezen: het was zijn eerste commando in dienst van de Amsterdamse admiraliteit. Het schip maakte deel uit van de Staatse vloot die onder leiding van luitenant-admiraal De Ruyter naar de Middellandse Zee werd gezonden om de Fransen te bestrijden. Noch De Ruyter noch Andringa overleefde deze tocht. Een verwonding opgelopen op 22 april 1676 tijdens een gevecht met de Franse vloot nabij de Etna werd de vlootvoogd fataal: hij bezweek een week later aan zijn verwondingen. Joris Andringa stierf een maand daarna, niet door oorlogsgeweld, maar door dysenterie. De na de dood van De Ruyter op de vloot bij Palermo uitgebroken dysenterie kostte meer kapiteins het leven. De voormalige secretaris van De Ruyter overleed op 28 mei 1676.

De functie van Andringa werd overgenomen door Johan van der Poort. Deze was door de Staten-Generaal in juli 1675 aangesteld tot 'secretaris op de scheeps Armade van desen Staet', nadat zij gunstige berichten over hem hadden ontvangen.[41] Van der Poort werd gekozen om zijn vroomheid en bekwaamheid. Bij zijn aanstelling werd nog eens opgesomd waar de werkzaamheden uit zouden bestaan. De secretaris van de vloot diende 'alle sentensien, acten, ordonnantiën opene ende beslooten brieven ende andere depesches die hem bij't gemelte opperhooft over de voors. Scheeps armada ofte die bij den crijchsraet bevonden sullen werden te expedieren'. Daarnaast moest de secretaris 'van t gene des behoort getrouw register te houden, mistgaders journael van alle t gene op de voorseijde vloote passeert'. Dat journaal moest de secretaris bij terugkomst in de Republiek overdragen aan de Staten-Generaal. Als vast salaris kreeg Van der Poort, in plaats van 50 gulden zoals Andringa, voortaan 55 gulden per maand, 'soo wel aen lant als in zee'. Bovendien had hij recht op 'de vrije tafel inde cajuijt op het schip van het meergemelte opperhooft'.

De secretaris van de vloot(voogd) was jaren achtereen in functie en verreweg de best betaalde varende schrijver van de marine. Des te opmerkelijker is de geringe hoeveelheid gegevens die over deze vooraanstaande functionarissen in (marine)archieven en boeken te vinden is. In de meest recente biografieën van bekende zeventiende-eeuwse Nederlandse zeehelden

komen hun secretarissen niet of nauwelijks voor. Zelfs van Joris Andringa, die door zijn familieband met Michiel de Ruyter de nodige aandacht trok van genealogen, is nog steeds weinig bekend. Zo wordt bijvoorbeeld aangenomen dat hij als Groninger oorspronkelijk heeft gediend bij de admiraliteit van Friesland, maar daar is geen enkel bewijs voor. Het is daarenboven onwaarschijnlijk, want scheepsschrijvers wisselden net als kapiteins zelden van admiraliteit. Vooral in de zeventiende eeuw was zo'n overstap ongebruikelijk.

In de achttiende eeuw, toen de Republiek niet meer tot de belangrijkste maritieme mogendheden gerekend kon worden en veel minder frequent een omvangrijke scheepsmacht inzette, bleven de Staten-Generaal de Staatse vloot van een secretaris voorzien. De laatste was mr. Jan Diederik Hoefft. Hij had een juridisch-administratieve achtergrond. Na jarenlang werkzaam te zijn geweest als klerk op de secretarie van de Amsterdamse admiraliteit werd hij in 1793 aangesteld tot secretaris van s'Lands vloot en hij behield die functie tot aan het einde van de Republiek in 1795. Hoefft liet een archief na voornamelijk bestaande uit rechterlijke stukken over aan boord gehouden krijgsraden in de jaren zeventig en tachtig van de achttiende eeuw.[42] Daarnaast bevat het ook een flinke hoeveelheid aantekeningen over het optreden van de opperbevelhebber van 's Lands schepen, luitenant-admiraal jonkheer Jan Hendrik Van Kinsbergen, in 1793 en 1794. Hoefft was behalve secretaris van de vloot ook secretaris van de Hoge Zeekrijgsraad. Ondanks het uitgebreide archief dat hij naliet, bleef ook deze secretaris van de vloot een onbekende figuur.[43]

Gages voor scheepsschrijvers vanaf circa 1575

Secretarissen van de vloot verdienden al vanaf de zeventiende eeuw hetzelfde of meer dan een scheepscommandant. Alle andere schrijvers moesten het echter met een veel lagere gage doen. Een salaris van 9 gulden per maand, dat Van der Lanen in 1626 in Rotterdam kreeg toebedeeld als onervaren beginneling, lag 1 gulden beneden het gangbare niveau dat al vanaf circa 1590 voor scheepsschrijvers gold. 10 gulden was al de gage voor de 'scriveijn' van de kleine stadsgalei van Amsterdam in 1573.[44] Zijn collega op de grote stadsgalei verdiende zelfs nog 2 gulden meer. Of dat verschil voortkwam uit de grotere bemanningssterkte van het schip of samenhing met de functie van de schrijver van de grote galei, die tevens als 'page vanden cappiteijn' op de monsterrol vermeld verstond, is niet duidelijk.[45]

In het gewest Zeeland lagen de lonen voor scheepsschrijvers toen lager dan op de Amsterdamse galeien. Monsterrollen uit de jaren 1575-1576 van een tweetal Zeeuwse galeien, de *Ducque talve* met 68 koppen en de galei van Zierikzee met ruim veertig opvarenden, toonden dat de scheepsschrijvers van deze vaartuigen op een maandgage van 8 gulden werden aangenomen.[46] De gagehoogten van de meeste andere onderofficieren waren toen wel overeenkomstig. Zo verdienden onder andere de kwartiermeesters, koks, botteliers en konstabels van de Amsterdamse en Zeeuwse roeigaleien allemaal hetzelfde, namelijk 8 gulden per maand.

Ongeveer vijftien jaar later, in de jaren 1591 en 1592, kregen de schrijvers op de Zeeuwse schepen ook meestal 10 en anders 12 gulden per maand.[47] Omstreeks 1600, kort na uitvaardiging van de ordonnantie op de admiraliteit, lagen de lonen voor scheepsschrijvers in Zeeland nog steeds op dat niveau, alleen ontvingen schrijvers die zelf een musket bezaten toen een hogere gage en kregen geen 10 of 12 gulden maar 11 of 13 gulden per maand. Gedurende het eerste kwart van de zeventiende eeuw veranderde er weinig in de hoogte van de bedongen gages. Pas halverwege die eeuw was sprake van een lichte stijging. Het modale maandloon van een scheepsschrijver bij de Zeeuwse admiraliteit kwam toen gedurende enige decennia op 14 gulden te liggen.[48] Daarna zette een sterke stijging van het loon in, waardoor de Zeeuwse scheepsschrijvers aan het eind van de zeventiende eeuw doorgaans op een gage van 18 of 20 gulden konden rekenen.[49] Een kwart eeuw later was dat nog steeds het geval.

Bij de Rotterdamse admiraliteit verdienden de scheepsschrijvers toen minder, bij de admiraliteit van het Noorderkwartier juist meer. In Enkhuizen en Hoorn konden onderofficieren ook bij de VOC soms een hogere gage bedingen dan hun collega's in andere grotere havensteden, zoals Amsterdam.[50] Kennelijk was het verkrijgen van onderofficieren voor de zeemacht en de compagnie in West-Friesland lastiger dan elders in Holland. In Rotterdam kregen de schrijvers omstreeks 1725 op de grotere oorlogsschepen 16 gulden per maand en op de kleinere 15.[51] Alleen de schrijver van het admiraalsschip van de Rotterdamse admiraliteit ontving een maandgage van 25 gulden. Bij de West-Friese admiraliteit stonden haar scheepsschrijvers tijdens het eerste kwart van de achttiende eeuw op de monsterrol voor 28 gulden als ze uitvoeren met de grootste schepen, bemand met twee- tot driehonderd koppen. Schrijvers op de wat kleinere schepen met honderdvijftig koppen of minder kregen een maandgage van 22 of 24 gulden.[52] Omstreeks 1780 ontvingen in Zeeland de tweede schrijvers 18 gulden en de eerste schrijvers twee keer zoveel. Met een maandgage van 36 gulden overtrof nu ook de scheepsschrijver, net als de chirurgijn, het reguliere kapiteinssalaris. Alleen had de schrijver daar wel veel langer over gedaan dan de chirurgijn.

De gage in vergelijkend perspectief

In ruim een eeuw tijd was het gangbare maandsalaris van een scheepsschrijver in Zeeland meer dan verdubbeld. Maar dat gold daar voor meer onderofficieren die omstreeks 1575 nog voor 8 gulden per maand ten strijde trokken, en een kwart eeuw later voor 10 à 12 gulden op de monsterrol konden komen, zoals koks, botteliers, kwartiermeesters en konstabels. Ook zij verdienden gedurende het eerste kwart van de achttiende eeuw meer dan twee keer zoveel als in 1575. De koks en botteliers ontvingen omstreeks 1725 hetzelfde salaris als de scheepsschrijvers of, met 21 gulden per maand, zelfs iets meer.

Dat bij de strijd op zee het geschut doorslaggevend werd (en daarmee ook het kruitverbruik), was af te lezen uit het maandsalaris van de konstabel. Ook deze functionaris verdiende, zoals gezegd, rond 1575 op de Zeeuwse oorlogsschepen niet meer dan 8 gulden.

In de eerste helft van de zeventiende eeuw steeg het modale maandloon van de konstabel van 10 à 12 gulden omstreeks 1600 naar 18 tot 22 gulden rond 1650. Aan het eind van die eeuw verdiende een konstabel minimaal 20 gulden, en dat bedrag kon oplopen tot 23 gulden. De modale scheepsschrijver ontving in Zeeland toen 3 tot 5 gulden minder per maand.

De alsmaar groter wordende rol van het geschut aan boord leidde in de zeventiende eeuw niet alleen tot een andere wijze van oorlogvoering ter zee. Vuurwapens en kanons veroorzaakten ook andere verwondingen aan boord dan die werden toegebracht door messen en soortgelijke steekwapens bij het traditionele entergevecht.[53] Waarschijnlijk stegen daardoor het belang, de medische kennis en de (salaris)eisen van de varende heelmeesters. Een indicatie daarvoor is het gedrag van Dirck Pieterszoon Wagensvelt, die zich eind oktober 1632 bereid verklaarde om als chirurgijn voor 20 gulden per maand te gaan varen met kapitein Hendrick Peckius 'onder de expresse conditie dat hij t'eynde 't wintersaisoen weder sall werden gelicentieert'.[54] Het Rotterdamse admiraliteitscollege honoreerde deze eis, die geen enkel ander bemanningslid individueel zou durven te stellen. Omstreeks 1600 verdiende een chirurgijn bij de Zeeuwse admiraliteit 14 gulden per maand, terwijl een scheepsschrijver 10 tot 13 gulden kreeg. Dat onderlinge gageverschil werd in de loop van de zeventiende eeuw steeds groter. Halverwege die eeuw waren er al chirurgijns die een kapiteinssalaris van 30 gulden per maand verdienden. Omstreeks 1700 was dat het minimumsalaris waarvoor een chirurgijn zich aanbood bij de Zeeuwse admiraliteit.

Wat voor de chirurgijns niet meer was dan een soort basis- of minimumloon, werd in de zeventiende en achttiende eeuw slechts door een enkele schrijver verdiend die als secretaris of opperschrijver van een vlootvoogd uitvoer. Behalve een verschil in gage bestond er tussen de net in dienst getreden schrijver en de chirurgijn nog een ander opvallend verschil. Het kwam in de zeventiende eeuw regelmatig voor dat een scheepsbemanning weigerde uit te varen zolang de chirurgijn nog niet aan boord was.[55] Van het onder zeil gaan zonder de scheepsschrijver lag daarentegen nooit iemand wakker.[56] Zeker op een kort traject of als de schrijver door zijn werfactiviteiten zijn schip miste en de oorlogsvloot achterna moest zeilen, werd zijn absentie hoogstens als onhandig ervaren.[57] Als er geen overmacht of een andere goede reden ten grondslag lag aan het feit dat hij zijn schip had gemist, kreeg de schrijver daar wel een flinke boete voor.[58]

Verschillen in gagehoogtes konden, zoals gezegd, allerlei oorzaken hebben. Maar over de hele linie genomen stegen de lonen voor de meeste onderofficieren van de zeemacht al vanaf het laatste kwart van de zestiende eeuw. Het salaris van de scheepsschrijver bleef evenwel achter bij dat van andere onderofficieren die aan het eind van de zestiende eeuw nog allemaal precies hetzelfde aan gage ontvingen. Maar zoals de scheepscommandanten nooit massaal protesteerden dat hun salaris niet meesteeg met dat van andere bemanningsleden, waardoor er op den duur zelfs verscheidene onderofficieren waren die een hoger maandloon kregen dan de kapiteins, zo maakten de scheepsschrijvers zich evenmin druk om het feit dat hun gages minder snel stegen. Zowel de kapitein als de schrijver had gepermitteerde neveninkomsten waarmee zij hun relatief lage maandgage

behoorlijk konden opvijzelen. Bij kapiteins was het zelfs zo dat hun maandloon eigenlijk van ondergeschikt belang was, want met het zelf verzorgen van de proviandering verdienden zij veel meer. Dat gold vooral toen de schepen in de loop van de zeventiende eeuw voordurend groter en zwaarder bemand werden en – in de achttiende eeuw – de reizen langer duurden, waardoor de kapiteins een steeds groter bedrag aan kostpenningen tegemoet konden zien.[59] Indien de admiraliteiten in staat zouden zijn geweest om steeds direct na afloop van een reis de kostpenningen uit te keren, dan hadden heel wat scheepscommandanten een luxueus leven aan de wal kunnen leiden. Bij de scheepsschrijvers was het verschil tussen de genoten maandgages en de verkregen neveninkomsten echter niet zo groot als bij de kapiteins. Scheepsschrijvers waren doorgaans ook minder kapitaalkrachtig dan kapiteins.

De financiering van scheepsschrijvers

Geen enkele opvarende van een marineschip had zoveel verschillende neveninkomsten als de scheepsschrijver. Het begon al direct na zijn aanstelling met zijn eerste werfactiviteiten. Terwijl hij al gage verdiende, kon de schrijver tevens aanspraak maken op een toelage van zijn commandant voor het bijeenbrengen van een (deel van de) bemanning. Dat kon niemand anders van het kader, ook niet de luitenant of de schipper, hoewel deze eveneens al in een vroegtijdig stadium door de kapitein konden worden ingezet bij het aanmonsteren van het scheepsvolk en het uitrusten van het schip. Zij ontvingen uitsluitend hun gage en niets extra's voor het opzoeken en werven van potentiële bemanningsleden of voor andere voorbereidende werkzaamheden.[60]

Eenmaal aangemonsterd en op het schip waren de zeelui voor allerlei zaken en diensten afhankelijk van hun scheepsschrijver. Kwamen ze platzak en haveloos aan boord, dan bood hij uitkomst. Bij de schrijver kon men immers scheepskleding, schoeisel, tabak, stichtelijke lectuur en zelfs een voorschot krijgen. De schrijver verdiende overal aan. Van al zijn legale neveninkomsten was het voorschieten of lenen van geld aan de bemanning het lucratiefst, althans op papier. De van oudsher toegestane rente van 40% voor deze bankiersdiensten was zonder meer riant te noemen. Als de schrijver zich aan de regels hield en het totale schuldbedrag niet hoger liet oplopen dan was toegestaan – in Rotterdam maximaal een vijfde van wat de zeeman had verdiend, in Amsterdam een vierde – was de kans klein dat hij als geldschieter verlies zou leiden.

Dat de admiraliteitscolleges de door de schrijvers gehanteerde riante rentevoet twee eeuwen lang zonder morren accepteerden, was het gevolg van de financiële positie van de admiraliteiten en de daar heersende bedrijfscultuur. Door al vanaf omstreeks 1600 toe te staan dat schrijvers de handgages van de bemanning voorschoten en bedragen in rekening brachten voor hun financiële dienstverlening aan de wal en aan boord, accepteerden de admiraliteitsraden dat schrijvers overheidstaken op zich namen.[61] Want het uitbetalen van (hand)gages en het geven van voorschotten waren in principe taken die thuishoorden bij de werkgever: de admiraliteit, een generaliteitsinstelling. Aangezien de

admiraliteiten vaak krap bij kas zaten en werden bestuurd door burgers afkomstig uit welgestelde families die zelf ook geld investeerden in de zeemacht, was het inschakelen of accepteren van schrijvers bij het mede financieren van de marine niet zo vreemd. Bovendien was het in de begintijd van de admiraliteiten, toen oorlogsschepen ingehuurde aangepaste koopvaardijschepen waren, heel normaal dat uitbetalingen van de gages plaatsvonden in aanwezigheid van of via de kapitein en dat deze, als de admiraliteit (te) lang op zich liet wachten, het geld zelf moest voorschieten aan zijn bemanning.

Doordat schrijvers in toenemende mate het ronselen van scheepsvolk van de kapiteins overnamen en de werving inclusief het verstrekken van de handgages naar zich toetrokken, nam hun rol en belang als financier toe. Aangezien schrijvers van huis uit niet vermogend waren, staken zij zich in hun woonplaats in de schulden om aan het benodigde geld te komen. Zij leenden tegen rente geld van lokale kooplieden, handelaren, winkeliers en van welgestelde weduwes. Ook van de bij de admiraliteiten werkzame monstercommissarissen, deurwaarders, klerken, commiezen en kamerbewaarders traden er verscheidene direct of indirect op als geldschieter van een schrijver. Deze admiraliteitsdienaren waren doorgaans werkzaam in het Prinsenhof of kwamen daar vaak. Het in het Prinsenhof gevestigde Hoofdelijk Betalingskantoor was de bakermat van de solliciteur. Deze maakte het tegen betaling financieren van schrijvers (en vaak ook van de kapiteins) tot zijn beroep.

Bij het Staatse leger was de solliciteur al in de zeventiende eeuw een bekende verschijning. Bij de zeemacht traden vergelijkbare professionele financiers pas in de achttiende eeuw onder die beroepsaanduiding op de voorgrond. Solliciteurs waren vaak ex-schrijvers, zoals – gedurende de laatste kwart van de achttiende eeuw in Rotterdam – Laurentius Beudt en Anthony Almeloo. Zij onderhielden contacten met consuls, kooplieden en handelaren in buitenlandse havens, die voor hen als lokale belangenbehartiger of geldschieter optraden. Deze in het buitenland woonachtige lieden, ook wel 'correspondenten' genoemd, waren meestal afkomstig uit de Republiek en beschikten over goede handelscontacten in de Nederlanden. Dat was nodig, want het geld dat een correspondent al dan niet in opdracht van een solliciteur via een wissel in een vreemde havenstad beschikbaar stelde aan een schrijver werd later meestal verrekend of terugbetaald op het Hoofdelijk Betalingskantoor van de desbetreffende admiraliteit. Dat geld moest dan komen uit het door de schrijver verdiende loon en/of uit de door hem ingeleverde en geliquideerde schuldrol.

Voor het in de Republiek verzilveren van een door een scheepsschrijver in het buitenland getrokken wissel was diens solliciteur of gemachtigde de aangewezen persoon. Zo trok bijvoorbeeld de schrijver Joris van Sneeck op 15 november 1690 in Portmouth bij een tweetal lokale kooplui een wisselbrief ten bedrage van 1200 gulden. Waar Van Sneeck dat geld precies voor nodig had, blijft ongewis; wel is bekend dat zijn wisselbrief acht dagen later in Rotterdam verzilverd kon worden bij notaris Francois de Conink.[62]

Dat scheepsschrijvers tijdens langere zeereizen met veel havenbezoeken, ten behoeve van de bemanning grote bedragen uitgaven, blijkt uit hun schuldrollen. Maar daarin

vermeldden zij niet waar ze die grote sommen geld vandaan haalden. In 1746 raakte de in Rotterdamse admiraliteitsdienst varende scheepsschrijver Josephus Isaacs in financiële problemen.[63] Hij had bijna twee jaar als scheepsschrijver in het Middellandse Zeegebied rondgevaren en bleek daar na zijn terugkeer in 1746 meer te hebben uitgegeven dan hij volgens zijn schuldrol nog van de bemanning en de admiraliteit tegoed had.[64] Ook na aftrek van de nog niet uitbetaalde gage van Isaacs, resteerde een fors tekort (van 384 gulden en 11 stuivers). Dat bedrag moest worden verdeeld over de verschillende gedupeerde crediteuren van Isaacs.[65] Om te kunnen uitrekenen hoeveel iedere schuldeiser van Isaacs erbij in zou schieten, werd op het Hoofdelijk Betalingskantoor een overzicht aangelegd van alle betrokken crediteuren met de bedragen die hij hun nog schuldig was. Daaruit bleek hoe en door wie deze scheepsschrijver was gefinancierd.

De belangrijkste financier van Isaacs (en niet alleen van hem) was een admiraliteitsdienaar, in dit geval de commissaris van de monstering, Hopman. Deze vervulde de rol van solliciteur en zorgde ervoor dat de door Isaacs in Engeland getrokken wissels werden uitbetaald in Rotterdam. En hij overhandigde Isaacs bij terugkomst van het schip in Hellevoetsluis in juni 1746 een flinke som geld (550 gulden), zodat de scheepsschrijver de afgedankte bemanningsleden van reisgeld kon voorzien, waarmee zij naar Rotterdam vertrokken om daar uitbetaald te worden. Als solliciteur van Isaacs had Hopman bijna 2500 gulden uitgegeven. Hij was de enige crediteur die al zijn geld terugkreeg. Hopman moest dan wel afzien van provisie of rente over het voorgeschoten geld. De andere crediteurs van Isaacs hadden gezamenlijk een vordering op hem van ruim 5300 gulden.[66] Onder hen bevonden zich twee relatief kleine schuldeisers: een zekere Dirck Reijnhout, die 'wegens leveren, maaklonen van goederen' nog 150 gulden van de scheepsschrijver moest krijgen, en Barbara de Bruijn, de houdster van Isaacs maandbrief, bij wie Isaacs voor 100 gulden in het krijt stond.[67] De overige vier schuldeisers waren personen die met behulp van wisselbrieven in Cádiz, Mallaga en Port Mahon grote bedragen in lokale valuta aan Isaacs ter beschikking hadden gesteld. Het waren twee consuls (de heer Nagel te Mallaga en de heer Van Aalst te Cádiz) en twee met hen samenwerkende kooplieden (de heren Muijlman en Hogenberg).[68] Zij hadden Isaacs aan het contante geld geholpen waarmee deze de bemanning in het Middellandse Zeegebied van een voorschot had kunnen voorzien.

Op welke wijze en door wie schrijvers in hun eigen woonplaats aan geld kwamen, bleek ook uit verschillende typen notariële akten. In de eerste plaats waren er op papier vastgelegde leningen. Een illustratief voorbeeld daarvan is de transactie die plaatsvond op 1 juli 1718, waarbij Petrus Guldemont, schrijver op 't schip *Sparrenburg* dat gecommandeerd werd door schout-bij-nacht Jacob Jan van Cooperen (1669-1732), 7300 gulden tegen 5% per jaar leende van mr. Abraham van Rijckevorsel.[69] Als 'pand metter minne' (onderpand) ontving Rijckevorsel een schuldrol van Guldemont. De nominale waarde van die schuldrol bedroeg 'dertien duizend vier honderd zeventien gulden negen stuivers hem comparant [de schrijver Guldemont] wegens zijnen dienst in den jahre 1712 als schrijver op 't slands schip Rotterdam gecommandeerd door den heer vice admirael Anthonij Pieterson [(1658-1722)] ten laste van der rade ter admiraliteit op de Maze competeren-

de'.[70] Rijckevorsel kreeg van Guldemont behalve de schuldrol nog een procuratie om 'de voorseijde schuldrolle wanneer die bij den Raad ter Admiraliteit op de Maze zal werden betaald te ontfangen, ofte desnooods en bij gebreke van betalinge te verkopen, ende te transporteren ende uit het provenu vandien zig zelfs te betaelen'.[71] In 1725 werd de lening geroyeerd omdat Guldemont de zeven jaar eerder afgesloten lening plus rente volledig had betaald.[72]

Wie geld uitleende aan een scheepsschrijver, moest wat de terugbetaling aanging geduld kunnen betrachten en om de reële waarde van het onderpand te kennen ook verstand hebben van admiraliteitszaken. Bij Abraham van Rijckevorsel zat dat wel goed. Zijn vader Hu(i)bert van Rijckevorsel was commies bij de admiraliteit en tevens koopman en bierbrouwer. Families zoals de familie Van Rijckevorsel stelden de admiraliteit in staat bepaalde elementaire zaken, zoals het financieel overeindhouden van zijn kapiteins en schrijvers, te veronachtzamen en over te laten aan derden. In 1708 financierde Huibert van Rijckevorsel de net tot schrijver aangestelde Jan Copius. Deze stond voor 300 gulden in het krijt bij Barbara Stolwijck, een Rotterdamse koopvrouw in wijnen en gedestilleerd. Copius had van deze weduwe 'wijnen en andere diverse waren en bootsmansschappen' ontvangen en beloofde de rekening te voldoen met een tweetal ten laste van Huibert van Rijckevorsel getrokken wisselbrieven.[73] Mocht Copius voortijdig overlijden, dan diende de rekening te worden voldaan uit zijn als scheepsschrijver verdiende gage. De admiraliteitscommies Van Rijckevorsel trad dus op als solliciteur van Copius.

De sterke verwevenheid tussen de in het Prinsenhof in Rotterdam werkzame admiraliteitsdienaren (en hun families) en de aan diezelfde admiraliteit verbonden kapiteins en scheepsschrijvers, was waarschijnlijk symptomatisch voor alle admiraliteiten in de Republiek. Zo vervulde bijvoorbeeld bij de Amsterdamse admiraliteit Isaak Isegaard omstreeks 1676 precies dezelfde rol als Huibert van Rijckevorsel in Rotterdam. Ook Isegaard was werkzaam in het Prinsenhof, namelijk als deurwaarder van het Hoofdelijk Betalingskantoor, en regelde daar als gemachtigde van zowel kapiteins als schrijvers allerlei financiële zaken.[74] Daartoe behoorden ook het innen van de door de schrijver verdiende gage, het incasseren van de nog niet aan hem uitbetaalde schuldrollen en het daaruit eventueel doen van afdrachten aan de vrouw van de schrijver voor haar levensonderhoud.[75]

Behalve bepaalde schuldbekentenissen waaruit naar voren kwam dat schrijvers geld leenden van particulieren, in de regel stadsgenoten, waren er ook boedelinventarissen die gedeeltelijk uit schuldrollen en restantcedulen van schrijvers bleken te bestaan.[76] Een dergelijke nalatenschap kon afkomstig zijn van een overleden schrijver of van zijn financier. Een op basis van zijn nalatenschap getraceerde financier was de Rotterdamse goudsmid Reinier van Meieren. Zijn in 1719 gemaakte boedelinventaris bevatte een schuldrol van de schrijver Jacobus Groen ter waarde van 265 gulden en 1 stuiver.[77] De schuldrol dateerde uit 1712, toen Groen schrijver op de *Twee Ponen* was onder commando van commandeur Gerrit Adriaen van Rheede. Waarschijnlijk betrof het hier een schuldrol die was afgestaan als onderpand voor een lening. De Rotterdamse admiraliteit keerde het in de schuldrol genoemde bedrag dat Groen nog tegoed had pas in 1727 uit aan de nabestaan-

den van Reinier van Meieren. Groen had meer schuldeisers. In een boedelinventaris uit 1716 van een Rotterdamse weduwe zaten onderhandse schuldbekentenissen, waarvan er ook een op naam stond van Jacobus Groen.[78] Deze obligatie van 114 gulden stamde eveneens uit 1712.

De vele bewaard gebleven zeventiende- en achttiende-eeuwse notariële akten opgemaakt in Amsterdam of Rotterdam ten behoeve van personen die geld leenden aan scheepsschrijvers of hun op krediet goederen leverden, illustreren dat de schrijvers in ieder geval van huis uit geen vermogende lieden waren. Dat de schrijver in zijn hoedanigheid van geldschieter eenmaal aan boord van een marineschip een exorbitante rente in rekening mocht brengen, betekende niet dat hij na elke lange scheepreis een riant bedrag aan neveninkomsten tegemoet kon zien. Een deel van de verdiensten ging naar zijn financier(s). De eerder al ter sprake gebrachte Josephus Isaacs bewees bovendien dat een dergelijke reis toch verliesgevend kon zijn voor een scheepsschrijver en zijn financiers. Maar Isaacs was een uitzondering, want dat er helemaal niets werd overhouden aan een dienstverband kwam zelfs bij minder succesvolle scheepsschrijver zelden voor. Behalve het tegen rente voorschieten van geld bezat hij immers nog allerlei andere mogelijkheden om zijn gage legaal aan te vullen. De herkomst en hoogte van die emolumenten waren echter veel minder duidelijk dan die van het voorschieten van geld.

Herkomst en omvang van de emolumenten

Over de emolumenten van de scheepsschrijver is opvallend weinig terug te vinden in de artikelbrieven en schrijversinstructies. De vroegste vermelding is aangetroffen in een door de Staten-Generaal op 24 juli 1636 uitgevaardigde artikelbrief. Deze bevat een artikel waarin de schrijver 'enigh honorarium' werd toegezegd indien hij zou aantekenen welke schepelingen te laat aan boord kwamen. De aan de te laat komers opgelegde boetes gingen niet naar de provoost. De helft was bestemd voor de armenzorg, de andere helft werd verdeeld onder de bemanningsleden die zich wel op tijd hadden ingescheept. De artikelbrief van 1636 was echter, zoals al eerder behandeld, geen generale artikelbrief. Die was uitsluitend bestemd voor de blokkadevloot voor de Vlaamse kust, gold slechts voor een korte periode en was op een tweetal artikelen na (waaronder het artikel tegen de laatkomers) identiek aan de generale artikelbrief van 1629, waarin geen emolumenten of honorarium voor de schrijver voorkwamen. Ook de schrijversinstructies uit de jaren twintig van de zeventiende eeuw bevatten geen enkele informatie over het inkomen.

Pas in de door de Amsterdamse admiraliteit in februari 1657 uitgevaardigde schrijversinstructie kwamen voor het eerst artikelen voor waaruit blijkt dat de scheepsschrijvers bepaalde gepermitteerde neveninkomsten genoten. Zo mochten zij voor het tijdens de reis verstrekken van voorschotten 'ten aensien vande onkosten diese hebben te dragen misgaders de risico vander zee (…) profiteren acht stuijvers van ider gulden'.[79] Met andere woorden: als zeelieden en soldaten bij hun schrijver aanklopten voor contant geld (als voorschot op hun reeds verdiende salaris), dan was het de laatste toegestaan daarvoor

40% aan rente te berekenen. In de schuldrol werden de desbetreffende zeelieden en soldaten dan voor iedere 20 stuivers die zij zo als voorschot van de schrijver hadden ontvangen, belast met 28 stuivers. Bij een voorschot in buitenlandse valuta kwamen daar mogelijk ook toen al, net als later tijdens de achttiende eeuw, nog een paar stuivers bij. Tijdens een expeditie naar Algiers en Tripoli in 1748-1749 was dat in ieder geval de gangbare praktijk toen een Nederlands eskader onder leiding van schout-bij-nacht Hendrik Lijnslager de Turkse havenstad Smirna (het huidige Izmir) aandeed. De schrijvers ontvingen de lokale munten, de zogeheten 'Leeuwe daalders tegens 28 stuivers hollands gelt'.[80] Vervolgens werden die lokale munten door de schrijvers 'op de hollantsche schepen aan het volk uitgegeven tegens 30 stuyvers Hollands gelts'.[81] Inclusief de vaste provisie van 40% voor de scheepsschrijver, kostte het opnemen van een voorschot ter grootte van 1 'leeuwe daalder' (met een waarde van 28 stuivers) de schepeling in totaal (30 stuivers + 12 stuivers provisie) dus 42 stuivers. Met dat bedrag aan scheepsschuld werd zijn salarisrekening bij terugkomst in de Republiek dan gekort.[82]

Naast het verstrekken van voorschotten, refereerde de Amsterdamse schrijversinstructie van 1657 aan nog een andere inkomstenbron van de scheepsschrijvers. Indien bemanningsleden 'onder malkanderen' gemaakte schulden door de scheepsschrijver (via de schuldrol) lieten vereffenen, mocht deze van het opgegeven schuldbedrag 'twee stuijvers van ieder gulden' inhouden voor zijn dienstverlening.[83] In hetzelfde artikel werd expliciet verwezen naar schulden die voortkwamen uit het tijdens de reis kopen van spullen die gestorven en gedeserteerde collega's aan boord hadden achtergelaten. Dergelijke spullen verkocht de schrijver bij opbod 'voor de mast' en verrekende hij daarna in de schuldrol.[84] Schafte een zeeman bij zo'n openbare verkoop voor bijvoorbeeld 10 stuivers een broek van een gedeserteerd bemanningslid aan, dan werd dat bedrag, zoals eerder behandeld, pas aan het eind van zijn dienstverband bij de uitbetaling ingehouden op zijn salaris. Van de ingehouden 10 stuivers ontving de schrijver er 1; de rest was voor de admiraliteit. Was de op krediet gekochte broek niet afkomstig van een deserteur maar van een gestorven bemanningslid, dan waren de 9 stuivers voor diens nabestaande(n). Als er geen erfgenamen bleken te zijn, ging het geld alsnog naar de admiraliteit. Voor de schrijver maakte het weinig uit van wie de bij opbod verkochte spullen waren geweest en of er nabestaanden waren. Hij had hoe dan ook recht op zijn 10% van de opbrengst.[85] Andere vormen van neveninkomsten kende de Amsterdamse schrijversinstructie van 1657 niet.

In de veel uitgebreidere Rotterdamse schrijversinstructie van 1697 komen niet alleen de beide al in de Amsterdamse instructie van 1657 genoemde inhoudingen voor, maar ook de inhouding van 10% op de voor de provoost bestemde boetebedragen. Waarschijnlijk bestond deze regeling al enige tijd en werden in de instructie van 1697 naast nieuwe ook bestaande regelingen opgenomen.[86] De scheepsprovoost bleek niet de enige aan boord te zijn die een deel van zijn neveninkomsten moest afdragen aan de scheepsschrijver. Eenzelfde soort regeling bestond er tussen de chirurgijn en de scheepsschrijver. Ook voor het administratief verwerken van de medische kosten die de chirurgijn de bemanningsleden in rekening had gebracht, mocht de in Rotterdamse dienst varende schrijver steeds 10%

voor zichzelf houden. Wanneer dit gebruik in zwang kwam is evenmin bekend.

Hoe schimmig de herkomst van bepaalde emolumenten van de schrijvers was, bleek in 1783 toen de leden van de Rotterdamse admiraliteitsraad wilden weten waar de neveninkomsten van het aan boord door de schrijvers distribueren van hangmatten en psalmboekjes op waren gebaseerd. De voor advies ingeschakelde oud-scheepsschrijver Laurentius Beudt, die als solliciteur zeer goed was ingevoerd in de regelgevingen van de Rotterdamse admiraliteit, bleef hierop het antwoord schuldig.[87] Hij vermoedde dat het om een oude in de vergetelheid geraakte resolutie ging. Een tweetal in het Prinsenhof werkzame functionarissen moest het in 1784 verder gaan uitzoeken. Paulus van der Heim, adjunct-secretaris van de admiraliteitsraad en Isaac Rochussen, controleur van de hoofdelijke betaling, kregen als opdracht na te gaan 'volgens welke speciale resolutie, de schrijvers op slands schepen 10 percent genieten voor de distributie der psalmboekjes en hangmatten'.[88] Een resolutie of instructie vonden zij niet, wel een 'oude notitie' uit 1722 en een 'oud restantboek' uit 1706.[89] De notitie was gemaakt 'wegens de schuldrolle van t schip *Rossum* onder kapitein Jacob van der Gon'.[90] De schrijver van kapitein Van der Gon had in de schuldrol voor de distributie van psalmboekjes 17% bovenop de verkoopprijs in rekening gebracht, waarna 'deeze deductie kort daer na passim in bijna alle schuldrollen' opdook.[91] De in 1722 geaccepteerde inhouding van 10% voor de schrijver zelf – 5% voor de commies van het Hoofdelijk Betalingskantoor en 2% voor de commies van de ontvanger-generaal – was daarna van kracht gebleven alsof het om een officiële door de admiraliteitsraad ingevoerde regeling ging. En die regeling bestond anno 1784 dus nog steeds.

Eenzelfde soort oorsprong lag ten grondslag aan de vergoeding die de schrijver kreeg voor de uitgifte van de hangmatten aan boord. De gewoonte om 17% bovenop de verkoopprijs van de hangmat te heffen, bleek ontstaan te zijn in 1706. In dat jaar waren drie scheepsschrijvers ermee begonnen deze vergoeding bij hun klanten in rekening te brengen.[92] En ook bij hen ging van de 17% steeds 10% naar de schrijver en de rest naar personeel werkzaam op het Hoofdelijk Betalingskantoor in het Prinsenhof. Deze vorm van bijverdienen was eveneens na de introductie blijven bestaan. De vraag waarom de schrijver 10% kreeg toebedeeld, bleef onbeantwoord. De op onderzoek uitgestuurde Rochussen en Van der Heim vermoedden dat het iets te maken had met de in 1697 uitgevaardigde schrijversinstructie. Daarin was vastgelegd dat de schrijver van zowel 'de chirurgijns schulden', 'de verbeurde boetes' als de bij opbod voor de mast verkochte goederen steeds van iedere gulden 2 stuivers mocht inhouden. Voor de distributie van de hangmatten en psalmboekjes was, 'mogelijk om de pariteit van redenen', ook 2 stuivers per gulden, oftewel 10% aangehouden.[93]

Voordat de schrijvers zich deze emolumenten hadden toegeëigend, verkochten zij de door de admiraliteiten geleverde hangmatten en psalmboekjes dus zonder daar zelf financieel beter van te worden. Wanneer de admiraliteiten ermee zijn begonnen hun schrijvers aan boord op krediet en zonder emolumenten hangmatten en psalmboekjes te laten verkopen, is onbekend. De herkomst en hoogte van andere inhoudingen door de

schrijver, zoals die op betalingen van het scheepsvolk aan de chirurgijn voor bepaalde medische behandelingen en aan de provoost voor opgelegde boetes en (ont)sluitgelden, waren evenmin terug te voeren op een zeventiende-eeuwse resolutie van de admiraliteitsraad. Hetzelfde gold voor de vergoeding die een zeeman aan de scheepsschrijver moest betalen voor het verkrijgen van een voorschot of voor de aanschaf van tabak en scheepsplunje. Dit waren allemaal emolumenten die al in de zeventiende eeuw bestonden, maar waarvan aan het eind van de achttiende eeuw niemand meer wist hoe en wanneer ze waren ontstaan.[94]

Hoe weinig er over de emolumenten van de schrijvers op papier stond, bleek al eerder, in 1757. De scheepsschrijver Johan Hendrik Ilkens lag begin januari van dat jaar met zijn schip *Oranje Zaal* in de baai van Cádiz en stuurde een brief naar zijn Rotterdamse admiraliteit met de vraag waarop het aan de bemanning verstrekken van reisgeld bij afdanking gebaseerd was. Ilcksen had vernomen 'dat het een oude Usantie was', maar er niets over in zijn schrijverinstructie kunnen vinden.[95] Ilcksen verzocht om regelgeving en kreeg zijn zin. Op 22 februari 1757 besloot de Rotterdamse admiraliteitsraad dat het alle schrijvers voortaan was toegestaan 'omme aen de Onder-Officieren, Matroosen en Soldaeten van 's Lands Schepen, die negen Maenden of daar en boven zyn in dienst geweest, by afdanking der Scheepen, boven en behalve het een vijfde van de verdiende Gagien, dat de Schryvers volgens 't negende Articul van haer Instructie [van 1697] aen t Volk mogen verschieten, nog te mogen verschieten drie guldens, tot een Reispenning'.[96] Deze resolutie zou worden gedrukt. Ilcksen en al zijn collega's konden een exemplaar tegemoetzien.

Bij de Rotterdamse admiraliteit werd in de achttiende eeuw niet verder teruggekeken dan 1697 wanneer het ging om de regelgeving betreffende de scheepsschrijvers. De in dat jaar uitgevaardigde schrijversinstructie bleef bijna een eeuw lang vrijwel ongewijzigd van kracht. Alles wat voor die tijd al op het vakgebied van de scheepsschrijver in de praktijk was geregeld, maar niet was opgenomen in de nieuwe instructie, werd in 1697 toch niet expliciet overboord gezet. Maar kennis over die oudere deels ongeschreven regelgeving ging, zoals bleek uit de reisgeldregeling, in de achttiende eeuw wel verloren doordat de instructie van 1697 steeds het uitgangspunt bleef.[97]

Bij het behandelen van de schuldrol kwam reeds aan het licht dat de scheepsschrijver op vele manieren kon bijverdienen. De genoemde neveninkomsten voor zijn dienstverlening aan boord varieerden in omvang van 'een kleinigheit' voor het verstrekken van een psalmboekje tot tientallen guldens voor het administreren van bepaalde ziektekosten ten behoeve van de chirurgijn, het (door)verkopen van scheepsplunje of het verstrekken van voorschotten.[98] Ook het schrijfloon voor het opstellen van juridische en notariële stukken, het invullen van maand- en restantcedulen, en het bijhouden van boetes en (ont) sluitgelden leverden extra inkomen op. Opgelegde boetes bij de provoost of schulden bij de chirurgijn, en de inhoudingen daarop door de schrijver, werden bovendien niet tot het gedeelte van de verdiende gage gerekend dat een zeeman maximaal schuldig mocht zijn aan zijn scheepsschrijver. Het waren merendeels kleine bedragen, maar bij elkaar opgeteld leverden de geoorloofde emolumenten de scheepsschrijver in de achttiende eeuw

per maand toch ongeveer een half tot een heel maandloon extra op.[99]

In welke mate de schrijver dit extra inkomen in verband met zijn eigen financiële verplichtingen moest doorsluizen naar een zaakwaarnemer of geldschieter, is door het ontbreken van adequate bronnen niet na te gaan.[100] In Zeeland was het bijvoorbeeld in de jaren zeventig van de achttiende eeuw gebruikelijk dat de scheepsschrijvers van de 10% die zij mochten behouden van de opbrengst van de aan boord geveilde goederen, de helft moesten afstaan aan de commissaris van de monstering. Waarschijnlijk was dit omdat de monstercommissaris daar in die tijd optrad als solliciteur van scheepsschrijvers.[101] Een verre lange reis was voor een schrijver hoe dan ook gunstig. Dan werden er ondanks de hoge (provisie)kosten voorschotten opgenomen en leverden ook andere zaken, zoals het registreren van boetes en medische kosten en het verstrekken van (aanvullende of vervangende) scheepsplunje, beduidend meer op dan bij korte reizen. De mogelijkheid om zijn gage aan te vullen met inkomsten uit de veilingen aan boord was voor de schrijver dan eveneens een stuk groter. Voor de bemanningen was het juist andersom. Hoe korter de reizen, des te groter de kans dat zij enige tientallen guldens overhielden aan hun dienstverband.[102]

De door de Rotterdamse admiraliteitsraad in de zeventiende en achttiende eeuw uitgevaardigde plakkaten en genomen besluiten betreffende scheepsschrijvers tonen aan dat het hoogste bestuursorgaan van de Rotterdamse admiraliteit de emolumenten van haar scheepsschrijvers bijna alleen ter discussie stelde als de cedulehouders er veelvuldig over klaagden. Of als de raad veronderstelde dat werving van nieuw scheepsvolk erdoor werd geschaad, zoals in de jaren tachtig van de achttiende eeuw. Dat de emolumenten van de schrijver zelden aanleiding gaven tot ingrijpen door de admiraliteitsheren, betekent niet dat de schrijvers zich ongebreideld konden verrijken en vertrouwd werden. Integendeel: doorgaans werden zij gewantrouwd. De schrijversinstructies weerspiegelden dat in hoge mate.

Imago en belang van de scheepsschrijver

Ondeugdelijke schrijvers en schrijvers die niet deugden

In de oudste gedrukte instructies werden de scheepsschrijvers er herhaaldelijk op gewezen dat zij 'getrouwelijcken', 'in alle oprechticheyt' of 'in alle ghetrouwichheydt' hun werkzaamheden moesten uitvoeren.[103] Dat ware geen holle frasen of loze woorden. Schrijvers waren niet voor niets verplicht een dubbele eed van trouw te doen: één op de generale artikelbrief, zoals ieder aangemonsterd bemanningslid, en één op hun instructie. Zij oefenden een fraudegevoelige functie uit, ook dat viel direct af te leiden uit hun instructie. Sommige artikelen waren zelfs geheel gewijd aan het tegengaan van fraude en corruptie door de schrijver. Zoals het verbod om bij de werving van het scheepsvolk 'eenige giften ofte geschencken te ontvangen, om aen iemandt plaetse te geven ofte uijt iemandts gagie in dienst sijnde ietwes te profiteren ofte te trecken'.[104] Voorbeelden van schrijvers die zich daaraan bezondigden, werden niet in de geraadpleegde archieven van de admiraliteiten gevonden, wat allerminst wil zeggen dat het niet gebeurde. Kennelijk

was dat echter niet op een dusdanig opvallende, omvangrijke of schokkende wijze dat leden van de admiraliteitsraad zich geroepen voelden hiertegen in het geweer te komen. De slechte ervaringen die in enkele notariële attestaties worden verwoord, laten zien dat er op marineschepen wel degelijk (onder)officieren waren die zich voor bepaalde gunsten door medebemanningsleden lieten betalen. Zo stapte op 27 juli 1691 een uit Sommelsdijck afkomstige matroos bij de Rotterdamse notaris Jan van der Hoeven binnen om daar een verklaring te dicteren waarmee de matroos hoopte een paar gouden knopen terug te krijgen van zijn voormalige luitenant Lieven Das. Die knopen had hij aan de luitenant moeten geven om in aanmerking te komen voor ontslag. Toen de matroos later hoorde dat andere matrozen voor diezelfde dienst slechts enkele penningen hoefden te betalen, besloot hij tot zijn bezoek aan de notaris.[105]

De scheepsschrijver verkeerde in dezelfde machtspositie als de commandant van het schip of diens plaatsvervanger, zoals de net genoemde luitenant Das. Als het niet om een generale afdanking ging, waren zij de enigen die bemanningsleden mochten voordragen voor ontslag. Zonder hun instemming kreeg de zeeman, hoe lang hij ook had gediend, geen ontslag, en dus ook geen uitbetaling van zijn verdiende gage. Er kunnen behalve kapiteins ook schrijvers zijn geweest die, net als luitenant Das, misbruik maakten van hun positie.[106]

Om te voorkomen dat schrijvers door een kapitein 'pretendeerende geen kennisse te hebben van de Instructie der Schryvers dezelve tusschen vier oogen zouden kunnen persuadeeren of noodzaaken tot zaaken die gemelde Schryvers op den Eed zyn verbooden en waar van deze Schryvers zig daar na nimmer zouden kunnen disculpeeren', besloot de Rotterdamse admiraliteitsraad in 1774 dat alle scheepscommandanten voortaan ook de schrijversinstructie van 13 februari 1697 kregen uitgereikt.[107]

Dat schrijvers een voor corruptie gevoelige betrekking hadden en met enig wantrouwen tegemoet moesten worden getreden, blijkt niet alleen uit hun eigen instructies. In een door de Rotterdamse zeeofficier Cornelis van der Gon in 1713 gepubliceerd blijspel over het leven aan boord van een marineschip, komt de scheepsschrijver er niet te best vanaf.[108] Van der Gon baseerde het door hem geschreven blijspel, getiteld *Het scheeps leven*, op zijn eigen ervaringen als luitenant-ter-zee bij de Rotterdamse admiraliteit. Hij noemde niemand bij naam en werkte met stereotypen. Zo heet de hofmeester in het toneelstuk 'Hein Lekkerbek' en de scheepsschrijver 'David Ruimpen'. In dit blijspel, dat verschillende herdrukken beleefde maar nooit werd opgevoerd, speelt de scheepsschrijver een uiterst dubieuze rol. Hij probeert onder andere de kamenierster van de kapiteinsvrouw op het schip te verleiden en brengt in tegenspraak met de generale artikelbrief dames van lichte zeden aan boord. Geen schokkende financiële malversaties of grove uitbuiting van de bemanning, maar toch. Of Van der Gon het allemaal werkelijk zo had meegemaakt, is moeilijk in te schatten. Maar dat de scheepsschrijver niet werd beschouwd als het toonbeeld van rechtschapenheid, mag wel uit zijn blijspel worden afgeleid.

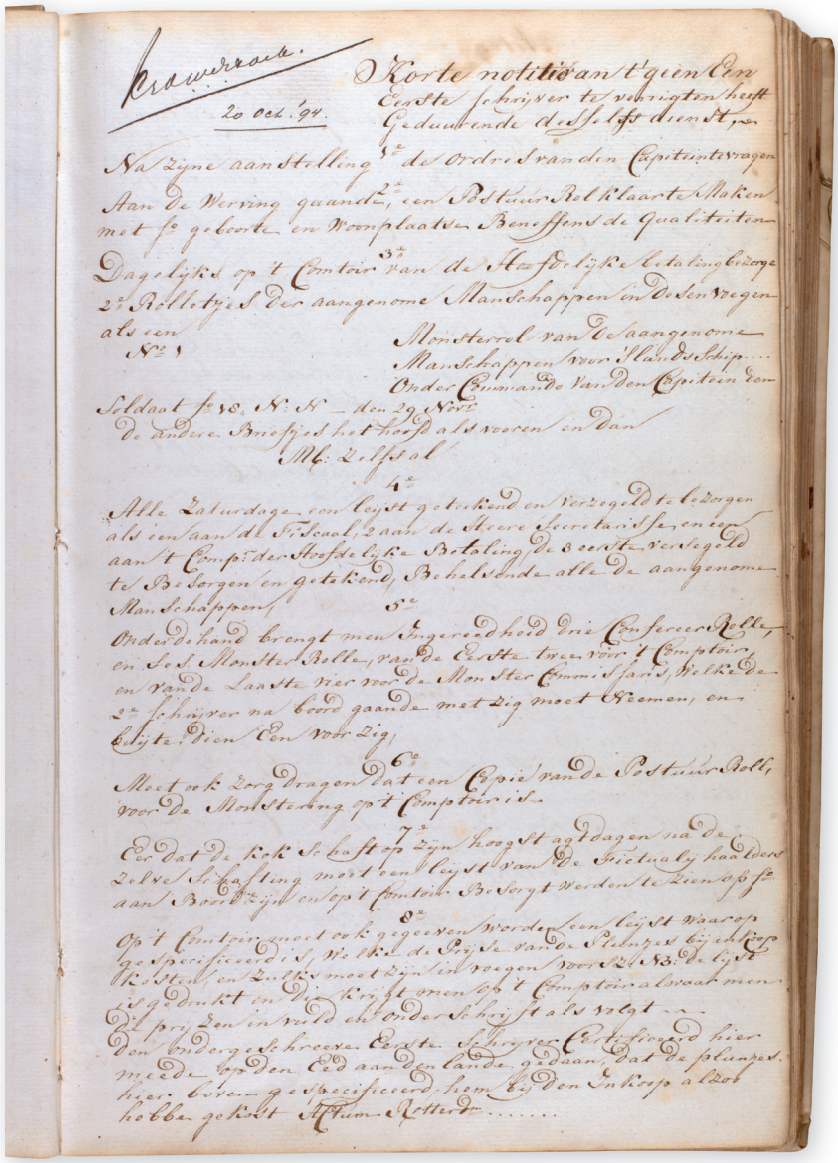
Wanneer een schrijver over de schreef ging, kon dat globaal twee oorzaken hebben. Of hij verstond zijn vak niet en was ondeugdelijk, of hij was onbetrouwbaar en deugde dus

niet. Er bestond geen specifieke opleiding voor scheepsschrijvers bij de marine. Ook ontbraken op de marinedienst toegesneden instructieboeken. Die waren er wel voor personen die hetzelfde soort werk deden op VOC- en WIC-schepen, de zogeheten 'adsistenten' (assistenten).[109] Deze varende klerken of commiezen konden gebruikmaken van diverse handige lesboekjes, zoals het door Johannes Buingha in 1627 in Amsterdam gepubliceerde *Corte instructie om boeck te houden voor commysen/onder commysen ofte adsistenten die hun ten dienst vande Vereenigde Oost-Indische Compagnie sullen willen begeven*. Buingha gaf ook les in boekhouden en ging er prat op dat hij iemand dit vak binnen vijf weken kon leren. Zijn veertig pagina's tellende instructieboek werd in de zeventiende eeuw diverse keren herdrukt.[110] Naast Buingha waren er nog verscheidene andere leermeesters die in de zeventiende of achttiende eeuw studieboeken uitgaven over 'de gronden van het scheepsboek-houden' aan boord van Oost- en Westindievaarders en daar zelf in onderwezen.[111] In deze publicaties kwamen weliswaar zaken aan de orde die een scheepsschrijver van de marine ook moest beheersen, zoals het opstellen van testamenten en sententiën. Maar de lesboekjes waren wat de personeelsadministratie en de boekhouding betreft volledig op de VOC en eventueel ook de WIC toegesneden, en niet toepasbaar op marineschepen. Assistenten hielden op een andere wijze de salarisadministratie van de bemanning bij. Zij werkten bovendien volledig in dienst van de compagnie en niet deels voor zichzelf, zoals de scheepsschrijvers van de marine, die zoals gezegd ook geld verdienden aan het verkopen van tabak en het geven van voorschotten.

Hoewel assistenten en scheepsschrijvers overeenkomstig werk deden, weken hun functies toch behoorlijk van elkaar af. Het assistentschap bood meer carrièrekansen. Zo kon een assistent onderkoopman worden.[112] Na aankomst in Batavia werd de assistent ingezet op de inter-Aziatische handelsvaart, ging weer terug met een retourschip of werd geplaatst op een kantoor of factorij van de VOC ergens in Azië als hulpje van een koopman of boekhouder. De scheepsschrijver bij de zeemacht werd in de zeventiende en achttiende eeuw nooit tussentijds aan de wal geplaatst, maar bleef gedurende zijn gehele dienstverband een varend man. Daarin zou pas in de negentiende eeuw verandering komen. Toen kwam er bij de zeemacht ook een aparte opleiding aan de wal voor schrijvers. Eeuwenlang had de scheepsschrijver het zelf moeten uitzoeken.

Het enige op de praktijk gerichte instructiemateriaal dat soms voorhanden was, waren modellenboeken. Dat waren door ervaren scheepsschrijvers gemaakte bundels met korte uiteenzettingen over hoe bepaalde scheepsrollen moesten worden ingevuld en hoe bepaalde juridische of notariële stukken er uit dienden te zien. Van dergelijke voorbeelden- of modellenboeken zijn er een paar bewaard gebleven, waaronder een exemplaar samengesteld door de al eerder genoemde Laurentius Beudt.[113] Beudt kopieerde allerlei stukken die hij in de jaren zeventig van de achttiende eeuw zelf had opgemaakt als scheepsschrijver en nam die als voorbeelden op in zijn modellenboek. Waarschijnlijk gebruikte hij dat voorbeeldenboek om de schrijvers voor wie hij in de jaren tachtig en negentig optrad als solliciteur te instrueren. Ander lesmateriaal was er niet.

Ondanks het ontbreken van degelijke instructieboeken en specifieke opleidingseisen,



De eerste pagina uit het modellenboek van de scheepsschrijver Laurentius Beudt, 1769-1780. Op deze pagina start Beudt met een opsomming van alle taken/werkzaamheden van de scheepsschrijver, in chronologische volgorde. Volgens Beudt diende de schrijver na zijn aanstelling ten eerste 'de orders aan den capitein te vragen' en moest daarna meteen 'aan de werving gaan'. Het modellenboek werd in 1894 aan de Koninklijke Marine geschonken door haar 'hoofdinspecteur van administratie' Willem H.F. Vogel (1835-1908).

kwam het weinig voor dat een scheepsschrijver werd ontslagen omdat hij zijn vak niet verstond. Eind december 1634 werd de schrijver van kapitein Johan Clarebout, Jan de Haes, 'ter saecke van desselfs slordicheyt ende eenighe onbehoorlijckheeden in zijnen dienst gepleeght' ontslagen.[114] De Rotterdamse admiraliteitsraad verklaarde deze schrijver 'te zijn incapabel off ongequalificeert den lande voortaen in de qualite van schrijver te dienen'.[115] Omdat het ontslag van Jan de Haes slechts gepaard ging met een 'scherpe reprimende' en niet met een forse boete of met een verbeurdverklaring van zijn verdiensten, was er kennelijk meer onkunde dan bedrog in het spel.[116] Het kwam eveneens voor dat iemand wiens 'laetste schrijverschap geen contentement' had opgeleverd, niet opnieuw als schrijver werd aangenomen.[117] Dit weigeren van een hernieuwd dienstverband aan een schrijver die niet had voldaan, gebeurde echter zelden. Wat vaker kwam het voor dat schrijvers die wel eens een steekje lieten vallen, bijvoorbeeld niet elke maand de artikelbrief aan boord voorlazen of te laat veranderingen in de monsterrol doorstuurden, daarvoor een waarschuwing of boete kregen.

Scheepsschrijvers die hun vak niet verstonden, kwamen incidenteel bij alle scheepvaarttakken voor, zelfs bij de koopvaardij in Europese wateren. De kapitein van het Amsterdamse koopvaardijschip *Grote Tijger*, Joost Gilles van den Brande, stuurde in 1701 vijf bemanningsleden – onder wie zijn stuurman en enige matrozen – naar zijn notaris in Amsterdam om een verklaring af te leggen over de onkunde van zijn scheepsschrijver, Jan van Dam. Tijdens de afgelopen reis van Amsterdam naar onder andere Cádiz, Genua en Livorno bleek de schrijver

> 'niet en konde waarneemen 't geene hij als schrijver behoorde te doen, dat hij Van dam geen mercken behoorlijck konde opneemen, nogh reciven maken noghte oock de goederen ontfangen en uijtleeveren en zulcx dat hij Van Dam onbequaam was om zijn functie en plight als schrijver te kennen uijtvoeren.'[118]

De toestand was zelfs zo dat andere opvarenden het werk van de onkundige schrijver hadden moeten overnemen. Uiteindelijk had de kapitein 'Jan van Dam de zack gegeeven' en hem twee maanden na vertrek uit Amsterdam in juli 1700 bij Alicante aan land gezet.[119] Ook VOC-schepen voeren soms uit met een incapabele assistent die onderweg geholpen moest worden omdat hij 'onervaren in 't scheeps-boekhouden' bleek te zijn, of later vanuit Azië werd teruggestuurd als zijnde 'een onnut en onbequaam subject'.[120] Ondeugdelijke schrijvers bleven, ongeacht de scheepvaarttak en periode van werkzaamheid, een sporadisch verschijnsel.

Bij de zeemacht werden meer schrijvers vervolgd of ontslagen vanwege fraude en misbruik dan om geconstateerde onkunde. Een voorbeeld van een schrijver die de laan uit werd gestuurd vanwege onbetrouwbaarheid, was Willem Jacobszoon Penninck. Deze schrijver van kapitein Jan Hendricxzoon Storm kreeg in december 1629 oneervol ontslag plus een boete van drie maandgages in verband met 'd'ontrouwe ende moetwil daerop hij bevonden was geweest'.[121] Dat een scheepsschrijver zich ook in de achttiende eeuw kon

ontpoppen tot een notoire oplichter, bewees de 22-jarige Jan Harmanus Schrijver (sic!). Op 2 december 1794 veroordeelde een krijgsraad aan boord van het fregat *Medea*, liggende in de haven van Curaçao, deze uit Delft afkomstige tweede schrijver voor diefstal en bedrog. Hij had zonder pijniging onder meer bekend de door de eerste schrijver aan boord gebrachte kisten met scheepsplunje en tabak te hebben opengebroken en verschillende spullen daaruit aan land te hebben verkocht. Daarnaast had hij een matroos geld afhandig gemaakt en zich ook op andere momenten gedragen 'als een eerloze en een doortrapte schelm'.[122] Jan Harmanus Schrijver kreeg een lijfstraf, moest de schade aan de gedupeerde matroos en eerste schrijver vergoeden, draaide op voor alle justitiële kosten, was al zijn verdiende gage kwijt, werd in het openbaar gedegradeerd en 'verklaard inhabiel & infaam om ooijt den Lande in eenige post te kunnen dienen'.[123]

Het negatieve imago van de scheepsschrijver, dat al eerder ter sprake kwam in het door de luitenant-ter-zee Van der Gon uitgegeven blijspel, leek door het onbetrouwbare gedrag van Penninck en Schrijver in de praktijk te worden bevestigd. Maar deze twee zwarte schapen waren uitzonderingen en niet representatief voor de hele beroepsgroep. De scheepsschrijver had, zoals al eerder gezegd, een misbruik gevoelige baan en bezat door zijn vele contacten en werfactiviteiten een machtige centrale positie in de, zeker voor niet-ingewijden, zo schimmige havenbuurt. Daarnaast had hij allerlei niet altijd even duidelijk omschreven of traceerbare neveninkomsten. Dat alles maakte hem op zijn minst verdacht. Temeer daar in al zijn instructies en in verscheidene resoluties van de admiraliteitscolleges zo sterk de nadruk lag op wat de schrijver allemaal fout kon doen of hem verboden was. Toch is het onjuist om een paar honderd jaar later daaruit de conclusie te trekken dat de schrijver natuurlijk zijn positie vaak op grote schaal heeft misbruikt, zoals de historicus G.J.H. Raven stelde.[124] Deze door hem geponeerde stelling wordt nergens met bewijzen of voorbeelden uit de praktijk onderbouwd. In zowel de onderzochte resolutieboeken van de admiraliteitscolleges, protocollen van notarissen en sententiën van scheepskrijgsraden kwamen schrijvers voor die slecht bekendstonden of werden veroordeeld voor een misstap.[125] Maar hun aantal is veel te gering om er de conclusie aan te verbinden dat schrijvers massaal over de schreef gingen en dus terecht een slecht imago hadden. Wie spreekt over ondeugdelijke en niet deugende scheepsschrijvers heeft het over een paar incidentele gevallen en niet over een grote groep. Schrijvers waren niet onbekwamer of crimineler dan andere onderofficieren en werden ook niet vaker oneervol ontslagen of veroordeeld door een krijgsraad.[126]

Het intrinsieke nut van de scheepsschrijver

Ravens opmerking dat van de onderofficieren die aan een kapitein werden toegewezen, vooral de schrijver moet worden genoemd 'omdat deze een bijzonder strategische positie aan boord bekleedde', is wel juist, maar te beperkt.[127] De schrijver ontleende veel van zijn macht en invloed vooral aan de strategische positie die hij bekleedde als hij niet aan boord was maar in de havenbuurt verbleef, zoals bij het werven van het scheepsvolk voorafgaand aan de reis en bij het incasseren van de verdiende gages in het Prinsenhof na

afloop van het dienstverband.

Een ander belangrijk aspect dat ook van grote invloed was op de positie en macht van de schrijver, en dat Raven eveneens over het hoofd heeft gezien, waren diens contact en relatie met het admiraliteitscollege. Wie graag scheepsschrijver wilde worden, had de recommandatie nodig van iemand uit het patriciaat, bij voorkeur een lid van de desbetreffende admiraliteitsraad of een goede bekende daarvan. Wie daar niet over beschikte, moest, al dan niet in gezelschap van de kapitein die hem voordroeg of met een gunstig getuigschrift of referentie op zak, persoonlijk zijn opwachting komen maken in de vergaderzaal van het eerbiedwaardige admiraliteitscollege om daar naar het schrijverschap te solliciteren. Bij goedkeuring kon ten overstaan van het presiderende lid van de raad meteen de eed van trouw op de schrijverinstructie worden gedaan. Dat de schrijver daarnaast toch ook nog de reguliere eed van trouw op de generale artikelbrief behoorde te doen, geeft al aan dat het hier niet om een doorsnee-(onderofficiers)functie ging.

De schrijver had een verantwoordelijke toezichthoudende baan. Hij beheerde zelf verschillende door de admiraliteit verstrekte goederen en controleerde tevens of andere kaderleden, inclusief de commandant, de hun toevertrouwde admiraliteitsgoederen goed beheerden. De schrijver was verplicht om daarover informatie, zoals het kruit- en kogelverbruik, in het scheepsjournaal op te nemen of er een aparte notitie van te maken. Daarnaast deed hij de personeels- en aanwezigheidsregistratie van de bemanning, waarmee hij moest voorkomen dat de kapiteins meer volk zouden aannemen of ontslaan dan het admiraliteitscollege had verordonneerd of dat de scheepscommandanten zouden sjoemelen met de opgave van het aantal daadwerkelijk aanwezige eters aan boord om zo een hogere vergoeding aan kostpenningen te kunnen opstrijken.[128] Soms droeg de admiraliteitsraad de schrijver zelfs op 'daegelijcx partinente notitie van presenten en werckende gasten te houden ende van dach tot dach den rade rapport te doen'.[129]

De waakhondenfunctie van de schrijver werd in 1629 verstevigd doordat de Staten-Generaal toen voor het eerst een instructie voor de kapiteins van alle admiraliteiten uitvaardigden, waarin een aanwezigheidsverplichting voor de schrijver was opgenomen.[130] De schrijver diende continu aan boord te zijn, en daar mocht de scheepscommandant onder geen beding aan tornen. Via het scheepsjournaal kon de schrijver door hem geconstateerde onvolkomenheden of misstanden aan de kaak stellen. Dat gebeurde echter zelden, waarschijnlijk omdat het scheepsjournaal tijdens de reis door de commandant ingezien kon worden en het officieel ook geen geheim of ontoegankelijk boekwerk was.

De Rotterdamse scheepsschrijver Joris van Sneeck was uitzonderlijk kritisch. Hij uitte zich in zijn journaal zeer openhartig over een op 18 juni 1691 aan boord beslecht conflict tussen zijn commandant en diens tweede man, de opperluitenant. Van Sneeck beschreef uitvoerig en gedetailleerd hoe kapitein Cornelis van der Hoeve zijn opperluitenant onheus bejegende, tot bloedens toe mishandelde en daarna de chirurgijn verbood om de wonden van de opperluitenant te verbinden. Opvallend aan deze onverbloemde aanklacht is dat deze opgeschreven was op een later in het journaal ingevoegde pagina; dat was op zodanige wijze gedaan dat het bijna niet opviel.[131]

Dat een schrijver bij het bekritiseren van zijn commandant op zijn woorden moest passen, ondervond Jacob Frederik Meijer, scheepsschrijver van de *Zephijr* in 1764. Meijer zette toen onverbloemd zijn mening over zijn commandant, kapitein L.H. van Oijen, op papier. Dit werd door een krijgsraad aan boord van zijn schip gekwalificeerd als onbehoorlijk en respectloos. Meijer kreeg vervolgens een boete opgelegd en moest de kapitein publiekelijk op zijn knieën om vergiffenis vragen. Daarna werden de belastende papieren van de schrijver door de provoost in het openbaar verbrand.[132] Zelfs een alom gerespecteerde vlootvoogd als Michiel de Ruyter besefte 'dat hij voorzichtig moest zijn bij wat hij in zijn journaal schreef'.[133]

Voor het uiten van een klacht stond de schrijver echter nog een ander middel ten dienste, waarover alleen hij en de scheepscommandant beschikten: de mogelijkheid om zonder tussenkomst van derden te corresponderen met de admiraliteitsraad. Met dat middel moest de schrijver wel weten om te gaan. Aan de mening van een scheepsschrijver werd namelijk geen grotere waarde gehecht dan aan die van de scheepscommandant. Bovendien geloofde de admiraliteitsraad een scheepsschrijver nooit alleen op zijn woord. Er moesten deugdelijke bewijzen kunnen worden overlegd en/of betrouwbare medestanders zijn om een klacht over een kapitein gehonoreerd te zien worden. Waren die er niet, dan werkte het schriftelijk beklag van de schrijver over zijn commandant als een boemerang. Dat ondervonden bijvoorbeeld twee schrijvers die in 1632 bij het Rotterdamse admiraliteitscollege hadden geklaagd over de geringe discipline aan boord van hun schepen. Deze aanklacht tegen de desbetreffende scheepscommandanten werd door de admiraliteitsraad onderzocht, waarbij deze constateerde dat de beide schrijvers 'dese Raad schandelijcken met haer brieven hadden geabuseert'.[134] De twee schrijvers, Barent Barentszoon en Salomon van Dierendonck, werden voor straf drie weken lang opgesloten in de gevangenis en op water en brood gezet. Een schrijver die daarentegen niet klaagde, terwijl dat wel had gemoeten, liep ook een risico. Zo kreeg de scheepsschrijver Jan Cors omdat hij het frauduleuze handelen van zijn commandant niet aan de admiraliteitsraad had gemeld, in datzelfde jaar 1632 een salarisreductie en een boete opgelegd.[135]

De schrijver was, zoals gezegd, verplicht alle veranderingen die zich voordeden tijdens de reis op te tekenen in de monsterrol en schuldrol, en door te geven aan het Prinsenhof. Via correspondentie met hem probeerde het admiraliteitscollege zijn grip op het schip en de bijbehorende scheepsadministratie te behouden. De admiraliteitsraad trachtte de betrouwbaarheid van de opgestuurde of ingeleverde scheepsadministratie te waarborgen door verschillende werkzaamheden van de schrijver aan boord te laten controleren door – onder meer – de kapitein, de luitenant, andere onderofficieren en de commissaris van de monstering. Mocht de schrijver ondanks dit gedifferentieerde toezicht toch over de schreef gaan, dan bestond altijd nog de mogelijkheid de schade op hem te verhalen of anders op zijn solliciteur of borgsteller.

Het contact tussen de scheepsschrijver en zijn admiraliteitsraad omvatte meer dan de onderlinge correspondentie. Na zijn indiensttreding keerde de scheepsschrijver namelijk, zeker als hij werkzaam was op de binnenwateren, regelmatig in het Prinsenhof terug

om zijn administratie te laten controleren of orders voor zijn commandant in ontvangst te nemen. Ook de zeegaande scheepsschrijver was voor zowel de leden van de admiraliteitsraad als zijn commandant de belangrijkste contactpersoon tussen de walorganisatie, de zeemanslogementen en het schip met zijn bemanning. Menig scheepsschrijver was kind aan huis in het Prinsenhof, omdat hij steeds – na de afdanking van medebemanningsleden – voor zichzelf of derden op het Hoofdelijk Betalingskantoor maandbrieven en restcedulen kwam verzilveren of verdiende gages kwam incasseren. Omdat de schrijver goed thuis was in de havenbuurten waar de (potentiële) zeelieden huisden, was hij ook daar een bekende verschijning en een belangrijke informatiebron voor velen. Eenmaal aan boord veranderde dat nauwelijks. Hij bleef een centrale positie innemen in het dagelijkse scheepsleven.

Het afnemende belang van de Republiek als maritieme mogendheid versterkte de positie van de scheepsschrijver aan boord. Doordat dienstneming bij de marine in de achttiende eeuw meer een kwestie werd van langdurig (konvooi)varen en minder van kortstondig vechten, traden de schrijvers meer op de voorgrond en kregen zij bovendien meer (toezichthoudende) taken. Bij de strijd ter zee speelde de schrijver immers geen rol van betekenis. Een schrijver die dan op voorgrond trad, riskeerde slechts nodeloos zijn leven. In vredestijd kwam het scheepsleven daarentegen juist veel meer in het teken van zijn werkzaamheden te staan. Wie tijdens de reis iets in een van de bezochte havens wilde kopen of onderweg iets nodig had voor aan boord, bijvoorbeeld tabak of schoenen, kon een beroep doen op de scheepsschrijver. Of die afhankelijkheid van zijn dienstverlening en het feit dat hij zich daarvoor liet betalen hem tot een geziene of juist tot een gehate man aan boord maakte, is niet duidelijk. Vermoedelijk het eerste.

Voorbeelden van een schrijver die door medebemanningsleden werd aangevallen of aangeklaagd omdat die zich bekocht voelden of anderszins door hem tekortgedaan, werden in de onderzochte admiraliteitsarchieven niet aangetroffen.[136] Zij werden ook niet aangetroffen tussen de vele attestaties die zeelieden hebben laten opmaken door notarissen in de havenbuurten. De meeste zeelieden hadden vermoedelijk nauwelijks in de gaten wat er nu precies werd ingehouden op hun salaris. De onderweg opgebouwde scheepsschuld werd hun wel kort voor de afdanking door de schrijver medegedeeld. Maar het lag niet in de lijn der verwachtingen dat de schrijver bij die gelegenheid een gespecificeerd overzicht van ieders schuldvorming gaf of per bemanningslid inzage bood in de opbouw van alle bedragen die al verrekend waren of nog ingehouden zouden worden op de verdiende gage. Bovendien was een deel van de bemanning analfabeet en/of afkomstig uit het buitenland. Het scheepsvolk van de marine was ten slotte niet voor niets eeuwenlang een gewilde en gemakkelijke prooi voor gewiekste ceel(ver)kopers en louche logementhouders. Tot die groep van profiteurs behoorden ook scheepsschrijvers die tegen een zo laag mogelijk tarief maandbrieven of restcedulen van medebemanningsleden kochten of getrouwd waren met een volkhoudster.

Volkhouders en scheepsschrijvers hadden veel gemeen. Beide voorzagen zeelieden op krediet van scheepsbenodigdheden of schoten hun geld voor en lieten hun klanten

daarvoor flink betalen met een maandbrief, restcedule of forse rente. Dat de Rotterdamse admiraliteitsraad zich hierbij lange tijd afzijdig hield, kwam omdat de raad deze betalingen niet te hoog of misplaatst vond en het grote belang van beide groepen voor de personeelsvoorziening onderkende. De werving van scheepsvolk was gebaseerd op de geoliede samenwerking tussen volkhouders (met hun leveranciers), scheepsschrijvers (met hun solliciteurs en financiers) en zielkopers (met hun geldschieters). Als een van deze groepen zich tekortgedaan voelde of deels wegviel, stagneerde de werving. Dan moest de admiraliteit ingrijpen, zoals vanaf 1779 het geval was toen verscheidene belangrijke zielkopers hun werkzaamheden staakten. Indien de personeelsvoorziening geschaad werd door het optreden van de volkhouders, zielkopers of scheepsschrijvers, kon de admiraliteitsraad dat evenmin laten passeren. Het herbekrachtigen of benadrukken van een verbod of een bestaande regeling was dan een beproefde methode. Daarnaast werd er soms gebruikgemaakt van dreigementen en waarschuwingen. Harde maatregelen, zoals zware straffen in de vorm van ontslag op staande voet en hoge boetes, werden wel toegezegd, maar bleven in de praktijk doorgaans achterwege.

Dat de admiraliteitsraad zijn scheepsschrijvers zelden hard aanpakte, had ook en vooral te maken met hun wederzijdse afhankelijkheid. De schrijver was voor zijn aanstelling en uitbetaling overgeleverd aan de admiraliteitsraad en die was voor het uitoefenen van controle op zijn scheepscommandanten weer afhankelijk van de scheepsschrijver. Door de rol en verantwoordelijkheden van de schrijver te vergroten, daalden die van de commandant.[137] Schrijvers namen steeds meer taken en werkzaamheden over die voorheen tot het domein van de kapiteins hadden behoord, zoals actief op pad gaan om zeelieden te werven en hen van een uitrusting of een voorschot voorzien. Met behulp van de scheepsschrijvers werden de kapiteins 'gedomesticeerd' en omgevormd van eigengereide ondernemers naar controleerbare, volgzame overheidsdienaren. Aan het eind van de achttiende eeuw had de scheepscommandant alleen nog, de aan voorschriften en regels gebonden, proviandering van zijn bemanning in eigen handen. Dat was niet onbelangrijk, want daarmee genereerde de kapitein uiteindelijk het grootste deel van zijn inkomen. Maar ook dit lucratieve zelf verzorgen van de voeding en drank aan boord had zijn langste tijd gehad. Vanaf 1 juli 1808 ontvingen de opvarenden van de Nederlandse marineschepen voortaan hun rantsoen van de overheid. Op 1 november 1841 verdwenen tevens de '(kapitein)zeuntjes' uit de vloot. Daarmee verloren de scheepscommandanten hun laatste privilege uit de begintijd van de admiraliteiten.[138]

Bij het omvormen van de zelfstandige, tijdelijk ingehuurde, louter voor eigen profijt varende scheepskapitein naar een overheidsdienaar in vaste dienst die zich liet controleren en sturen, verrichtte de scheepsschrijver baanbrekend werk. Maar wie voelden zich geroepen om, als een soort belangenbehartiger of varende klerk van de admiraliteit, niet alleen een scheepsadministratie te voeren, maar ook zijn baas en collega's aan boord te gaan controleren? Kortom, wie kozen voor dit merkwaardige beroep?

9 | Van zeeman tot zakenman

Inleiding

Scheepsschrijvers oefenden een ongekend veelzijdig beroep uit. Zij combineerden werkzaamheden waarvoor aan de wal een heel scala van verschillende beroepsbeoefenaren nodig was, zoals notarissen, winkeliers, predikanten, boekhouders, boden en magazijnmeesters. De scheepsschrijver moest dus met recht van vele markten thuis zijn en ook nog betrouwbaar zijn want hij deed verantwoordelijk werk. Toch kende het beroep geen strenge (voor)opleiding of forse aanstellingseisen. Gaan varen als scheepsschrijver leverde evenmin een hoog regulier maandsalaris op en vereiste soms zelfs flinke investeringen. Wie bezaten de vereiste kennis, vaardigheden en (geleende) pecunia om scheepsschrijver te kunnen of willen worden en namen genoegen met een ogenschijnlijk onderbetaalde baan op het water?

Van de in totaal meer dan vierhonderd personen (424) van wie kon worden vastgesteld dat zij in de periode 1597-1795 voor korte of langere tijd als schrijver werkzaam zijn geweest bij de Rotterdamse of Amsterdamse admiraliteit, is gepoogd na te gaan vanuit welke optiek zij ooit voor dit beroep hebben gekozen. Hoewel het onderzoek niet voor alle getraceerde scheepsschrijvers evenveel gegevens opleverde, kwamen bepaalde kenmerken van de beroepsgroep duidelijk naar voren. Een daarvan was het bestaan van pseudo-schrijvers: zeelieden die het schrijfwerk aan boord van een oorlogsschip voor hun rekening namen en ook als schrijver op de monsterrol konden staan, maar eigenlijk geen scheepsschrijver waren. Zij hadden een andere functie aan boord en combineerden die in opdracht van de kapitein of de admiraliteit tijdelijk met het schrijverschap. Dit type schrijver kwam zowel in de zeventiende als achttiende eeuw voor en niet alleen bij de Amsterdamse en Rotterdamse admiraliteiten. Schrijvers kenden echter een grote diversiteit. De pseudo-schrijver was slechts een van de voorkomende types.

Verschillende typen schrijvers

Pseudo-schrijvers

De kans in een museum of op een veiling het portret van een scheepsschrijver aan te treffen, is klein. Dat geldt overigens voor de gehele bemanning van zeventiende- of achttiende-eeuwse oorlogsschepen, met uitzondering van de scheepscommandanten: van hen zijn soms wel portretten aanwezig. Maar ook dan is het aantal zeer beperkt, zeker

als vlagofficieren – onder wie de alom bekende admiralen zoals De Ruyter, Tromp en Evertszoon – niet worden meegeteld. Toch is het niet ondenkbaar dat men bij het aanschouwen van het portret van een kapitein naar een voormalige scheepsschrijver kijkt. Omstreeks 1615 deden bij de Amsterdamse admiraliteit verscheidene adelborsten dienst als scheepsschrijver. Een van hen was de uit Antwerpen afkomstige Anthonie Charles de Liedekercke (ca. 1587-1661). Hij werd in 1623 aangesteld tot kapitein, trouwde in 1627 te Amsterdam met de ongeveer vijftien jaar jongere Wilhelmina van Breackel en verhuisde naar Haarlem. Daar liet kapitein Liedekercke zowel zichzelf als zijn echtgenote in 1637 portretteren door de Haarlemse schilder Johannes Corneliszoon Verspronck. Beide schilderijen bevinden zich in het Frans Hals Museum te Haarlem. Dat museum bezit ook nog een door Gerard ter Borch geschilderd familieportret van De Liedekercke, zijn vrouw en hun zoon Samuel.

Zowel gedurende het eerste kwart van de zeventiende eeuw als het laatste van de achttiende eeuw kwam het regelmatig voor dat aspirant-marineofficieren tevens dienstdeden als scheepsschrijver.[1] Indien er geen 'normale' schrijver voorhanden was of het schrijfwerk zo beperkt was dat het (nog) gecombineerd kon worden met een andere functie op het schip, kwam de adelborst altijd als eerste in beeld. Hij was immers nog in opleiding, had geen vaste of belangrijke taak aan boord, maar bezat wel voldoende algemene kennis om de scheepsadministratie te kunnen doen.[2] Vanaf het tweede kwart van zeventiende eeuw gingen de wegen van de adelborst en de schrijver voor langere tijd uiteen. Het werden twee gescheiden werelden, totdat omstreeks 1780 in Zeeland bij het aanstellen van de officiële assistent van de schrijver weer werd teruggegrepen op het oude, beproefde zeventiende-eeuwse recept: het hiervoor ad hoc inschakelen van toekomstige zeeofficieren.

Een voorbeeld van zo'n assistent is Gerrit Verdooren van Asperen, die in februari 1781 op 24-jarige leeftijd als adelborst aanmonsterde en meteen als tweede schrijver te werk werd gesteld op het Zeeuwse fregat *Walcheren*. Hij was niet de enige. Aan boord van de *Zuid Beveland*, een fregat met meer dan vierhonderd bemanningsleden, zat in 1781 eveneens een adelborst, Jacob del Ruel, die de scheepsschrijver assisteerde en indien nodig tijdelijk verving. Na Verdooren bleef de Zeeuwse admiraliteit adelborsten als tweede schrijver plaatsen op de *Walcheren*. Een van hen was de uit Doornik afkomstige Willem Stewart, die van oktober 1784 tot en met december 1785 beide functies combineerde; dat was een paar maanden langer dan Verdooren. Het uitoefenen van de dubbelfunctie had geen nadelige gevolgen voor de adelborsten of cadetten, zoals de aspirant-marineofficieren aan het eind van achttiende eeuw ook wel genoemd werden. Stewart en Verdooren werden later net als hun collega's die nooit als tweede schrijver waren ingezet, gewoon zeeofficier. Bij Verdooren ging dat zelfs heel snel: hij was nog geen jaar als tweede schrijver werkzaam toen hij in januari 1782 werd bevorderd tot luitenant-ter-zee. Uiteindelijk zou hij het tot vlagofficier brengen.[3]

Behalve adelborsten waren er zowel in de zeventiende als achttiende eeuw soms nog andere zeelieden die tijdelijk optraden als schrijver.[4] Zo verving bijvoorbeeld een kwar-

Portret van Anthonie Charles de Liedekercke (ca. 1587-1661), zijn vrouw Wilhelmina van Braeckel en hun zoon Samuel. Schilderij door Gerard ter Borch, 1650-1655. De in Antwerpen geboren De Liedekercke oefende omstreeks 1615 de dubbelfunctie uit van adelborst en scheepsschrijver. Hij werd later kapitein en onder andere ingezet bij het vrijkopen in Noord-Afrika van Nederlandse zeelui die het slachtoffer waren geworden van de Barbarijse kaapvaart. Tot 1641 was hij actief als zeeofficier. Wat hij daarna deed, is onbekend. Hij overleed in 1661 in Haarlem, de stad waar hij samen met zijn gezin vanuit Amsterdam naar toe was verhuisd. Op het schilderij staat De Liedekercke afgebeeld als een welgestelde burger van Haarlem en verwijst niets naar zijn ruim 25-jarige loopbaan bij de Amsterdamse admiraliteit.

tiermeester van de Rotterdamse admiraliteit in 1632 zijn schrijver. Deze had van de admiraliteitsraad toestemming gekregen de komende reis aan land te blijven om enige 'particuliere affaires van importantie' af te handelen.[5] Slechts een enkele keer was er sprake van een vaste gecombineerde functie waarbij het schrijverschap niet duidelijk op de tweede plaats kwam. Alexander Bruckingh ontving bijvoorbeeld in april 1751 van de Rotterdamse admiraliteit een akte van aanstelling tot schrijver én kwartiermeester op een uitlegger.[6] Bij de Zeeuwse admiraliteit stond omstreeks diezelfde tijd de uit Bremen af-

komstige Christiaan Akkerman als 'Chirurgijn Schrijver' op de monsterrol van de hoeker *Jonge Geusehand*.[7] Akkerman was echter geen schrijver die daarnaast medische ingrepen aan boord verrichtte, maar een chirurgijn die in 1747 en 1748 de scheepsadministratie erbij deed.

Akkerman was niet de enige uit een Duitse stad afkomstige chirurgijn die toen bij de Zeeuwse admiraliteit tevens aanmonsterde als schrijver. De dienstneming van deze chirurgijn-schrijvers hing nauw samen met de Oostenrijkse Successieoorlog. De Republiek was door een bondgenootschap met Groot-Brittannië tegen haar zin in betrokken geraakt bij deze Europese oorlog. Ter verdediging van de in april 1747 binnenvallende Franse troepen werd in allerijl een verdedigingslinie gevormd op de Wester- en Oosterschelde. In korte tijd werd in Zeeland alles wat kon varen, ingehuurd en bemand. Iedere beschikbare man was welkom.[8] In die turbulente zomer van 1747 traden behalve Christiaan Akkerman ook Hendrik Abbas (afkomstig uit Berlijn) en Nicolaas Roeloff Breukman (afkomstig uit Kiel) bij de Zeeuwse admiraliteit in dienst als chirurgijn annex schrijver. Buiten Zeeland kwam deze dubbelfunctie toen nog niet voor.

Ongeveer veertig jaar later was het combineren van de functie van schrijver met die van chirurgijn overal op de kleinere marineschepen gemeengoed geworden, dus niet alleen in Zeeland. Daar kregen vooral galjoten, kotters en brikken (bemand met maximaal dertig à veertig koppen) na het einde van de Vierde Engelse Oorlog een medicus aan boord die tevens de scheepsadministratie deed.[9] Ook bij andere admiraliteiten, zoals die van het Noorderkwartier, werden in de jaren tachtig en negentig van de achttiende eeuw chirurgijns ingezet ter vervanging van de scheepsschrijver.[10] Na de komst van de Fransen, de teloorgang van de Republiek der Verenigde Nederlanden en de opheffing van de admiraliteiten in 1795 zette deze ontwikkeling zich voort. Omstreeks 1800 waren er in de Bataafse Republiek inmiddels tientallen chirurgijns tevens aan het werk als scheepsschrijver, meestal op een brik.[11] Het combineren van een zuiver medische met een administratieve functie kwam waarschijnlijk vooral voort uit een gebrek aan mankracht. Dat in Zeeland gedurende de laatste decennia van de achttiende eeuw scheepsschrijvers werden aangenomen die afkomstig waren van (ver) buiten het eigen gewest, wees daar al op.[12] Aan boord van de grotere oorlogsschepen met meer dan honderd tot honderd vijftig koppen bleef het beroep van schrijver wel overal een aparte functie die niet gecombineerd werd met een andere.

Opgeklommen schepelingen

Voor adelborsten, chirurgijns en andere opvarenden die tevens de pen voerden, was het schrijverschap bijzaak. Er waren echter ook zeelui voor wie een (tijdelijke) aanstelling als schrijver een belangrijke stap in hun carrière was. Zij waren meestal onder aan de maritieme ladder begonnen en vaak op voorspraak van de kapitein opgeklommen. Dit kwam vooral voor in de zeventiende eeuw, en dan hoofdzakelijk in de eerste helft ervan. Oorlogsschepen werden toen merendeels ingezet op de rivieren en in de kustwateren. De kapitein kon tevens eigenaar van het ingehuurde oorlogsschip zijn, en de bemanning

bleef hem vaak lange tijd trouw dienen. Bemanningsleden konden, gesteund door hun kapitein, opklimmen tot onderofficier en zelfs officier. Ook de functie van schrijver was op deze wijze te bereiken door iemand die eerst jaren achtereen als matroos had gediend. Verscheidene van deze matrozen maakten, voordat zij werden aangesteld tot schrijver, eerst nog een tussenstap als kwartiermeester, scheepskorporaal of bottelier.[13] Sommigen van hen stegen nog een tree hoger en werden luitenant, de officiële vervanger van de kapitein. Zo wisten bijvoorbeeld Pieter Allertszoon van Kesteren (in 1626), Frans Claeszoon den Bout (in 1628), Jacob Lambrechtszoon (in 1631), Jan Janszoon Mercau en Adam Pieterszoon (beiden in 1640) en Johannes Commersteijn (in 1651) bij de Rotterdamse admiraliteit te promoveren van scheepsschrijver tot luitenant. Nog verder doorstijgen tot commandeur of kapitein kwam ook voor, zij het minder vaak. Ex-schrijvers die dat in Rotterdam in de jaren dertig van de zeventiende eeuw voor elkaar kregen, waren Jacob Jasperszoon Posthoorn, Simon Arnould Elsevier en Floris van Alckemade.

Er waren in de zeventiende eeuw nog meer jongemannen die van schrijver opklommen tot marineofficier, maar die waren er niet helemaal op eigen kracht gekomen: dat waren zonen (of andere manlijke familieleden) van kapiteins. Zij hadden als onderdeel van hun praktijkopleiding soms enige tijd als schrijver dienstgedaan bij hun vader of bij een collega van hem. Voor hen was het een onderdeel van hun scholing, die uiteindelijk moest resulteren in de opvolging van hun vader als kapitein.[14] Zij hadden voorafgaande aan het schrijverschap vaak eerst al wel enige nautische ervaring opgedaan als matroos. Werkzaam zijn als schrijver was leerzaam voor een toekomstige marineofficier. Het bracht hem in contact met allerlei facetten van het scheepsleven die geen nautische of militaire vaardigheden vereisten, maar waarmee hij later als kapitein zeker te maken zou krijgen, waaronder het beheer van de voorraad en de rechtspraak aan boord.

Een kapitein kon zijn zoon of een ander manlijk familielid, bijvoorbeeld een broer, neef of zwager, doorgaans zonder problemen als scheepsjongen of matroos op de monsterrol laten zetten, maar hem aannemen of inzetten als scheepsschrijver vereiste, zoals al eerder gezegd, de instemming van de admiraliteitsraad. In de vergaderingen van die raad kwamen regelmatig dergelijke verzoeken binnen.[15] Meestal werden deze, al dan niet na enige discussie, gehonoreerd.[16] Zo verkregen bijvoorbeeld bij de Rotterdamse admiraliteit in de jaren dertig van de zeventiende eeuw de kapiteinszonen Paulus van de Kerckhof, Gerard van Allevrunden en Quirijn van de Kerckhof toestemming om de scheepsschrijver van hun vader te worden. Andere kapiteins, onder wie Pieter de Jager, Andries van Soetendael en Dirck Duquast alias Verhaer, kregen in diezelfde tijd een schoonzoon als scheepsschrijver.[17] Te kunnen beschikken over een (schoon)zoon als scheepsschrijver was vooral handig wanneer een oorlogsschip vanuit de thuishaven moest worden uitgerust en in gereedheid gebracht. De kapitein kon dan bepaalde logistieke zaken die hij normaliter zelf of via zijn echtgenote regelde, zoals het provianderen van zijn schip, nu geheel of gedeeltelijk uitbesteden aan zijn door de admiraliteit betaalde schrijver.

Ook bij andere admiraliteiten waren er familieleden van kapiteins die enige tijd als scheepsschrijver de kost verdienden. Cornelis Hola, kapitein bij de Amsterdamse admi-

Het zogeheten 'admiraalshuis' te Gouda. Foto, 13 maart 2011. In dit pand op de Turfmarkt hebben verschillende vlagofficieren gewoond, waaronder viceadmiraal Jan den Haen (1630-1676). Deze kocht het pand in 1667. Hij was de zoon van een messenmaker en begon zijn glanzende loopbaan bij de Amsterdamse admiraliteit in 1650 niet als adelborst maar als scheepsschrijver.

raliteit, wist zijn 20-jarige neef uit Gouda, Jan Janszoon den Haen, in 1650 als schrijver aan boord te krijgen. Het bleek de opstap te zijn naar een glanzende carrière als zeeofficier.[18] Bij de Amsterdamse admiraliteit voer de zoon van kapitein Emanuel Salings, Reinier, omstreek 1663 eveneens als schrijver. Emanuel had overigens zelf vroeger (omstreeks 1634) ook als scheepsschrijver bij die admiraliteit gevaren. Een andere Amsterdamse marineofficier wiens zoon (omstreeks 1676) als scheepsschrijver werkte, was kapitein Dirck Jacobszoon Pater. Een Zeeuws voorbeeld uit de tweede helft van de zeventiende eeuw was Cornelis Evertsen de Jongste, zoon van luitenant-admiraal Cornelis Evertsen de Oude (1610-1666). In 1659 trad hij als scheepsschrijver in dienst bij de Zeeuwse admiraliteit en voer uit met het oorlogsschip *Veere*, dat gecommandeerd werd door kapitein Pycke.[19] Net als adelborsten die tijdelijk een dubbelfunctie uitoefenden, was het ook bij Cornelis Evertsen de Jongste en andere kapiteinszonen niet de bedoeling dat zij lang scheepsschrijver zouden blijven. Één reis was vaak al voldoende.

Kapiteinszonen die als leerschool een tijdje de scheepsadministratie deden, adelborsten die een schrijver moesten vervangen en matrozen die opklommen tot scheepsschrijver, kwamen in de achttiende eeuw nauwelijks meer voor. Een man als Josias de Bonte,

Portret van luitenant-admiraal Cornelis Evertsen (1642-1706). Schilderij door Nicolaes Maes, 1680. Cornelis Evertsen stamde uit een roemrijk Zeeuws marinegeslacht. Voordat hij bij de Zeeuwse admiraliteit carrière maakte als zeeofficier, en net als zijn vader opklom tot admiraal, was hij korte tijd werkzaam als scheepsschrijver.

die in 1743 bij de Amsterdamse admiraliteit van schrijver tot luitenant promoveerde en daarna ook nog kapitein werd, was zoals J.R. Bruijn in zijn dissertatie opmerkte, een grote bijzonderheid.[20] Maar uniek was hij niet. Cosmis van Suijlen realiseerde hetzelfde, alleen niet in Amsterdam maar in Rotterdam. Hij promoveerde in 1743 net als Josias de Bonte van schrijver tot luitenant en zou daarna eveneens verder in rang stijgen.[21] Van Suijlen en De Bonte waren echter uitzonderingen. Opklimmen van scheepsjongen of matroos tot scheepsschrijver en verder werd door de zich uitbreidende regelgeving al vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw tegengewerkt.

De introductie in 1664 van een vaste assistent betekende dat de vervanging en opvolging van de schrijver al van tevoren kwam vast te liggen. Indien de schrijver onderweg stierf of deserteerde, was het niet een adelborst of ervaren matroos die het werk van hem overnam, maar de tweede- of onderschrijver. Een kapitein kon alleen zelf nog een vervanger aanwijzen als hij met een klein schip voer waar geen tweede schrijver voor nodig was. Je eigen zoon inzetten als schrijver werd in Rotterdam extra bemoeilijkt doordat vanaf 1678 een minimum leeftijd gold van 21 jaar. In 1735 formuleerde de Amsterdamse admiraliteitsraad de eis dat, bij het vacant komen van een schrijversfunctie op een van de oorlogsschepen,

alleen gegadigden in aanmerking kwamen die al eens als eerste of tweede schrijver hadden gevaren. Dat maakte het nog onwaarschijnlijker dat een kapitein zijn zoon naar voren zou kunnen schuiven. Wie in de achttiende eeuw zijn vader wilde opvolgen als kapitein kon bovendien niet meer volstaan met de ervaring van een scheepsjongen of matroos, aangevuld met die van een schrijver of andere onderofficier. Varen als adelborst werd voor iedereen, ook voor kapiteinszonen, de enige weg om marineofficier te worden. Slechts een enkeling, zoals de al eerder genoemde Cosmis van Suijlen in Rotterdam en Josias de Bonte in Amsterdam, wist zich aan deze regel te ontrekken. Alleen de Zeeuwse admiraliteit kende een afwijkend carrièrepatroon. Daar werden vanaf 1720 juist regelmatig kapiteins aangesteld die tot dan toe als opperstuurman of schipper bij de VOC, WIC of Middelburgse Commercie Compagnie hadden gevaren. Deze kapiteins waren nooit adelborst bij de marine geweest en hadden daar ook geen andere lagere rangen doorlopen.[22]

Schepelingen die opklommen tot schrijver of die de scheepsadministratie er tijdelijk bij moesten doen, hadden met elkaar gemeen dat zij doorgaans niet waren gaan varen om schrijver te worden. Het waren in beginsel zeelieden die er door de kapitein waren uitgepikt om het schrijfwerk op zich te nemen. Voor een adelborst was dat wellicht niet iets om warm voor te lopen, een aspirant-marineofficier interesseerde zich waarschijnlijk meer voor de militaire en nautische aspecten van het scheepsleven. Maar voor een matroos of een kwartiermeester die door zijn kapitein naar voren was geschoven om het werk van de schrijver te doen, was dit juist een promotie en een teken van vertrouwen. Om daadwerkelijk als schrijver op de monsterrol te komen en het bijbehorende salaris te ontvangen, moest de desbetreffende zeeman nog wel instemming van de admiraliteitsraad verkrijgen.

Amb(ach)telijke schrijvers

Een tot schrijver opgeklommen schepeling was een ervaren zeeman.[23] Hij kwam vooral voor in de zeventiende eeuw, maar had toen ook al veel collega-schrijvers met een geheel andere achtergrond. Dat waren geen (opgeklommen) zeelieden, maar havenbuurtbewoners die werkzaam waren (geweest) aan de wal in een vak dat raakvlakken had met de bezigheden van de scheepsschrijver en die beide beroepen afwisselend of gecombineerd uitoefenden. Voor dergelijke scheepsschrijvers, die tevens actief waren (geweest) als klerk, commi(e)s, chercher, schoolmeester, boekhouder van de kraan, schrijver in de waag of notaris, was het op papier zetten van gegevens, ongeacht of men dat aan de wal of op het water deed, de essentie van hun dagelijks werk. Scheepsschrijvers met een administratieve nevenfunctie zaten hoofdzakelijk op wachtschepen of admiraliteitsjachten. Zij konden beide beroepen dan blijven uitoefenen.

Bij deze categorie van ambachtelijke schrijvers was het altijd een kwestie van kiezen of delen. Zo ging bijvoorbeeld de Amsterdammer Hendrick Barentszoon Schaef in 1620, kort nadat hij toestemming had gekregen om zich als notaris in het gewest Holland te vestigen, als schrijver naar zee. Hij vertrok in dienst van de Amsterdamse admiraliteit met een eskader onder commando van luitenant-admiraal Willem de Zoete (ca. 1565-1637), heer van Haultain. Dit eskader konvooieerde een veertigtal koopvaarders naar de

Middellandse Zee. Het journaal van die reis dat aan boord van het viceadmiraalsschip werd bijgehouden door Schaef, werd na terugkomst in 1621 afgesloten en ondertekend met 'HBSchaef, notaris'.[24]

Hendrick Schaef ging na thuiskomst in Amsterdam aan de slag als notaris.[25] Hij combineerde het notariaat vanaf de jaren dertig met een baan als boekhouder. De reden dat deze notaris eind 1620 aan boord van een oorlogsschip het ruime sop koos, was waarschijnlijk (deels) gelegen in zijn afkomst: hij was een kapiteinszoon. Zijn vader, Barent Hendrickszoon Schaef, was in dezelfde tijd dat Hendrick als schrijver uitvoer ook in dienst van de Amsterdamse admiraliteit, maar nam geen deel aan de eerdergenoemde eskaderreis van 1620-1621.[26] Andere notarissen die een tijd als scheepsschrijver op een oorlogsschip zaten, hadden doorgaans geen marineofficier als vader.

De Rotterdamse notaris Anthony Huijsman deed in 1643 hetzelfde als zijn Amsterdamse ambtsgenoot Schaef en monsterde aan als scheepsschrijver. De 28- of 29-jarige Huijsman werd de scheepsschrijver van kapitein Jan Jacobszoon van Nes, alias Boer Jaep den Ouden. Net als Schaef was hij slechts voor korte tijd schrijver. In 1644 was hij alweer terug in Rotterdam. Zijn vader kwam oorspronkelijk uit Antwerpen en was wijnhandelaar. Waarom Anthony Huijsman scheepsschrijver werd, valt af te leiden uit een in 1642 door hem uitsluitend in concept opgestelde akte.[27] In dit concept verzocht hij de burgemeesters en schepenen van Rotterdam hem aan te stellen als 'toezienhouder over de ballasthaelders'.[28] Die functie bestond nog niet, maar Huijsman was erachter gekomen dat de ballastvervoerders van Rotterdam deze, om onderlinge ruzie te voorkomen, in het leven wilden roepen.[29] Als motivatie om hem daarvoor aan te trekken, wees Huijsman de burgemeesters en schepenen erop dat hij als notaris weinig verdiende en een gezin (vrouw plus drie kleine kinderen) moest onderhouden. De conceptakte kwam niet verder dan Huijsmans eigen schrijftafel. Dat hij korte tijd later in 1643 ging varen als scheepsschrijver moet met zijn wankele financiële positie hebben samengehangen. In 1644 heropende hij na terugkomst zijn praktijk in Rotterdam en bleef daar tot 1648 gevestigd als notaris. Daarna vertrok hij vermoedelijk in dienst van de VOC naar Azië. In 1651 bleek hij als notaris en procureur werkzaam te zijn in Batavia. Ruim vijftien jaar later, in 1667 – aan het eind van de Tweede Engelse Oorlog – was dat nog steeds zo.

Niet alleen een grote of middelgrote admiraliteit had zo nu en dan een notaris als schrijver op haar vloot, ook een kleine admiraliteit zoals die van Hoorn en Enkhuizen, was ermee vertrouwd. De in dienst van de admiraliteit van het Noorderkwartier werkzame scheepsschrijver Nicolaas Kos was de zoon van een in Medemblik gevestigde notaris. Nadat hij omstreeks 1682 als schrijver onder commando van kapitein Klaas Valehen met het oorlogsschip *Jonge Prins* een tocht naar de Middellandse Zee had gemaakt, richtte Nicolaas zijn vizier weer op de wal en trad als notaris in de voetsporen van zijn vader.[30] Een andere notaris met zeebenen die voor dezelfde admiraliteit als schrijver had gevaren, was de in Alkmaar gevestigde Cornelis Coningh. Deze was tijdens de Tweede Engelse Oorlog als 'secretaris ofte eerste schrijver' geplaatst bij luitenant-admiraal Johan Corneliszoon Meppel. Coningh beschikte zoals menig notaris

aan de wal ook tijdens zijn werk aan boord over een ondergeschikte die als een klerk het schrijfwerk voor hem deed en tevens als getuige optrad bij het opstellen en ondertekenen van aktes. Cornelis Coningh kon op het water uit twee schrijvers putten, onder wie Dirck Jacobszoon Os, een neef van de luitenant-admiraal.[31] Deze neef was voor het reguliere schrijfwerk eigenlijk overbodig, want aan twee assistenten had een eerste schrijver meer dan voldoende steun.[32]

De reden dat luitenant-admiraal Meppel 'sijn cosijn' meenam als schrijver bleek uit een van de eerste door Cornelis Coningh aan boord van het admiraalsschip *'t Noorderkwartier* opgemaakte aktes.[33] Op 21 mei 1665 liet admiraal Meppel in een attestatie vastleggen dat mocht hij in de strijd tegen de Engelsen sneuvelen of op een ander moment aan boord komen te overlijden, zijn neef met steun van de predikant en de luitenant al zijn nagelaten goederen moest inventariseren en in veiligheid brengen. Tot die te inventariseren nalatenschap behoorden niet alleen 'alle desselffs mobilia en andere goederen' van de admiraal, maar ook diens 'fictualie ende andere corporele nootdruften' en 'specialijck meede sodanighe stercke drancken die binnen scheeps boort sullen werden gevonden'.[34] Met het meenemen van een vertrouweling als scheepsschrijver greep admiraal Meppel terug op een eeuwenoud gebruik van voor de oprichting der admiraliteiten.

Geëmbarkeerde herbergiers en logementhouders

Dat menige scheepsschrijver zeer bedreven was in het werven of ronselen van schepelingen kwam niet alleen omdat hij er geld mee kon verdienen, maar ook omdat hij vaak letterlijk en figuurlijk thuis was in de belangrijkste plaatsen waar (potentiële) zeelieden zich ophielden: bepaalde logementen en herbergen in de havenbuurt. Dit was helemaal aan het begin van de zeventiende eeuw nog het domein van de kapiteins geweest.[35]

In Amsterdam bevonden de meeste zeemanslogementen zich in de omgeving van de Haarlemmerstraat en op de Zeedijk, en in de daar vlak achter gelegen stegen en straten. Daar waren ook het Oost-Indisch Huis, het Prinsenhof en het West-Indisch Huis gevestigd.[36] In Rotterdam waren de logementen en herbergen met hoofdzakelijk schepelingen als klant eveneens geconcentreerd in de havenbuurten. Hiervan vormde gedurende de zeventiende eeuw de Lombartstraat (ook wel Lommert- of Lombertstraat genoemd) de centrale as. Een aan de westzijde van die straat gevestigde herberg, genaamd De boom van Jesse, was tientallen jaren achtereen een opmerkelijke leverancier van scheepsvolk aan de admiraliteit. Deze herberg was niet alleen de tijdelijke verblijfplaats voor zeelieden en andere gasten, maar ook een plek waar verscheidene scheepsschrijvers van de marine elkaar regelmatig ontmoetten. Diverse kapiteins woonden in diezelfde Lombartstraat, zoals kapitein Leendert Arienszoon Haecxwant (ca. 1599-1678) met zijn echtgenote.[37] In de herberg sloten particulieren allerlei transacties, waarbij zowel roerende als onroerende goederen van eigenaar wisselden. Sommige notarissen maakten hier ter plekke hun aktes. Financiële geschillen werden in De boom van Jesse een enkele keer met geweld, maar meestal door het hier in gijzeling houden van iemand opgelost. Het was een levendige ontmoetingsplaats, waarvan de herbergier echter regelmatig afwezig was omdat hij op zee zat als scheepsschrijver.

De herberg in de Rotterdamse Lombartstraat was in 1608 gebouwd in opdracht van Adriaen Willemszoon Verbregge. Hij was de eerste herbergier in dit nieuwe pand. Zijn zoon Willem Adriaenszoon Verbregge, ook wel Van der Bregge genoemd, kwam omstreeks 1621 bij zijn vader en moeder in de zaak werken. Hij trouwde en nam de herberg van hen over. Hij was vermoedelijk de eerste eigenaar die het herbergierschap in 1624 combineerde met een gang naar zee als scheepsschrijver.[38] Latere uitbaters deden hetzelfde. Zo ging Jan Jasperszoon van Santen, die de herberg in 1629 samen met zijn vrouw overnam, ook in 1634 als schrijver van een marineschip naar zee, terwijl zijn echtgenote in de tussentijd de herberg draaiende hield. Vanaf 1649 werd De boom van Jesse voor 350 gulden per jaar gehuurd en uitgebaat door Frans Claeszoon den Bout, een voormalige scheepsschrijver.

De Rotterdamse herberg stond goed bekend, al werd hier de impost (accijns) op bier of wijn ook wel eens ontdoken en eindigde niet elk zakelijk conflict na een gijzeling in harmonie. De herberg onderscheidde zich van andere logementen in de stad doordat de opeenvolgende herbergiers als scheepsschrijver werkzaam waren (geweest). De combinatie op zich was toen wel heel gebruikelijk. Wouter Claeszoon Brant(s), Michiel de Clercq, Abraham le Mair en Cornelis de Wijs waren allen Rotterdamse herbergiers of logementhouders die als scheepsschrijver hun bij de marine aangemonsterde gasten volgden en zich ook inscheepten.[39] Simon Arnould Elsevier, herbergier in De toelast, ging niet zelf aan boord, maar liet omstreeks 1633 zijn zoon scheepsschrijver worden. Hetzelfde deed Jacques Duyvelandt senior, vanaf omstreeks 1621 waard van De dubbele sleutels op het Marktveld. Daarnaast waren er nog scheepsschrijvers die wel zelf embarkeerden maar wier herberg niet in maar een flink stuk buiten een admiraliteitsstad stond, zoals omstreeks 1624 de herberg van Jan Willemszoon van Leeuwen in Warmond[40].

De frequentie waarmee herbergiers annex scheepsschrijvers zich inscheepten, verschilde. De een verbleef meer aan de wal dan op het water, terwijl dat bij een collega net andersom kon zijn. Herbergiers en logementhouders die tevens werkzaam waren als scheepsschrijver, hadden doorgaans een minder hoge status dan de eerder besproken notarissen en andere amb(ach)telijke schrijvers. Die combineerden hun walbestaan ook voor korte of langere tijd met een dienstverband als scheepsschrijver, maar waren evenwel ondanks hun hogere beschavingspeil, voor de zeemacht van minder groot belang.

In de havenbuurten van admiraliteitssteden was in de zeventiende en achttiende eeuw de tijdelijke opvang van zeelieden in herbergen, logementen en woonhuizen hoofdzakelijk het werk van vrouwen.[41] Deze waren doorgaans getrouwd met een zeeman of met iemand die zijn inkomen geheel of gedeeltelijk buiten de herberg of het logement om elders in de havenbuurt verdiende. Een waardin of logementhoudster kon bij afwezigheid van haar echtgenoot vrijwel altijd terugvallen op andere mannelijke familieleden en soms ook nog op een potige dienstmeid. Getrouwd zijn met een scheepsschrijver bood perspectief. Deze kon na afloop van een reis medeopvarenden (die door onderweg gemaakte scheepsschulden tevens schuldenaren van hem waren geworden) meetronen naar de herberg of het logement van zijn vrouw en ze daar van hun restantcedules 'afhel-

pen'. Op deze wijze was de logementhoudster verzekerd van klandizie en flink wat gagetegoeden. Zo opereerden bijvoorbeeld Cornelis de Wijs (geboren ca. 1584) en de al eerder genoemde Susanna Willems (geboren ca. 1597) in de jaren twintig, dertig en veertig van de zeventiende eeuw in Rotterdam. De combinatie van een Amsterdamse scheepsschrijver met een Rotterdamse logementhoudster pakte voordelig voor hen uit.

Het logement van De Wijs en Willems in Rotterdam, eerst een hoekhuis aan de Groenendael en daarna een woning aan de hoge dijk in Kralingen, was altijd druk beklant.[42] Terwijl Cornelis de Wijs vanaf circa 1622 in Rotterdamse admiraliteitsdienst werkte als schrijver van respectievelijk kapitein Arien Engelen, Pieter van Rijsbergen, Hendrick Janszoon de Munnick en weer Pieter van Rijsbergen, zwaaide Susanna Willems de scepter in het logement. Zij leverde niet alleen matrozen en onderofficieren voor de schepen waarop haar man de administratie verzorgde. Haar gasten monsterden ook aan bij andere oorlogsschepen of voeren uit in dienst van de VOC of WIC. Voor haar dienstverlening liet Susanna Willems zich zoals gebruikelijk door haar gasten betalen met maand- en andersoortige schuldbrieven. Door in het Prinsenhof de restcelen van net afgemonsterde zeelieden te kopen, groeide het aantal waardepapieren in bezit van Susanna gestaag. Bovendien kocht haar echtgenoot als scheepsschrijver de restantcelen van zijn medeopvarenden en liet deze later door Susanna in het Prinsenhof verzilveren.

In de persoon van Cornelis de Wijs kwamen verschillende typen scheepsschrijver samen. Hij was in de eerste plaats een schepeling die het vertrouwen van zijn kapiteins en de Rotterdamse admiraliteitsraad won en daardoor opklom tot schipper en schrijver. Daarnaast was hij logementhouder en daardoor als scheepsschrijver een geduchte ronselaar en belangrijke werver voor zijn eigen admiraliteit. Tot aan zijn dood in 1643 was Cornelis de Wijs ook nog handelaar in (scheeps)kleding; wat handig was in verband met het tegen betaling kunnen aankleden van de armoedzaaiers in het eigen logement. Die laatste combinatie van een scheepsschrijver die tevens, of voorheen, in de havenbuurt werkzaam was als neringdoende, bijvoorbeeld als kleermaker of winkelier, kwam zowel in de zeventiende als achttiende eeuw veelvuldig voor.

Varende handelaren en neringdoenden

Voor winkeliers, handelaren en kroegbazen die als scheepsschrijver gingen varen, gold, net als bij hun collega's die tevens herbergier of logementhouder waren, dat hun (voormalige) werk aan de wal vaak nauw samenhing met het werven, opvangen en van een uitrusting voorzien van zeelieden. In elke admiraliteitsstad zorgde een heel leger van handelaren en neringdoenden ervoor dat iedere daar woonachtige of logerende zeeman zich een scheepsuitrusting kon aanmeten. Zij leverden hun goederen direct aan de zeeman indien deze in de havenstad woonachtig was of over voldoende contant geld beschikte. Logementgasten ontvingen hun spullen voor aan boord meestal geheel of gedeeltelijk via hun tijdelijke gastheer of gastvrouw, en dan vaak op krediet. Tot deze neringdoenden en handelaren die zowel logementhouders als schepelingen van spullen voorzagen, behoorden onder meer kleermakers, tabakverkopers, destillateurs, schoenmakers, drank-

handelaren en allerlei winkeliers die etenswaren verkochten. Verscheidene van deze in de havenbuurten gevestigde lieden verruilden hun beroep aan de wal voor korte of langere tijd voor een varend bestaan als scheepsschrijver. Zij gingen, net als de eerder besproken herbergiers en logementhouders, hun klanten achterna en zetten in feite hun walactiviteiten aan boord gedeeltelijk voort. Scheepsschrijvers leverden aan boord immers vaak kleding, schoeisel, tabak en andere spullen voor tijdens de reis. Vooral schrijvers met ervaring in de handel en verkoop aan wal van (scheeps)kleding of (brande)wijn, waren sterk vertegenwoordigd.

Scheepsschrijvers die qua achtergrond of milieu getypeerd kunnen worden als varende neringdoenden of handelaren hadden zoals eerder gezegd bijna allemaal ervaring in een aan de scheepvaart te relateren walberoep. De link was doorgaans eenvoudig te leggen. Scheepsschrijvers met ervaring als kaffawerker, hoedenkramer, kousenverkoper of droogscheerder kunnen ondergebracht worden in de categorie van kleermakers en andere leveranciers van (scheeps)kleding. Bij de zoon van een messenmaker of van een snuifwinkelier is de relatie met het zeemansbestaan evenmin moeilijk te leggen. Maar waarom de uit Middelburg afkomstige boekdrukker Benedictus Smit omstreeks 1681 scheepsschrijver bij de Amsterdamse admiraliteit wilde worden, is minder eenvoudig vanuit zijn walprofessie te verklaren.[43] Datzelfde geldt voor de omstreeks 1635 bij de Rotterdamse admiraliteit als scheepsschrijver werkzame goud- en zilversmid Pieter van der Sch(e)ure. Beiden waren overigens in meer opzichten afwijkend. Van der Scheure was niet onbemiddeld. Hij handelde ook nog in kolen en turf en kwam al eerder ter sprake in verband met een poging van de Rotterdamse admiraliteitsraad om hem omstreeks 1634 zijn collega-schrijvers op de binnenwateren te laten bespioneren. Zijn overstap in die tijd van schrijver ter zee naar schrijver 'binnen duins' kwam weinig voor. Bijzonder aan de Zeeuwse boekdrukker Benedictus Smit was niet alleen dat hij scheepsschrijver in Amsterdam werd, maar ook dat zijn in 1681 in Amsterdam geboren zoon Hendrick voor hetzelfde beroep koos. Het overgaan van het beroep van vader op zoon was binnen de scheepvaart heel normaal, zeker voor de kinderen van zeeofficieren, maar voor die van scheepsschrijvers ging dat minder sterk op. Die kozen in de regel eerder voor een bestaan aan de wal dan op het water.

Ambulante predikanten

Aan het eind van de Tachtigjarige Oorlog stelde de Rotterdamse admiraliteit verschillende predikanten aan als scheepsschrijver. Sommigen van hen, zoals Jan Corneliszoon Swaen en Cornelis Hullift hadden voorheen ook als predikant gevaren. Anderen, zoals de predikant Sibrandus Salsonius, combineerden beide beroepen en monsterden aan als 'voorleser ende schrijver'.[44] De combinatie van de beroepen van schrijver en predikant was op zich niet zo vreemd, want schrijvers gingen immers van oudsher voor in het gebed en vervingen in die hoedanigheid de dominee. Maar waarom deze Rotterdamse predikanten zich juist in de periode 1647-1651 geroepen voelden om (tevens) als schrijver te gaan varen, is onduidelijk. De religieuze inbreng van de schrijver kalfde op papier al

vanaf het eind van het Twaalfjarig Bestand af. In de artikelbrief die de Friese admiraliteit in 1619 voor de eigen schepelingen hanteerde, werden de kapiteins er nog op gewezen dat 'soe wanneer Gods woord gepredict, voorgelesen oft dagelijx gebet gedaen wordt', zij dit 'deur hunne schrievers 's smorgens ende s'avonds alle dagen gelieft te laten doen'.[45] In de in 1621 in druk verschenen artikelbrief van de Staten-Generaal, werden preken en het dagelijks voorgaan in het gebed al niet meer uitsluitend voorbehouden aan de schrijver: de kapitein mocht hiervoor bij afwezigheid van de schrijver iemand anders aanwijzen. De artikelbrief die de Staten-Generaal in 1629 voor alle admiraliteiten uitgevaardigden, ging nog een stapje verder. De commandant van het schip mocht zelf bepalen wie hij dagelijks het gebed zou laten doen. Er werd met geen woord meer gerept over de schrijver. Op papier was deze als voorganger verdwenen, maar in de praktijk bleef toch alles bij het oude en was het juist de predikant die (werk)terrein verloor. In 1649 had de admiraliteitsraad nog ingestemd met het verzoek van de predikant Salsonius om tevens in dienst te mogen treden als schrijver van kapitein Van de Kerckhof. Toen de predikant Jan Corneliszoon Swaen, die afwisselend aanmonsterde als schrijver en dominee, twee jaar later diezelfde admiraliteitsraad verzocht om een plaatsing als predikant, werd hem dat echter niet meer toegestaan. Als reden kreeg hij te horen 'dat de sulcke functie wel conde werden waergenomen bij den schrijver'.[46] Voor een predikant die het schrijfwerk er eventueel bij deed was vanaf de Eerste Engelse Oorlog kennelijk geen plaats meer op de vloot.[47]

Voormalige walfunctionarissen van de admiraliteit

Een laatste nog niet behandelde groep scheepsschrijvers die zich door hun achtergrond onderscheidden, bestond uit voormalig walpersoneel van de admiraliteit. Hierbij moet vooral worden gedacht aan het lagere ondersteunend personeel, zoals hellebaardiers, kamerbewaarders en klerken. Zij bepaalden aan de wal wie toegang had tot het Prinsenhof of traden op als intermediair tussen enerzijds de admiraliteitheren in de vergaderzaal en de commiezen in het secretariaat of het Hoofdelijk Betalingskantoor, en anderzijds de schepelingen en hun echtgenoten of logementhouders die zich voor de deur ophielden. Deze walfunctionarissen kwamen door hun werk ook veelvuldig in contact met de kapiteins en hun schrijvers. Hellebaardiers stonden de provoost-geweldige en diens luitenant terzijde. Zij waren onder meer de vaste begeleiders van zeelieden die opgesloten hadden gezeten in de gevangenis van het Prinsenhof en, uit vrees voor desertie, onder toezicht naar het oorlogsschip werden (terug)gebracht.

In 1687 besloot de hellebaardier Pieter Quackenbosch voortaan als scheepsschrijver door het leven te gaan. De kamerbewaarder Anthonis Braesem zette die stap al ruim een halve eeuw eerder. In 1637 maakte Willem van Couwenburgh, klerk van de ontvanger-generaal van de Rotterdamse admiraliteit, een gelijksoortige afweging en werd de schrijver van kapitein Jan Roelofszoon Nieuweveen. Hij kreeg die baan op voordracht van zijn voormalige baas. Andere Rotterdamse admiraliteitsklerken die eveneens scheepsschrijver werden, waren in 1639 Adriaen Wa(e)lpot en in 1641 Dirck Pijl. Omdat zij op admiraliteitsjachten geplaatst werden, konden beiden hun administratieve baan op de secretarie

van het Prinsenhof combineren met het varende schrijverschap. Ook deze twee mannen hadden hun baan als schrijver te danken aan begunstiging. Waelpot was de halfbroer van een kapitein en stond zeer goed bekend bij de admiraliteitsheren, Pijl was de zoon van de vendumeester van de admiraliteit. Een achttiende-eeuws voorbeeld van een scheepsschrijver die baat had bij de admiraliteitsbaan aan de wal van een familielid, was Lambert van der Beets. Zijn vader Cornelis was commies van de charterkamer van de Rotterdamse admiraliteit.[48] Deze was daar vanaf december 1700 tientallen jaren achtereen werkzaam, werd zeer gewaardeerd, en daar profiteerde zijn zoon Lambert van.

Het aantal walfunctionarissen dat de werkzaamheden in het Prinsenhof inruilde voor of combineerde met het schrijverschap op een schip van de admiraliteit was niet groot. Maar zij waren wel bijzonder goed ingevoerd, omdat zij nauwe contacten bleven onderhouden met voormalige collega's en ander walpersoneel in het Prinsenhof, onder wie deurwaarders, boden en kamerbewaarders. De deurwaarders en kamerbewaarders van de admiraliteiten traden vaak op als financiers of gemachtigden van kapiteins en schrijvers. Waarom sommige walfunctionarissen de overstap maakten van een baan in het Prinsenhof naar het schrijverschap op een varend marineschip, is niet duidelijk. Het was geen promotie of normale carrièrestap.

Een bont gezelschap

Hoewel hun loopbanen veelal niet van A(msterdam) tot Z(eeland) volledig gereconstrueerd konden worden en ook de benodigde genealogische gegevens niet steeds aanwezig waren, is wel duidelijk geworden dat de honderden onderzochte scheepsschrijvers geen kleurloze saaie beroepsgroep vormden.[49] Er was weliswaar qua achtergrond een beperkt aantal verschillende typen scheepsschrijvers te onderscheiden, maar in zijn totaliteit was het een zeer gemêleerd gezelschap. Voor de een was het doen van de scheepsadministratie bijzaak, voor de ander bittere noodzaak of juist de bekroning van zijn loopbaan. Sommigen deden dit werk slechts een paar maanden, anderen een groot deel van hun leven. Het schrijverschap kon ook een tussenstap zijn voor iemand die aan de wal bij de admiraliteit of elders hogerop wilde komen of die op een marineschip officier trachtte te worden. Kortom, allerlei motieven konden ten grondslag liggen aan het gaan werken als scheepsschrijver.

Aan het beroep van schrijver werden ogenschijnlijk weinig eisen gesteld. Toch moesten de gegadigden wel impliciet aan bepaalde voorwaarden voldoen. Naast een niet te jonge leeftijd en de goedkeuring van de admiraliteitsraad, diende een scheepsschrijver voldoende kennis van de Nederlandse taal te hebben. Om aan boord adequaat als schrijver te kunnen functioneren, moest hij die taal goed kunnen lezen, schrijven en spreken. Wellicht was dat zo vanzelfsprekend dat een dergelijke aanstellingseis nooit geformuleerd hoefde te worden. In de onderzochte admiraliteitsarchieven en notariële protocollen werd geen voorbeeld gevonden van een schrijver die op dat punt tekortschoot. Ook tussen de bewaard gebleven scheepsjournalen en schuld- of monsterrollen werd even-

min een exemplaar aangetroffen dat was bijgehouden door een scheepsschrijver met (te) geringe kennis van de Nederlandse taal. Toch waren niet alle ruim vierhonderd onderzochte scheepsschrijvers geboren en getogen in de Republiek der Verenigde Nederlanden.

Woonstraten in Amsterdam van scheepsschrijvers in dienst van de admiraliteit (1600-1700)

Eerste helft zeventiende eeuw	Tweede helft zeventiende eeuw
Anjeliersstraat	Bethaniënstraat
Balk in 't oogsteeg	Boomsloot
Beurs	Buitenkant
Boomsloot	Haantjehoeksteeg
Boshuispoort	Hopmarkt
Braak	Jansstraat
Brouwersstraat	Kattenburg [3x]
Gr(u)ijtersteeg	Kerkstraat
Haarlemmerstraat [2x]	Leidse dwarsstraat
Haarlemmerdijk	Leidse straat [2x]
Hoogstraat	Nieuwe Markt
Keizersgracht	Nieuwe Vijzelstraat
Langstraat	Nieuwezijds Voorburgwal
Leidse veer	Oude Schans [2x]
Molenstraat	Prinsenhof(steeg) [2x]
Nieuwezijds Achterburgwal	Sint Anthoniebreestraat
Nieuwstraat	Sint Anthoniespoort
Sint Angnietenstraat	Spiegelstraat
Slijkstraat	Suikerbakkersteeg
Stille Steeg	Vinkenstraat
Taksteeg	Zeedijk [2x]

Bron: DTB-registers Stadsarchief Amsterdam.

Het gros was in de Republiek ter wereld gekomen, vaak in een (admiraliteits)havenstad, maar ten minste 25 schrijvers waren afkomstig uit het buitenland. Met uitzondering van een enkele Fransman en een paar Schotten waren al deze buitenlanders van Duitse of Vlaamse herkomst. Op een handjevol Antwerpenaren en Hamburgers na kwamen ze uit landsteden, zoals Mechelen en Maldigem of Münster, Leipzig en Cleef. Zij waren wel bijna allemaal getrouwd, meestal met een Nederlandse, soms met een buitenlandse vrouw. En ze huisden net als bijna al hun Nederlandse collega's verspreid in de havenbuurten van de stad, waar ook de admiraliteit was gevestigd waarbij zij in dienst waren als scheepsschrijver. Voordat deze buitenlanders als schrijver uitvoeren, hadden ze in die havenbuurt eerst een tijd op een andere wijze de kost verdiend, bijvoorbeeld als kleermaker, handelaar of logementhouder. Of ze waren als zeeman opgeklommen tot scheepsschrijver. Opvallend aan de buitenlandse inbreng was dat deze schrijvers bijna allemaal in de zestiende eeuw geboren waren en zich toen of aan het begin van de zeventiende eeuw, al dan niet met hun ouders, in Amsterdam of Rotterdam hadden gevestigd.

Naast hun burgerlijke staat weken de uit het buitenland afkomstige schrijvers ook qua geloofsovertuiging niet af van de modale scheepsschrijver. Die was in de regel ook getrouwd en bijna altijd protestant. Hoewel ze een kleine minderheid vormden, waren er ook schrijvers die het katholieke geloof aanhingen. Van de 287 onderzochte schrijvers van de Rotterdamse admiraliteit waren er mimimaal zes die katholiek waren. Opvallend aan deze groep was dat zij allemaal in de achttiende eeuw als scheepsschrijver werkten. De religieuze taak van de schrijver – dagelijks voorgaan in het gebed – bood daar in de achttiende eeuw kennelijk meer ruimte voor dan in de zeventiende.

Scheepsschrijvers vormden een heterogene groep. Menigeen had immers al ervaring in een ander beroep. Verscheidene van hen verwierven later gebruikmakend van hun ervaring als scheepsschrijver, een (beter betaalde) baan aan de wal als boekhouder, onderequipagemeester, makelaar, commies, vendumeester, kassier, commissaris of secretaris van een kleinere plaats of instelling. Tot deze categorie behoorden ook Cesar Bonnet, Laurentius Beudt en Anthony Almeloo, die respectievelijk in 1748, 1782 en 1772 aan de slag gingen als solliciteur voor voormalige collega scheepsschrijvers.[50] Zij namen de plaats in die voorheen was ingenomen door bepaalde dienaren van de admiraliteit, zoals deurwaarders en commissarissen van de monsterring. De scheepsschrijvers van de marine waren overduidelijk van vele markten thuis en konden daardoor aan de wal probleemloos een ander beroep aannemen. Een administratieve baan aan de wal bij de admiraliteit was zoals al eerder aangegeven zeer goed mogelijk. Doorgroeien aan boord van de admiraliteitsschepen was daarentegen vrijwel onmogelijk. Een tweede schrijver kon al na één reis aangesteld worden tot eerste schrijver, maar daar hield de promotieladder binnen de varende administratie meteen op. Slechts een enkeling bracht het tot vlootsecretaris.[51]

Scheepsschrijvers konden van scheepvaarttak veranderen, maar dat betekende meestal dat ze een andere functie kregen. Iemand als Wouter Hendrickszoon, die in 1637 een oorlogsschip van Rotterdamse admiraliteit kortstondig inruilde voor een kaapvaarder en in beide gevallen als schrijver aanmonsterde, was een uitzondering. Hij was ook een

De Amsterdamse admiraliteitswerf met rechts het Zeemagazijn. Schilderij door A. Storck, circa 1690. Scheepsschrijvers waren door hun werkzaamheden vaste bezoekers van (de equipagemeester in) het Zeemagazijn op Kattenburg.

van de weinige scheepsschrijvers van wie kon worden vastgesteld dat hij nooit was getrouwd. Een andere scheepsschrijver van wie dat ook gezegd kan worden, was Floris van Alckemade.[52] Die bezwangerde tussen zijn reizen door wel verscheidene ongehuwde dames in Rotterdam. Hij wist enkele leden van de Rotterdamse admiraliteitsraad te imponeren en voor zich te winnen. In 1636 promoveerde hij tot luitenant en ongeveer vier jaar daarna werd hij zelfs aangesteld als kapitein.

Ook opvallend, maar dan in een geheel ander opzicht, was Jacques Duyvelandt den jongen.[53] Hij was waarschijnlijk de enige scheepsschrijver van de Rotterdamse admiraliteit die eerder als schrijver op een WIC-schip had gediend. Schrijvers van de WIC of VOC stapten zelden over naar de marine. Andersom kwam trouwens ook weinig voor. De Enkhuizenaar Claas Mossel, die in november 1721 afmonsterde als schrijver van een admiraliteitsschip van het Noorderkwartier en ruim een half jaar later, in juni 1722, aanmonsterde bij de VOC in Enkhuizen als 'adsistent' en naar de Oost vertrok, was een dergelijk apart geval. Assistenten deden meer dan de reguliere scheepsadministratie. Zij stonden zowel aan boord als aan de wal de kooplieden van de VOC terzijde als klerk. In dat opzicht was de overgang van de scheepsschrijver Marinus Geleijnszoon Brant van de Rotterdamse admiraliteit naar de VOC nog opvallender dan die van Claas Mossel. Brant bracht het in 1641 in VOC-dienst tot koopman. Diens beroepsmatige succes in Azië stond echter in schril contrast met het wel slagen van zijn huwelijk. Zijn in Rotterdam achtergebleven echtgenote beviel in 1642 van een buitenechtelijk kind en zij trouwde, nadat Brant in 1646 op Ambon was overleden met

haar minnaar, de verwekker van het kind. Compagnieskooplieden waren net als schrijvers van de marine meestal getrouwd, assistenten vaak juist niet.[54]

Wat opviel aan andere naar de VOC overgestapte scheepsschrijvers was dat zij meestal als adelborst naar Azië zeilden, zoals Teunis Pauwelszoon Marsman in 1628 en Dirck van Stockum in 1713. Het omgekeerde, een adelborst van de VOC die na repatriëring scheepsschrijver werd, kwam eveneens voor. Dat bewees Adriaen van der Helm, die omstreeks 1705 een dergelijke overstap maakte in Rotterdam. Een adelborst bij de VOC was overigens niet hetzelfde als bij de marine. Adelborsten van de VOC waren landmachtmilitairen. Zij stonden in rang net boven de gewone compagniessoldaat. Opmerkelijk aan deze adelborsten of 'veredelde soldaten' was dat er regelmatig jongelieden van gegoede huize tussen zaten, die om de een of andere reden geen betere betrekking bij de VOC hadden kunnen krijgen.

Een schrijver die de marine inruilde voor de koopvaardij of voor het landleger, kwam waarschijnlijk nog minder voor, net als het omgekeerde. De enige bij wie een dergelijke ontwikkeling in de loopbaan kon worden aangetoond, was bij Simon Arnould Elsevier. Deze diende bij het Staatse leger eerst als soldaat (ca. 1628) en daarna als schrijver (tot ca. 1632). In 1632 of 1633 werd hij scheepsschrijver op een van de vaartuigen van de Rotterdamse admiraliteit die werden ingezet op de binnenwateren ter ondersteuning van het landleger in de strijd tegen de Spanjaarden. In 1634 werd hij bevorderd tot luitenant en weer ongeveer vijf jaar later tot kapitein van het schip.

De loopbaan van deze Simon Elsevier was minder vreemd of grillig dan op het eerste gezicht mag lijken. Eigenlijk personifieerde Simon de positie van zijn familie in Rotterdam. Zijn vader Arnould, een belangrijke lokale herbergier, en zijn oom Isaack, de provoost-geweldige van de admiraliteit, hadden zowel goede contacten binnen het leger als de zeemacht. Dat Simon zonder enige discussie meteen toestemming kreeg van de Rotterdamse admiraliteit om scheepsschrijver te worden en zich vervolgens in korte tijd kon opwerken tot commandant van datzelfde schip, had hij volledig te danken aan zijn oom Isaak Elsevier. Deze was mede-eigenaar van het door de admiraliteit gehuurde oorlogsschip en had dankzij zijn toezicht- en ordehoudende functie binnen en buiten het Prinsenhof veel invloed in de admiraliteitsraad.[55] Bovendien was Simons oom zo kapitaalkrachtig dat hij verscheidene kapiteins kon financieren bij de inkoop van hun proviand. Ook aan deze (solliciteurs)positie ontleende Isaack Elsevier (en zijn familie) invloed en aanzien in Rotterdam. Dankzij families zoals Elsevier konden de admiraliteiten ook schepen laten uitvaren als zijzelf of hun kapiteins (te) weinig geld in kas hadden.[56]

Een soortgelijke sterk met de admiraliteit verweven familie was die van Christiaan Croog(h).[57] Christiaan was gedurende het eerste decennium van de achttiende eeuw jaren achtereen de vaste scheepsschrijver van kapitein Johan van Convent. Een oudere broer van hem, Martinus, was een welgestelde huizenbezitter in Rotterdam, die, net als Isaak Elsevier, de admiraliteit financierde.[58] Voor de leden van de admiraliteitsraad gingen eigenbelang en het belang van de admiraliteit vaak eveneens hand in hand.[59] Joost Adriaenszoon van Coulster biedt een duidelijk voorbeeld van een dergelijke belangenver-

strengeling.[60] Hij was tijdens het tweede kwart van de zeventiende eeuw meer dan tien jaar lid van de Rotterdamse admiraliteitsraad en bezat een rederij en een bierbrouwerij. De Rotterdamse admiraliteit was een van zijn beste klanten. Doordat Van Coulster zijn lidmaatschap van de admiraliteitsraad afwisselde met het bekleden van het burgemeesterschap van de stad Rotterdam, bleef zijn invloed groot. Hij was in maatschappelijk opzicht een van de succesvolste leden van het stedelijk patriciaat.

De families van Christiaan Croogh en Simon Arnould Elsevier behoorden eveneens tot het stedelijk patriciaat, iets wat maar weinig andere scheepsschrijvers konden zeggen. Scheepsschrijvers waren doorgaans niet rijk of welgesteld. Van slechts een klein aantal kon worden vastgesteld dat zij in Rotterdam een eigen huis bezaten.[61] De waarde van deze panden varieerde. Anthony Coppier werd in 1629 voor 380 gulden de eigenaar van een woning met erf in de Lange lijnstraat. Andries Huyck betaalde in 1635 800 gulden voor zijn woning met erf aan de noordzijde van de Meent. De woning van David Lodewijckszoon aan de noordzijde van de Oude Prinsenstraat werd door zijn weduwe in 1642 voor 950 gulden te gelde gemaakt.

Scheepsschrijvers bezaten soms ook waardevolle roerende goederen. Zo liet de ongehuwde 32-jarige schrijver Conraet Diemers in 1629, ongeveer drie jaar voor zijn dood, testamentair vastleggen dat de juwelen die hij in eigendom had naar een nicht zouden gaan. Twee neven zouden zijn kleding krijgen.[62] De nalatenschap van de in 1709 aan de wal overleden scheepsschrijver Jacobus Sweerts bleek onder andere te bestaan uit een 'zeekist', twee snaphanen, een degen, een tinnen inktkoker, een houten snuifdoos, een blikken tabaksdoos, een Bijbeltje, een oude en een nieuwe Spaanse pruik, een pennenmes, een hangmat, een matras, kleding, drie zilveren lepels en een kistje met daarin 198 gulden aan contanten.[63] Ten bate van de erfgenamen kwam daarnaast nog een geldbedrag van bijna 300 gulden, dat geïncasseerd moest worden bij een viertal particulieren, onder wie een chirurgijn en een collega scheepsschrijver. Ook de admiraliteit stond nog flink in het krijt bij Sweerts. Hij had ruim 230 gulden tegoed aan salaris en bovendien nog recht op 'zijn verschot en rekening t scheep gedaan'.[64]

Maar tegenover de genoemde schrijvers met enig roerend of onroerend bezit konden andere Rotterdamse schrijvers worden geplaatst voor wie dat zeker niet gold, zoals Jan Robberts (overleden in 1628) en Adriaen van der Helm (overleden in 1710), als ook de in Amsterdam woonachtige scheepsschrijver Thomas Gerritszoon, die in 1634 stierf. Robberts, Van der Helm en Gerritszoon lieten bij hun overlijden zo weinig van waarde na dat hun echtgenotes de nalatenschappen officieel weigerden.[65] Die deden er afstand van en droegen de spullen over aan de crediteuren van hun man. De vrouwen gingen ervan uit dat hun man meer schulden had dan bezit.

De schuldeisers van Gerritszoon waren verkopers van tabak, bier, brandewijn, laken en zijde. Wie dat van Robberts waren, bleef ongenoemd in de door de notaris opgemaakte akte. De weduwe van Robberts, Annitgen Willems, liet wel duidelijk merken dat er bij haar weinig te halen viel. Nadat zij had vernomen dat haar man, de schrijver van kapitein Cornelis Janszoon Romer, bij Bordeaux was verdronken, verzocht zij notaris Jan van Aller

Az. naar haar huisadres in de Groenendael te komen. Daar trommelde zij een paar straatgenoten op en overhandigde vervolgens publiekelijk de sleutels van het huis waar zij met Jan Robberts woonde aan een van de buren, een uit Engeland afkomstige tabakverkoper. Daarmee gaf Annitgen op niet mis te verstane wijze aan dat zij de erfenis van haar man weigerde en de gehele inboedel afstond aan de schuldeisers. Waar Annitgen vervolgens zelf heenging en onderdak vond, vermeldde de notaris niet.[66] Vermoedelijk bleef zij wel in Rotterdam wonen.

Schrijvers en hun gezinnen waren honkvast. Zij woonden bijna allemaal in de stad waarin ook de desbetreffende admiraliteit gevestigd was. Als een schrijver verhuisde, was dat bijna altijd binnen de muren van zijn woonplaats. Stapte hij over naar een andere scheepvaarttak, wat zoals eerder gezegd niet vaak gebeurde, dan monsterde de ex-schrijver aan bij de in of vlakbij zijn woonplaats gevestigde Kamer van de VOC of WIC. Een compagniesdienaar was jaren achtereen van huis. Het gezin van een schrijver die was overgestapt van de marine naar de Oost- of West-Indische Compagnie vertrok niet naar een andere wijk of stad. Een overgang als schrijver van de ene admiraliteit naar de andere, had precies hetzelfde effect: ook dan werd er niet verhuisd. Scheepsschrijvers waren bovenal havenbuurtbewoners en bleven dat meestal hun hele leven. In dat opzicht behoorden ze tot hetzelfde milieu als andere (onder)officieren van de marine.[67]

Net als kapiteins wisselden scheepsschrijvers weinig van admiraliteit. Dit kwam bovendien vrijwel uitsluitend voor gedurende de laatste drie decennia van de achttiende eeuw. Als een schrijver overging naar een andere admiraliteit, was het naar de dichtstbijzijnde. Zo ging een schrijver uit Hoorn of Enkhuizen bij verandering van admiraliteit in de regel naar Amsterdam en een uit Rotterdam naar Zeeland. Een uitzondering op deze ongeschreven regel vormde de scheepsschrijver Jacobus Heijbeeck, die in 1772 de Rotterdamse admiraliteit inruilde voor die van het Noorderkwartier. Zijn zoon Phillipus was kennelijk net zo veranderlijk, want ook deze was bij verschillende admiraliteiten werkzaam, alleen niet bij dezelfde twee als zijn vader. Phillippus stapte in 1782 over van de Zeeuwse naar de Rotterdamse admiraliteit. Beide scheepsschrijvers, vader en zoon Heijbeeck, woonden in Rotterdam, en die stad bleef hun thuisbasis, ook toen ze elders werkten. De overgang van de Zeeuwse naar de Rotterdamse admiraliteit van Christoffel Ziegler in 1771 en Hendrik Nacquelijn in 1773 moet ook vanuit die optiek worden bekeken. Geen van beide heren was een Zeeuw. Zij kwamen uit Rotterdam en hadden kennelijk tot hun overstap alleen in Zeeland een baan als scheepsschrijver kunnen krijgen.

Voor scheepsschrijvers uit de Republiek leek een carrière bij een buitenlandse marine geen optie. Daar was immers het in woord en geschrift beheersen van een andere landstaal maatgevend voor het kunnen functioneren als schrijver. Scheepsschrijvers bij andere Europese marines hadden bovendien, net als bij de VOC en WIC, niet precies dezelfde positie en taakstelling als bij de admiraliteiten van de Republiek. De vooraanstaande positie van de Republiek als maritieme mogendheid bood scheepsschrijvers evenwel soms de kans om in vreemde krijgsdienst over te gaan. Indien een buitenlandse mogendheid in de Republiek een oorlogsschip huurde, kwam de gehele bemanning, inclusief de schrij-

ver, gedurende de huurperiode in buitenlandse dienst. Jacob Jochemszoon en Nicolaes van Haerlem waren zulke schrijvers die in Rotterdam met schip en al aan het buitenland werden verhuurd.[68] Beiden vertrokken in 1618 naar de Middellandse Zee om daar de vijanden van de Republiek van Venetië te gaan bestrijden.

In de Republiek werden ook zeelieden individueel voor buitenlandse marines geronseld. Zij werden over land of over zee naar hun nieuwe werkgever gebracht en gingen daar over op een inheems oorlogsschip. De in opbouw zijnde Russische oorlogsvloot werd omstreeks 1700 op deze wijze voorzien van honderden in de Republiek aangenomen zeelui.[69] Het geronselde kader bestond uit tientallen zeeofficieren, hoofdzakelijk luitenants en commandeurs. De twee hoogste in Russische dienst getreden personen waren de al eerder genoemde, tot dan toe voor de Amsterdamse admiraliteit werkzame onderequipagemeester, Cornelis Cruys, en de kapitein-luitenant, J(oh)an van Rees. Beiden kregen toestemming van de admiraliteit om voor tsaar Peter de Grote te gaan varen. Zij ondertekenden in mei 1698 in Amsterdam hun contract en vertrokken korte tijd later als vlagofficier naar Rusland. Zoals al is aangegeven, mocht de als viceadmiraal in Russische dienst getreden Cornelis Cruys een tweetal personen meenemen die op kosten van de tsaar 'behoorlyk boek als journaal en andere gewoone Oorlogsboeken sullen moeten houden'.[70] Dit was het reguliere werk van een scheepsschrijver. Wie Cruys verkoos, stond niet aangegeven. Waarschijnlijk was Cornelis van Dort een van hen.

De scheepsschrijver Van Dort begeleidde Cornelis en diens echtgenote, Catharina Voogt, eind juni 1698 in Amsterdam bij hun bezoek aan een notaris. Bij die gelegenheid liet Cruys de notaris op dezelfde dag een tweetal testamenten vervaardigen. Eén had betrekking op het bezit van Cornelis en zijn vrouw in Amsterdam en werd door hen beiden ondertekend. Het andere testament betrof de eigendommen van Cruys in Noorwegen, waar hij oorspronkelijk vandaankwam.[71] Dat testament ondertekende hij alleen. Daarnaast liet Cruys de notaris nog een procuratie voor zijn echtgenote opstellen, waarmee zij in Amsterdam tijdens zijn verblijf in Rusland haar eigen belangen en die van haar man kon behartigen. De bij het opmaken van de procuratie en het testament van Cruys en zijn vrouw aanwezige Van Dort ondertekende de aktes als getuige.[72] Zowel Cruys als Van Dort vertrok in 1698 naar Rusland. Of Van Dort daar uitsluitend als schrijver van Cornelis Cruys functioneerde, is niet duidelijk. Over de achtergrond en verdere loopbaan van Cornelis van Dort is, zoals bij de meeste Ruslandgangers, weinig bekend. In 1700 stond hij te boek als luitenant.[73]

Er was omstreeks de eeuwwisseling dus nog volop werk voor schepelingen op de oorlogsvaart.[74] Waarschijnlijk zijn bij het opbouwen van de Russische marine veel meer scheepsschrijvers vanuit de Republiek net als Cornelis van Dort naar Rusland vertrokken. Vanaf 1698 tot omstreeks 1720 stond menig Russisch waletablissement of oorlogsschip onder commando van een Nederlandse kapitein.[75] De bemanningen bestonden grotendeels uit Russen, maar er waren ook talrijke buitenlanders aan boord. In dat internationale milieu fungeerde het Nederlands als een verbindende (scheepvaart)taal.[76] De voor de officieren van de Russische vloot in 1698, 1704 en 1712 bestemde scheepsseinen werden

niet eens in het Russisch uitgegeven maar uitsluitend in het Nederlands.[77] Wat gedurende de eerste twee decennia van de achttiende eeuw aan instructies en militaire artikelen voor de tsaristische marine in het Russisch verscheen, waren vertalingen vanuit het Nederlands.

Dat schrijvers gedurende het laatste kwart eeuw van het bestaan van de admiraliteiten een wat grotere mobiliteit aan de dag legden, gaf aan dat er iets veranderd was. Mannen die in de jaren zeventig of tachtig van de achttiende eeuw in een admiraliteitsstad woonden en scheepsschrijver wilden worden, konden niet allemaal meer terecht in de eigen woonplaats. Alleen in Zeeland had de admiraliteit in de tweede helft van de achttiende eeuw moeite om haar schepen steeds van voldoende kader te voorzien. Uit Rotterdam afkomstige mannen vulden daar de vacante schrijversfuncties totdat zij in de eigen woonplaats eenzelfde functie konden krijgen. Dat vanaf de Vierde Engelse Oorlog in toenemende mate zowel bij de Zeeuwse als bij andere admiraliteiten de functie van scheepsschrijver een bijbaan werd voor chirurgijns, is eveneens een teken aan de wand. De spoeling werd dunner. Op de kleinere niet of nauwelijks varende schepen kon de administratie ook door iemand worden gedaan die om zijn medische vaardigheden was aangenomen en niet om zijn nautische of administratieve kennis.

Zowel in de beginfase, bij de oprichting en tijdens de eerste decennia van de admiraliteiten, als bij het naderend einde van diezelfde admiraliteiten, werd een beroep gedaan op 'oneigenlijke' schrijvers. In beide gevallen ging het echter om kleine aantallen. Twee eeuwen lang was de scheepsadministratie het domein van een belangrijke onderofficier, op den duur zelfs een officier. Was de scheepsschrijver die zich in de tweede helft van de achttiende eeuw inscheepte anders dan zijn collega uit de eerste helft van de zeventiende eeuw die nog niet geüniformeerd was? Als de nader onderzochte schrijvers van de Hollandse admiraliteiten als uitgangspunt worden genomen, dan openbaart zich een verschuiving. Net als de scheepsjongen die het tot admiraal bracht, verdween bij de marine in de achttiende eeuw, op een enkele uitzondering na, ook de matroos die het tot scheepsschrijver schopte. Het beroep vercommercialiseerde. In de havenbuurten woonachtige handelaren, logementhouders en neringdoenden verdrongen de ambitieuze zeeman. In de achttiende eeuw was de scheepsschrijver een verkapte winkelier en niet meer, zoals aan het eind van de zestiende en begin van de zeventiende eeuw, een zeeman die kon schrijven én schieten.[78]

Samenvatting en conclusies

Van 1597 tot 1795 bestond de Nederlandse zeemacht uit vijf admiraliteiten met elk een eigen walorganisatie. In omvang, macht en vestigingsplaats waren ze verschillend, maar alle vijf opereerden ze vanuit dezelfde taakstelling: het bouwen, onderhouden en uitrusten van oorlogsschepen voor de verdediging van de Republiek en haar (handels)belangen. Met behulp van een zeer gemêleerd scheepspark gaven de admiraliteiten hieraan gehoor. Hun vaartuigen konden op diverse manieren worden ingezet, van konvooier tot wachtschip en van kruiser tot slagschip. Hoe het oorlogsschip in de praktijk ook werd aangewend, het was primair een wapen of machtsmiddel. Vanuit die optiek wordt de operationele inzet van oorlogsschepen al eeuwen lang bestudeerd en beschreven. Dan wordt doorgaans gekeken naar de specifieke reden(en) van de inzet en het resultaat, en naar de daarbij betrokken hoofdrolspelers: de politieke leiders die de opdracht tot de inzet gaven en de militaire aanvoerders op de schepen die de opdracht uitvoerden.

Een oorlogsschip was echter meer dan een geducht wapen of machtsmiddel in handen van de overheid. Het was ook een mobiel bedrijf met specifieke arbeidsregels en procedures. Als je vanuit die gedachtegang naar de inzet en het functioneren van een oorlogsschip in de zeventiende of achttiende eeuw kijkt, openbaart zich een heel andere wereld dan die van het inmiddels wel bekende schouwspel vol kruitdampen en heldhaftige admiralen. De commandant van een oorlogsschip is dan niet langer uitsluitend een door de admiraliteit op pad gestuurde militair die een bepaalde taak moest uitvoeren, maar ook een varende ondernemer met eigen particuliere belangen. Dat laatste gaat evenzeer op voor de zogeheten '(scheeps)schrijver'. Deze vooralsnog nauwelijks onderzochte onderofficier nam zowel aan boord als op de wal een belangrijke centrale plaats in. Hij was in menig opzicht een sleutelfiguur. Op hem concentreert zich het onderzoek met als kader het oorlogsschip als varend bedrijf.

Tot in de tweede helft van de zeventiende eeuw kon de commandant van een oorlogsschip een koopvaardijschipper zijn die zich, samen met zijn bemanning en schip, voor een bepaalde campagne of tocht verhuurde. Vanaf 1626 waren er ook kapiteins in vaste marinedienst. Zij kregen een vaartuig toegewezen en brachten geen eigen voor oorlogsdoeleinden aangepast koopvaardijschip met personeel in. Toch was het onderlinge verschil veel kleiner dan op het eerste gezicht lijkt. Beide kapiteins ontvingen een even hoge gage, namelijk 30 gulden per maand, en in beide gevallen verzorgden zij de voeding en drank voor hun bemanning. De hiervoor van de admiraliteit ontvangen vergoeding, de zogeheten 'costpenningen', meestal ter grootte van 6 à 7 stuivers per bemanningslid

per dag, was voor iedere kapitein een veel lucratievere inkomstenbron dan zijn reguliere maandsalaris. Een winstmarge van 1 à 2 stuivers per bemanningslid per dag was zowel in de zeventiende als achttiende eeuw courant. Bij de uitbetalingen van de kostpenningen aan de kapiteins ging het altijd om forse bedragen, meestal ter grootte van enige duizenden guldens.

Om na te kunnen gaan op hoeveel kostpenningen een kapitein recht had, moest eerst vastgesteld worden hoeveel eters hij per dag aan boord had gehad. Door onder meer tijdelijk verblijf aan de wal, sterfte en desertie veranderde dat aantal vrijwel dagelijks. Een nauwkeurige registratie van zowel de scheepsreis als de bezetting aan boord was onontbeerlijk. De schrijver was van oudsher de aangewezen persoon om daarvoor zorg te dragen en deze op schrift te stellen. Naast deze administratieve controle vervulde hij nog allerlei andere taken in het niet-militaire leven aan boord, waardoor hij de spil werd van het varend bedrijf, het door de kapitein bevoorrade en gecommandeerde schip.

De schrijver aan boord van een oorlogsschip was oorspronkelijk, tot aan het begin van de zeventiende eeuw, een vertrouweling van de kapitein. Het kon zijn zoon zijn of een ander familielid, maar ook een van zijn knechten of bemanningsleden met wie hij jarenlang ervaring had. Diens invloed op de bedrijfsvoering was in beginsel gering. De schrijver noteerde in de monsterrol en in andere onderdelen van de scheepsadministratie slechts wat hem werd opgedragen door zijn baas, de kapitein. Het was tenslotte vaak diens schip. De aanmonstering, de uitbetaling en de afmonstering van de bemanning liepen via de kapitein. Deze bood niet alleen kost en inwoning aan boord, maar schoot eventueel de handgages voor, verschafte op krediet scheepsplunje of gaf tussentijds een voorschot indien de admiraliteit te lang op zich liet wachten met het aan hem afdragen van de overeengekomen huur, gages en vergoeding van de mondkosten. De kapitein was een kleine zelfstandige ondernemer en nog geen militair *pur sang*. Hij kon oorlogsvaart afwisselen met kaap- en koopvaart.

Dit begon in de decennia na het verschijnen van de instructie op de admiraliteit, in 1597, te veranderen. De samenstelling van de bemanning van een oorlogsschip was bij de vijf admiraliteiten niet louter meer een zaak van de desbetreffende kapitein, ook al was deze nog steeds vaak de eigenaar van het schip. Bepaalde sleutelfuncties, zoals die van zijn vervanger, de luitenant, en ook die van zijn boekhouder of klerk, de schrijver, werden bij akte door de desbetreffende admiraliteitsraad aangesteld. De door de admiraliteit in losse of vaste dienst aangenomen kapitein mocht eventueel nog wel zijn zoon of iemand anders als schrijver voordragen. Leden van een admiraliteitsraad konden ook zelf personen kandideren. Maar wie er ook werd voorgedragen of zichzelf naar voren schoof, iedere kandidaat moest persoonlijk zijn opwachting komen maken in het Prinsenhof, het bestuurscentrum van de admiraliteit. Daar diende de sollicitant zich, al dan niet voorzien van een referentie, te presenteren aan de in vergadering bijeengekomen leden van zijn admiraliteitsraad. Als zij de kandidaat accepteerden, kon die direct als schrijver worden aangesteld. Hem werd de zogeheten 'particuliere schrijversinstructie' voorgelezen en hij moest de bijbehorende ambtseed doen. In zijn ambtseed beloofde de schrijver geen mis-

bruik te zullen maken van zijn functie. De voorgelezen en daarna uitgereikte instructie bevatte een opsomming van de belangrijkste taken en regels betreffende het schrijverschap aan boord van een oorlogsschip. In het Prinsenhof werd op het secretariaat meteen ook een aanstellingsakte voor de schrijver opgemaakt. Daarin stond vermeld bij welke kapitein de persoon in kwestie als schrijver was geplaatst. Behalve een ambtseed legde de schrijver, net als alle andere bemanningsleden van een oorlogsschip van de Staatse marine, een eed van trouw af, aan de Staten-Generaal en de admiraal-generaal op de (generale) artikelbrief. Die bevatte een opsomming van alle regels waaraan eenieder aan boord zich moest houden, inclusief de strafbepalingen bij overtreding.

De verplichte aanstelling bij akte en het moeten afleggen van een dubbele eed wijzen erop dat de schrijver een belangrijke, verantwoordelijke baan had. Toch bestonden er geen speciale studieboeken of strenge toelatingseisen voor deze functie. Een schrijver mocht niet te jong zijn: minimaal 21 jaar oud. Maar zelfs van die basale eis werd zo nu en dan nog afgeweken, want een goed aangeschreven 18- of 19-jarige kandidaat die door een lid van de admiraliteitsraad werd voorgedragen, ontving geen afwijzing. Met zijn aanstellingsakte op zak kon de schrijver in de rang van onderofficier meteen aan de slag bij de kapitein aan wie hij door de admiraliteitsraad was toegewezen.

In de praktijk bleek de schrijver meer te doen dan zijn instructie aangaf. Zijn eerste werkzaamheden bestonden bijvoorbeeld in de regel uit het werven en aanmonsteren van het benodigde scheepsvolk. Nadat in het Prinsenhof een eerste groep gegadigden als rompbemanning was aangemonsterd, zette de schrijver de werving voort. Hij bleef personeel aannemen tot de monsterrol gevuld was met de namen van het vereiste aantal schepelingen.

Door zijn betrokkenheid bij de werving was de schrijver al vanaf het begin van de zeventiende eeuw een bekende verschijning in de havenbuurten. Hij ontpopte zich daar tot de belangrijkste contactpersoon tussen de werkgever (de admiraliteit), de werknemers (de aangemonsterde zeelieden), en de leveranciers van werkzoekenden (ronselaars en volkhouders) en van onderdelen voor de scheepsuitrustingen (kleermakers, tabakshandelaren, schoenmakers, drankhandelaren etc.). Dit werk, de werving en aanmonstering van bemanningsleden, werd oorspronkelijk door de kapitein zelf gedaan, maar eenmaal in dienst van een admiraliteit liet deze het in toenemende mate over aan de hem toegewezen schrijver. Die ging dan niet meer, zoals in vroeger tijden, steeds samen met de kapitein op pad, maar trok er alleen op uit of in gezelschap van de luitenant en/of de schipper. Ook die twee monsterden niet aan in het Prinsenhof, maar werden net als de schrijver al in een eerder stadium per akte door de admiraliteit aangesteld. Dit trio gaf leiding aan het uitrusten, bemannen en bevoorraden van het aan de kapitein toegewezen (of door hem ingebrachte) oorlogsschip.

De schipper richtte zich primair op het in gereedheid brengen van het vaartuig, de schrijver op het aannemen en aan boord krijgen van de bemanning, terwijl de luitenant de voorbereidende werkzaamheden aan boord coördineerde en toezag op de juiste belading. Behalve leden van de al aangenomen rompbemanning waren hierbij ook arbeiders

van de werf en de magazijnen betrokken. Voor de proviandering zette de kapitein particuliere schippers in en eigen personeel, familieleden en eventueel ook nog een door hem betaalde belangenbehartiger, een zogeheten 'solliciteur'. Indien nodig kon de kapitein, die zelf doorgaans pas kort voor vertrek aan boord kwam, voor het begeleiden van de proviandering tevens een beroep doen op de luitenant, de schrijver en de tot de rompbemanning behorende bottelier en kok. Gedurende twee eeuwen bleef deze werkverdeling gehandhaafd. De onderlinge verstandhouding tussen de luitenant, schipper en schrijver veranderde in die tijd wel.

De schipper, tijdens de middeleeuwen nog de belangrijkste echte zeeman aan boord van een oorlogsschip, verloor invloed en terrein aan de luitenant en de schrijver. De luitenant werd de vaste plaatsvervanger van de kapitein en verdrong de schipper als tweede man. In de eerste helft van de zeventiende eeuw verkreeg hij een grotere zelfstandigheid en meer verantwoordelijkheid. De luitenant was niet langer uitsluitend de vaste plaatsvervanger en belangrijkste assistent van de kapitein, maar kon via zijn admiraliteit ook een zelfstandig commando krijgen en dan dus als eerste man uitvaren. Eenzelfde soort ontwikkeling deed zich voor bij de schrijver. Die passeerde de schipper ook in de hiërarchie aan boord, maar pas later, in de achttiende eeuw.

Halverwege de zeventiende eeuw was de schipper nog onmiskenbaar de derde man aan boord. Hij stond toen te boek als 'eerste dek- en onderofficier' en volgde in de rangorde direct op de beide hoofdofficieren, de kapitein en de luitenant. Vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw nam het aantal kaderleden aan boord toe als gevolg van de schaalvergroting der schepen en bemanningen. Er kwamen steeds meer personen in rang en gezag boven de schipper te staan. Het aantal luitenants aan boord steeg naar twee, drie en op den duur zelfs vier of meer, waarbij de eerste of opperluitenant als plaatsvervanger van de kapitein boven zijn collega's verheven bleef. Ook de schrijver kreeg personele ondersteuning in de vorm van een vaste tweede man. In 1664, aan de vooravond van de Tweede Engelse Oorlog, deden de hulpschrijvers hun intrede op de Staatse vloot. De introductie van deze zogeheten 'tweede schrijvers' was een teken dat de (administratieve) werkzaamheden toenamen. Bij andere dek- en onderofficieren, die vaak al tijdens de Eerste Engelse Oorlog een of meer assistenten hadden gekregen, was dat ook het geval. Maar bij de schrijver was meer aan de hand: zijn status, positie en belang waren eveneens in het geding.

Dat de schrijver in de loop van de zeventiende en achttiende eeuw steeds meer taken kreeg toebedeeld en stringenter moest gaan optreden, valt af te lezen uit de instructie waarop de schrijver zijn ambtseed deed. De instructie bevatte oorspronkelijk een beperkt aantal artikelen met voorschriften waaraan de schrijver zich beroepshalve diende te houden. Diens arbeid en taken stonden er globaal in omschreven. Hoewel de scheepsschrijvers van de vijf admiraliteiten in principe precies hetzelfde werk verrichtten, had elke admiraliteit eigen instructies voor zijn schrijvers. Sommige instructies waren expliciet bedoeld voor schrijvers die uitsluitend dienst deden op de binnenwateren, anderen golden alleen voor een bepaalde reis of campagne. In de jaren twintig van de zeventiende eeuw

vaardigden de Staten-Generaal voor het eerst een voor alle schrijvers geldende instructie uit. Deze 'Particuliere instructie waer naer hun sullen hebben te reguleren de Schrijvers op 's Lants schepen van oorloghe', verdrong slechts tijdelijk de door de admiraliteiten zelf uitgevaardigde exemplaren.

In 1641 besloot de Rotterdamse admiraliteitsraad om de bestaande voorschriften – te weten de generale artikelbrief en de eveneens door de Staten-Generaal uitgevaardigde instructies voor de schrijvers en voor de kapiteins – tegen het licht te houden om te komen tot een betere verantwoording van de scheepsbehoeften. Het betrof vooral scheepsbehoeften die volgens gebruik door de kapiteins zelf werden aangeschaft en daarna bij de admiraliteit konden worden gedeclareerd. Het declaratiesysteem voor de zo aangeschafte bezems, emmers, dweilen, kaarsen, sluitwerk etc. werd vereenvoudigd en omgezet in een systeem met een beperkt aantal vaste vergoedingen. Zaken die buiten de nieuwe regeling bleven, moesten aan strengere eisen voldoen. Indien de kapitein in het buitenland iets kocht tot onderhoud of reparatie van zijn schip, was het niet meer voldoende een kwitantie te kunnen overleggen om de gemaakte kosten vergoed te krijgen. De kapitein moest voortaan tevens een verklaring kunnen laten zien waarin de luitenant en de schipper of een tweetal andere (dek)officieren beaamden dat de gekochte spullen daadwerkelijk aan boord waren afgeleverd en gebruikt. De vanouds bij de schrijver ondergebrachte controle op het kruitverbruik werd eveneens drastisch uitgebreid. Hij moest vanaf 1643 elk kanonschot registreren inclusief een vermelding van het gewicht van de verschoten kogel, de hoeveelheid gebruikt kruit en de reden waarom er was geschoten. De nieuwe regeling uit 1643 betekende een uitbreiding van de door de Staten-Generaal uitgevaardigde instructies van 1629, want die bleven in Rotterdam vooralsnog gewoon van kracht.

De in Amsterdam gevestigde grootste admiraliteit van het land stapte in 1657 over op een eigen instructie voor al zijn scheepsschrijvers. Het streven naar een verbeterde controle op de door de equipagemeester verstrekte scheepsbehoeften leidde hier tot een forse uitbreiding van de controlerende taken van de scheepsschrijver. Deze diende vanaf 1657 het verbruik van alle door de equipagemeester aan de dek- en onderofficieren verstrekte scheepsgoederen in notities vast te leggen. De notities moest hij vervolgens na afloop van de reis bij de equipagemeester inleveren. De Rotterdamse admiraliteit nam in 1697 de Amsterdamse maatregelen van 1657 over en breidde deze verder uit. In de achttiende eeuw zou de waakhondenfunctie van schrijver bij zowel de Rotterdamse als Amsterdamse admiraliteit nog verder uitdijen. Periodieke controle op het onderhoud van de scheepsplunjes door de bemanning werd toen ook een van zijn vaste taken.

Vanaf de eerste gedrukte schrijversinstructies in de jaren twintig van de zeventiende eeuw begonnen zich duidelijke tendensen af te tekenen. De instructies werden in de loop der tijd steeds uitgebreider en gedetailleerder. Hetzelfde gold voor de generale artikelbrief waaraan niet alleen de scheepsschrijver zich moest houden, maar ook alle andere bemanningsleden. Kortom, er kwamen steeds meer regels en richtlijnen, en dat bracht extra werk met zich mee voor de scheepsschrijver.

De *core business* of kernactiviteit van de geëmbarkeerde scheepsschrijver bleef onverminderd het bijhouden van een drietal rollen of boekwerken: de monsterrol, het scheepsjournaal en de schuldrol. Maar wat hij daarin optekende moest steeds uitgebreider, nauwkeuriger en met meer specificaties. Binnen de groeiende bureaucratie aan boord was sprake van een accentverschuiving. De nadruk kwam steeds meer te liggen op het (beter) controleren van de kapitein en van andere kaderleden wat betreft de wijze waarop zij omsprongen met de door de admiraliteit ter beschikking gestelde scheepsgoederen. De vroegste aanzetten daartoe dateren uit de eerste helft van de zeventiende eeuw. De admiraliteiten waren toen nog vooral gericht op het implementeren van een betrouwbare scheepsadministratie met bijbehorende instructies voor de schrijver en de kapitein. Het moeten bijhouden van een dagregister en de verplichting tot dagelijkse aanwezigheid aan boord, een verplichting waar zelfs de kapitein niet aan mocht tornen, illustreerden de centrale positie en controlerende functie die de walautoriteit aan de schrijver had gegeven. Op basis van de door de schrijvers bijgehouden monsterrollen en scheepsjournalen kon onder andere worden nagegaan op hoeveel kostpenningen de kapiteins recht hadden en waar(voor) deze de schepen hadden ingezet. Controle van de meegegeven scheepsbehoeften bleef voor de schrijver alleen gedurende de eerste vier decennia van de zeventiende eeuw nog beperkt tot het kruitverbruik ter bestrijding van onnodige ereschoten.

De groeiende controlerende rol van de schrijver aan boord was een afspiegeling van de veranderde positie van de zeemacht van de Republiek. De zeventiende-eeuwse 'vechtmarine' werd in de achttiende eeuw een 'konvooieermarine'. Het plegen van onderhoud en het begeleiden van koopvaarders gingen de boventoon voeren. Deelname aan strafexpedities en zeeslagen behoorden tot het verleden. De scheepsschrijver, een non-combattant die bij een zeeslag eerder in de weg liep dan dat hij een rol van betekenis speelde, gedijde functioneel bij de sterk geslonken invloed van de Republiek als maritieme mogendheid.

De al voor 1700 ingezette verdeftiging van de scheepscommandant, die het ook steeds meer moest hebben van uiterlijk (vlag)vertoon en minder van heldhaftig optreden, liet de scheepsschrijver evenmin ongemoeid. In december 1765 werd voor het eerst een voor alle zeeofficieren geldend uniformreglement vastgesteld. Hoewel adelborsten en scheepsschrijvers officieel (nog) geen officieren waren, werden zij – wat hun montering betreft – al wel als zodanig aangemerkt en kregen ook zij voor het eerst een uniform. Hun uniformen waren, met uitzondering van de rangonderscheidingstekens, vrijwel identiek aan die van de vlagofficier, kapitein, commandeur en luitenant. De schrijver was nu niet meer alleen op papier, maar ook feitelijk en uiterlijk herkenbaar de schipper in de rangorde aan boord ontstegen. Ruim vijftien jaar later werd het voor scheepsschrijvers zelfs mogelijk om daadwerkelijk als officier op het rangniveau van luitenant uit te varen. In die nieuwe, vanaf 1781 geldende constellatie, stond de scheepsschrijver binnen het officierskorps wel op de laagste tree, waardoor iedere (andere) luitenant, ook de jongste, aan hem vooraf bleef gaan. Maar geen enkele andere dek- en onderofficier wist tijdens het ancien régime een gelijksoortige officiersstatus te verwerven.

In twee eeuwen tijd was de schrijver opgeklommen van een ondergeschikte pennen-

voerder tot de belangrijkste dekofficier van een oorlogsschip. Zijn werkzaamheden namen in de loop der tijd toe, werden ook meer gewaardeerd en leverden hem uiteindelijk een invloedrijke centrale positie op, zowel aan de wal als aan boord. Eenmaal op het water behield de schrijver zijn sleutelpositie. Hij bleef vanaf het schip beroepsmatig contact onderhouden met de admiraliteit, en wie aan boord verlegen zat om scheepsplunje, een hangmat, tabak of een voorschot kon niet om hem heen. Dat hij, in navolging van zijn instructie, aan boord de financiële boekhouding van zowel de provoost als de chirurgijn moest verzorgen, vergrootte zijn invloed. Door zijn notariële werkzaamheden, het opmaken van maandbrieven, schuldbekentenissen, testamenten, inventarissen en procuraties, drong hij ook diep door in het varend bestaan van het gewone scheepsvolk. Iedereen kende de scheepsschrijver, ook de aangemonsterde zeeman die aan de wal nog weinig contact met hem had gehad. Eenmaal ingescheept, ging de schrijver tot tweemaal toe dagelijks voor in het gebed en moest tevens ter versterking van de discipline periodiek de artikelbrief hardop voorlezen aan de bemanning.

Het maandloon van de scheepsschrijver was niet hoog in verhouding tot het veelomvattende en vooral verantwoordelijke (denk)werk dat hij geacht werd te doen. Andere dek- en onderofficieren met geringere verantwoordelijkheden of eenvoudiger (hand)arbeid, verdienden vaak hetzelfde of kregen een iets hogere gage. De schrijver had echter structurele neveninkomsten waardoor zijn salaris behoorlijk steeg, net als bij de kapitein, alleen niet in dezelfde mate. Voor de kapitein van een admiraliteitsschip was zijn maandgage twee eeuwen lang bijzaak. Hij verdiende immers meer aan de door de admiraliteit aan hem uitbetaalde vergoeding voor het verzorgen van de proviandering van het schip. Die vergoeding fluctueerde weliswaar, maar zelfs in relatief ongunstige tijden met prijsstijgingen voor levensmiddelen of minder werk hielden de kapiteins nog altijd meer aan hun kostpenningen over dan aan hun salaris. Bij de schrijver was dat niet het geval. Bij hem was het verschil in hoogte tussen de maandgage en de genoten neveninkomsten veel kleiner. Ondanks zijn vele betaalde bijbaantjes aan boord bleef voor de schrijver toch zijn maandgage de belangrijkste inkomstenbron. Het opbrengen of buitmaken van een vijandelijk (handels)schip vormde slechts een incidentele inkomstenbron.

Als het meezat, kon de schrijver zijn maandgage met behulp van de geoorloofde neveninkomsten verdubbelen en zo het maandsalaris van de kapitein (zonder de kostpenningen) evenaren of daar zelfs iets bovenuit komen. Maar veel meer zat er voor hem toch niet in, tenzij hij kapitaalkrachtig genoeg was om de bemanning voorschotten te kunnen verstrekken uit eigen middelen. De admiraliteiten stonden voor die dienstverlening al in de zeventiende eeuw een rente van 40% toe, wat ongekend hoog was. Scheepsschrijvers waren van huis uit echter niet vermogend. Als ze tijdens hun dienstverband over enige honderden of duizenden guldens konden beschikken, hadden ze dat geld zelf tegen rente geleend of was het tegen betaling aan hen beschikbaar gesteld door hun solliciteur of met hem samenwerkende correspondenten en consuls in het buitenland. Alle andere neveninkomsten vereisten geen of minder investeringen, maar waren ook aanzienlijk minder lucratief. Het tegen betaling opmaken van officiële stukken (voor medebeman-

ningsleden of de zeekrijgsraad) leverde geen grote bedragen op. Datzelfde gold voor de boekhoudkundige ondersteuning van de provoost en de chirurgijn. Aangezien vrijwel iedereen aan boord van een oorlogsschip rookte, bood het monopolie op de tabaksverkoop aan boord de schrijver een mogelijkheid om aan velen wat te verdienen. Hierbij leidde ongebreideld winstbejag in de tweede helft van de achttiende eeuw tot klachten en ingrijpen door de Rotterdamse admiraliteitsraad. Deze stelde in 1762 een maximum verkoopprijs vast voor tabak.

Dat de Rotterdamse admiraliteitsraad in 1762 moest ingrijpen in de door zijn scheepsschrijvers aan boord gehanteerde tarieven, zegt veel over de veranderde positie en mentaliteit van diezelfde scheepsschrijvers. In de tweede helft van de achttiende eeuw bestond menige vaartocht van een oorlogsschip uit een konvooireis van circa anderhalf jaar, waarbij diverse buitenlandse havens werden aangedaan. Op zulke reizen speelde de scheepsschrijver altijd een belangrijke rol omdat hij de bemanning voor het passagieren aan geld en kleding kon helpen en bovendien in het buitenland ook nog regelmatig over nuttige contacten met lokale kennis beschikte. Zijn groeiende belang ging gepaard met een commerciëlere houding.

De eerste duidelijke tekenen daarvan dateren uit het begin van de achttiende eeuw: in 1706 begon een drietal scheepsschrijvers van de Rotterdamse admiraliteit voor het distribueren aan boord van door de admiraliteit te koop aangeboden hangmatten zonder enige aanleiding plotseling provisiekosten in rekening te brengen. Toen deze nieuwe inhouding op het salaris van de zeeman niet van de hand werd gewezen in het Prinsenhof, gold de spontaan ingevoerde provisie prompt bij alle Rotterdamse schrijvers als een verworven recht. Dat het administratief personeel van het Hoofdelijk Betalingskantoor niet ingreep, had naar alle waarschijnlijkheid te maken met het feit dat de schrijvers een vast gedeelte van de in rekening gebrachte provisie afdroegen aan datzelfde administratief personeel. Eenzelfde ontwikkeling deed zich voor bij de psalmboekjes die de Rotterdamse admiraliteit beschikbaar stelde aan haar scheepsvolk. In 1722 ging een enkele schrijver voor het distribueren daarvan ook provisie berekenen, waarop al zijn collega's hem daarin volgden. Bij andere admiraliteiten gingen scheepsschrijvers er vervolgens eveneens toe over om dergelijke provisies door te berekenen aan hun klanten.

De commerciële inborst van de scheepsschrijver kreeg in Rotterdam nog een extra prikkel toen de admiraliteitsraad hier in 1759 besliste dat zijn scheepsschrijvers voortaan de aan boord met provisie verkochte scheepsplunje ook zelf mochten inkopen. Voorheen had de admiraliteit dat steeds gedaan en daardoor zicht en grip gehouden op de provisie die de schrijver bij de verkoop mocht hanteren. Meteen vanaf 1759 probeerden de schrijvers meer dan voorheen te verdienen aan de verkoop van scheepsplunje. Ook hier moest de admiraliteitsraad ingrijpen. Met regelgeving en prijsafspraken werd het scheepsvolk in bescherming genomen tegen te winzuchtige scheepsschrijvers.

De vercommercialisering van het vakgebied weerspiegelde zich in de achtergrond van de schrijver. Geen enkele andere opvarende van een oorlogsschip beheerste zo'n veelzijdig vakgebied als de scheepsschrijver. Deze moest letterlijk en figuurlijk van vele mark-

ten thuis zijn. De scheepsschrijver combineerde aan boord allerlei werkzaamheden die aan de wal uitsluitend werden gedaan door specifieke beroepsbeoefenaren, zoals notarissen en predikanten. Verscheidene scheepsschrijvers waren van huis uit ook notaris of predikant. Binnen de beroepsgroep van scheepsschrijvers behoorden zij tot de top en werden doorgaans toegevoegd aan een admiraal. Zij vormden echter een kleine minderheid; de modale scheepsschrijver zat aan boord bij een kapitein of commandeur en had een geheel andere achtergrond. Maar hoe verschillend die achtergrond ook kon zijn, alle scheepsschrijvers hadden twee belangrijke gemeenschappelijke kenmerken: zij woonden in een admiraliteitsstad, of de directe omgeving daarvan, en voordat zij in de hoedanigheid van schrijver uitvoeren, waren zij al nauw bij de (marine)scheepvaart betrokken. Dat kon zowel betrekking hebben op eerdere bezigheden aan de wal als op het water. In dat laatste geval waren het zeelieden die al in een andere functie hadden gevaren, meestal als matroos of als adelborst.

Indien een matroos, scheepskorporaal, kwartiermeester of andere onderofficier werd aangesteld tot schrijver, betrof het altijd een promotie. Meestal was het tevens de hoogst bereikte positie in de carrière van die zeeman. Bij een adelborst was dat juist niet het geval. Deze werd alleen ingezet als schrijver indien er geen andere geschikte persoon op het schip was of indien het om de zoon van een kapitein ging die het schrijverschap slechts tijdelijk op zich nam als onderdeel van zijn praktische scholing aan boord tot marineofficier. Voor hem was het schrijverschap niet meer dan een tussenstap. Datzelfde gold voor verscheidene klerken en andere administratieve medewerkers van de admiraliteit aan de wal. Zij probeerden via een aanstelling tot schrijver op een admiraliteitsjacht of ander binnenvaartuig zich tevens meester te maken van een 'chercherschap' (het controleren van bepaalde in- en uitvoerheffingen). Of zij hoopten na enige jaren als scheepsschrijver een beter betaalde administratieve baan in het Prinsenhof te kunnen krijgen. Er waren behalve klerken ook nog andere lagere admiraliteitsdienaren, zoals de kamerbewaarder en de hellebaardier, die het beroep van schrijver op zich namen, maar dan aan boord van een zeegaand oorlogsschip. Hun drijfveren daartoe zijn minder duidelijk.

Het merendeel der schrijvers had geen zeemansbloed, maar een andersoortige connectie met de scheepvaart. Zij waren als (zoon van een) winkelier, handelaar, neringdoende, herbergier of logementhouder betrokken bij de opvang van zeelieden en/of de verzorging van hun persoonlijke scheepsuitrusting. Zij vergezelden als het ware hun eigen klanten, of beter gezegd hun schuldenaren. Het waren namelijk vrijwel altijd klanten die op krediet plunje of onderdak hadden verkregen en daar pas later, met behulp van een schuldbekentenis, een maandbrief of een andere inhouding op het verdiende salaris, voor betaalden. Dit type scheepsschrijver zette aan boord het werk voort dat hij tussen zijn reizen door gezamenlijk deed met zijn echtgenote of andere familieleden. Hoewel als havenbuurtbewoner uitstekend thuis in de wereld van de zeeman, was de doorsnee-scheepsschrijver zelf geen ex-zeevarende of zeemanszoon. Scheepsschrijvers waren in de regel getrouwd en geboren in de Republiek of daar net buiten in een Vlaamse of Duitse stad. Het was een bont gezelschap van lieden die geen specifieke opleiding hadden gevolgd voor het

schrijverschap aan boord van een oorlogsschip, maar wel thuis waren in een of meer van de deeltaken van de schrijver en goed, of in ieder geval niet slecht, bekend stonden.

Het loskoppelen van de beroepen van scheepsschrijver en scheepscommandant was een eerste essentiële stap in de professionalisering van de marine. Een andere belangrijke stap in dat proces was – later – dat de Staten-Generaal grotere eenheid in de regelgeving bij de verschillende admiraliteiten stimuleerden. Zo beschikte de zeemacht van de Republiek vanaf 1619 over een gelijkluidende eed van trouw voor de bemanningen en vanaf 1626 over een vast dienstverband voor kapiteins. De introductie van een staande vloot in 1654 was een volgende elementaire stap. De in 1657 in Amsterdam uitgevaardigde nieuwe schrijversinstructie haakte hierop in. Deze schreef namelijk voor dat de schrijver het (verantwoord) gebruik aan boord van alle, door de equipagemeester verstrekte, overheidsgoederen nauwgezet diende bij te houden. De controlerende taken van de schrijver zouden in de achttiende eeuw onder een minder strijdbaar gesternte verder worden uitgebouwd.

Om de schrijver autonoom van de kapitein te kunnen laten functioneren, paste de admiraliteitsraad een verdeel- en heerspolitiek toe. De kapitein behield de kostpenningen als lucratieve inkomstenbron, maar mocht zijn schrijver niet van boord sturen, en deze laatste kon via zijn contacten in het Prinsenhof, correspondentie met de walautoriteiten en ook via opmerkingen in het scheepsjournaal negatieve bevindingen aan de admiraliteitsraad melden. Om te voorkomen dat de schrijver op zijn beurt te veel macht en invloed zou krijgen of zou gaan frauderen, moest ook diens arbeid al aan boord structureel gecontroleerd worden door derden. Daarom werden in opdracht van de admiraliteitsraad de monsterrol en de schuldrol altijd door zowel de commissaris van de monstering als de kapitein gecontroleerd en gebeurde dit steeds ten overstaan van de bemanning. Op andere momenten werd de schrijver ook steeds door minimaal twee personen gecontroleerd, bijvoorbeeld bij het inventariseren van een nalatenschap of het vervaardigen van een lijst met de opbrengsten van aan boord geveilde scheepsplunjes. Na afmonstering en afdanking van de bemanning werd de scheepsadministratie uitvoerig nagekeken op het Hoofdelijke Betalingskantoor en de secretarie. Als er malversaties aan het licht kwamen of tekortkomingen werden vermoed of geconstateerd, had dat direct consequenties voor de schrijver. Die werd ter verantwoording geroepen en moest veel langer op zijn eindafrekening wachten. Hij kreeg eventueel een boete, ontving minder of helemaal geen gage en liep kans zijn uitgaven of kosten niet vergoed te krijgen. In het uiterste geval volgde ontslag met de aantekening dat de schrijver in kwestie nooit meer het land in welke functie dan ook mocht dienen. Zover kwam het echter zelden.

Indien de schrijver de scheepsschuld binnen de perken hield en ervoor zorgde dat de bemanningsleden conform de regels nooit meer dan een kwart (bij de Amsterdamse admiraliteit) of een vijfde (bij de Rotterdamse admiraliteit) van hun verdiende loon bij hem in het krijt stonden, kon hem weinig gebeuren en viel hem niets te verwijten. Zelfs het tegen een gereduceerd tarief opkopen van waardepapieren (zoals schuldbekentenissen, maand-, kost- en restantbrieven) van medeopvarenden werd hem lange tijd oogluikend toegestaan. Het met veel winst verkopen van tabak werd met prijsafspraken weliswaar de kop inge-

drukt, maar het in rekening brengen van buitensporige rentes voor het verstrekken van voorschotten – waar nu juist de grootste scheepsschulden door ontstonden – bleef twee eeuwen lang geoorloofd. De door de scheepsschrijvers berekende hoge rentes werden zelfs door de admiraliteitsraad openlijk verdedigd. Dat gebeurde mede uit eigenbelang, want als scheepsschrijvers hun bankiersdiensten zouden staken, zou de admiraliteit zelf voor het uitbetalen van voorschotten geld beschikbaar moeten stellen. Voor de admiraliteit was het het gunstigst als de scheepsschrijver de voorschotten regelde. Bemanningsleden die een voorschot opnamen – geen verplichting maar een vrije keuze, want ze hadden het niet nodig – betaalden daar de (hoge) rekening voor. Datzelfde gold voor de zeeman die zijn hardhandige zeedoop afkocht.

Admiraliteiten waren weliswaar overheidsinstellingen maar functioneerden als een soort familiebedrijven, want een beperkt aantal families maakte hier de dienst uit. Het walpersoneel, van de eenvoudige kamerbewaarder tot het presiderend lid van de admiraliteitsraad aan toe, had eigen particuliere belangen. Het salaris was een vast gegeven, maar daar kwamen altijd emolumenten bij en elke functie bood tevens de mogelijkheid om bij te verdienen. Dat laatste gebeurde op grote schaal. De hellebaardier die het aan boord afleveren van nieuw aangenomen scheepsvolk altijd combineerde met de verkoop van sterke drank, de deurwaarder die optrad als betaalde belangenbehartiger van kapiteins en scheepsschrijvers, de commissaris van de monsterring die maandbrieven opkocht en maandgages voorschoot, en de provoost-generaal die de aankoop van proviand voor kapiteins financierde en op kosten van de admiraliteit een eigen vaartuig mocht onderhouden, zijn hiervan slechts een paar voorbeelden. Dat de leden van de admiraliteitsraad allerlei financieel interessante banen mochten vergeven, versterkte de onderlinge belangenverstrengeling en afhankelijkheid nog meer. Een andere belangrijke exponent van de vercommercialisering van de zeemacht waren de scheepsschrijvers die door de admiraliteitsraad bij akte werden aangesteld en vervolgens op alle mogelijke manieren aan medeopvarenden mochten verdienen.

De scheepsschrijver had een commerciëlere inborst dan het gros van de opvarenden. Dat bracht zijn werk met zich mee en kon zijn klanten wantrouwig maken. Maar hij was daardoor niet per se onbetrouwbaarder en crimineler dan de rest van de bemanning of dan het personeel in het Prinsenhof. De admiraliteiten hadden veel profijt van de scheepsschrijver. Deze non-combattant was een zeer belangrijke schakel in de per definitie altijd moeizame personeelsvoorziening van de marine. Hij zorgde er bovendien voor dat de walautoriteiten meer greep kregen op de logistiek aan boord en het functioneren van de scheepscommandanten. Dankzij de scheepsschrijver werd de kapitein van een oorlogsschip 'getemd' en omgevormd van een eigengereide, op buit beluste ondernemer tot een volgzame controleerbare militair in dienst van de overheid – een cruciale ontwikkeling in het professioneler worden van de zeemacht. Toen de kruitdampen van de grote zeventiende-eeuwse Europese zeeoorlogen eenmaal goed en wel waren opgetrokken, werd steeds duidelijker zichtbaar dat de scheepsschrijver bij de marine allang geen meevechtende voorman meer was, maar een meevarende filiaalhouder.

BIJLAGE

1

SCHEEPSSCHRIJVERS ADMIRALITEIT VAN ROTTERDAM 1597-1795

Naam	Voornamen	Tussenvoegsel	Geb. jaar / sterfte jaar	Geb. Plaats	Woonplaats	Gehuwd	Werkz. als schrijver	Andere uitgeoefende beroepen	Beroepen (schoon)familie
Accoy	Jan Cornelisz	van					±1631		
A(e)ckershoeck	Lambertus				Rotterdam	ja	±1708		
Adriaensz	Joost			Crimpen	Rotterdam		±1635-±1637		
Aernouts	Francois		?-1635		Rotterdam	ja	±1601-1635	schoolmeester (1626)	
Aert	Jan Mathijsz	van de					±1632		
Aertsz	Willem		±1603-?				±1626		
Alckemade	Floris	van			Rotterdam/ Kampen	neen	1634-1635	appointcée (1635), luitenant (1636-?), kapitein (±1640-±1648)	
Aller	Jan	van	±1610-?				±1643		
Allevrunden	Gerard	van					1630		kapitein (v), herbergier (zw)
A(l)meloo	Anthony		1721-1795	Rotterdam	Rotterdam	ja	±1745-±1755	hoogploper VOC (1738-44)/koopm/ boekh op Hoofd Betalingskantoor (?-1772)/solliciteur (v.a. 1772)	
Andriesz	Huijch		?-1666		Rotterdam	ja	±1627- ±1635		
Anthonis	Gerrit			Ruytevelt			±1628		
Ariensz	Jan				Fijnaart		±1631-1638	matroos, bottelier (1621-±1631); biersteker (1638)	
Avesate	Willem Vos	van					±1758-±1761		
Barentsz	Peter						±1635		
Bartolomeusz	Cornelis		±1632-?				±1640		
Beeck	Pieter Jansz						±1630		

Naam	Voornamen	Tussenvoegsel	Geb. jaar / sterfte jaar	Geb. Plaats	Woonplaats	Gehuwd	Werkz. als schrijver	Andere uitgeoefende beroepen	Beroepen (schoon)familie
Beets	Lambert	van der	1702-1767	Den Haag	Rotterdam	ja	±1721-±1729		commies charterkmr admt (v)
Bergh	Hendrik	van den			Delfshaven	ja	±1755-±1763	vendumeester (1766), boelhuijsmeester (1767), kassier stadsbank van lening en vendumr (1767)	boekhouder bank van lening (zw)
Belder	Heyndrick						±1633		
Beudt	Laurentius		1751-1804	Lingen	Rotterdam	ja	±1778-±1781	solliciteur (±1782-1804), directeur Fonds arme oude zeelieden (1786-1804) werfagent (1795)	
Bie	Nicolaes	de	±1611-1650	Dordrecht	Den Briel/ Rotterdam	ja	±1633-1650		logement-houdster (vr)
Biesta	Nicolaes				Rotterdam	ja	±1746/47		
Biesten	Randolf		±1602-1643		Rotterdam	ja	±1635-±1638		
Blanckert	Dirck						±1689-±1703		
Blareau	Jean			Bordeaux	Rotterdam	ja	±1653-±1657		
Bloemesteijn	Johannis						±1690		
Blok	Hermanus						±1748-±1750		
Boeken	Jan Godefridus	van	?-1785				±1779-1785		
Bonnet	Cesar			Den Haag	Rotterdam	ja	±1746-±1748	solliciteur (±1748-±1750)	
Boom	Adrianus		1682-?	Delfshaven		ja	±1704-±1709		schrijver (b)
Boom	Gerard		1684-?	Delfshaven	Rotterdam	ja	±1709		schrijver (b)
Bosch	Pieter						±1652	schrijver ende voorleser (1652)	
Boshuijsen	Adriaen	van			Den Haag (1649)		±1629-±1636	procureur (1649) in Den Haag	
Boursse	Pieter					?	±1650		
Bout	Dirck Gerritsz	den	±1577-1604/1605		Rotterdam	ja	±1603		
Bout	Frans Claesz	den			Delft	ja	±1627-1628	luitenant (1628-±1633), waard (1649)	herbergier-ster (vr)

Naam	Voornamen	Tussenvoegsel	Geb. jaar / sterfte jaar	Geb. Plaats	Woonplaats	Gehuwd	Werkz. als schrijver	Andere uitgeoefende beroepen	Beroepen (schoon)familie
Brant	Marinus Geleijnsz		±1609-±1649		Rotterdam	ja	±1634-?	glazenverkoper (1632), koopman VOC (±1641-±1648)	glazenverkoper (v)
Brant	Wouter Cornelisz		±1573-1625	Mierlo	Rotterdam	ja	±1623-1625	waard (±1604-1625)	herbergierster (vr)
Bra(e)sem	Anthoni(s)		?-voor 1640		Rotterdam	ja	±1636	kamerbewaarder admt (±1630-?)	kapitein (sv)
Bregge	Willem Adriaensz	van der			Rotterdam	ja	±1624	waard (±1621-±1624)	herbergier(ster) (vr + v)
Breuckingh	Alexander						1751-?	schrijver en quartiermr(1751)	
Brooshooft	Cornelis			Den Haag	Rotterdam	ja	±1779-±1787		
Brouck	Jan Claesz		±1589-?		Schiedam		±1626		
Buck	Willem	de		Capelle	Rotterdam	ja	±1658		
Cambij	Hermanus		1742-?	Rotterdam			±1774		
Cammaer	Pieter	van der	±1592-?		Rotterdam	ja	±1629-±1632		
Camp	Thomas	van der	?-na 1741		Rotterdam	ja	±1711		
Carpentier	Willem	(de)			Rotterdam	ja	±1695/96	commis bank van lening (±1688)	
Cartael	Guillaume						±1634		
Cater	Nicolaes		±1603-?		Den Briel	ja	±1630-±1632	waard (1643 en 1647)	
Cetens	Anthonij	van			Rotterdam	ja	±1725		
Clercq	Michiel	de			Rotterdam		±1643	waard (1640)	
Colling(h)	Dirk		?-1788	Amsterdam	Rotterdam		±1784-±1787		
Commersteijn	Johannes						1643-?	luitenant (1651)	
Coninck	Jacob	de					±1604		
Cop	Cornelis Adriaensz	van der	?-1652		Rotterdam	ja	1650-?	winkelier (1642) vettewarier (1643) koopman (1649)	kuiper (b + sv), ktz (opa's + zw's)
Coppenol	Nicolaas	van		Schoonhoven	Rotterdam	ja	±1710		
Cop(p)ier	Anthony		?-1631		Rotterdam	ja	±1629		koopman/ (hoeden) winkelier (b)
Copius	Johan				Rotterdam	ja	±1708-±1712	commis (1708)	
Cornelisz	Adriaen		?-1625	Ceters	Rotterdam	ja	?-1624		
Cornelisz	Corstiaen		±1623-?				±1653		

Naam	Voornamen	Tussenvoegsel	Geb. jaar / sterfte jaar	Geb. Plaats	Woonplaats	Gehuwd	Werkz. als schrijver	Andere uitgeoefende beroepen	Beroepen (schoon)familie
Cornelisz	Heyndrick		±1598-?				±1623		
Coster	Cornelis Francois						±1787-±1795		
Courrech	Petrus Jacobus		?-1792	Aalsmeer	Rotterdam	ja	±1784-±1788		
Couwenburgh	Willem	van					1637-?	klerk van ontvanger generaal admt (voor 1637)	
Crielaert	Adriaen						±1718		
Croes	Abraham						±1653		
Crombergen	Adam	van	±1539-1610	Antwerpen	Rotterdam	ja	±1587		
Croogh	Christiaen				Delfshaven		±1702-±1708		controleur (b)
Danielsz	Daniel			Maldigem			±1638		
Denis(z)	Claes				Delfshaven		±1633- ±1638		
Dibbets	Francois				Rotterdam	ja	±1705/06	koopman (1697 en 1710)	
Diemers	Coenraet		±1596-1632		Rotterdam	neen	±1626-1632	scheepskorporaal (1629)	
Diepenbeeck	Jan Thoolen	van					±1634		
Dierendonck	Salomon	van			Rotterdam	ja	±1630-±1634		
Doeven	Willem Jansz		±1602-?				±1630		
Dorreboom	Frans Pietersz				Rotterdam		±1633		
Duyts	Corstiaen Cornelisz	de			Den Briel		1627-?	schoolmeester (voor of tot 1627)	
Duyvelandt	Jacques		±1608-?		Rotterdam	ja	1643-?	schrijver op WIC-schip (±1641) en daarvoor matroos bij admt	waard (v)
Egem	Abraham	van	?-1642			ja	?-1642		
Eijden	Dirck	van der		Oude Tonge	Rotterdam	ja	1728-±1730	koopman in wijnen(±1722-?) handelaar in huizen/landerijen/ obligaties (±1723-±1728)	
Elsevier	Simon Arnould		±1608-?		Rotterdam/ Delft	ja	?-1634	soldaat (±1628-?), schrijver landleger(±1632) (scheeps)luitenant (1634-?) (scheeps) kapt (±1639-±1644)	herbergier (v) provoost-geweldige (o)

Naam	Voornamen	Tussenvoegsel	Geb. jaar / sterfte jaar	Geb. Plaats	Woonplaats	Gehuwd	Werkz. als schrijver	Andere uitgeoefende beroepen	Beroepen (schoon)familie
Emansz	Jan		?-1629				?-1629		
Evertsz	Gerrit		±1596-±1637	Santen	Rotterdam	ja	±1626-±1637	kleermaker (1621)	logement-houdster (vr)
Fokker	Willem	de					±1695-±1710	commies te Heusden (1692)	
Forence	Folckert	la		Housen (in Holstein)			±1641		
Francken	Cornelis				Rotterdam		±1630-±1632		
Gans(enberch)	Claes Adriaensz	van					±1631-?		
Gardenier	Hendrick				Schiedam	ja	±1708-±1712		
Gaukens	Willem				Rotterdam	ja	±1692/93		
Gerritsz	Boudewijn		±1606-?	Berendrecht (bij Antw.)	Rotterdam	ja	±1655	kruidenier (±1630-±1640), logementhouder (1641) koopman (1641-?)	
Gerritsz	Goris		±1617-?	IJsselmonde	Rotterdam	ja	±1653		stuurman (v)
Gerritsz	Lambert		±1604-?		Rotterdam	ja	?-1632 en 1634-?	metselaar (±1630-±1649), logementhouder (±1630-±1649) appointée (1632-1634)	logement-houdster (vr), scha-renmaker (sv+zw)
Geus	Hans Dircksz	de	±1582-?		Rotterdam	ja	±1623-±1637		
Gijsbertsz	Teunis				Rotterdam	ja	±1638-±1645		
Gillesz	Willem			Helsdingen			1628-?	matroos (1628)	
Go(o)rle	Adolph	van	?-1631		Amsterdam		±1628-?		
Gorcum	Aert Gerritsz	van					1632-?		
Graef	Tielleman Adiaensz	van der			Rotterdam	ja	±1667-±1671		
Groen	Jacobus		1683-?				±1711/1712		
Groenhout	Laurens Jansz		±1603-1632		Rotterdam	ja	±1627-1632		
Guldemont	Peterus		?-1727		Rotterdam	ja	±1682-±1718		waard(v), schout (z) brouwer (zw)
Haeck	Adriaen						1634-?		
Haes	Jan	de			Rotterdam	ja	±1630-1634		
Haes	Amos	de	±1605-?		Gennip		±1627		
Halling	Egbert(us)						±1622		

Naam	Voornamen	Tussenvoegsel	Geb. jaar / sterfte jaar	Geb. Plaats	Woonplaats	Gehuwd	Werkz. als schrijver	Andere uitgeoefende beroepen	Beroepen (schoon)familie
Hanssen	Egbert		?-1629		Rotterdam	ja	?-1629		
Harmensz	Adriaen			Zierikzee	Rotterdam		?-1633		
Havens	Pieter						±1627-±1632	schoolmeester (1646)	
Hegh	Johan Abrahamsz				Rotterdam		±1692/93		schoenmaker (v)
Hellendael	Pieter Thomasz				Rotterdam	ja	±1626		bakker (v)
Helm	Adriaan	van der	?-1710		Rotterdam	ja	±1705-1710	adelborst bij VOC (1701)	meester lootgieter (v)
Hemelteken	Cornelis				Schiedam		±1710		
Hemstede	Cornelis Dirckz.				Rotterdam		±1633		
Hendricxz	Dirck				Rotterdam		±1633		
Hendricxz	Heyndrick		?-1636		Rotterdam	ja	±1630-1636		
Hendricxz	Jan				Rotterdam		±1632		
Hendricxz	Wouter		?-1639		Rotterdam	neen	±1630-1639	schrijver op een kaapvaarder (1637)	
Heijbee(c)k	Jacobus				Rotterdam	ja	±1760-±1774		schrijver (z)
Heijbee(c)k	Phillipus Arnoldus		1761-1803	Rotterdam	Rotterdam	ja	±1786-1803	matroos (?-1782), bottelier (1782-?)	schrijver (v)
Heul	Frederick	van der	±1609-?		Den Briel		±1632		
Heyst	Huybrecht Jansz	van			Rotterdam	ja	±1626	droogscheerder (1624)	
Hoeting	Theodorus		?-na 1807	Overschie	Rotterdam	ja	±1781-1789		
Hof(f)	Lambert(us)	van het	?-na 1756		Rotterdam	ja	±1706-±1709	voer eerst als 2e schrijver (1706), commis te Dordrecht (1716-1718)	meester metselaar (zw) meester goudsmit (ne)
Hoogh(er) werf(f)	Gerrit		?-1715		Rotterdam	neen	±1701-1715		kapitein (zw)
Huijsman	Anthony		1614-na 1667		Rotterdam/ Batavia	ja	1643/44	notaris (1633-1643 en 1644-?)	wijnhandelaar (v)
Hullift/Hulst	Cornelis		±1605-?				±1648	was schrijver annex dominee	
Huybertsz	Aelbert				Dordrecht		1632-?	appointctée (?-1632)	
Huybertsz	Thijs						±1633		
Il(c)ksen	J(oh)an Hendrik				Rotterdam	ja	±1755-±1770	luitenant en schrijver (1753-1768)	schrijver (z)

Naam	Voornamen	Tussenvoegsel	Geb. jaar / sterfte jaar	Geb. Plaats	Woonplaats	Gehuwd	Werkz. als schrijver	Andere uitgeoefende beroepen	Beroepen (schoon)familie
Imbrechtsz	Lambrecht		?-1628				?-1628		
Isaacs	Josefis			Mechelen	Rotterdam	ja	±1743/44		
Jacobsz	Aelbert				Dordrecht		±1637		
Jacobsz	Cornelis				Delft		±1637		
Jacobsz	Willem		±1604-?	Cleef	Princelant		±1628		
Jaffr(e)aij	Jacobus Barentsz		?-na 1722		Rotterdam	ja	±1711-±1713		
Jager	Jan Jacobsz	de		Amsterdam	Rotterdam		±1629		
Jansz	Cleas			Cleef			1632-?	zeeman (1632)	
Jansz	Clement						±1638-±1639		
Jansz	Jan			Leiden	Rotterdam	ja	±1633		
Jansz	Jan		±1595-1647	Maastricht	Rotterdam	ja	±1626-±1636		
Jansz	Nicolaes						±1623		
Jansz	Willem				Purmerent		±1630-±1632	deed tevens dagelijks 'de visitatie' (1628)	
Jaspersz	Jan						±1619		
Jobs	Cornelis		±1564-?		Rotterdam		±1587		
Jochemsz	Jacob		?-1618			ja	?-1618	voer als 'adelborst en schrijver'	
Jongh	Jacobus	de					±1718		
Joppen	Aert			Rotterdam	Rotterdam		±1633-1636		
Jordaen	Tobias Lodewijcxz		?-1633		Rotterdam	ja	±1627-1633		zeeman admt (b)
Kaap	Hendrick	van der					±1643		
Kae(r)ssteker	Hendrick	de					±1709-±1712		deurwaarder (v)
Keetelaer	Abraham Maertensz				Schiedam	ja	±164/35		
Kam	T(h)o(o)mas	van der	1689-1730	Rotterdam	Rotterdam	ja	±1708		
Kelck	Dionys Jansz						±1628-±1632		
Kelk	Christiaen		?-1766	Moordrecht	Rotterdam	ja	±1756/57	commissaris van 't Anwerpse veer (?-1766)	
Kerckhoff	Paulus	van de			Rotterdam	ja	±1634	kapitein (vanaf 1634)	kapitein (v)

Naam	Voornamen	Tussenvoegsel	Geb. jaar / sterfte jaar	Geb. Plaats	Woonplaats	Gehuwd	Werkz. als schrijver	Andere uitgeoefende beroepen	Beroepen (schoon)familie
Kerckhoff	Quirijn Jansz	van de	±1618-na 1662		Rotterdam	ja	±1640	kapitein (vanaf 1643)	kapitein (v)
Kerpe	Johannes	van					±1646		
Kesteren	Pieter Allertsz	van					?-1626	schrijver en visitateur op de binnenwachten (?-1626) luitenant/ schipper (1626), chercher (1641)	
Knotter	Jacob		1701-?	Rotterdam	Rotterdam	ja	±1737-±1739		
Koert	Abraham Jacob		1758-?	Rotterdam	Rotterdam	ja	±1781-±1783		
Lambrechtsz	Jacob		±1594-?	Schiedam	Rotterdam		±1626	bottelier (voor 1626), schipper (1629), luitenant (1631)	
Landwech	Pieter Cornelisz						1635-?	kwartiermeester (?-1635)	
Lanen	Aelbert	van der	±1596-?	Laren	Rotterdam		1626-±1637		
Lang	Adriaen Jansz				Rotterdam		±1634		
Lans	Johannes Hendricx		±1623-1674		Rotterdam	ja	±1671		stadssmid (v)
Lan(t)smeer	Johannes						±1697		
Laurensz	Joris		±1592-?				±1619		
Leeuwen	Jan Willemsz	van	±1583-1625		Warmond	ja	?-1625	tapper/herbergier (1624)	
Leijt(t)en	Gerrit Woutersz					ja	±1652	voer tijdelijk tevens als secretaris van de vlootvoogd (1652)	
Lemmen(t)s	Jan		±1616-?				±1640		
Letto(u)w	Lodewijk August Laurens	van	1773-1829	Rotterdam	Rotterdam	ja	±1793		
Lievensz	David		?-±1631			ja	±1626-±1631	schipper (1626)	
Lodewijcksz	David		±1598-±1638		Rotterdam	ja	±1626-±1633	tabakverkoper (1636)	
Macquelijn	Hendrik		1728-?	Rotterdam	Rotterdam/ Delfshaven	ja	±1765-±1776		

Naam	Voornamen	Tussenvoegsel	Geb. jaar / sterfte jaar	Geb. Plaats	Woonplaats	Gehuwd	Werkz. als schrijver	Andere uitgeoefende beroepen	Beroepen (schoon)familie
Maire/Meer	Abraham	le / de	±1595-1645		Rotterdam/ Delfshaven	ja	±1621-±1643	herbergier (1643-1645) Is mogelijk familie van Pieter Le mair, herbergier circa 1644	
Ma(r)sman	Teunis Pauwelsz		±1597-?				?-±1626	adelborst bij VOC (1628)	
Martensz	Abraham				Den Briel		±1630-±1632		
Mathijsz	Jacob				Rotterdam	ja	±1635/36		
Maton	Johannis		?-1728		Rotterdam	ja	±1708-±1727		
Mat(h)on	Zacharias				Rotterdam	ja	±1708-±1712	wijnkoper (1711)	
Mauritius	Francois				Rotterdam	ja	±1729-±1735		koopman (v)
Meijnen	Jan		±1592-?	Oldenburg	Rotterdam	ja	±1627-±1636	kleermaker (±1612-±1628)	
Melisz	Peter		±1570-±1628		Rotterdam		±1604-±1609	waard (1612)	
Mercau	Jan Jansz	de	±1606-±1651		Rotterdam	ja	?-1640	zeeman in verschillende kwaliteiten maar meestal als schrijver (?-1640), luitenant 1640-±1651	
Michielsz	Lodewijck		±1600-?		Rotterdam	ja	1637-±1645	schipper (1629-1631), luitenant (1632-1637)	kapitein (sv) matroos/ bottelier (b)
Mijl	Aert	van der		Dordrecht	Rotterdam	ja	±1646		pasteibakker (neef)
Miller	Jan				Rotterdam	ja	1776-±1779	2e schrijver (?-1776)	schrijver (sv)
Momer	Peter			Doornick			±1632		
Monnick	Joris	de					±1621/22		
Mulie	G.W.						±1778-±1785		
Nagel	Jan Jacobsz				Rotterdam	ja	±1638-±1642		kwartiermr (z) zeeman (zw)
Nortelen	Geerart Abrahamsz	van					±1631		
Oe(r)lemansz	Laurens						±1632-±1634	secretaris van Hendrick Yden Ambacht (1631 en 1638)	

Naam	Voornamen	Tussenvoegsel	Geb. jaar / sterfte jaar	Geb. Plaats	Woonplaats	Gehuwd	Werkz. als schrijver	Andere uitgeoefende beroepen	Beroepen (schoon)familie
Oosterbaen	Jan		?-1702	Schiedam	Rotterdam	ja	±1695/1696	wijnkoper (1702)	bakker (zw) schrijver/ opziener admt Magazijn (sv)
Oosterling	Gerrit Adriaensz		±1612-?		Rotterdam/ Dordrecht	ja	±1633-±1635	koopman/ wijnhandelaar (1642)	luit-geweldige admt (v) kapitein (sv)
Otten	Hendrick		±1622-1687	Munster	Rotterdam	ja	±1653-±1665	onderequipagemr admt/opsiender 's Lands magazijn (1687)	winkelierster (sm)
Pauwelsz	Jan						±1634		
Penninck	Willem Jacobsz						?-1629		
Penning	Casparus						±1629		
Pennis	Willem				Rijnberck	ja	±1634	commies te Geertruydenberg (1637)	
Pietersz	Abraham			Housen (in Holstein)	Rotterdam	neen	1644-?	matroos (1640-1644)	volkhoudster (t) schipper (o)
Pietersz	Adam				Arnhem		1635-1640	kwartiermeester (?-1635), luitenant (1640-?)	
Pietersz	Corstiaen						±1623		
Pijl(l)	Dirck				Rotterdam		1641-?	extraordianris clercq admt (1641-?)	vendumees-ter admt (v)
Pinkeveer	J(oh)an(us)		1704-?	Rotterdam	Rotterdam	ja	±1746/47		
Plankes	Ant(h)onij	de	±1578-1650		Rotterdam	ja	1630-1650	boekhouder van de kraan (overladen van wijn) (1626 en 1628)	schipper/ kapitein (sz), werrijman (z)
Poortman(s)	Gerrit Evertsz		±1596-?				±1625		
Posthoorn	Jacob Jaspersz		±1585-1637		Rotterdam	ja	?-±1626	appointctée (1626) kapitein (1632 en 1636)	tapster (vr en d)
Prins	Jan Cornelisz					ja	±1622-±1628		
Proyen	Barent Barenstz	van				neen	±1630-±1632	matroos (1626) bij andere kapitein	
Pyck	Jan Claesz						±1622		

Naam	Voornamen	Tussenvoegsel	Geb. jaar / sterfte jaar	Geb. Plaats	Woonplaats	Gehuwd	Werkz. als schrijver	Andere uitgeoefende beroepen	Beroepen (schoon)familie
Quacken-bos(ch)	Pieter				Rotterdam	ja	±1691-±1704	hellebaardier admt R'dam (1687)	
Quant	Pieter						±1789-±1792		
Rade	Jacob Hendricksz	van de			Rotterdam		±1630		
Raet	Coenraet	de	±1650-?			neen	±1667		
Ree(t)s	Job Cornelisz	van/ de	±1602-?		Rotterdam	ja	±1634-±1653		koeken-bakker en kruidenier (zw)
Reijs	Johannis						±1741		
Renier	Hendrick						±1666		
Reyniersz	Jasper			Brussel	Rotterdam	ja	±1628-±1632		
Richard	Louis			Den Haag	Rotterdam	ja	±1760-±1764		
Rinckinck	Jan						±1690		
Ringenberg	Stephanus		?-1694		Rotterdam	ja	?-1694	procureur (1683 en 1688-1691)	
Robbertsz	Jan		1597-1628	Perijn/Perrin	Rotterdam	ja	±1624-1628		
Rochusz	Hendrick						±1630		
Rombouts	Gerrit			Dordrecht			±1628		
Roon	Gijsbert	van	±1627-?		Rotterdam	ja	±1658		
Ruijchaver	Francois			Den Haag	Den Haag/ Rotterdam	ja	±1779/80		
Salsonius	Sibrandus		±1607-?		Rotterdam	ja	±1649-?	koopman (1635), schoolmeester (1644), dominee (1648)	
Sam	Jan						±1725-±1727		
Samuelsz	Gerrit		±1593-1629		Rotterdam	ja	±1618-1629		
Santen	Jan Jaspersz	van	±1590-1637/38		Rotterdam	ja	±1634	herbergier (±1630-1637/38)	herbergier-ster (v)
Sarans	Hans						?-1631 en 1634-?	appointctée (1631-1634)	
Schouten	Cornelis Pieters		±1608-?		Rotterdam	ja	1644-?	tabakverkoper (1641) zeeman in verscheidene kwaliteiten (?-1644)	

Naam	Voornamen	Tussenvoegsel	Geb. jaar / sterfte jaar	Geb. Plaats	Woonplaats	Gehuwd	Werkz. als schrijver	Andere uitgeoefende beroepen	Beroepen (schoon)familie
Schu(e)ren	Pieter	van der	±1586-1648	Antwerpen	Rotterdam	ja	±1630-±1637	goud- en zilversmit(1618) appointctée (1634), kolenhandelaar (1637)	leverancier proviand aan kapiteins (sz)
Seroyen	Michiel						±1646		linnenkoop-ster (m)
Slevis	Alewijn		±1566-?				±1608		
Sneeck	Joris	van					±1690/91		
Sonnevelt	Oudaert	van					±1634		
Sprang(h)	Wouter(us)	van	1680-?	Rotterdam	Rotterdam	ja	±1707-±1710		
Staetsz	Jan			Raemsdonck		neen	±1631	VOC-dienaar (voor 1642)	
Stockum	Dirk	van	1670-?	Rotterdam	Rotterdam	ja	±1708-1713	adelborst bij VOC (1713-1717), korporaal bij VOC (1718-1732)	
Suijlen	Cosmis	van	?-1747		Rotterdam	ja	±1730-1743	koopman in wij-nen(±1721-±1730), luitenant ter zee (1743-1744), com-mandeur ordinaris (1744)	branderijbe-zitter (sv)
Swaan	Jacob			Zierikzee	Rotterdam	ja	±1711		
Swaen	Jan Cornelisz				Rotterdam	ja	±1647	dominee (1648)	
Sweers	jacobus		?-1709	Den Haag	Rotterdam	ja	?-1709		luitenant (sv)
Tam	Johan Jacob		?-1805	Schiedam	Rotterdam	ja	±1785-1805		
Torleij	Joh(a)n Henri(k)				Rotterdam	ja	±1787-±1792		
Torleij	Simon Ewout				Rotterdam	ja	±1787		zielkoopster (oma)
Velden	Olivier Jacobsz	van de(r)	±1577-?			ja	±1605/06	secretaris van Noordeloos (1616)	
Velsen	Jan Jansz	van	?-voor 1648		Rotterdam	ja	±1633-±1636		
Vermeulen	Evert					ja	±1619		
Verploeg(h)	Cornelis		1721-?		Rotterdam		±1738-±1740		
Verpoorten	Lukas						±1738-±1740		
Vervoort	Francois				Rotterdam	ja	±1631	Koopman (1631)	
Vessem	Jacob	van	±1600-?				±1630-±1631		
Vijf(f)stuk	Hendrik				Rotterdam	ja	±1788-1798		
Vingerhoets	Jacobus				Rotterdam		±1683		

Naam	Voornamen	Tussenvoegsel	Geb. jaar / sterfte jaar	Geb. Plaats	Woonplaats	Gehuwd	Werkz. als schrijver	Andere uitgeoefende beroepen	Beroepen (schoon)familie
Vinnen	Christiaen	van der	?-1635		Rotterdam	ja	±1623-±1632	appointctée (1632)	
Vlem(m) ing(h)s	Guilliaem		±1588-?		Rotterdam	ja	1626-±1632	scheepskorporaal (1625)	
Vliet	Jeremias Euwoutsz	van			Schiedam		±1626		
Vriesseman	Cornelis Adriaensz				Maaslant-sluys		±1627		
Waaldijk	Adrianus Wilhelmus			Oud-Beijerland	Rotterdam	ja	±1743		
Wa(e)lpot	Adriaen		±1617-±1655		Rotterdam	ja	±1639-?	klerk secretarie admt R'dam (1639-1653) Commis ter recherge (1653-1654)	schrijver (b),bode admt (v), kapt (b+b)
Wagemaeckers	Abraham Cornelisz						±1633		
Want(h)en	Cornelis	van	±1600-?		Rotterdam	ja	±1636/37	klerk secretarie admt en tevens schrijver (b)	schrijver (b), bode admt (v), kapt (b)
Warnaertsz	François		?-1627		Rotterdam	ja	?-±1626		volkhoudster (vr)
Wat(t)ier	Wijnandus Joannes						±1781-±1783		
Weert	Pieter Jansz	van	±1619-?			neen	1634-±1638		
Weijmans	Johannes		?-1792		Dordrecht	ja	±1779/80		procureur (z)
Wessel	Daniel				Doesburg		1637-?		
Westre(e)nen	Anthonij	van		Arnhem	Rotterdam	ja	±1705-±1709		mr verver (sv)
Wijs	Cornelis	de	±1584-1643	Amsterdam	Rotterdam	ja	±1622-1630	volkhouder/ herbergier (±1623-1643), schipper (1630-1632) appointctée (1632) handelaar (±1634)	volkhoud-ster/ceel-koopster (vr)
Willemsz	Adriaen				Schiedam		±1632		
Willemsz	François				Dordrecht		±1627-±1638		
Witbol	Abraham			Breda			±1629		
Woutersz	Bastiaen				Dordrecht		?-1630	schipper (1630)	
Wouwe	Ger(h)ard		?-voor 1766		Rotterdam	ja	±1757		
Wulven	Gesert	van					±1632		
Ziegler	Christoffel				Rotterdam	ja	±1769-±1776		schrijver (sz)

b = broer
d = dochter
m = moeder
ne = neef
o = oom
sm = schoonmoeder
sv = schoonvader
sz = schoonzoon
t = tante
v = vader
vr = vrouw
z = zoon
zw = zwager

BIJLAGE

2

SCHEEPSSCHRIJVERS ADMIRALITEIT VAN AMSTERDAM 1597-1795

Naam	Voornamen	Tussenvoegsel	Geb. jaar / sterfte jaar	Geb. Plaats	Woonplaats	Gehuwd	Werkz. als schrijver	Andere uitgeoefende beroepen	Beroepen (schoon)familie
Abelszoon	Imen				Amsterdam	ja	±1605		
Abelszoon	Jacob			Texel	Amsterdam	ja	±1605		
Allier	Jaques Gillis		1741-?	Amsterdam	Amsterdam		±1774/75		parfumeerder (opa), snuif-winkelier (v)
Andringa	Joris		1635-1676	Groningen	Amsterdam	ja	?-1665	vlootsecretaris (1665-1675) kapitein (1675-1676)	luit-admiraal (o)
Anthoeniszoon	Pieter			Bachrach	Amsterdam	ja	±1606		
Anthonijszoon	Nicolaes						±1737-±1746		
Arcke	Eduard		±1670-?	Dublin	Amsterdam	ja	±1695		
Ates	Jan						±1626		
Baardt	Sijbrandt			Harlingen		ja	±1596	adelborst (1596)	
B(l)aes	Hendrick Hendrickz		±1604-?	Amsterdam	Amsterdam	ja	±1631		
Banraadt	Nicolaas		±1651-?	Schoonho-ven	Amsterdam	ja	±1677-±1684		
Beer	R.	de					±1761/62		
Belon	P.A.						±1746/47		
Bergh	J.	van den					±1742-±1746		
Bergh	Jan Heindericksz	van den	?-1691		Amsterdam	ja	±1676-?		
Bern	Govert	van	±1656-1704	Arnhem	Amsterdam	ja	±1677	makelaar (1681/1691)	
Blaeuw	Abraham			Amsterdam	Amsterdam		±1693		scheepstim-merman (v)
Bonte	Josias	de	1718-1796	Gouda	Amsterdam	ja	?-1743	luitenant (1743) en daarna kapitein admt.	
Bontius	Hendrick						1665	2e schrijver (1664-1665)	

Naam	Voornamen	Tussenvoegsel	Geb. jaar / sterfte jaar	Geb. Plaats	Woonplaats	Gehuwd	Werkz. als schrijver	Andere uitgeoefende beroepen	Beroepen (schoon)familie
Boogert	D.						±1776/77		
Boorte	Dirck Woutersz		±1600-?	Amsterdam	Amsterdam	ja	±1625		
Breemburg	C.						±1743-±1747		
Brommer	J.C.						±1760/61		
Brouwer	H.V.						±1742		
Burch	H.	van den					±1757/58		
Caspariszoon	(Kri)stoffel		1640-1709	Amsterdam	Amsterdam	ja	±1677-±1708	varensgezel (1659)	schipper (v)
Cranenburgh	J.J.	van					±1738/39		
Casparus	Stoffel		1639-?	Amsterdam	Amsterdam	ja	±1677	zeeman (1659)	
Centen	Dirk		±1611-?	Hamburg	Amsterdam	ja	±1637		
Claese	Heert		±1631-?	Edam	Amsterdam	ja	±1659		kompasmaker (sv)
Coeijmans	Jan Jacob						±1677		
Cornelisz	A(d)riaen		±1570-?	Goes	Amsterdam	ja	±1593	varentman (1597)	
Cornelisz	Crijn				Amsterdam	ja	±1604		
Coster	Jacob Claesz		1645-?	Amsterdam	Amsterdam	ja	±1693	winkelier (1666)	koopman (z), schrijver (sz)
Craen	Pieter Jacobsz			Edam			±1626		
Eeckhout	Pieter Herpersz		±1640-?	Leiden	Amsterdam	ja	±1672-±1675		
Ellems	Hendrick	van			Amsterdam		±1675		
Erckelens	Hermanus		1649-?	Amsterdam	Amsterdam	ja	±1676	distillateur (1675)	schrijversgezel (v)
Esterwegen	Abraham	van	1641-?	Amsterdam	Amsterdam	ja	±1678-±1680	winkelier (1664 en 1669)	maeckelaer (b)
Feijta	Balthazar		±1661-?	Haarlem	Amsterdam	ja	±1696	varentman (1696)	bakker (sv)
Fonteijn	Jan						±1675-±1678		
Fountaines	Paulus	de	±1577-?	Ersfel	Amsterdam	ja	±1626	kaffawerker (1603)	
Gansbergh(en)	Syrach		1633-?	Amsterdam	Amsterdam	ja	±1675	schrijver in de waag (1657)	
Gendere	Jan Heindericksz	van		Bommel	Amsterdam	ja	±1668	varentgesel (1668)	
Gerdson	G.						±1741-±1744		
Gerritszoon	Thomas		?-1634		Amsterdam	ja	±1633		fruitkoopster (vr)
Gilleszoon	Matthijs		1656-	Amsterdam	Amsterdam	ja	±1697	varentman (1686)	

Naam	Voornamen	Tussenvoegsel	Geb. jaar / sterfte jaar	Geb. Plaats	Woonplaats	Gehuwd	Werkz. als schrijver	Andere uitgeoefende beroepen	Beroepen (schoon)familie
Gilliszoon	He(ij)ndrick		±1575-?	Zutphen	Amsterdam	ja	±1615	varensgezel (1603), 'adelborst en schrijver' (1615)	
Goor	J.	van					±1760-±1762		
Gosenson	I.						±1737-±1743		
Govertszoon	N.						±1741-±1745		
Gravensant	Carel						±1702/03		
Haen	Jan Jansz	den	1630-1676	Gouda	Gouda	ja	1650-1656	luitenant (1656), kapitein (1659) viceadmiraal (1673)	messen-maker (v) kapitein (o)
Hallerstedt	Dirck					ja	±1756-±1758	adelborst (1741/42)	
Hanson	Jan						±1678		commandeur (zw)
Heijst	Jan	van					±1678		
Hemeriks	J.R.						±1791-±1795		
Ho(l)f(t)	H.A.						±1738-±1742		
Ho(o)gencamp	Hendrick		±1637-?	Zwolle	Amsterdam	ja	±1663		kleermaker (v)
Houterkens	Johannes			der Gou			±1681		
Jacobszoon	Sikke		±1584-?	Eemden			±1606		
Jagt	I.	van der					±1780-±1783		
Janszoon	Hendrik		±1569-1623	Reeden	Amsterdam	ja	±1601	varentman (1602)	varentman (v)
Janszoon	Ni(e)ng(h)			Edam			±1678		
Jonckmaijer	Eldert				Amsterdam	ja	±1675-±1677		zijdeverver (z)
Kan	Jan		±1636-?				±1680		
Karssenboom	Pieter		±1651-?	Ter Heide	Amsterdam	ja	±1675		
Kievit	J.						±1667		
Klerk	Paulus		?-1665				?-1665		
Koelinck	G.						±1741-±1752		
Koopman	Jan			Oostzanen	Amsterdam	ja	±1661		schipper (sv)
Kulsken	Egbert		±1660-?	Oldenzaal	Amsterdam	ja	±1695		
Latum	Gerardus	van		Amsterdam	Amsterdam	ja	±1690		schuitevoer-der (sv)
Letten	Johannes		1633-?	Amsterdam	Amsterdam	ja	±1675-±1677	koopman (1665)	
Leut	Hermanus	van	1634-?	Amsterdam	Amsterdam	ja	±1657-±1659		hoedenkra-mer (z)

Naam	Voornamen	Tussenvoegsel	Geb. jaar / sterfte jaar	Geb. Plaats	Woonplaats	Gehuwd	Werkz. als schrijver	Andere uitgeoefende beroepen	Beroepen (schoon)familie
Liederkercke	Anthonie	de	±1587-1661	Antwerpen	Amsterdam/ Haarlem	ja	±1615	schrijver en adel (1615), kapitein admt (vanaf 1623)	
Lottum	Jan						±1678		
Lubeck	H.						±1738-±1744		
Maertens	A.						±1744-±1745		
Marquart	Karel Hermansz		±1577-?	Antwerpen	Amsterdam	ja	±1601-±1604	varend gesel [en] opebaer schrijver van capt (1605)	
Mathijs	Jelis		±1612-?	Zwolle	Amsterdam	ja	±1635		
Meeuwen	Jacobus	van					±1680		
Meier	P.						±1740-±1742		
Meier-Janszoon	H.						±1745/46		
Minne	Jacob	van					±1676		
Nes	Abraham Thomasz	van	1621-?	Amsterdam	Amsterdam	ja	voor 1688	varensgesel (1648)	tabakswerker (sv), tapper (z)
Olican	Jan Hendrixsz		±1618-1656	der Gouw	Amsterdam	ja	±1649		
Pater	Jacobus Dirxz		1654-?	Amsterdam	Amsterdam	ja	±1676		kapitein admt (v) / witwerker (sz)
Pieters	Barent				Amsterdam		±1675		
Pool	Jan Pietersz						±1683		
Poppinga	Simon		±1640-?	Amsterdam	Amsterdam	ja	±1663		kistenmaker (sv)
Pre	A.	du					±1742/43		
Quay	Adrianus	de					±1746-±1761	2e schrijver (1743)	
Randel	David		1657-1743	Amsterdam	Amsterdam	Ja	±1677	varentman (1682)	varensgezel (v)
Rees	W.	van					±1783		
Reijter	J.						±1741/42		
Ribbius	J.						±1742		
Rijswijk	Adriaen	van	±1651-?	Den Haag	Amsterdam	ja	±1675-±1679		
Rijxsz	Hendrick		±1619-?	Utrecht	Amsterdam	ja	±1650		
Roeland	T.H.						±1759-±1761		
Roijen	Cornelis	van					±1676		
Rombouts(z)	Jan		±1636-?	Maastricht	Amsterdam	ja	±1667		portier (sv)

Naam	Voornamen	Tussenvoegsel	Geb. jaar / sterfte jaar	Geb. Plaats	Woonplaats	Gehuwd	Werkz. als schrijver	Andere uitgeoefende beroepen	Beroepen (schoon)familie
Roseus	Daniel		±1646-?	Wateringen	Amsterdam	ja	±1678		
Ruijter	Martin		±1562-?	Leipzig	Amsterdam	ja	±1599		
Rutgers	W.						±1738		
Salingen	Hendrick	van			Amsterdam	ja	±1626	wijnkoper (1631)	
Salings	Emanuel		1613-?	Amsterdam	Amsterdam	ja	±1634	kapitein admt (1652 en 1666)	schrijver (z)
Salings	Reinier			Amsterdam	Amsterdam		±1663		kapitein admt (v)
Schaef	Hendrik Barentszoon		1598-1665	Amsterdam	Amsterdam	ja	±1620/21	notaris (1620/1624-1665) boekh (1639) soldijboekh WIC 1665)	kapitein admt (v)
Schenk	Jochem		±1594-?	Soltwel	Amsterdam	ja	±1637		
Scheperus	Johannes						na 1677?	onderschrijver (1677)	
Schmidt	J.G.						±1783-±1791		
Silling	(S)ijsbrant Pietersz		±1579-?	Amsterdam	Amsterdam	ja	±1615	schoenmaker (1601), schrijver annex adelborst (1615)	
Simons	H.						±1757-±1761		
Slaers	Baptist		±1620-?	Den Haag	Amsterdam	ja	±1647		schrijver (b)
Slaers	Willem		±1613-?	Den Haag	Amsterdam	ja	±1637		schrijver (b)
Sloot	D.J.						±1741/42		
Sluijs	J.	van der					±1740-±1746		
Smit	Benedictus		±1650-?	Middelburg	Middelburg/ Amsterdam	ja	±1681-±1708	boekdrukker (1672)	schrijver (z)
Smit	J. Dirckszoon						±1757-±1762		
Smit	Hendrick		1681-?	Amsterdam	Amsterdam		18 eeuw		schrijver (v)
Smits	Robbert		±1653-?	Den Haag	Amsterdam	ja	±1678		wijnkoper (sv)
Spancker	F.						±1741		
Stevensz	Cornelis						±1629		
Stoeck	Albertus	van					±1676		
Toght	D.	van der					±1788-±1792		
Troncquoij	Dionys		±1597-?	Amsterdam	Amsterdam	ja	±1615	schrijver en adelborst (1615), kapitein admt (1627)	
Trouw	J.						±1705/6		

Naam	Voornamen	Tussenvoegsel	Geb. jaar / sterfte jaar	Geb. Plaats	Woonplaats	Gehuwd	Werkz. als schrijver	Andere uitgeoefende beroepen	Beroepen (schoon)familie
Tulken	W.	van					±1745/46		
Urbaens	Jan			Leeuwarden			±1625		
Vlier	Nicolaas		1730-?		Amsterdam	ja	±1761		winkelier in koffie (v)
Waereld	J.	van der					±1776-±1778	2e schrijver (±1775)	
Westrop	N.						±1762		
Wijnants	Cornelis Lamberts						±1678		
Wilde	Jan	de					±1676-±1680		
Willemsz	Willem						±1683		kaartafzetter (z)
Wolbers	J.						±1763/64		

b = broer
d = dochter
ne = neef
o = oom
sm = schoonmoeder
sv = schoonvader
sz = schoonzoon
t = tante
v = vader
vr = vrouw
z = zoon
zw = zwager

Noten

INLEIDING

1 J. Rijlaarsdam, 'Imago cruciaal bij vulling krijgsmacht', in: *Defensiekrant* (3 februari 1994), 7.

2 Zie bijvoorbeeld: J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, 5 delen (derde druk; Zwolle 1869), deel 1, 674 en 289-290 en J.J. Backer Dirks, *De Nederlandsche zeemacht in hare verschillende tijdperken geschetst*, 2 delen (tweede druk; Den Haag 1890), deel 1, 296 en 643.

3 In tegenstelling tot De Jonge en Backer Dirks namen Elias en Mollema de schrijver niet eens meer op in de registers van hun meerdelige overzichtswerken. J.E. Elias, *Schetsen uit de geschiedenis van ons zeewezen*, 6 delen (Den Haag 1916-1930) en J.C. Mollema, *Geschiedenis van Nederland ter zee*, 4 delen (Amsterdam 1939-1942).

4 J.R. Bruijn, *De admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren 1713-1751. Regenten en financiën, schepen en zeevarenden* (Amsterdam/Haarlem 1970); *Het gelag der zeelieden. Rede uitgesproken bij de aanvaarding van het ambt van gewoon lector in de zeegeschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Leiden op 3 februari 1978* (Leiden 1978) en *Varend Verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw* (Meppel 1998).

5 Zie J.P. Sigmond, *Zeemacht in Holland en Zeeland in de zestiende eeuw* (Hilversum 2013) 399-400 en P. Brandon, *Masters of War: State, Capital and Military Enterprise in the Dutch Cycle of Accumulation (1600-1795)*, (ongepubliceerde dissertatie, Universiteit van Amsterdam 2013).

6 Zie bijvoorbeeld: M.J.C. Klaassen, *Adelborstenopleiding te Delft-Medemblik-Breda 1816-1857* (z.p. 1979) en *Adelborstenopleiding te Hellevoetsluis-Feijenoord-Enkhuizen 1803-1812* (Den Haag 1986).

7 M.J.C. Klaassen, *De officier van administratie bij de Koninklijke Marine, 1824-1913* (z.p. 1965).

8 S.W.P.C. Braunius, 'Van schrijver tot officier van administratie, 1597-1844', *Marineblad* 74 (augustus 1964), 345-357.

9 Idem, 345.

10 Ibidem.

11 C.H.F. Simons, *Marine Justitie. Ontwikkelingen in de strafrechtspleging bij de Nederlandse Zeemacht, in het bijzonder gedurende de tweede helft van de 18e eeuw en het begin van de 19e eeuw* (Assen 1974).

12 H.J. Ribbink, 'Geschiedenis van het materieel strafrecht van 's Lands Vloot vanaf het begin van de Tachtigjarige Oorlog tot de Bataafse Omwenteling' (ongepubliceerde scriptie, Arnhem 1966). De bibliotheek van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) in Den Haag bezit een exemplaar.

13 Simons, *Marine Justitie*, 23.

14 Ribbink, 'Geschiedenis strafrecht van 's Lands Vloot', 16.

15 Braunius, ' "Soo een notabel en fundamenteel point". Een heroriëntering op de tekst van de Artikelbrief voor 's landsvloot van 27 april 1629', *Verslagen en Mededelingen oud-Vaderlands Recht*, Nieuwe reeks 7 (1992), 113, noot 65.

16 Gelders Archief (GelA), Archief Van Rhemen (AVR), bibliotheek, bloknummer 0993, 135, bundel met gedrukte zeventiende-eeuwse verordeningen 1621-1656, 'Particuliere Instructie waer naer hun zullen hebben te reguleren de schrijvers op s'Lants Schepen van oorlog', uitgevaardigd door het college van de gecommitteerde raden ter admirali-

teit van Rotterdam, 1 april 1621.

17 De bundel bevat naast allerlei scheepvaartverordeningen en plakkaten over de heffing van bepaalde in- en uitvoerrechten niet alleen een instructie voor scheepsschrijvers maar ook een door de Staten-Generaal op 23 augustus 1628 uitgevaardigde 'Instructie dienende voor de Cherchers oft toe-sienders op't recht vande Convoyen en Licenten'.

18 P.M.H. Groen (red.), *De Tachtigjarige Oorlog. Van opstand naar geregelde oorlog 1568-1648* (Amsterdam 2013), 167-169.

19 Idem, 371. De met de administratie belaste compagniesschrijver werd door zijn commandant ook ingezet om bij diens vaste financier maandelijks de benodigde soldij af te halen. Een dergelijke rolverdeling bestond niet tussen de kapitein van een oorlogsschip en diens schrijver.

20 De assistent hield aan boord het scheepssoldijboek bij, notuleerde tijdens de vergaderingen van de scheepsraad, inventariseerde de door overleden bemanningsleden nagelaten goederen, stelde testamenten op, etc.

21 Nationaal Archief Den Haag (NA), Archief van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), 5274, scheepssoldijboek van het schip *Rog*, 1638-1645. De assistent Dirck Wijnandus fungeerde tevens als schrijver voor de opvarende onderkoopman. NA, VOC, 5326, scheepssoldijboek van het schip *Ridderschap van Holland*, 1684-1686. De assistent Abraham Raphoen verving de zieke onderkoopman.

22 *The National Archives* Londen (TNA), *High Court of Admiralty* (HCA), *Prize Papers*, 32/266/16/28, scheepspapieren van de in 1782 door de Britten ingenomen Nederlandse kaapvaarder *Amazone*, 'Instructie en articulen waar na de Capiteinen, Officieren, Schrijvers en Bootsgezellen, met commissie van retorsie uitvarende (...) gehouden sullen zijn den behoorlyken eed te doen. Gearresteert den 12 January 1781', artikel 30. Deze door de Staten-Generaal uitgevaardigde voorschriften voor kapers behoorden tot de vaste scheepsadministratie van Nederlandse kaapvaarders.

23 J.D. Davies, *Gentlemen and Tarpaulins. The Officers and Men of the Restoration Navy* (Oxford 1991), 11. De *purser* vormde samen met een viertal andere zogeheten *warrant-officers*, te weten de kok, konstabel, bootsman en scheepstimmerman, de vaste kernbemanning van een Engels oorlogsschip.

24 Om de scheepsadministratie van de kapitein te verbeteren, deed de *captain's clerk* in 1672 zijn intrede. Davies, *Gentlemen and Tarpaulins*, 45.

25 Zie, http://find.galegroup.com/ecco/infomark.do?&source=gale&prodId=ECCO&userGroupName=leiden&tabID=T001&docId=CW3305821947&type=multipage&contentSet=ECCOArticles&version=1.0&docLevel=FASCIMILE. Volgens de op deze website getoonde instructie, die de Britse Admiraliteit in 1735 verstrekte aan de *purser* van het Britse oorlogsschip *Argyle*, Samuel Harding, moest de klerk van de kapitein 'be present, and take an Account in Writing of all Stores and Provisions that come on Board'.

26 C. Lloyd, *The British Seaman 1200-1860. A Social Survey* (Londen 1968), 48.

27 J.R. Tanner, *Samuel Pepys and the Royal Navy* (Cambridge 1920), 7 en N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain 1649-1815* (Londen 2004), 106.

28 De uitgebreidste beschrijvingen van het werkterrein van de *purser* en diens mogelijkheden tot frauderen zijn te vinden in: N.A.M. Rodger, *The Wooden World. An Anatomy of the Georgian Navy* (Londen 1986), 87-98.

29 Op 23 februari 1604 brandde de griffie en raadskamer van de marine in Rotterdam uit waardoor alle daar opgeborgen registers en memorialen verloren gingen. Eenzelfde resultaat had de brand die op 12 januari 1771 de secretarie van de marine in Friesland te Harlingen in de as legde.

30 De bij de admiraliteiten ingeleverde journalen van scheepscommandanten zijn directer en persoonlijker dan die van de scheepsschrijvers.

31 NA, Archieven der Admiraliteitscolleges (AA), Verzameling Ilcksen. De inventarisnummers verwijzen naar omslagen met daarin, per scheepsreis, de akten, brieven

en andere stukken die Ilcksen in de periode 1755-1770 opmaakte. Uit de inventaris blijkt dat Johan Hendrik Ilcksen in 1755, 1757 en 1758 als scheepsschrijver naar de Middellandse Zee zeilde met respectievelijk het schip *Oranje Zaal*, *Delft* en *'t Hof Sint Janskerke*. In 1760 vertrok hij vanuit Rotterdam naar West-Indië met de *Princesse Corolina* en was na terugkomst vanaf 1763 geplaatst op s'Lands uitlegger voor Hellevoetsluis, tot hij in 1768 met het schip *Castor* weer uitvoer, ditmaal naar Afrika. In 1770 repatrieerde hij. Of Ilcksen daarna nog meer reizen voor de Rotterdamse of een andere admiraliteit heeft gemaakt, is niet bekend.

32 De door de viceadmiraal b.d. in de jaren tachtig van de twintigste eeuw overgetypte resoluties van de Rotterdamse admiraliteit zijn opgenomen in de collectie De Booy, die in het Nederlands Instituut voor Militaire Historie berust. NIMH, Collectie De Booy, toegangsnr. 18, inv.nr. 86 t/m 92 en 94 t/m 112. De hiermee corresponderende inventarisnummers in het Nationaal Archief (NA, AA, 119-139) zijn gebruikt voor de onderhavige annotatie.

33 De benamingen zijn afgeleid van 'scribent', dat teruggaat op het Latijnse woord 'scribens', dat letterlijk 'schrijvend' betekent.

34 Zie bijvoorbeeld M. Wilcox, 'The "Mystery and Business" of Navy Agents, c. 1700-1820', in: *International Journal of Maritime History*, XXIII (December 2011) 41-68, en D. Parrott, *The Business of War. Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe* (Cambridge 2012). Specifiek voor de Nederlandse situatie is vooral nuttig de al genoemde dissertatie van P. Brandon uit 2013.

HOOFDSTUK 1

1 Maximiliaan van Oostenrijk (1459-1519), ook wel Maximiliaan van Habsburg genoemd, kreeg door zijn huwelijk in 1477 met Maria van Bourgondië (1457-1482) de Bourgondische Nederlanden in zijn bezit. Hij was vanaf 1493 keizer van het Duitse rijk en heer der Nederlanden. Zie voor zijn maritieme centralisatiepolitiek: L.H.J. Sicking, *Zeemacht en onmacht. Maritieme politiek in de Nederlanden 1488-1558* (Amsterdam 1998).

2 Het succes van Den Briel was niet alleen gelegen in de inname van een hele stad zonder dat daarbij woningen werden geplunderd. Het was vooral te danken aan de navolging die Den Briel kreeg door veel belangrijker havensteden die korte tijd later ook overgingen naar de zijde van Willem van Oranje. A.Th. van Deursen, *De last van veel geluk. De geschiedenis van Nederland 1555-1702* (Amsterdam 2004), 73. Hoewel al enige decennia geleden verschenen, is nog steeds een van de beste studies over het optreden van de watergeuzen: J.C.A. de Meij, *De Watergeuzen en de Nederlanden 1568-1572* (Amsterdam/Londen 1972).

3 Een voorbeeld van een admiraliteitsraad die al snel ter ziele ging, was de in 1573 door Willem van Oranje in Delft samengeroepen admiraliteit van Holland. Die bracht niet de door Willem van Oranje beoogde centralisatie op het gebied van de zeemacht van de opstandige gewesten of provincies en kwam daarna ook niet meer bijeen.

4 Aanvankelijk werd iedere admiraliteit bestuurd door een even grote zevenkoppige raad. Vier raadsleden waren afkomstig uit het eigen gewest, drie uit andere gewesten. Later steeg het aantal raadsleden afhankelijk van de grootte van de admiraliteit naar maximaal twaalf. De admiraliteit in Zeeland week enigszins af. Dat admiraliteitscollege bestond oorspronkelijk niet uit zeven maar zes raadsleden, van wie drie uit andere provincies afkomstig waren. R.B. Prud'homme van Reine, *Zeehelden* (Amsterdam/Antwerpen 2005), 14.

5 Volgens J. Glete was een belangrijke reden van het economisch succes en de soepele staatsvorming van de Republiek in de zeventiende eeuw dat de admiraliteiten zelf belastingen mochten opleggen en innen in het gehele land. J. Glete, *War and the State in Early Modern Europe. Spain, the Dutch Republic and Sweden as Fiscal-Military States, 1500-1660* (Londen/New York 2002), 172-173.

6 Zie voor de achttiende-eeuwse verdeelsleutel van de admiraliteit van het Noorderkwartier: NA, AA, 3073A, overeenkomst gesloten te

Enkhuizen over de verdeling van de ambten, 23 februari 1732. Zie voor de achttiende-eeuwse verdeelsleutel van de te vergeven ambten door de Rotterdamse admiraliteit: NA, AA, Verzameling Bisdom, 161, extract resoluties admiraliteit Rotterdam, 26 juli 1757 en 6 februari 1759.

7 NA, AA, 3073A.

8 NA, AA, Verzameling Bisdom, 161, extract resoluties admiraliteit Rotterdam, 26 juli 1757 en 6 februari 1759. Ook in Rotterdam werden de per toerbeurt vergeven ambten in drie klassen opgedeeld en bleef slechts een beperkt aantal banen daarbuiten, waaronder 't employ der zeeofficieren', waarover het hele admiraliteitscollege stemde.

9 P. Grimm (red.), *Heeren in zaken. De kamer Rotterdam van de verenigde Oostindische Compagnie* (Zutphen 1994), 55 en 107 (noot 14) en L. Kooijmans, *Onder regenten. De elite in een Hollandse stad Hoorn 1700-1780* (z.p. [Amsterdam] 1985), 110-112.

10 De frequentie van vergaderen lag in de zeventiende eeuw aanzienlijk hoger dan in de achttiende eeuw. In de zeventiende eeuw vergaderden de admiraliteitsheren vaak bijna dagelijks. In de achttiende eeuw kwamen alleen leden van de Amsterdamse admiraliteitsraad nog meer dan een keer per week samen. Bruijn, *De admiraliteit van Amsterdam*, 49 en *Varend Verleden*, 39-40.

11 Stadsarchief Amsterdam (SAA), Oud Notarieel Archief (ONA), 4502, 30 juli 1675. Idem, ONA 4506, 21 maart 1678 en ONA 4512, 18 mei 1680. In deze aktes machtigen scheepsschrijvers hun crediteuren om geld te innen bij de 'penning(h)mr' van de admiraliteit (van Amsterdam), de ontvanger-generaal Juan Lebruijn.

12 Dit besluit was het gevolg van een kort daarvoor bijna uit de hand gelopen terechtstelling van vier, wegens muiterij ter dood veroordeelde, zeelui van de VOC. Tijdens hun vervoer over het water met een jacht naar de plaats van terechtstelling hadden enige vrouwen geprobeerd de mannen te bevrijden. NA, AA, 124, resolutie admiraliteit Rotterdam, 1 oktober 1629.

13 Het Prinsenhof van de admiraliteit van Rotterdam verhuisde in 1644 naar een gloednieuw pand op de hoek van de Spaanse kade en het Haringvliet. Het voormalige Prinsenhof aan de Botersloot moest in de jaren veertig van de zeventiende eeuw worden gesloopt voor de aanleg van de Nieuwemarkt. P. de Ruiter, *'s Lands werf. De roemrijke historie van een bijzondere plek in Rotterdam* (Rotterdam 2010), 21.

14 De met Prinsenhoven aangeduide verblijf- en vergaderplaatsen van de Hollandse admiraliteiten waren in de zestiende eeuw, na de Beeldenstorm en tijdens de Opstand, ingericht tot huisvesting van de prins van Oranje. Nadat de admiraliteiten er waren ingetrokken, bleven de gebouwen vaak de benaming 'Prinsenhof' houden. Ph. M. Bosscher, 'Marinegebouwen', in P. Nijhof e.a., *Monumenten van bedrijf en techniek. Industriële archeologie in Nederland* (Zutphen 1978), 191.

15 De admiraals-generaal prins Maurits en prins Frederik Hendrik lieten zich vervangen door een luitenant-admiraal, en deze nam slechts incidenteel deel aan vergaderingen van de admiraliteit. Bruijn, *Varend Verleden*, 52.

16 De vijf admiraliteiten waren in beginsel zelfvoorzienend en konden in vredestijd onafhankelijk van elkaar opereren. In oorlogstijd moesten de admiraliteiten onder andere via, door de Staten-Generaal opgelegde, subsidies extra geld genereren en was het gezamenlijk optreden in grotere vlootverbanden noodzakelijk en onvermijdelijk. Aangezien de zeventiende eeuw bol stond van de zeeoorlogen en kaapvaart waren de admiraliteiten gewend om met ekaar samen te werken.

17 *Recueil van alle de Placaten, Ordonnantien, Resolutien, Instructien, Lysten en Waerschouwingen, betreffende de Admiraliteyten, Convoyen, Licenten ende verdere Zee-Saecke* (Den Haag 1689), 11. In dit door Jacobus Scheltus in 1689 uitgegeven overzicht van door de Staten-Generaal in de periode 1597-1685 uitgevaardigde plakkaten en andere belangrijke stukken betreffende de admiraliteiten, is de instructie op de admiraliteit van 13 augustus 1597 integraal opgenomen. De verplichte tweejaarlijkse samenkomst van gedeputeerden van de

vijf admiraliteiten was vastgelegd in artikel 25. In de praktijk kwam men vaker bijeen dan om de twee jaar, althans na 1644. Vanaf 1648 tot 1795 werd tweemaal per jaar vergaderd; voor die tijd kwamen de afgevaardigden van de admiraliteiten slechts incidenteel samen.

18 *Recueil van alle de Placaten, (...) ende verdere Zee-Saecke*, 12, artikel 26.

19 J.R. Bruijn, *Admiraliteit Amsterdam*, 63 en 69.

20 J.R. Bruijn, 'Voeding op de Staatse vloot', *Spiegel Historiael* 2 (1967), 175 en Sicking, *Zeemacht en onmacht*, 203-204.

21 GelA, AVR, bibliotheek, bloknr. 0993, 135, 'Artyckel-brief ende instructie roerende den oorloghe ter zee', uitgegeven in 1621, artikel 10. De tussen haakjes geplaatste tekst is weggelaten in de artikelbrief voor de oorlogsschepen op de binnenwateren. Zie, idem, 'Artyckel-brief ende instructie roerende den oorloghe te water', uitgegeven in 1621, artikel 10.

22 J. Tjassens, *Zee-politie der Vereenigde Nederlanden* (Den Haag 1670), 186 en 198-199.

23 De Rotterdamse admiraliteit maakte in het voorjaar van 1630 voor het komende seizoen de volgende werkverdeling voor haar zeegaande schepen: vier schepen voor de kustblokkade van Vlaanderen, vijf schepen die daar in de buurt kruisten, tien schepen ter begeleiding van de vissers op de Noordzee, vier schepen voor het konvooieren van koopvaarders naar Franse havens en twee voor de begeleiding naar Engelse en Schotse havens. Alleen al op de grote rivieren de Rijn, Maas en Waal, lagen eind 1629 op meer dan twintig (strategische) plaatsen door de Rotterdamse admiraliteit betaalde (wacht)schepen. NA, AA, 124, resoluties admiraliteit Rotterdam, 26 oktober 1629 en 21 maart 1630.

24 De hoofdzakelijk uit kleine kruisers bestaande marine van de Republiek bleek bij confrontaties op zee in de jaren 1652 en 1653 niet opgewassen te zijn tegen de superieure Engelse zeemacht met haar veel grotere en zwaarder bewapende oorlogsschepen. J. Glete, *War and the State*, 170.

25 Sinds 2007 draagt de Koninklijke Marine door middel van de naamgeving van haar tweede Amfibisch Transportschip/*Landing Platform Dock*, het grote aandeel uit van de staatsman Johan de Witt (1625-1672) in de professionalisering van de Nederlandse oorlogsvloot. Dat is opmerkelijk, want nooit eerder was in het Koninkrijk der Nederlanden een marineschip vernoemd naar deze doorgewinterde Republikein.

26 Engeland beschikte al over echte oorlogsschepen.

27 Het bouwprogramma werd begroot op 2.000.000 gulden. De dertig nieuwe schepen zouden, met uitzondering van het beoogde vlaggenschip van 150 voet, slechts twee maten kennen. Tien schepen moesten 136 voet lang worden, de overige negentien 130 voet. Bruijn, *Varend Verleden*, 95.

28 Bijna een derde van het nieuwe scheepspark was bestemd voor de admiraliteit van Amsterdam. De overige vier kregen elk een zesde van de beide nieuwbouwprogramma's uit 1653 toegemeten. Het vlaggenschip ging volgens gebruik naar de oudste admiraliteit, die van Rotterdam.

29 Zie voor het ontstaan van de permanente oorlogsvloot in 1653: J.R. Bruijn, 'Mercurius en Mars uiteen. De uitrusting van de oorlogsvloot in de zeventiende eeuw', in: S. Groenveld e.a. (red.), *Bestuurders en Geleerden* (Amsterdam/Dieren 1985), 97-106.

30 In de Britse geschiedenis(boeken) wordt de tocht naar Chatham steevast aangeduid met 'The raid on the Medway'. Het in de Republiek tentoonstellen van het in 1667 buitgemaakte Engelse oorlogsschip *Royal Charles* was een doorn in het oog van de Engelsen. Deze eisten in 1672 met succes het stopzetten daarvan. H. Goedkoop en K. Zandvliet, *De Gouden Eeuw. Proeftuin van onze wereld* (Zutphen 2012) 34.

31 De grote internationale waardering en aandacht voor Michiel de Ruyter bestaat nog steeds. Zie: J.R. Bruijn, R. Prud'homme van Reine en R. van Hövell tot Westerflier (red.), *De Ruyter. Dutch Admiral* (Rotterdam 2011). Deze bundel bevat naast Nederlandse en Britse ook een Zweedse, Franse en Deense visie op De Ruyter. In Nederland is De Ruyter nog steeds een van de bekendste en aller populairste helden uit het verleden. Zie bij-

voorbeeld het in opdracht van het *Historisch Nieuwsblad* geschreven boek over heldendom door M. Sommer, *Wat een held! Tien vaderlanders op een voetstuk* (Diemen 2012).

32 Het op 27 februari 1795 ingestelde Comité tot de Zaken van de Marine telde 21 leden. De voormalige advocaat-fiscaal van de Rotterdamse admiraliteit, Pieter Paulus, werd de voorzitter van dit nieuwe gecentraliseerde bestuursorgaan van de marine.

33 Deze scheepstypen worden onder andere genoemd in de bewaard gebleven monsterrollen van Zeeuwse oorlogsschepen van omstreeks 1600, aanwezig in het archief van de Rekenkamer Zeeland. Zeeuws Archief (ZA), Archief Rekenkamer Zeeland (ARZ), C, Rekeningen met bijbehorende stukken van de ontvanger-generaal betreffende de administratie te water (ROG), 616, acquitten bij de rekening over 1 oktober 1591 t/m 31 december 1591 en ZA, ARZ, C, ROG, 634, acquitten bij de rekening over 1 oktober 1600 t/m 30 september 1601

34 ZA, ARZ, B, Rekeningen met bijbehorende stukken van de baljuw van de wateren (RB), 3902*, acquitten bij de rekening over 1575, monsterrollen uit 1575 van verscheidene Zeeuwse stadsgaleien waaronder die van Zierikzee en van Veere.

35 NA, Archief Staten-Generaal (ASG), 9277, journaal van Pieter Ba(e)rtsz, commissaris van de Staten-Generaal, aan boord van de *Maan*, onder commando van kapitein Jan Adriaenszoon Cant, 1 mei 1602 t/m 13 oktober 1602, journaaloptekening van 3 oktober 1602.

36 Het breed uitmeten van het succes moet ook letterlijk worden genomen want van de zogeheten 'Zeeslag bij Sluis' die op 26 mei 1603 plaatsvond, hebben verscheidene tijdgenoten grote schilderijen vervaardigd. Een voorbeeld is het door Hendrick Corneliszoon Vroom in 1603 gemaakte schilderij (van 161 bij 269,5 cm) dat tot de collectie van het Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam behoort. Na het sluiten van het Twaalfjarig Bestand in 1609 werden alle galeien die vanaf 1598 gebouwd waren naar Spaans voorbeeld afgedankt. Zie J.E. Elias, *De vlootbouw in Nederland in de eerste helft der 17e eeuw, 1596-1655* (Amsterdam 1933), 27.

37 R.B. Prud'homme van Reine, *Opkomst en ondergang van Nederlands gouden vloot. Door de ogen van de zeeschilders Willem van de Velde de Oude en de Jonge* (Amsterdam/Antwerpen 2009), 35.

38 NA, ASG, 9277, journaal van Pieter Ba(e)rtsz, commissaris van de Staten-Generaal, aan boord van de *Maan*, onder commando van kapitein Jan Adriaenszoon Cant, 1 mei 1602 t/m 13 oktober 1602, journaaloptekening van 20 mei 1602. De adelborsten aan boord van het admiraalsschip behoorden tot het gevolg van jonkheer Jacob van Wassenaar van Duivenvoorde. Eigen dienaren waren in wezen geen echte of volwaardige bemanningsleden van het schip. De adelborsten werden waarschijnlijk daarom expliciet in het scheepsjournaal genoemd om duidelijk te maken dat ze desondanks waren meegeteld.

39 Een duidelijk voorbeeld van een door afgenomen dreiging doorgevoerde vlootreductie was de inperking van de Staatse scheepsmacht na het sluiten van het Twaalfjarig Bestand met Spanje. Van de in 1607 aanwezige tachtig oorlogsschepen en twaalf jachten resteerde in 1609 nog slechts zestien oorlogsschepen en negen jachten. Groen, *Tachtigjarige Oorlog*, 256.

40 Idem, 260.

41 Een (Amsterdamse) voet is 28,3 centimeter. In 1654 was het modale oorlogsschip van de Republiek dus tussen de 36 en 38 meter lang.

42 Adviesjachten waren kleine vaartuigen, vaak toegevoegd aan grotere oorlogsschepen, voor het overbrengen van berichten en het uitvoeren van verkenningen.

43 In zijn overzichtswerk stelt Bruijn, *Varend Verleden*, p. 97, dat met de introductie van de staande vloot in januari 1654 het inhuren van koopvaarders bij reders voor oorlogsdoeleinden verdween. Zijn daaraan toegevoegde opmerking dat Mars en Mercurius uiteengingen, is echter niet helemaal op zijn plaats. Tijdens de Tweede Engelse Oorlog trokken (de oorlogsgod) Mars en (de god van de handel) Mercurius nog wel degelijk gezamenlijk ten strijde. Tientallen VOC-schepen streden toen mee aan de zijde van viceadmiraal Mi-

chiel de Ruyter en zijn staande oorlogsvloot. Van deze Oostindiëvaarders gingen er aan het begin van de oorlog echter al verscheidene verloren. Het verlies was dermate groot dat de VOC-leiding de bakens spoedig moest verzetten en vanaf februari 1666 in plaats van schepen geld beschikbaar stelde voor de strijd tegen Engeland. Voor dat geld, in totaal 1.200.00 gulden (ruim 544.000 euro) konden 'echte' oorlogsschepen uitgerust worden. Mars en Mercurius gingen dus eigenlijk pas twaalf jaar na de introductie van de staande vloot uiteen. Zie: M.A. van Alphen, 'Uit hetzelfde hout gesneden. De marine en de Verenigde Oost-indische Compagnie', *Marineblad* 112 (maart 2002) 76. Het inzetten van koopvaardijschepen voor uitsluitend vervoer van troepen en materieel en niet voor gevechtshandelingen blijft buiten beschouwing. Dat het inzetten van bewapende koopvaardijschepen voor oorlogsdoeleinden niet verdween in de jaren 1652-1654, werd ook aangetoond door V. Enthoven, 'Mars en Mercurius bijeen. De smalle marges van het Nederlands maritieme veiligheidsbeleid rond 1650', in: L. Akveld e.a. (red.), *In het kielzog. Maritiem historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden* (Amsterdam 2003), 40-60.

44 J.R. Bruijn, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Newfoundland 2011), Introduction to the 2011 Edition, XIII. In deze introductie van de herziene herdruk die bijna twintig jaar na de eerst druk van Bruijns Engelstalige overzichtswerk verscheen, is een handzame tabel opgenomen met vlootsterktes van diverse Europese naties tijdens de achttiende eeuw. De Republiek had in 1700 de beschikking over 83 linieschepen en 29 fregatten. De Franse vloot was toen ongeveer een derde groter (met 108 linieschepen en 31 fregatten). De Engelse vloot was (met 127 linieschepen en 49 fregatten) zelfs meer dan de helft zo groot als die van de Republiek. De door Bruijn gegeven tabel is gebaseerd op J. Glete, *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, 2 delen (Stockholm, 1993), II, 549-674. In Glete's latere werk is het verschil omstreeks 1700 in omvang tussen de Staatse vloot (113 schepen) en die van Engeland (196 schepen) en Frankrijk (195 schepen) nog groter. Zie: J. Glete, *War and the State*, 37.

45 D. Haks, *Vaderland en vrede 1672-1713.Publiciteit over de Nederlandse Republiek in oorlog* (Hilversum 2013), 303.

46 Het verschil in optreden van de Staatse vloot voor en na de Spaanse Successieoorlog, wordt door de Zweedse historicus Jan Glete bondig verwoord met 'After 1713, taxes were no longer available, and the navy transformed from a battle fleet into a cruiser fleet'. J. Glete, *War and the State*, 171. Bij Jaap Bruijn is 1713 in de Nederlandse marinegeschiedenis de scheidslijn tussen 'the "new" navy (1652-1713) and the "second-rate" navy (1714-1795)'. Bruijn, *The Dutch Navy* (Newfoundland 2011) XI. Het was een beproefde methode om in het Middellandse Zeegebied met behulp van geschenken de vrede te bestendigen en de vriendschapsbanden te bekrachtigen. Aan het begin van de zeventiende eeuw werden om die reden al vanuit de Republiek luxegoederen daarheen verscheept. Zo ontving de Turkse sultan Ahmed in 1613 in Aleppo uit handen van de consul van de Republiek onder andere honderden meters fluweel, enige met goud ingelegde harnassen, vier kisten vol Chinees porselein en vierhonderd Edammer kazen. Van der Sloot en Van der Vlis, *Cornelis Haga (1578-1654)*, 111.

47 Bruijn, *The Dutch Navy* (Newfoundland 2011), xiii.

48 Bruijn, *De admiraliteit van Amsterdam*, 13.

49 Bruijn, *The Dutch Navy* (Newfoundland 2011), xiii.

50 NIMH, W.M. Obreen, *Staat van S'Lands Zeemacht, Inhoudende de Namen der Scheepen met derselver Commandanten en Schrijvers, welke met den Jaare 1795 en Successivelijk daarnaa bij het Land zijn indienst gesteld, benevens eenige bijsonderheeden, omtrend de Marine voorgevallen etc. Eerste deel*, 113.

51 Idem, 389. In 1799 vielen in totaal 36 Bataafse oorlogsschepen in handen van de Britten. Het zwaarst bewapende en bemande schip daarvan was de *Washington*, het vlaggenschip

van schout-bij-nacht Samuel Story (1752-1811), met 74 kanons en 550 koppen. Van de overige 35 schepen waren er zes bewapend met 64 stukken en bemand met 450 koppen, en zes met 54 of 44 stukken en 350 of 400 koppen. De rest bestond hoofdzakelijk uit schepen met 16 tot 32 kanons en een bemanning van 80 tot 230 koppen.

52 Idem, 390. Tegenover het verlies in 1799 van 36 veelal grote en middelgrote oorlogsbodems stond de aanbouw en tewaterlating in Amsterdam, Rotterdam en Vlissingen van in totaal dertien marineschepen. Daarvan werden er acht uitgerust met vier kanons en twee met zes. Onder deze lichtbewapende schepen bevonden zich schoeners en kanonneergaleien. Alleen de resterende drie nieuwe linieschepen, de *Pluto*, *Resolutie* en *Schrikverwekker* met elk 64 stukken, waren in gevechtskracht vergelijkbaar met de tientallen oorlogsschepen die datzelfde jaar verloren gingen.

53 In de hiërarchie aan boord stond de putger net boven de (scheeps)jongen. Zij zijn niet identiek zoals ten onrechte staat vermeld in het *van Dale Groot Woordenboek der Nederlandse Taal*. Putgers ontvingen altijd een iets hogere maandgage dan de scheepsjongens. Climmers, ook wel 'me(e)rsclimmers' oftewel 'marsklimmers' genoemd, verdienden weer meer dan putgers. Een onderverdeling in putgers en mersclimmers werd ook gehanteerd bij de stadsgalei *Neptunus* van Amsterdam in 1573. SAA, Archief thesaurieren ordinaris 1490-1824, (ATO), 175, monsterrol van de Amsterdamse stadsgalei *Neptunus*, 1573.

54 Sicking, *Zeemacht en onmacht*, 201. Of de aan boord werkzame handwerklieden, zoals timmerlui, in de eerste helft van de zestiende eeuw nog niet tot de officieren van het oorlogsschip gerekend mochten worden, zoals Sicking stelde, is twijfelachtig.

55 Ibidem. Volgens Sicking waren kapiteins tijdens de middeleeuwen niet zozeer zeeman maar vooral commandant van de ingescheepte soldaten. De belangrijkste zeeman aan boord was toen de schipper. Deze was toen al wel ondergeschikt aan de kapitein. In de zestiende eeuw waren de kapiteins over het algemeen ervaren zeelieden. Wanneer tijdens de middeleeuwen de kapiteins veranderden van onbevaren commandanten in ervaren zeelui, gaf Sicking niet aan.

56 NA, AA, 1334, resolutie admiraliteit Amsterdam, 21 mei 1588.

57 NA, AA, 112, resolutie admiraliteit Rotterdam, 29 mei 1605.

58 Ter voorkoming van misverstanden en ter onderscheiding van de (hoofd)officieren zullen de dekofficieren, wanneer zij niet ter sprake worden gebracht als specifieke groep, hierna tot de (hogere) onderofficieren worden gerekend.

59 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), resolutie admiraliteit van Rotterdam, 10 juli 1786.

60 NA, AA, Verzameling Van Maanen, 1, journaal van de schrijver Van Leut aan boord van de *Vrijheijt* onder commando van schout-bij-nacht Cornelis Tromp, 17 december 1657 t/m 16 maart 1659, journaaloptekening van 11 januari 1658. Een voor de Rotterdamse admiraliteit varende scheepscommandant werd hierin afwisselend 'commandeur' en 'luitenant-capiteyn' genoemd.

61 Tot aan het verdwijnen van de admiraliteiten in 1795 bleef commandeur een rang die aan kapitein voorafging. Na de totstandkoming van het Koninkrijk der Nederlanden werden de rollen omgedraaid en kwam commandeur in de rangorde boven kapitein te staan. In 1954 werd het onderlinge verschil benadrukt door van commandeur een vlagofficiersrang te maken, voorafgaande aan die van schout-bij-nacht.

62 *Nederlandtsche placcaet-boeck: waerinne alle voornaemste placcaten, ordonnantiën, accorden, ende andere acten ende munimenten, uyt-ghegeven by de Staten Generaal der Vereenigde Nederlandtsche Provintien; sedert dat Philippus II. Koninck van Spagnien eerst verclaert is, vervallen te wesen vande Hoogh-overigheyt deser landen, in 't jaer 1581, tot op den teghenwoordighen jare 1644; 't Eerste deel gaende tot op 't jaer XXV. 't Tweede deel sedert het jaer onses Heeren 1625, tot op het tegenwoordighe jaer 1644* (Amsterdam 1644). Deel 2, p. 168, 'Artickels-brief, Ende Instructie, roerende den Oorloghe ter

Zee, waer naer allen ende eenen yegelijck, 't zij Admirael, Vice-Admirael Capiteynen, Lieutenanten, Edelluyden, Schippers, Officiers, Soldaten ende ghemeene Matrosen ter zee dienende, hen te reguleren hebben, op straffen,poenen, boeten, ende correctien daer inne begrepen, 27. Apr. 1629', artikel 10. Volgens dit artikel uit de generale artikelbrief van 1629 werd gage betaald 'vier dagen te vooren dat sy te seyl gaen, al ist schoon dat sy meer dagen na de monsteringe aen landt quamen te leggen, ende soo sy binnen twee daghen nae de monsteringhe quamen te seyl te gaen, sullen even-wel vier dagen aende Heere goedt hebben'. Voor de hoofdofficieren en een aantal dekofficieren ging dit niet op. Hun afwijkende positie komt nader ter sprake in hoofdstuk 3.

63 *Vervolgh van het Recueil van alle de Placaten, Ordonnantien, Resolutien, Instructien, Lysten en Waerschouwingen, betreffende de Admiraliteyten, Convoyen, Licenten ende verdere Zee-Saken; Beginnende met de Ordonnantie op de Admodiatie en het nieuw Placaet op de Convoyen en Licenten, in dato 19 Junii 1687*, twaalf delen, (Den Haag 1689-1780), deel 2, (Den Haag 1701), p. 185, 'Articul-brief ende Instructie, Raeckende den Oorlogh ter Zee, waer naer allen ende een yegelijck, 't zij Admirael, Vice-Admirael Capiteynen, Lieutenanten, Edelluyden, Schippers, Officiers, Soldaten ende gemeene Matroosen ter Zee dienende, hen te reguleren hebben, op straffen,poenen, boeten, ende correctien daer inne begrepen. Gearresteerd den Eersten December 1690', artikel 29. Deze generale artikelbrief uit 1690 week weinig af van de artikelbrief uit 1629 en bleef op enkele minder belangrijke veranderingen na vrijwel ongewijzigd van kracht tot 1795. Zie Simons, *Marine Justitie*, xxi-xxii.

64 Volgens artikel 29 van de generale artikelbrief uit 1690 werd iedereen die na aanmonstering zonder toestemming van de kapitein aan wal verbleef, gestraft met kielhalen en zweepslagen.

65 De Jonge,*Geschiedenis zeewezen*, deel 1, 246. Doorbetaling van afgemonsterde kapiteins was niet nieuw en vond soms ook al plaats vóór 1626. In 1608 meldde de admiraliteit van Zeeland aan die van Rotterdam dat zij volgens oud gebruik de traktementen van haar afgedankte kapiteins, groot 'vijf pond Vlaams' (= 30 gulden) per maand, gewoon doorbetaalde. Zie NA, AA, 2452, resolutie admiraliteit Zeeland, 28 juni 1608.

66 De functie van admiraal-generaal was verbonden met het door de prins van Oranje, Willem I van Nassau (1533-1584), en zijn erfopvolgers uitgeoefende stadhouderschap van Holland en Zeeland. Tijdens een stadhouderloze periode, zoals van 1650 tot 1672 en van 1702 tot 1747, hadden de Staten-Generaal het marinebeleid volledig in eigen handen. De raadpensionaris van Holland kon zich dan, zoals Johan de Witt aantoonde, een met de admiraal-generaal vergelijkbare positie toe-eigenen. L.L.M. Eekhout, *Het admiralenboek. De vlagofficieren van de Nederlandse marine, 1382-1991* (Amsterdam 1992), 60 en Prud'homme van Reine, *Zeehelden*, 14.

67 NA, AA, 120, resoluties admiraliteit Rotterdam, 9 maart 1626 en 21 maart 1626.

68 Of en in welke mate de admiraliteiten buiten Holland vanaf 1626 ook kapiteins in vaste dienst namen, is onduidelijk. Zie S.W.P.C. Braunius, 'Oorlogsvaart', in: G. Asaert e.a. (red.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, 4 delen (Bussum 1977), Deel 2, 321. Bovendien werden de in 1626 in Holland vergeven kapiteinsplaatsen met een vaste aanstelling daarna niet steeds meteen weer opgevuld indien ze vacant kwamen. Volgens P. Swart, 'Medemblik en de West-Friese admiraliteit', in: *West-Friesland 'Oud & Nieuw' 76* (Midwoud 2009), 36, had de admiraliteit van het Noorderkwartier pas vanaf 1632 twaalf kapiteins in vaste dienst.

69 Aan boord van de grotere oorlogsschepen was er voor de kajuit een aparte kok. De kajuitskok verdiende evenveel of meer dan de gewone scheepskok. Het verschil kon behoorlijk oplopen. Zo verdiende in 1747 en 1748 de Edammer scheepskok van de *Vredehof* 20 gulden per maand terwijl zijn uit het vorstendom Waldeck afkomstige collega, die uitsluitend voor de kajuit kookte, maar liefst 36 gulden per maand incasseerde. De scheepskok had twee koksmaten als helpers.

Deze verdienden beiden maandelijks 16 gulden. De kajuitskok werd geassisteerd door een 'ho(o)fmeester' met een maandgage van 18 gulden. Het schip had een bemanning van 250 koppen. NA, AA, 3253, schuldrol van de bemanning van het schip *Vredehof* varende in dienst van de admiraliteit van het Noorderkwartier onder commando van kapitein Nicolaas Houtingh, 29 mei 1747 t/m 2 januari 1749.

70 Ook vooraanstaande burgers of notabelen, veelal uit de stad of directe omgeving van de desbetreffende admiraliteit, konden personen voordragen voor een aanstelling als adelborst. Het verwerven van de steun van een of meer leden van het admiraliteitscollege was bij iedere voordracht van doorslaggevend belang.

71 De Jonge, *Geschiedenis zeewezen*, deel 1, 678.

72 Zie bijvoorbeeld de monsterrol van het fregat *Bellone* van de admiraliteit van Rotterdam uit 1764. Dit met 149 bemanningsleden varende middelgrote oorlogsschip had zes aspirant-marineofficieren aan boord. NA, AA, 931, stukken betreffende het fregat *Bellone*, 1763-1764.

73 NA, AA, 1098, journaal gehouden door een anoniem bemanningslid op een niet bij naam genoemd Rotterdams oorlogsschip, 23 mei 1690 t/m 14 november 1690, journaalopteken ing 9 juli 1690.

74 Eekhout, *Admiralenboek*, 9.

75 Vlagofficieren werden voor het leven benoemd door de desbetreffende provincie of door de stadhouder. Het aantal vlagofficieren per admiraliteit was niet aan strikte regels gebonden. In oorlogstijd waren er meer admiralen/vlootaanvoerders nodig dan in vredestijd. Zowel prestige als financiële overwegingen waren mede van invloed op het door de verschillende admiraliteiten gevoerde bevorderingsbeleid en het al dan niet vullen van vacatures onder de vlagofficieren. Vanaf 1665 beschikte elke admiraliteit over drie eigen vlagofficieren: een schout-bij-nacht, een viceadmiraal en een luitenant-admiraal.

76 NA, ASG, 9277, journaal van Pieter Ba(e)rtsz, commissaris van de Staten-Generaal, aan boord van de *Maan*, onder commando van kapitein Jan Adriaenszoon Cant, 1 mei 1602 t/m 13 oktober 1602, folio 1 en 117. De opperbevelhebber van het eskader, luitenant-admiraal jonkheer Jacob van Duivenvoorde, werd aangeduid met 'admirael ende commandeur generael der edelmogende Heeren Staten generael' als mede met 'admirael ende genereal van de westerse vlote wegen de edelmogende mijn heren staeten generael'.

77 Verscheidene luitenant-admiralen van de Republiek der Verenigde Nederlanden werden opgenomen in buitenlandse (ridder)ordes. Zo werd bijvoorbeeld luitenant-admiraal Cornelis Maertenszoon Tromp (1629-1691) ridder in de orde van de Olifant van Denemarken en graaf van het Deense Syllisborg. Kort voor zijn benoeming door de Deense koning tot ridder in 1676, was Cornelis Tromp al in de Engelse adelstand verheven. Ook de vader van Cornelis, Maerten Harpertszoon Tromp, en Michiel Adriaenszoon de Ruyter werden respectievelijk door de Engelse en Deense vorst in de adelstand verheven. G. Sanders, *Het present van Staat. De gouden ketens, kettingen en medailles verleend door de Staten-Generaal, 1588-1795* (Hilversum 2013), 80, 83 en 102.

78 De opperbevelhebber van de (Staatse) vloot werd soms aangeduid met 'vlootvoogd'. Die benaming werd echter ook wel gebruikt voor een admiraal aan het hoofd van een eskader of andersoortig vlootverband.

79 Klaassen, *De officier van administratie*, 30-31. Op 3 december 1765 hechtte de stadhouder en prins van Oranje, Willem V, zijn goedkeuring aan een 'Reglement van Uniform' voor alle zeeofficieren. Dit reglement was tot stand gekomen op aandrang van luitenant-admiraal Cornelis Schrijver (1686-1768). Deze invloedrijke zeeofficier was het opgevallen dat kapiteins van de Republiek zich, om goed voor de dag te komen in het buitenland, een uniform lieten aanmeten zonder dat zij wisten waaraan dit moest voldoen. Tot dan toe kende de zeemacht van de Republiek geen duidelijke kledingvoorschriften of regels voor de uniformen of 'montering' van de officieren. In navolging van het artikel 6 van dit voor alle admiraliteiten bestemde

reglement zouden de schrijvers zich vanaf 1766 op dezelfde wijze moeten gaan kleden als de officieren. Ook de schrijvers kregen als uniform een effen blauwe lakense rok en een rode kamizool (lang vest) voorgeschreven.

HOOFDSTUK 2

1 Hoewel de structuur overeenkomstig was, want het ging steeds om een artikelsgewijze opsomming van regels en voorschriften die golden tijdens een scheepsreis, was tot aan het begin van de zeventiende eeuw geen enkele artikelbrief inhoudelijk, grammaticaal of qua omvang gelijk aan een andere. Van een vijftiende of zestiende-eeuws standaardmodel waar latere artikelbrieven op gebaseerd werden, was geen sprake. Zie voor de artikelbrieven van de voorcompagnieën en de daaruit voortgekomen Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), H. Hoogenberk, *De rechtsvoorschriften voor de vaart op Oost-Indië 1595-1620* (Utrecht 1940).

2 *Articule-brieff, Ofte Ordonnantie op de discipline militaire. Ghedaen ende ghearresteert den xiii Augusti vijfthienhondert en neghentich* (Delft 1590). De uitgave was verzorgd door Aelbrecht Heijndricxzoon, vaste drukker van de Staten-Generaal en de Staten van Holland.

3 *Articul-brief, waer by eenighe annotatien ghevoeght zijn door Peter Pappus van Tratzberg* (Groningen 1603). De artikelbrief was gedrukt door de Groningse stadsdrukker Gerhard Ketel.

4 *Krijchs-Recht Ofte Artiickel-brief Dienstich den Oorlochsvolcke te Lande in desen tegenwoordighen Krijch* (Leiden 1621).

5 O. van Nimwegen, *'Deser landen crijchsvolck'. Het Staatse leger en de militaire revoluties 1588-1688* (Amsterdam 2006), 43.

6 Zie bijvoorbeeld: R. de Graaf, *Oorlog, mijn arme schapen. Een andere kijk op de Tachtigjarige Oorlog 1565-1648* (Franeker 2004), 363. De Graaf bracht in zijn bijna 700 pagina's tellende studie over de Tachtigjarige Oorlog de artikelbrief van 1590 slechts eenmaal kort expliciet ter sprake en deed dat om aan te geven dat Maurits deze 'artikelenbrief' gebruikte om de discipline in het leger flink aan te scherpen. In het door C.M. Schulten geschreven *Met vliegende vaandels en slaande trom. Oorlog in de Lage Landen 1559-1659* (Amsterdam 2005) worden alle gevechten van rond 1590 tot in detail beschreven, maar de in dat jaar uitgevaardigde artikelbrief krijgt vrijwel geen aandacht. De artikelbrief komt bij Schulten slechts terloops aan de orde en eigenlijk alleen als verklaring voor het vloekverbod bij militairen en het verwijderen van hoeren uit de legerkampementen. Zie: Schulten, *Vliegende vaandels*, 80.

7 De vlootordonnanties uitgevaardigd door Hendrik van Borselen in 1470 en door een vijftal Hollandse steden (Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen, Monnickendam en Edam) in 1474-1475 zijn de oudste overgeleverde instructiebrieven voor de Nederlanden. Sicking, *Zeemacht en onmacht*, 49 en 201 en F. Pollentier, 'Admiraliteit', in: G. Asaert e.a. (red.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, deel 1 (Bussum 1976), 297. Voor een inhoudelijke vergelijking van enige zestiende-eeuwse artikelbrieven en de mate waarin deze bij de rechtspraak aan boord daadwerkelijk werden nagevolgd, zie L.H.J. Sicking, 'Recht door zee. Orde en tucht aan boord van Nederlandse (oorlogs)schepen in de zestiende eeuw', in: *Verslagen en mededelingen van de Stichting tot uitgaaf der bronnen van het oud-vaderlandse recht*. Nieuwe reeks 9 (1997), 7-38.

8 Zie voor een voorbeeld van een dergelijke ad-hocartikelbrief: NA, ASG, 12561.19, artikelbrief voor de vloot van viceadmiraal Jacob van Heemskerck, 5 februari 1607.

9 GelA, AVR, bibliotheek, bloknummer 0993, 135, bundel verordeningen 1621-1656, 'Artyckel-brief ende instructie roerende den oorloghe te water'. Deze ongedateerde artikelbrief voor de schepen van de Rotterdamse admiraliteit op de binnenwateren werd in 1621 in druk uitgegeven.

10 Idem, artikel 1 (voorgaan in het gebed) en artikel 37 (scheepsadministratie). NA, ASG, 5483, ongedateerde artikelbrief in gebruik bij de admiraliteit Friesland in 1619, artikel 4 (voorgaan in het gebed) en artikel 38 (scheepsadministratie). De Friese artikel-

brief is integraal als bijlage opgenomen in: S.W.P.C. Braunius, 'De artikelbrief van de admiraliteit in Friesland tijdens het Twaalfjarig Bestand', in: *Jaarboek 1990. Fries Scheepvaart Museum en Oudheidkamer* (z. p., z. j.), 51-57.

11 De artikelbrief die de admiraliteit in Friesland tijdens het Twaalfjarig Bestand gebruikte, wijkt redactioneel nogal af van andere marinebrieven, waarom is niet bekend. Zie, Braunius, 'Artikelbrief admiraliteit Friesland', 53.

12 Braunius, 'Artikelbrief admiraliteit Friesland', 54.

13 GelA, AVR, bibliotheek, bloknr. 0993, 135, bundel verordeningen 1621-1656, 'Artyckel-brief ende instructie roerende den oorloghe te water', in druk uitgegeven in 1621, artikel 1. 'Laarzen' was een soort geseling. Het bestond uit het toebrengen van slagen met een stuk touw op het lichaam boven de laars.

14 Jan van Waesberghe was de vaste drukker van de Rotterdamse admiraliteit.

15 Ribbink, 'Geschiedenis strafrecht van 's Lands Vloot', 8-9 en 15-19. Ribbink dateerde de in 1621 in Rotterdam uitgegeven artikelbrief voor zeegaande oorlogsschepen ook op 1619, maar beweerde tevens zonder harde bewijzen dat deze algemene artikelbrief een zestiende-eeuwse voorloper had.

16 Braunius, 'Artikelbrief admiraliteit Friesland', 51.

17 De Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, deel 1, 311.

18 Idem, 311-312.

19 Dat Piet Heyn niets met de uniformering van de reglementen aan boord of de invoering van een generale artikelbrief te maken heeft gehad, was al eerder aannemelijk gemaakt door S.W.P.C. Braunius, 'Admiraal zilvervloot of grondlegger marine?', *Marineblad* 76 (juni 1966) 457-482 en 'Soo een notabel en fundamenteel point Een heroriëntering op de tekst van de Artikelbrief voor 's landsvloot van 27 april 1629', *Verslagen en Mededelingen oud-Vaderlands Recht*, Nieuwe reeks 7 (1992) 99-114.

20 Braunius, 'Soo een notabel en fundamenteel point', 109, noot 2 en 113, noot 65.

21 NA, AA, 2314*, journaal gehouden door Hendrick Barentszoon Schaef aan boord van een niet bij naam genoemd oorlogsschip van de Amsterdamse admiraliteit onder commando van viceadmiraal Joachim Hendriksen Swartehondt, 6 november 1620 t/m 9 september 1621. Viceadmiraal Swartehondt maakte deel uit van een eskader dat onder leiding van admiraal Willem de Zoete eerst ruim veertig koopvaardijschepen naar het Iberische schiereiland moest begeleiden en daarna op de Middellandse Zee jacht diende te maken op Noord-Afrikaanse kapers.

22 Doordat er vrijwel geen scheepsjournalen uit de eerste decennia van de zeventiende eeuw bewaard zijn gebleven, is niet goed na te aan of het bij een of meer van de admiraliteiten gebruikelijk was om de schrijversinstructie al voor de verstrekking of aanvang van het journaal daarin op te nemen.

23 Onder de laatste journaaloptekening stond de handtekening van 'H.B. Schaef, notaris'. Wanneer deze in 1598 geboren Amsterdamse notaris met zijn handtekening het journaal afsloot, stond niet aangegeven. De vader van notaris Hendrik Barentszoon Schaef was kapitein-ter-zee bij de Amsterdamse admiraliteit. De in het Stadsarchief van Amsterdam aanwezige protocollen van notaris Schaef beslaan de periode 1636-1665.

24 Indien een kapitein bijvoorbeeld omdat hij buitengaats verbleef niet in de gelegenheid was geweest om toestemming te vragen, moest de admiraliteit zijn besluit om een bemanningslid te vervangen of te promoveren later alsnog sanctioneren.

25 GelA, AVR, bibliotheek, bloknr. 0993, 135, bundel verordeningen 1621-1656, 'Particuliere Instructie (...) schrijvers op s'Lants schepen van oologhe', uitgevaardigd door de admiraliteit van Rotterdam op 1 april 1621.

26 Ibidem.

27 De aan de schrijversinstructie verbonden eed week af van de in de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden gebruikelijke zuiveringseed voor ambtenaren. Daarin verklaarde de ambtenaar dat hij zijn functie zonder steekpenningen op een eerlijke wijze had gekregen. De schrijver daarentegen beloofde zijn functie eerlijk uit te oefenen. Zie H.W.

van den Doel, 'Geschiedenis van de ambtseed', *Bestuur. Maandblad voor overheidskunde 7* (augustus 1989), 220.

28 NA, AA, 121, resolutie admiraliteit Rotterdam, 28 november 1626. Zie voor enige andere voorbeelden van schrijvers die in Rotterdam staande de vergadering de ambtseed deden; NA, AA, 122, resolutie admiraliteit Rotterdam, 3 mei 1627, inv.nr. 123, resolutie admiraliteit Rotterdam, 19 mei 1627 en inv.nr. 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 27 april 1632.

29 Citaten uit de door de admiraliteit van Rotterdam in 1621 uitgevaardigde instructie voor schrijvers zijn ontleend aan: GelA, AVR, bibliotheek, bloknr. 0993, 135, bundel verordeningen 1621-1656, 'Particuliere Instructie (...) schrijvers op s' Lants schepen van oorloghe', uitgevaardigd door de admiraliteit van Rotterdam op 1 april 1621.

30 Bij de Verenigde Oost-Indische Compagnie ging men van dezelfde veronderstelling uit dat een zeeman met een (te) hoge schuld sneller deserteerde dan zijn collega die aan het eind van zijn dienstverband nog een flink bedrag tegoed had. In 1682 besloot het hoogste bestuursorgaan van de VOC, de Heren XVII, de toenemende desertie onder het naar Azië vertrokken personeel tegen te gaan door het aanscherpen van de in 1646 opgestelde regels betreffende de maximale hoogte der schuldbedragen waarmee een schepeling mocht uitvaren. Zie M.A. van Alphen, 'The Female Side of Dutch Shipping: Financial Bonds of Seamen Ashore in the 17th and 18th Century', in J.R. Bruijn e.a. (red.), *Anglo-Dutch mercantile marine relations 1700-1850* (Leiden 1991), 127.

31 De instructie die in 1620 in gebruik was bij de Amsterdamse admiraliteit was wel expliciet alleen bedoeld voor de schrijvers van die admiraliteit.

32 GelA, AVR, bibliotheek, bloknr. 0993, 135, bundel verordeningen 1621-1656. In deze in perkament gebonden bundel bevindt zich een losse pagina van een kleiner afwijkend formaat met daarop de eerste artikelen van een ongedateerde schrijversinstructie. De tekst is identiek aan die van de in 1629 door de Staten-Generaal uitgevaardigde schrijversinstructie.

33 Citaten uit de door de Staten-Generaal uitgevaardigde artikelbrief van 27 april 1629 zijn ontleend aan de versie zoals opgenomen in het tweede deel (lopende over de periode 1625-1644) van het in Amsterdam in 1644 uitgegeven *Nederlandtsche placcaet-boeck* (...), p. 167-177.

34 De generale artikelbrief die de Staten-Generaal in april 1629 goedgekeurden, bestond al in concept in november 1628.

35 De in de eerste gedrukte generale artikelbrief opgenomen artikelen met de nummers 5, 6, 7, 9, 52 en 53 werden in 1629 overgeheveld naar de kapiteinsinstructie.

36 Simons, *Marine Justitie*, xxi. Na het doornemen van de zeventiende- en achttiende-eeuwse wijzigingen in de artikelbrieven van de zeemacht concludeerde Simons dat de in 1629 uitgevaardigde artikelbrief in wezen tot 1795 heeft gegolden. Volgens Ribbink, 'Geschiedenis strafrecht van 's Lands Vloot', 24 en 34, werd de artikelbrief van 1629 in 1664, 1672, 1690, 1702 en 1766 uitsluitend op onbelangrijke punten gewijzigd.

37 Braunius, 'Fundamenteel point', 105.

38 Volgens het nieuwe concept bevoorradingsplan zouden deze beleyders zich aan boord laten vertegenwoordigen door zogeheten 'schaftmeesters'. Het voornemen om schaftmeesters in te stellen, bleef echter bij een plan. Zie S.W.P.C. Braunius, 'De schaftmeester 1636', in: *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis* 12 (september 1966), 44.

39 G. Teitler, *De wording van het professionele officierskorps* (Rotterdam 1974), 109.

40 Tjassens, *Zee-politie*, 190-191 en J.R Bruijn, 'Voeding op de Staatse vloot', in: *Spiegel Historiael* 2 (1967), 180.

41 Tjassens, *Zee-politie*, 192.

42 Idem, 190.

43 De VOC-leiding hanteerde eenzelfde filosofie. Een VOC-dienaar die zijn dienstverband erop had zitten mocht pas repatriëren als hij minimaal twaalf maanden gage op zijn salarisrekening had staan. Zie M.A. van Alphen, 'Handel en wandel van de transport-

koper. Opkopers van VOC-transportbrieven in Enkhuizen (1700-1725)', (ongepubliceerde doctoraalscriptie, Universiteit van Amsterdam 1988), 46.

44 J.R. Bruijn, 'De baten van de zee. Financiën van De Ruyter en zijn kapiteins', in: *Mededelingenblad van het Koninklijk Instituut voor de Marine* 46A (1977), 52.

45 Bruijn, 'Voeding Staatse vloot', 180.

46 Teitler, *Het professionele officierskorps*, 109. Het nieuwe systeem voor de scheepsbevoorrading trok slechts kleinere kooplieden en renteniers aan.

47 Na het ter ziele gaan van de aparte regelingen voor de blokkadevloot, vaardigden de admiraliteiten incidenteel nog wel eens een aangepaste artikelbrief uit, zoals voor de tocht van Witte de With naar Noorwegen in 1645. Simons, *Marine Justitie*, 14. Simons haalt de in 1645 uitgevaardigde artikelbrief slechts kort aan. Ook hij kwalificeerde deze terecht niet als een opvolger van die uit 1629, maar als een bijzondere artikelbrief voor de expeditie naar Noorwegen.

48 De Rotterdamse admiraliteit werd in 1586 opgericht. Zij bezat op basis van haar anciënniteit het recht om bij het formeren van de Nederlandse oorlogsvloot het vlaggenschip te mogen leveren. De in vergadering bijeen zijnde raden van de Rotterdamse admiraliteit wezen in november 1641 twee van hun leden aan om de bestaande voorschriften door te nemen en eventuele aanvullingen daarop te formuleren: de heren Van der Lee en Van den Brande. NA, AA, 136, resolutie admiraliteit Rotterdam, 1 november 1641.

49 NA, AA, 1, bundel met door de Staten-Generaal en de admiraliteit van Rotterdam uitgevaardigde plakkaten en ordonnantiën uit de periode 1652-1667. Deze bundel bevat een in 1660 te Rotterdam uitgegeven herdruk van het op 12 augustus 1643 uitgevaardigde reglement. Het reglement werd door de Rotterdamse admiraliteitsdrukker Arnout Leers herdrukt in verband met een herbekrachtiging van het reglement.

50 Idem, aanhef.

51 Idem, artikel 27.

52 Idem, artikel 6. De verklaring moest afkomstig zijn van "s Lants doctor ofte chirurgijns'.

53 Idem, artikel 4. De commissaris moest de door de schrijver aan boord in drievoud opgemaakte monsterrol controleren en ondertekenen. De schrijver en commissaris behielden er ieder een exemplaar van voor de eigen administratie. De commissaris diende het derde exemplaar op te sturen naar de advocaat-fiscaal of de secretaris van de raad.

54 De kapiteins op de blokkadevloot voor de Vlaamse kust ontvingen vanaf 1636, naast hun maandgage van 100 gulden, verscheidene vergoedingen. Voor het zelf verzorgen van kaarsen en schoonmaakmiddelen (emmers, bezems, dweilen etc.) voor aan boord, kregen zij 8 gulden per maand betaald. Het leveren van 'cajuyts gereetschap' en keukengerei werd vergoed met een maandelijkse betaling van respectievelijk 6 en 12 gulden. Zie Tjassens, *Zee-politie*, 186.

55 Met deze uitbreiding van de administratie van het munitiegebruik werd in Rotterdam de tot 1621 bij de admiraliteit van Amsterdam gebruikte aanpak opnieuw ingevoerd. Zie de al eerder besproken schrijverinstructie in NA, AA, 2314*, journaal gehouden door Hendrick Barentszoon Schaef aan boord van een niet bij naam genoemd oorlogsschip van de Amsterdamse admiraliteit onder commando van viceadmiraal Joachim Hendriksen Swartehondt, 6 november 1620 t/m 9 september 1621.

56 Het ging uitsluitend om een vergoeding voor van boven nat geworden proviand. Niet door storm maar door lekkage van de scheepsromp onbruikbaar geworden drank en voeding vielen dus buiten deze ongeschreven regeling.

57 Conform artikel 8 van de schrijversinstructie van 1629 moest een schrijver bij afwezigheid een boete betalen van twee maandgages. In geval van recidive kwam daar een niet nader genoemde arbitrale correctie bij.

58 Zie artikel 29 van het in 1643 door de Rotterdamse admiraliteitsraad uitgevaardigde reglement.

59 Ibidem.

60 Zie artikel 32 van het in 1643 door de Rotterdamse admiraliteitsraad uitgevaardigde

reglement.

61 NA, AA, 2314*, journaal gehouden door Hendrick Barentszoon Schaef aan boord van een niet bij naam genoemd oorlogsschip van de Amsterdamse admiraliteit onder commando van viceadmiraal Joachim Hendriksen Swartehondt, 6 november 1620 t/m 9 september 1621.

62 NA, AA, Verzameling losse aanwinsten verworven vóór 1888, inv.nr. 10, journaal van kapitein IJsbrand de Vries, commandant van het oorlogsschip *Essen*, 3 september 1666 t/m 20 december 1666. Het betreft een in dienst van de Amsterdamse admiraliteit uitgevoerde kruistocht op de Noordzee. Achterin het journaal is de op 10 februari 1657 uitgevaardigde schrijverinstructie integraal overgeschreven.

63 Zie voor de geschiedenis van het pakhuis en de scheepswerf: S. de Meer, *'s Lands Zeemagazijn* (Zutphen 1994) en A.A. Lemmers, *Van werf tot facilitair complex. 350 jaar marinegeschiedenis op Kattenburg* (Den Haag 2005).

64 NA, AA, Verzameling losse aanwinsten vóór 1888, inv.nr. 10, journaal van kapitein IJsbrand de Vries, commandant van het oorlogsschip *Essen*, 3 september 1666 t/m 20 december 1666, schrijversinstructie van 1657 achterin het journaal, artikel 14.

65 GeLA, AVR, bibliotheek, bloknr. 0993, 135, bundel verordeningen 1621-1656, 'Particuliere Instructie (...) schrijvers op s' Lants schepen van oorloghe', uitgevaardigd door de admiraliteit van Rotterdam op 1 april 1621, artikel 1. De latere schrijversinstructie van 1629 vermeldt in artikel 1 hetzelfde.

66 Idem, artikel 9.

67 Idem, artikel 5.

68 Idem, artikel 8.

69 Idem, artikel 6.

70 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'Instructie voor de schryvers dienende op 's Lands oorlogschepen, onder het ressort van den Raad ter Admiraliteit op de Maze', uitgevaardigd door Rotterdamse admiraliteit op 13 februari 1697, 'herdruckt in Rotterdam door Hendrik van Waesberge ordinaris drukker van t edelmogende collegie ter admiraliteit op de Maze, 1793'.

71 Idem, aanhef.

72 In het door de Rotterdamse admiraliteit op 12 augustus 1643 uitgevaardigde 'ordre ende reglement' was in artikel 24 een uitzondering gemaakt voor de binnenschepen. Deze hadden vaste ligplaatsen op de Nederlandse rivieren en controleerden daar het goederenvervoer over het water. De schrijvers van de Rotterdamse binnenschepen moesten hun journalen eens per maand laten controleren door de admiraliteitsraad.

73 In 1637 verscheen te Middelburg een door de Zeeuwse admiraliteit datzelfde jaar uitgevaardigde schrijversinstructie in druk. Een exemplaar daarvan is aanwezig in de bibliotheek van het Scheepvaartmuseum te Amsterdam. Het merendeel van de in 1637 gepubliceerde artikelen kwam in precies dezelfde bewoordingen al voor in de schrijversinstructie van 1629 die de Staten-Generaal had geïnitieerd. Naar alle waarschijnlijkheid was de Zeeuwse schrijversinstructie van 1637 een reactie op de in 1636 door de Staten-Generaal uitsluitend voor de blokkadevloot opgestelde schrijverinstructie. De aanwezigheid en bevoorrading van de blokkadevloot voor de Vlaamse en Noord-Franse kust deden zich in Zeeland veel meer gelden dan elders in de Republiek.

HOOFDSTUK 3

1 NA, AA, 122, resoluties admiraliteit Rotterdam, 10 maart 1627, 8 april 1627, 9 april 1627 en 8 juni 1627. De Rotterdamse admiraliteit nam in 1626 kapitein Jongeboer als een van de eerste kapiteins in vaste dienst.

2 NA, AA, 136, resolutie admiraliteit Rotterdam, 18 november 1641. Alle op de binnenwateren ingezette kapiteins van de Rotterdamse admiraliteit beklaagden zich in een gezamenlijk rekest over het uitblijven van betalingen. Het admiraliteitscollege verwees zoals gewoonlijk naar het uitblijven van beloofde provinciale subsidies als de oorzaak en stuurde de klaagzang weer door naar de Staten-Generaal.

3 Stadsarchief Rotterdam (SAR), Oud Notarieel Archief (ONA), 78, 31 maart 1621. De bemanning van een in 1617 in Rotterdam teruggekeerd oorlogsschip, dat van de admiraliteit betaling eiste van 2 gulden (aan opgeld) de man, werd in eerste instantie afgescheept. Toen ze daarna het geld opeisten bij de woning van de weigerachtige secretaris van de admiraliteit Gerard Berck, ging deze alsnog over tot uitbetaling. Een ander voorbeeld staat beschreven in NA, AA, 123, resolutie admiraliteit Rotterdam, 2 oktober 1628. Matrozen van verschillende binnen liggende marineschepen weigerden bij uitblijvende betaling terug aan boord te gaan en eisten hun ontslag. Het Rotterdamse admiraliteitscollege stemde daar met tegenzin mee in. NA, AA, 2995, resolutie admiraliteit Noorderkwartier, 25 mei 1627. Nadat het scheepsvolk van kapitein Halfhoorn door het uitblijven van gagebetaling opstandig was geworden en hetzelfde dreigde te gebeuren met de bemanningen van de kapiteins Herman Boudewijnszoon en Pieter de Vries, maakte de admiraliteit snel geld vrij om al deze schepelingen een maand gage te kunnen geven. NA, AA, 130, resolutie admiraliteit Rotterdam, 14 maart 1635. Het net afgemonsterde maar nog onbetaalde scheepsvolk van kapitein Maarten Harpertszoon Tromp viel de leden van het Rotterdamse admiraliteitscollege in 1635, zowel in het Prinsenhof, op straat als thuis, zo lastig dat deze 'het niet langer en conde verdragen' en de Raad van State in Den Haag dringend verzochten snel bij te springen met een flinke som geld. Klagende kapiteins hadden in de regel minder succes. Zelfs toen de gelauwerde vlootvoogd luitenant-admiraal Michiel de Ruyter samen met andere vlagofficieren en kapiteins zich in 1671 bij het Rotterdamse admiraliteitscollege beklaagden over de door de Staten-Generaal vastgestelde hoogte van de vergoeding voor het proviandieren van de schepen, lieten de Rotterdamse admiraliteitsheren het afweten. Zij stuurden de rekesten weer door naar de Staten-Generaal. Zie NA, AA, 150, resolutie admiraliteit Rotterdam, 15 april 1671.

4 NA, AA, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 1 december 1599 en 18 december 1599, Verscheidene schippers werden ontslagen, zodat hun afgedankte kapiteins in dienst konden blijven als schipper. Idem, 2448, resolutie admiraliteit Zeeland, 16 februari 1595: de uit Vlissingen afkomstige kapitein Jan Janszoon Vol, werd bij gebrek aan beter tijdelijk aangesteld als kanonnier met een gage van 12 gulden per maand bij een van zijn collega kapiteins. Idem, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 21 juli 1603: een afgedankte kapitein vroeg weer terug te mogen keren als schipper bij zijn vroegere kapitein. Idem, 2989, resolutie admiraliteit Noorderkwartier, 30 mei 1601: een kapitein die als luitenant was gaan varen, vroeg om verhoging van zijn gage. Idem, 109, resolutie admiraliteit Rotterdam, 14 december 1600: een kapitein verzocht zo lang er geen plaats vrijkwam voor een luitenant of kapitein te mogen dienen als adelborst met een gage van 18 gulden bij een collega. Twee soortgelijke verzoeken van andere Rotterdamse zeeofficieren: NA, AA, 101, resolutie admiraliteit Rotterdam, 16 maart 1594 en idem, 112, resolutie admiraliteit Rotterdam, 27 april 1607.

5 NA, AA, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 6 juni 1605. Kapitein Joost Pieters alias zwart Joosken en kapitein Jacob Willems Rhijngehelbas waren de minachting van collega-kapiteins aan boord zat en vroegen hun admiraliteit toestemming om in het landleger te mogen dienen. De admiraliteit stemde hierin toe.

6 De door de Republiek van Venetië in 1618 gehuurde Nederlandse schepen vertrokken volledig bemand en bewapend in de zomer van dat jaar naar de Middellandse Zee en leverden daar, nabij de rots van Gibraltar, slag met een Spaanse vloot. Aan die slag namen onder andere deel de kapiteins Jan van der Linde met het schip de *Spiegel* en Pieter Corszoon Hort met het schip *Drie Coningen*. Van de twaalf Hollandse schepen waarover de Republiek van Venetië oorspronkelijk kon beschikken, ging er één in juli 1619 verloren door brand in de Golf van Venetië. Venetië had de schepen oorspronkelijk gehuurd om in te zetten in haar strijd tegen het Ottomaanse rijk. Zie

SAR, ONA, 98, 8 november 1619; idem, 91, 25 december 1619, 24 maart 1620, en 13 juli 1620.

7 In 1610 kocht de koning van Marokko in de Republiek een oorlogsschip waarvoor in Amsterdam een bemanning werd gezocht, inclusief drie marineofficieren. Jacob Janszoon, Hendrik van der Vegt en Diederik Egberts waren bereid om als officier in Marokkaanse zeedienst te treden. Het scheepsvolk monsterde in november 1610, in opdracht van de Marokkaanse ambassadeur, aan in het Prinsenhof van de Amsterdamse admiraliteit. NA, AA, 1356, resolutie admiraliteit Amsterdam, 10 augustus 1610, 24 september 1610, 30 september 1610 en 3 november 1610.

8 NA, AA, 1441, resolutie admiraliteit Amsterdam, 30 april 1698, 6 mei 1698 en 1 juli 1698. Verscheidene zeeofficieren verzochten hun Amsterdamse admiraliteit toestemming om zich in dienst te mogen begeven van de tsaar.

9 Bruijn, *De admiraliteit van Amsterdam*, 117. Vanaf 1724 bood de admiraliteit van Amsterdam werkloze extra-ordinaris kapiteins soms de gelegenheid als tweede kapitein met een schip mee te gaan. Zij voeren dan onder dezelfde voorwaarden als een vlaggenkapitein.

10 Zie bijvoorbeeld NA, AA 1944, extract resolutie admiraliteit Amsterdam, 2 maart 1756. Commandeur Keijser kreeg toestemming om zich voor een reis in dienst te begeven van de admiraliteit van het Noorderkwartier 'mits behoudende deselfs gagement en rangh'. Het was duidelijk niet de bedoeling dat men via het wisselen van admiraliteit een hogere rang en gage zou verwerven.

11 J.R. Bruijn, *Schippers van de VOC in de achttiende eeuw aan de wal en op zee* (Amsterdam 2008), 110-121. Een voorbeeld van een naar de koopvaardij overgestapte Rotterdamse zeeofficier is luitenant Jan Sonnemans Laan die van zijn admiraliteit toestemming kreeg om drie jaar voor de VOC te gaan varen: NA, AA, 96, commissieboek 1758-1791, 17 oktober 1775.

12 NA, AA, 96, commissieboek 1758-1791, 22 april 1777, Arij van der End werd door de Rotterdamse admiraliteit aangesteld om als 'commissaris van de werving' in Hamburg, Lubeck en de daarbij gelegen plaatsen matrozen te gaan werven. Hij mocht ze aannemen tegen een gage van 11 of 12 gulden per maand en ontving als vergoeding voor zijn werkzaamheden en reis- en verblijfskosten 36 gulden per geleverde matroos.

13 NA, AA, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 10 oktober 1598. Het Zeeuwse admiraliteitscollege besloot de kapiteins met de grootste betalingsachterstand het eerst uit te betalen. Dit waren de kapiteins Versterre, Knecht, Hoger, Quack en Thomaszoon. Hun betalingsachterstand was opgelopen tot respectievelijk: 28, 26, 22, 21 en 20 maanden. Zie voor een paar latere voorbeelden van grote betalingsachterstanden bij de admiraliteit van Rotterdam: idem, 425, brief van 7 maart 1628 door kapitein P. van Heerdt aan zijn Rotterdamse admiraliteitscollege, waarin hij zijn beklag doet over een betalingsachterstand van drie jaar. Idem, 136, resolutie admiraliteit Rotterdam, 21 november 1641, kapitein Marinus Juynbol klaagde dat zijn betalingsachterstand was opgelopen tot 10.000 gulden.

14 NA, AA, 102, resolutie admiraliteit Rotterdam, 24 maart 1595. Acht kapiteins dienden een verzoekschrift in voor een hogere vergoeding omdat de victualie zo prijzig was. Idem, 1342, resolutie admiraliteit Zeeland, 10 september 1598. Het Zeeuwse admiraliteitscollege werd ervan op de hoogte gebracht dat de admiraliteiten van Amsterdam en Rotterdam de vergoeding aan haar kapiteins verhoogden omdat alle etenswaren zo duur waren. Idem, 3298, resolutie admiraliteit Friesland, 3 oktober 1601: kapiteins vragen om 'augmentatie van de vergoeding voor het zelf victualiën'. Idem, 2989, resolutie admiraliteit Noorderkwartier, 19 september 1601: kapiteins bepleiten een verhoging van de vergoeding voor het aanschaffen van proviand. Idem, 2452, resolutie admiraliteit Zeeland, 23 juni 1608: het Zeeuwse admiraliteitscollege wijst het verzoek van een drietal kapiteins om verhoging van de vergoeding voor het voeden van de bemanning af. Idem, 425, brief van 7 juni 1629 van een kapitein aan zijn Rotterdamse admiraliteitscollege waarin hij verzoekt om verhoging van de vergoeding in verband met de hoge voedselprijzen. Als

de prijzen zouden dalen, mochten ze van deze kapitein de vergoeding weer verlagen, want zo deed de Amsterdamse admiraliteit het volgens hem ook.

15 NA, AA, 1346, resolutie admiraliteit Amsterdam, 14 maart 1600.

16 Zelfs in het relatief ver weggelegen Friesland hielden de kapiteins nauwlettend in de gaten of zij hetzelfde aan 'costgeld' kregen uitgekeerd als hun collega's in Holland. Zie NA, AA, 3298, resolutie admiraliteit Friesland, 17 maart 1601. De Hollandse kapiteins waren goed op de hoogte van eventuele verschillen in de hoogte van de kostgelden. Zie bijvoorbeeld NA, AA, 425: een door de Rotterdamse admiraliteit ontvangen brief van enige van haar kapiteins van 7 juni 1629, die klaagden dat zij een lager kostgeld ontvingen dan hun Amsterdamse collega's.

17 NA, AA, 109, resolutie admiraliteit Rotterdam,14 december 1600 en 28 november 1607. Zie bijvoorbeeld ook NA, AA, 3298, resolutie admiraliteit Friesland, 3 oktober 1601 over een Friese kapitein die klaagt dat hij slechts 4½ en geen 6 stuivers aan kostgeld in rekening mocht brengen, hoewel hij net als de andere kapiteins ook het leger volgde.

18 NA, AA, 2452, resolutie admiraliteit Zeeland, 23 juni 1608. Drie Zeeuwse kapiteins die hadden deelgenomen aan de succesvolle tocht in 1607 naar Spanje onder leiding van de viceadmiraal Jacob van Heemskerk (slag bij Gibraltar op 25 april 1607) wilden net als de deelnemende kapiteins uit Amsterdam, een extra stuiver kostgeld per dag per bemanningslid. Pas na herhaalde verzoeken kregen de drie Zeeuwse kapiteins, Laurens Jacobszoon Alteras, Marinus Pieterszoon Hollaer en Cornelis Servaeszoon Lantschot, hun zin. Zie idem, resolutie admiraliteit Zeeland, 9 februari 1609. In 1607 had de Nederlandse zeemacht nog niet eerder zo ver van huis slag geleverd. Zie voor een ander voorbeeld uit de begintijd van de admiraliteiten: NA, AA, 1342, resolutie admiraliteit Zeeland, 4 juli 1596. De kapiteins die naar Engeland gestuurd zouden worden om de Engelse koning te ondersteunen in de gemeenschappelijke strijd tegen Spanje, mochten 1 stuiver meer aan kostgeld in rekening brengen dan hun collega's. De Engelandvaarders ontvingen daardoor 7 stuivers per man per dag aan kostpenningen.

19 Een uitgebreide behandeling van alle uitgaven en inkomstenbronnen van de admiraliteiten is te vinden in: Bruijn, *De admiraliteit van Amsterdam*, 69-98.

20 W. Veenstra en A. Otte, 'Financiering van de oorlogvoering te water. De Admiraliteit van Zeeland, 1597-1795', in: H. Boels (red.), *Overheidsfinanciën tijdens de Republiek en het Koninkrijk, 1600-1850* (Hilversum 2012), 30. De uitbetalingen aan scheepscommandanten vormden zelfs in financieel minder ongunstige tijden al een sluitpost. Als de admiraliteit van Zeeland 'luchthartig' betalingsverplichtingen uitstelde, werden vooral haar kapiteins daardoor nogal eens gedupeerd. Die moesten dan lang(er) op hun geld wachten.

21 De admiraliteitscolleges verdeelden het werk en bepaalden ook hoe de kapiteins en luitenants over de schepen verdeeld werden. Wanneer er bij een admiraliteit een vaste kapiteinsplaats beschikbaar kwam, bijvoorbeeld door sterfte, dan droeg het admiraliteitscollege een tweetal personen voor aan de admiraal-generaal (de prins van Oranje), aan de Staten-Generaal of aan de staten van het gewest waar de admiraliteit was gevestigd. Het was de bedoeling dat de eerstgenoemde kandidaat van de voordracht werd verkozen. Als de admiraal-generaal, de Staten-Generaal of de gewestelijke staten zich hieraan niet hielden, gaf dat enige onvrede, maar het desbetreffende admiraliteitscollege ging dan toch wel akkoord. Een illustratief vroeg voorbeeld is de opvolging van de gesneuvelde kapitein Marinus Dominicus. De Zeeuwse admiraliteit nomineerde een tweetal schippers, de prins van Oranje koos echter iemand anders. De raden van de Zeeuwse admiraliteit waren verontwaardigd, maar accepteerden het wel. Zie NA, AA, 2450, resoluties admiraliteit Zeeland, 17 mei 1604 en 2 juni 1604. Op 9 juni 1604 werd de nieuwe kapitein aan boord van het schip beëdigd.

22 NA, AA, 127, resoluties admiraliteit Rotterdam, 2 juli 1632 en 21 oktober 1632. Een

ander voorbeeld is de kleinzoon van kapitein Duymaff. Zie NA, AA, 135, resolutie admiraliteit Rotterdam, 8 mei 1640.

23 NA, AA, 124, resolutie admiraliteit Rotterdam, 15 juli 1630. Kapitein Heert wordt door zijn Rotterdamse admiraliteit toegestaan 'nae 't exempel van de meeste der kapiteynen dat hij zijnen soon meede soude moegen stellen op zijne rolle'. Het betreft hier uitsluitend een naamsvermelding, geen daadwerkelijke dienstneming.

24 Behalve gage ontving de kapitein voor zijn, al dan niet aanwezige, zoon ook nog zogeheten 'kostpeningen': de reguliere vergoeding voor het door de scheepscommandant aan ieder bemanningslid verstrekken van voeding en drank. Zie voor een paar voorbeelden van kapiteinszonen die niet aan boord verbleven en voor wie hun vaders toch gage en kostpenningen incasseerden: NA, AA, 131, resolutie admiraliteit Rotterdam, 5 november 1636, een kind van kapitein Abraham de Hond stond voor 8 gulden per maand op de monsterrol, en kapitein Van Allevrunden's zoon (die in Dordrecht woonde en werkte) voor 12 gulden. NA, AA, 132, resoluties admiraliteit Rotterdam, 18 april 1637 en 28 april 1637. Het zoontje van kapitein Jan Gijsbertszoon van Arckel was nog zo jong dat de klerk op de secretarie weigerde hem mee te tellen op de monsterrol. Toen de kapiteinsvrouw zich hierover beklaagde, werd de jongen alsnog op de monsterrol 'tebouck gestelt', alleen niet zoals gebruikelijk als matroos, maar slechts als kajuitwachter met een maandgage van 5 gulden.

25 Op 12 februari 1825 bepaalde de minister van Marine dat kapiteinzeuntjes voortaan alleen nog als matroos der derde klasse op de monsterrol mochten voorkomen. Vanaf 1 november 1841 behoorde het kapiteinszeuntje definitief tot het verleden en mocht de kapitein geen zoon meer op de rol laten zetten.

26 Het merendeel van de bekende Nederlandse zeehelden uit de zeventiende eeuw was geboren in een havenstad en had een zeevarende vader. Piet Heijn, Maerten Harpertszoon Tromp en Michiel de Ruyter zijn hiervan voorbeelden. Een klein aantal marineofficieren bereikte de zeeheldenstatus terwijl zij niet afkomstig waren uit een maritiem milieu. Tot deze minderheid behoorden Witte Corneliszoon de With (1599-1658), een boerenjongen, en Egbert Meeuwszoon Kortenaer (ca. 1605-1665), zoon van een Groningse soldaat uit het Staatse leger.

27 Het Amsterdamse admiraliteitscollege beperkte vanaf 6 februari 1660 het aantal adelborsten op de grotere oorlogsschepen tot een maximum van vier. De benoeming van adelborsten geschiedde in Amsterdam bij toerbeurt door de raadsleden van het admiraliteitscollege. Zie De Jonge, *Geschiedenis zeewezen*, deel 1, 678.

28 Een adelborst mag 'om goede consideratien' schrijver worden bij zijn vader, kapitein Duymaff. NA, AA, 134, resolutie admiraliteit Rotterdam, 22 januari 1639.

29 Een voorbeeld van een bij de Rotterdamse admiraliteit werkzame kapitein die zijn zoon als schrijver in dienst wil nemen, is te vinden in NA, AA, 124, resolutie admiraliteit Rotterdam, 20 februari 1630: 'Kapiteyn Allevrunden is op desselffs instantie toegestaen dat hij zijnen soon sal moegen aenneemen tot schrijver'. Idem, resolutie admiraliteit Rotterdam, 17 mei 1630. De zoon van kapitein Van Allevrunden deed bijna drie maanden na zijn aanstelling tot schrijver de vereiste ambtseed.

30 Voor een zevental in gereedheid te brengen oorlogsschepen van de admiraliteit van Rotterdam werden op 24 februari 1671 alle provoosten gelijktijdig door het Rotterdamse admiraliteitscollege aangewezen. Zie NA, AA, 150, resolutie admiraliteit Rotterdam, 24 februari 1671. In Amsterdam werd de met het toezicht op de ingescheepte soldaten belaste commandeur vanaf 1663 niet meer aangenomen door de kapitein, maar door de admiraliteit. Zie De Jonge, *Geschiedenis zeewezen*, deel 1, 674.

31 In de bewaard gebleven resoluties van de verschillende admiraliteiten werden vele van dit soort verzoeken afgehandeld. Waarom het verzoek van de een wel en de ander niet werd gehonoreerd, werd meestal niet vermeld.

32 N. Witsen, *Aeloude en hedendaegsche scheeps-*

bouw en bestier (Amsterdam 1671), 403. De goed ingevoerde Nicolaas Witsen noemde behalve de schipper en schrijver ook de commandeur der soldaten een dekofficier die buiten de kapitein om werd aangesteld. Dat was in Amsterdam vanaf 1663 het geval, maar zowel voor als na die tijd voeren veel admiraliteitsschepen zonder een dergelijke commandeur. De schipper en de schrijver daarentegen behoorden al vanaf de zestiende eeuw tot de reguliere bemanning van een marineschip, ongeacht hun admiraliteit.

33 Zie voor enige voorbeelden van personen die zich aanboden als scheepsschrijver bij de admiraliteit van West-Friesland en het Noorderkwartier: NA, AA, 2994, resolutie admiraliteit Noorderkwartier, 3 december 1625 en idem, 2996, resolutie admiraliteit Noorderkwartier, 20 maart 1630. Zie voor gelijksoortige voorbeelden bij de admiraliteit van Rotterdam: NA, AA, 122, resolutie admiraliteit Rotterdam, 1 mei 1627; idem, 136, resolutie admiraliteit Rotterdam, 21 maart 1641 en idem, 148, resolutie admiraliteit Rotterdam, 17 maart 1653.

34 NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 17 september 1632. Hier een voorbeeld van iemand die het ambt van scheepsschrijver ambieert en op basis van de 'goede getuichenisse' door de voorzitter van het Rotterdamse admiraliteitscollege meteen werd aangesteld.

35 De Jonge, *Geschiedenis zeewezen*, deel 1, 289-290. De Jonge noemt als bron voor zijn bewering dat alle luitenants, dekofficieren, schrijvers en adelborsten vanaf 1618 verplicht waren een toelatingsexamen te ondergaan van een 'daartoe bevoegd persoon', de notulen van de Amsterdamse admiraliteit. De precieze vindplaats (de resolutiedatum) of nadere details geeft hij echter niet. Geen enkele andere bron bevestigt zijn uitspraak. Daarom moet ernstig getwijfeld worden aan het verplichte karakter, de zwaarte en wellicht zelfs aan het bestaan van dit toelatingsexamen voor scheepsschrijvers. Bij de Rotterdamse admiraliteit was een goede referentie of persoonlijke steunbetuiging van een lid van het admiraliteitscollege al voldoende voor een aanstelling als scheepsschrijver.

36 Volgens een bewaard gebleven 'Generale lyst en ordre, waar na ter secretary van het collegie ter admiraliteyt, residerende binnen Amsterdam, zal werden ontvangen het recht voor depeches, ordonnantiën en anderzints' met de op 22 april 1733 vastgestelde tarieven, was een scheepsschrijver in Amsterdam 3 gulden kwijt voor zijn akte. De helft van dat bedrag ging naar de secretaris van de admiraliteit, de ander helft naar diens klerken. Zie NA, AA, Verzameling Bisdom, 161, extract-resolutien zeventiende en achttiende eeuw met bijlagen. Volgens NA, AA, 3253, 'Hooftboek ofte Credit en Debet der officieren, matrosen en soldaeten op s'Lands schip *Vredehof*, 1747-1749' betaalden de scheepsschrijvers van de admiraliteit van het Noorderkwartier halverwege de achttiende eeuw 4 gulden voor hun aanstellingsakte. Datzelfde bedrag betaalde de schrijver van het West-Friese admiraalsschip *'t Huis te Neck* ook al in 1721. Zie NA, AA, 3225, schuldrol van de scheepsschrijver Claas Mossel. Kennelijk was de schrijversakte kort daarvoor in prijs verhoogd, want in de schuldrol van zijn collega Pieter van Loosen uit 1716 was nog een bedrag van 3 gulden opgenomen. Zie NA, AA, 3224, 'Schuldlijst der Scheeps Schulden gehouden bij mij Pieter van Loosen als schrijver van 's landts oorlogsschip *Wolfswinckel* waer op gecommandeeert heeft de capt. Egbert Som Anno 1716'.

37 De geciteerde tekst is overgenomen van de aanstellingsakte die op 12 september 1666 te Amsterdam werd opgemaakt voor Jan Kievit. Deze werd toen aangesteld tot schrijver van kapitein IJsbrand de Vries, eerst commandant van het oorlogsschip *De Spiegel*, aansluitend van *Het Wapen van Essen*. De 'schrijvers actije' van Kievit is achter in het scheepsjournaal overgeschreven. Zie NA, AA, Verzameling losse aanwinsten vóór 1888, inv. nr. 10.

38 NA, AA, Verzameling Ilcksen, 1, aanstellingsakte tot eerste schrijver van Johan Hendrik Ilcksen, 22 april 1755.

39 Bij de admiraliteit van Rotterdam waren de scheepsschrijvers vanaf 1697 verplicht om op

hun aanstellingsakte door een klerk van de secretarie te laten vermelden dat zij zowel de ambtseed als de eed van trouw op de artikelbrief hadden gedaan. Zie 'Instructie voor de schryvers dienende op 's Lands oorlogschepen, onder het ressort van den Raad ter Admiraliteit op de Maze', uitgevaardigd door de Rotterdamse admiraliteit op 13 februari 1697, artikel 1. De instructie werd ongewijzigd herdrukt in 1793.

40 Het Zeeuwse admiraliteitscollege verbond aan het beurtelings bekleden van het voorzitterschap de beperkende maatregel dat men bij absentie zijn beurt verloor aan de volgende op de lijst. Zie NA, AA, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 7 januari 1598.

41 NA, AA, 122, resolutie admiraliteit Rotterdam, 28 november 1626. De schrijver van kapitein Cornelis de Leeuw deed pas na drie maanden zijn ambtseed.

42 NA, AA, 123, resolutie admiraliteit Rotterdam, 29 mei 1628. Een paar andere willekeurige voorbeelden van personen die op de dag van aanstelling meteen de ambtseed voor scheepsschrijver deden, zijn te vinden in NA, AA, 128, resolutie admiraliteit Rotterdam, 5 maart 1633 en idem, 139, resolutie admiraliteit Rotterdam, 16 april 1644.

43 NA, AA, 2994, resolutie admiraliteit Noorderkwartier, 27 maart 1626. Alle door de kapiteins al aangenomen schrijvers moesten door de admiraliteitsraad 'particulierlick geedicht' worden zodat ook zij 'den Lande getrouw sullen wesen ende de Raeden van tijt tot tijt adviseren wat absenten op haar [monster]rolle ende schip sullen wesen'.

44 NA, AA, 122, resolutie admiraliteit Rotterdam, 4 mei 1627. De kapitein was Jasper Liefhebber.

45 Kapitein Jan van Brakel, varende voor de Rotterdamse admiraliteit, had in 1667 de opvallend jonge, slechts 17-jarige Coenraet de Raet als schrijver in dienst. Zie SAR, ONA, 238, 28 september 1667. Datzelfde gold in Rotterdam voor kapitein Jan Anthonis Sluys: hij voer vanaf eind december 1634 met een pas 16-jarige schrijver, Pieter Janszoon van Weert geheten. Op 23 december 1634 had Van Weert in het Prinsenhof zonder problemen de schrijversinstructie ontvangen en de eed gedaan. In 1638 nam kapitein Jan Jacobszoon van Nes dezelfde, inmiddels 19 jaar oude Rotterdamse jongen aan als zijn schrijver. NA, AA, 129, resolutie admiraliteit Rotterdam, 23 december 1634 en SAR, ONA, 198, 26 april 1638.

46 NA, AA, 186, repertorium resoluties admiraliteit van Rotterdam van circa 1627 tot circa 1749, folio 208, resolutie admiraliteit Rotterdam 24 mei 1678. Volgens NA, AA, Verzameling Bisdom, 14, recueil van extract-resolutien, folio 222, resolutie admiraliteit Rotterdam, 11 mei 1678. Deze resolutie over de minimale leeftijd voor scheepsschrijvers van 20 jaar betrof zowel de eerste als tweede schrijver.

47 Thomas van der Kam (1689-1730) voer in 1708 in dienst van de Rotterdamse admiraliteit uit als schrijver. Hij was toen 19 jaar oud. Zijn vader, Thomas senior, stond borg voor hem. Meer voorbeelden van erg jonge schrijvers werden tijdens het onderzoek niet gevonden. Schrijvers onder de 20 jaar kwamen voor 1678 ook al weinig voor.

48 Zie voor een vroeg zeventiende-eeuws voorbeeld van een kapitein die zijn schrijver wil vervangen door een ander: NA, AA, 2451, resolutie admiraliteit Zeeland, 7 april 1603. Het verzoek van deze kapitein, Laurens Jacobszoon Alteras, werd door zijn Zeeuwse admiraliteit ingewilligd. Een reden stond niet vermeld. Zie voor een Rotterdams voorbeeld van halverwege de zeventiende eeuw: NA, AA, 141, resoluties admiraliteit Rotterdam, 28 maart 1646 en 29 maart 1646. Kapitein Quirijn van de Kerckhof mocht zijn schrijver met wie hij in onmin leeft ontslaan. Een ander voorbeeld uit het einde van de zeventiende eeuw bij de Rotterdamse admiraliteit: NA, AA, 94, resolutie admiraliteit Rotterdam, 16 augustus 1689, commandeur La Bon wordt gemachtigd om zijn schrijver, die veelvuldig afwezig is, te vervangen door een ander. De vervanger wordt aangewezen door het admiraliteitscollege.

49 NA, AA, 139, resolutie admiraliteit Rotterdam, 28 januari 1644.

50 NA, AA, 145, resolutie admiraliteit Rotter-

dam, 1 april 1650.

51 NA, AA, 135, resolutie admiraliteit Rotterdam, 7 januari 1640. Het admiraliteitscollege stuurt op verzoek van luitenant-admiraal Maerten Harpertszoon Tromp een oorlogsschip naar Zierikzee om (bruids)vrienden voor hem op te halen.

52 Een verzoek van de vlootvoogd, luitenant-admiraal Michiel Adriaenszoon de Ruyter, om de chirurgijn generaal van s' lands vloot als 'particulier opperchirurgijn' bij hem aan boord te mogen plaatsen, werd door de Rotterdamse admiraliteit die het vlaggenschip leverde, direct gehonoreerd. Zie NA, AA, 150, resolutie admiraliteit Rotterdam, 23 april 1671.

53 Idem, resolutie admiraliteit Rotterdam, 10 februari 1671.

54 Ondanks de populariteit van de vlootvoogd, in dit geval luitenant-admiraal Michiel Adriaenszoon de Ruyter, had ook deze vaak moeite zijn schip bemand te krijgen aan de vooravond van een expeditie. Zie Ronald Prud'homme van Reine, *Rechterhand van Nederland. Biografie van Michiel Adriaenszoon de Ruyter* (Amsterdam/Antwerpen, derde druk 1998), 223.

55 Een voorbeeld van een schrijver die met succes verzocht om de hem toegewezen kapitein niet te hoeven volgen en aan land mocht blijven 'vermits sijne particuliere affaires van importantie', is te vinden in: NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 20 november 1632.

56 NA, AA, 150, resolutie admiraliteit Rotterdam, 21 april 1671.

57 NA, AA, 119, resolutie admiraliteit Rotterdam, 5 juni 1625.

58 NA, AA, 134, resolutie admiraliteit Rotterdam, 27 mei 1639.

59 Idem, resolutie admiraliteit Rotterdam, 15 juni 1639.

60 De komst van een tweede schrijver aan boord van de Nederlandse oorlogsschepen wordt nogal eens ten onrechte geplaatst in het midden van de zeventiende eeuw ten tijde van de Eerste Engelse Oorlog. Zie Braunius, 'Van schrijver tot officier van administratie', 350 en R. Prud'homme van Reine, *Opkomst en ondergang van Nederlands gouden vloot*, 139. Een van de eerste vermeldingen van de aanwezigheid aan boord van een tweede schrijver, is te vinden in een betaalrol uit 1664-65 van de *Spiegel*, het vlaggenschip van de vlootvoogd Michiel Adriaenszoon de Ruyter. Een van de 315 bemanningsleden was de tweede schrijver Symon Poppinga. Hij ontving op 18 maart 1664 als handgage 16 gulden. Korte tijd later bleek hij absent te zijn en op 17 april 1664 werd hij vervangen door Hendrick Bontius. Ook deze verdiende 16 gulden per maand en at in de kajuit. Op 1 mei 1665, een dag na de dood van zijn directe chef, de 'secretaris en [eerste] schrijver' Poulus Clerck, promoveerde Bontius van tweede naar eerste schrijver. Bontius werd in augustus 1665 opgevolgd door Joris Andringa. Zie NA, Collectie de Ruyter, 89, betaalrol *Spiegel*, 1664-1665.

61 SAR, ONA, 238, 30 september 1667. Deze machtiging werd opgemaakt in opdracht van een persoon (Abraham Pieterszoon de Swart) die tot 7 september 1667 als 'onderschrijver' had gevaren met kapitein Jan van Brakel van de Rotterdamse admiraliteit. Behalve De Swart had Van Brakel toen ook iemand (Coenraat de Raet) als 'schrijver' in dienst. Zie idem, 28 september 1667. Kapitein Jan van Brakel nam met de *Vrede* op 22 en 23 juni 1667 deel aan de Tocht naar Chatham en was daar betrokken bij de verovering van het Engelse oorlogsschip *Unity*.

62 SAR, ONA, 400, 29 april 1668. In de akte komt de gewezen secretaris/eerste schrijver op het schip van viceadmiraal Johan de Liefde ter sprake. Volgens SAR, ONA, 238, 28 september 1667 en 30 september 1667 had kapitein Jan van Brakel tot september 1667 zowel een schrijver als een onderschrijver aan boord. In een bewaard journaal dat is bijgehouden van 7 maart tot 31 oktober 1667 noemt de in dienst van de Amsterdamse admiraliteit varende schrijver Jan Kievit zichzelf 'eerste schrijver'. Zie NA, AA, Verzameling losse aanwinsten vóór 1888, inv.nr. 11, journaal gehouden door Jan Kievit aan boord van *Het wapen van Haarlem* onder commando van kapitein P. van Middelan(d)t tijdens een kruistocht in de Noordzee in 1667.

63 Schepen met minder dan 150 koppen kregen doorgaans geen tweede schrijver aan boord.

64 NA, AA, Verzameling Van der Heim, 413, 'Extract uijt de notulen der besoignes gehouden bij het edel mogend Collegie ter Admiraliteit resideerende binnen Amsterdam, dinsdagh den 15 Februarij 1735', artikel 9 van het reglement van 15 februari 1735.

65 Dit was in overeenstemming met de door Bruijn zonder nadere datering genoemde 'long-standing rule' die bepaalde dat adelborsten minimaal 15 jaar oud moesten zijn. Zie J.R. Bruijn, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Columbia, South Carolina, 1993), 176.

66 NA, AA, Verzameling Van der Heim, 413, 'Extract uijt de notulen der besoignes gehouden bij het edel mogend Collegie ter Admiraliteit resideerende binnen Amsterdam, dinsdagh den 15 Februarij 1735', artikel 6 van het reglement van 15 februari 1735.

67 Idem, artikel 9 van het reglement van 15 februari 1735.

68 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'extract uit het Register der Resolutien van de Edele Mogende Heeren Gecommitteerde Raaden ter Admiraliteit op de Maze', resolutie 4 september 1781.

69 Idem, resolutie admiraliteit Rotterdam, 24 november 1772, 'Verandering in de Uniform der Zee-Officieren, die zyne Hoogheid den Heere Prince van Oranje, en Nassau, Erfstadhouder, Admiraal en Capitein Generaal der Vereenigde Nederlanden, heeft goedgevonden te Arresteeren op den 1 September 1772'.

70 Witte kleding kon gebleekt worden en was daardoor makkelijker schoon te houden.

71 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'extract uit het Register der Resolutien van de Edele Mogende Heeren Gecommitteerde Raaden ter Admiraliteit op de Maze', resolutie 4 september 1781. Het besluit van de Rotterdamse admiraliteit vond geen navolging bij de andere admiraliteiten.

72 Zowel admiralen als kapiteins werden vergezeld door pages en andere eigen dienaren. Zie Sicking, *Zeemacht en onmacht*, 202, met informatie over de samenstelling van de scheepsbemanningen van oorlogsvloten in Zeeland in 1544 en 1550. Zie tevens het aan de samenstelling van Nederlandse oorlogsvloot in de jaren 1550-1558 gewijde artikel van dezelfde auteur L.H.J. Sicking, 'Edele admiralen en anonieme matrozen. Status en herkomst van het zeevarend personeel van de Eerste Nederlandse marine', in: L. Akveld e.a. (red.), *In het kielzog. Maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden* (Amsterdam 2003), 409-423.

73 SAA, ATO, 175, stukken betreffende de Amsterdamse stadsgaleien uit 1573 en 1576, monsterrollen *Neptunus*,1573.

74 Dit was niet alleen het geval bij ondertrouwaktes maar ook bij notariële aktes. Zie bijvoorbeeld SAR, ONA, 1245, 2 mei 1701. De in deze akte genoemde Rotterdamse scheepsschrijver werd aangeduid met 'schrijver bij het Collegie ter Admiraliteit op de Maese'. Zie voor een Amsterdams voorbeeld: SAA, ONA, 4505, 3 december 1677. Kristoffel Caspariszoon, een 'schrijver in dienst van 't ed. mog. Coll. Ter admlt alhier' machtigt de deurwaarder van het Hoofdelijk Betalingskantoor. Zie ook Westfries Archief Hoorn (WAH), Notarieel archief Hoorn (NAH), 4772, 9 juni 1683, attestatie door de Amsterdamse scheepsschrijver Jan Pieterszoon Pool die zichzelf door de Sijbekarspelse notaris J. Cos liet omschrijven als 'burger der stadt Amstelredamme en ordinaris schrijver op de schepen ten oorlogh uijtgerust bij t ed: Mog: collegie ter admiraliteijt aldaer'.

75 Tjassens, *Zee-politie*, 30.

76 De Jonge, *Geschiedenis zeewezen*, deel 1, 673.

77 Tijdens de eerste helft van de zeventiende eeuw werden de luitenant en de schipper tot de 'hoofdofficieren' gerekend. De schrijver, chirurgijn, stuurman. timmerman etc. niet. Zie bijvoorbeeld NA, AA, 120, resolutie admiraliteit van Rotterdam, 4 april 1626 en SAR, ONA, 92, 7 december 1626. Een scheepsschrijver, Pieter Allertszoon van Kesteren, maakt promotie en mag voortaan 'commanderen als een hoofdofficier, dat is luitenant of schipper'. De onderofficieren kenden een onderverdeling in hogere en lagere functies.

Een tot de hogere regionen behorende onderofficier werd ook wel aangeduid met dekofficier. Tot deze categorie konden onder andere worden gerekend de schippers, schrijvers, chirurgijns, stuurlieden, zeilmakers, timmerlieden en konstabels. Tot de lagere onderofficiersfuncties behoorden onder meer de koks, botteliers, kwartiermeesters en kuipers.

78 Bruijn, *Varend verleden*, 160. Tijdens een symposium in 1973 wees Bruijn al op dit proces van verdeftiging: J.R. Bruijn, ' 's Lands vloot aan de vooravond van de Derde Engelse Oorlog', *Verslag van het symposium. Nederland in de Derde Engelse Oorlog, 14-15 juni 1973*, uitgave van het Koninklijk Instituut voor de Marine (Den Helder 1974), 29.

79 SAA, ONA, 5404, 1 maart 1677.

80 Het woord 'adelborst' is etymologisch van Duitse oorsprong en deels verwant met het Hoogduitse *Bursche*, wat knaap of jongen betekent. Een adelborst was dus kennelijk een adellijke jongeling. Zie G.M.W. Acda e.a., *Het Instituut. Honderdzeventig jaar opleiding tot marineofficier 1829-1999* (Amsterdam 2000), 129. In de zeventiende eeuw hadden zowel het landleger, als de vloot, VOC en WIC adelborsten in hun gelederen. Hun functies stemden onderling echter niet overeen en van een per definitie adellijke herkomst was geen sprake. Adelborsten waren voorheen op de vloot altijd aanwezig geweest in een ondersteunende functie. Zij assisteerden de adellijke (militaire) leidsman aan boord. Wellicht moet een adelborst bij de marine qua oorsprong ook meer vanuit die functionaliteit verklaard worden als zijnde een (adellijke) jongen of knaap die een edelman terzijde stond.

81 Sicking, *Zeemacht en onmacht*, 203. Ook jonkheer Jacob van Wassenaar van Duivenvoorde, die als admiraal in mei 1602 met een eskader vanaf de rede van Texel vertrok om de Spaanse vijand nabij het Iberisch schiereiland aan te vallen, had een aantal adelborsten aan boord van zijn schip. NA, ASG, 9277, journaal van Pieter Ba(e)rtsz, commissaris van de Staten-Generaal, aan boord van de *Maan*, onder commando van kapitein Jan Adriaenszoon Cant, 1 mei 1602 t/m 13 oktober 1602, journaaloptekening van 20 mei 1602.

82 Wel bleven er zeelieden voorkomen die beide functies afzonderlijk hadden uitgeoefend. Cornelis Evertsen de Jongste, telg uit een bekend zeventiende-eeuws Zeeuws marinegeslacht, is daarvan een voorbeeld. Hij voer in de periode 1658-1659 eerst als adelborst en daarna, bij een andere kapitein, als schrijver. Zie D. Roos, *Twee eeuwen varen en vechten 1550-2750. Het admiralengeslacht Evertsen* (Vlissingen 2003), 306-307.

83 Zie bijvoorbeeld NA, AA, 3254, schuldrol van een niet bij naam genoemd oorlogsschip van de West-Friese admiraliteit uit 1784-1785. Het schip stond onder commando van kapitein Simon Dekker, was bemand met 65 koppen inclusief één schrijver, Hendrick Nacquelijn. Deze overleed op 6 augustus 1785, waarna de aan boord zijnde adelborst, Jan Haverkamp, de nieuwe eerste schrijver werd.

84 ZA, ARZ, C, ROG, 8066, monsterrol fregat *Walcheren* 1784-1785. Dit met 174 koppen bemande schip had een 'Cadet, Tweede schrijver' op de monsterrol staan.

85 Volgens Klaassen, *De officier van administratie*, 20, kwamen op de oudste naamlijst van officieren van het vaste korps zeeofficieren van 1 juli 1797 in totaal twintig eerste schrijvers voor. Recentere naamlijsten uit het begin van de negentiende eeuw bevatten steeds in totaal dertig schrijvers en ook dertig chirurgijns. Beide groepen officieren kenden een interne rangorde en waren onderverdeeld in tien (eerste schryvers of chirugyns-majors) van de eerste klasse en twintig van de tweede klasse. Zie *Naamlyst van het Corps Zee-Officieren by 's Lands Marine voor het jaar 1801* (Den Haag, z.j. [1801]) en *Naamlyst en Rangschikking van het Vaste Corps Zee-Officieren der Bataafsche Republiek zo als hetzelve zich bevond den eersten februari 1804* (Den Haag, 1804).

86 Witsen, *Aeloude en hedendaegsche scheepsbouw en bestier*, 410.

87 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'Reglement en instructie voor de zee-officieren onder het ressort van het collegie op de Maze, voor den Capitein of ander officier op het schip commanderende', uitgevaardigd op 6 mei 1755, artikel 10.

88 Bij een opgelegd arrest mocht de (onder)officier de hut of kajuit niet verlaten. Opsluiten in de boeien was niet alleen vernederender maar ook veel pijnlijker. Soms raakte iemand alleen al door het vastgeklonken zitten in de ijzeren boeien gewond. Zie NA, AA, 1097, journaal van het oorlogsschip *Briel* 1689-1694, journaaloptekening van 17 mei 1693. Een matroos kon zijn lijfstraf niet ondergaan omdat hij 'door het sitten in de boejen soodanigh aen sijn been is gequetst'.

89 In 1824 kregen alle marineofficieren een donkerblauw uniform, behalve de schrijvers: die ontvingen een lichtblauw uniform. Zie Klaassen, *De officier van administratie*, 36.

90 NA, AA, 1957, monsterrol van 's lands kotter *Mercuur* van de admiraliteit van Amsterdam uit 1784-1785. De uit Nijmegen afkomstige Arnoldus Uijtenbroek was volgens de monsterrol vanaf 15 augustus 1784 werkzaam aan boord als 'oppermeester en schrijver'. Enige voorbeelden van het gecombineerd uitoefenen van de functies van scheepsschrijver en chirurgijn bij de Zeeuwse admiraliteit: ZA, ARZ, C, ROG, inv.nr. 8075, 8083A en 8084, monsterrollen van de kotter *Zeemeeuw*, de brik *Flora* en de brik *Diana* uit 1787-1788, 1792-1793 en 1788-1791. Een voorbeeld van een in 1793-1794 voor de admiraliteit van het Noorderkwartier varende 'eerste chirurgijn en schreijver' is aanwezig in NA, AA, 811: rekening opgemaakt in 1794 door de chirurgijn annex schrijver S.E.D. Morgenster, varende met de brik *Snelheid* onder commando van kapitein J.A.B. Bloys van Treslong. Ook de uit Amsterdam afkomstige Hermanus Maurisius Ahle voer in die tijd bij de admiraliteit van het Noorderkwartier als 'eerste chirurgijn en schrijver'. Zie NA, AA, 3220, schuldrol bemanning *Snelheid* 1794-1795.

91 ZA, ARZ, C, ROG, 7786, monsterrol van de hoeker *Jonge Geusehand* uit 1747-1748. Dit Zeeuwse oorlogsschip met 45 koppen had de uit Bremen afkomstige Christiaan Akkerman als 'chirurgijn schrijver' aan boord.

92 NIMH, W.M. Obreen, *Staat van S'Lands Zeemacht*, deel 1 (1795-1799), 38, 49, 74, 102, 301, 314, 319, 321, 323, 325, 326, 343 en 364. Een enkeling oefende beide beroepen niet gelijktijdig maar afwisselend uit. Zie, idem, 326 en 329. De op 3 juni 1799 als schrijver van de schoener *Perseus* aangestelde Hendrik Gerard Smit was tot dan toe werkzaam geweest als tweede chirurgijn op het linieschip *Mars*. Hij voer daarna tot 1802 op verschillende andere oorlogsschepen achtereenvolgens als schrijver, eerste chirurgijn en als schrijver annex chirurgijn.

93 Zowel de eerste als tweede schrijver was voor 1795 al uitgerust met een degen. Zie Simons, *Marine Justitie*, 25 en 185.

HOOFDSTUK 4

1 Een door storm of strijd gehavend oorlogsschip werd bij thuiskomst al op de rede geïnspecteerd door een der (onder) equipagemeesters. Zie bijvoorbeeld NA, AA, 1440, resolutie admiraliteit Amsterdam, 5 oktober 1697. Een onderequipagemeester wordt met een ploeg timmerlieden naar Texel gestuurd om de stormschade te bekijken en daarover te rapporteren aan de admiraliteitsraad in Amsterdam.

2 De equipagemeester had niet als taak de admiraliteitsschepen van bemanningen te voorzien, zoals soms ten onrechte wordt verondersteld. Zie bijvoorbeeld R. Jurriëns, 'De werving in de 19e eeuw. Een schets', in: *Marineblad* 6 (1969), 737.

3 Het aantal equipagemeesters van een admiraliteit hing af van de hoeveelheid havenplaatsen in de Republiek waar schepen van de desbetreffende admiraliteit werden uitgerust en bevoorraad. Om die reden had de admiraliteit van Zeeland meer equipagemeesters in dienst dan de veel grotere en belangrijkere admiraliteit van Amsterdam.

4 T. Vlaeminck, 'Veelzijdige mannen in de haven; de equipagemeesters van de Zeeuwse Admiraliteit in de achttiende eeuw', *Archief 2008. Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (2008), 73-89.

5 Een voorbeeld van een omstreeks 1696 vanuit Amsterdam veelvuldig op pad gestuurde onderequipagemeester was Cornelis Cruys, die later in dienst trad bij tsaar Peter de Grote

en beschouwd wordt als een van de grondleggers van de Russische oorlogsvloot. Zie Marc A. van Alphen, *Het Paleis van Willemsoord. De geschiedenis van het Commandementsgebouw der Koninklijke Marine te Den Helder* (Den Haag 2001), 10-12 en 'Admiral Cornelis Cruys (1655-1727). Born in Norway, Honoured in Russia but Burried in the Netherlands', in: L.H.J. Sicking, e.a. (red.) *Dutch Light in the Norwegian Night. Maritime Relations and Migration across the North Sea in Early Modern Times* (Hilversum 2004), 69-80.

6 Equipagemeesters hadden een zeer verantwoordelijke baan met een uitgebeid takenpakket. Zie voor een zestiende-eeuwse instructie voor de equipagemeester van de Amsterdamse Admiraliteit: NA, AA, 1344, resolutie admiraliteit Amsterdam, 25 februari 1598. De instructie telde zeventien korte artikelen. De instructie waaraan de Rotterdamse equipagemeester Van der Does zich bij zijn aanstelling in 1714 moest houden, bevatte dertig uitgebreide artikelen. Het merendeel daarvan was afkomstig uit een instructie van 1626, in 1702, 1705 en 1707 aangevuld met nieuwe artikelen. Zie NA, AA, 95, Commissieboek 1697-1757, instructie voor equipagemeester Van der Does van 28 maart 1714.

7 Dat men na afloop van een reis de verbruikte of verloren admiraliteitsgoederen die men onder zijn beheer had, moest kunnen verantwoorden aan de equipagemeester gold ook voor de schrijver. Zie bijvoorbeeld NA, AA, 3225, administratieve stukken afkomstig van Claas Mossel, schrijver van het oorlogsschip *'t Huis te Neck*, 1721. Tussen de verschillende financiële stukken van de scheepsschrijver bevindt zich een, door de equipagemeester van het Noorderkwartier, op 23 december 1721 ondertekend blaadje met de tekst: 'schipper Maerten Arentsz Pottebackker heeft sijn behoeft vant Lans oorloghschip t huijhs t Nek wel en naer behooren verantwoort mis datter opt schrijversboeck moeten staan 99 hangmatten die geconsumeert sijn'.

8 NA, AA, Verzameling Van der Heim, 413, artikel 9 van de instructie van 1629.

9 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), instructie voor de schrijvers van 13 februari 1697, artikel 12.

10 NA, AA, 1098, Journaal *Gorinchem*, 24 mei 1690.

11 Zowel ankers als touwen wogen per stuk al meer dan 1000 kilo. Zie bijvoorbeeld NA, AA, 1097, journaal van commandeur Samuel Forman tijdens een reis met *Het wapen van Rotterdam* in 1691-1692. Op 11 en 14 december 1691 nam Forman achtereenvolgens een 'gestockt anker' van 2400 pond en een touw van bijna 3900 pond over van commandeur Cornelis van Beveren.

12 De gebruikelijke eenheid van gewicht was in de zeventiende een achttiende eeuw nog niet in kilo's maar in ponden. Een pond bevatte 16 ons en bezat, afhankelijk van wat en waar gewogen werd, een waarde van minimaal 439 gram (Gents pond) tot maximaal 494,09 gram (het Amsterdamse waaggewicht). Het meest courante geschut aan boord van de Staatse oorlogsschepen verschoot kogels van zes pond. Het zwaarste geschut bestond uit kanons geschikt voor kogels van 24 of 32 pond per stuk.

13 Wat de admiraliteit via de equipagemeester aan boord afleverde, stond wel gedetailleerd vermeld in het schippersboek.

14 'Leggers' waren grote houten vaten. Ze werden aan boord van de oorlogsschepen gebruikt voor de opslag van drinkwater.

15 NA, AA, 1102, journaal van de schrijver van de *Zeeland* onder commando van kapitein Johan Willem van Rechteren, 14 mei 1694 t/m 9 oktober 1694, journaaloptekening van 27 juni 1694. Direct na het van boord sturen van de vrouwen werd het (tui)anker gelicht en ging het schip onder zeil.

16 NA, AA, 1334, resolutie admiraliteit Amsterdam, 14 januari 1588. Een provoost (van kapitein Cornelis Janszoon Schouts) werd onbekwaam geacht en verboden ooit nog bij de zeemacht te dienen omdat hij enige vrouwen de toegang tot het oorlogsschip had ontzegd en daardoor bijna een muiterij had veroorzaakt.

17 NA, Collectie De Ruyter, 63, rekest 21 augustus 1656.

18 NA, AA, 1099, journaal van de schrijver van

De stad Briel onder commando van commandeur Gijsbertus Wijlich, 18 maart 1691 t/m 25 januari 1692, journaaloptekening van 15 oktober 1691. Het uit Engeland naar Rotterdam teruggekeerde schip kreeg voor de Maasmond al een kaag met 'enige matrozenvrouwen' aan boord. Idem, 1102, journaal van de schrijver van *De stad Briel* onder commando van commandeur Gerard Heemskerck, 17 mei 1694 t/m 14 juli 1694, journaaloptekening van 9 juni 1694. Terwijl het net uit Schotland teruggekeerde schip bij Den Briel nog lag te wachten op een binnenloods voor de Maas, kwam er al 'een jagje aan boort met de capts vrouw'.

19 Voor het vervoer van officiersvrouwen zette de admiraliteiten ook hun eigen jachten in. Zie bijvoorbeeld: J.R. Bruijn (red.), *De oorlogvoering ter zee in 1673 in journalen en andere stukken* (Groningen 1966), p 36. De echtgenotes van admiraal De Ruyter, viceadmiraal De Liefde en schout-bij-nacht Van Nes werden op 9 mei 1673 met het bezaansjacht van de admiraliteit van Rotterdam opgehaald van de op de rede voor Hellevoetsluis gereed liggende vloot en naar de wal gebracht.

20 In de genotuleerde resoluties van de admiraliteitsvergaderingen werd soms gesproken van 'kielsloepen' en 'roeijachten'. Zie bijvoorbeeld NA, AA, 2451, resolutie admiraliteit Zeeland, 9 mei 1605. De equipagemeester Adriaen Bouwens kreeg opdracht de kapiteins te voorzien van een platbodem roeijacht en een nieuwe kielsloep.

21 De bodes van de admiraliteit maakten voor het bezorgen van brieven aan boord ook gebruik van de sloepen en mochten die zelfs opeisen als zij er een nodig hadden. NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), extract resolutie admiraliteit van Rotterdam, 1 april 1760.

22 Een in 1602 onder leiding van viceadmiraal Jacob van Wassenaar van Duivenvoorde naar de Spaans/Portugese kustwateren gedirigeerde oorlogsvloot, wist op 8 juli 1602 nabij de rivier van Lissabon een achttal bewapende koopvaardijschepen met behulp van sloepen te verrassen en bijna allemaal in te nemen of op de kust te jagen. Alle kapiteins hadden hun sloepen ingezet. Vanuit de sloepen werden verscheidene vijandelijke barken en karvelen met bassen en steenstukken onder vuur genomen en tot overgave gedwongen. Zie: NA, ASG, 9277, jo journaal van Pieter Ba(e)rtsz, commissaris van de Staten-Generaal, aan boord van de *Maan*, onder commando van kapitein Jan Adriaenszoon Cant, 1 mei 1602 t/m 13 oktober 1602, journaaloptekening van 8 juli 1602.

23 NA, AA, 1098, journaal van de schrijver van de *Orange* onder commando van kapitein Cornelis van der Hoeve van 22 augustus 1690 t/m 8 augustus 1691, journaaloptekening van 19 april 1691. Een uit Rotterdam afkomstige matroos viel die dag uit het galjoen, waarop meteen de sloep werd uitgezet. Men vond alleen zijn muts terug, waaruit men concludeerde dat de matroos 'daatelijkck gesonken was'.

24 NA, AA, Verzameling Van der Heim, 413, 'Reglement omtrent de verantwoordingh der behoeftens aan s'Lands Scheepen van oorloge meede gegeven off aan de dese buijten s'Lands toegesonden', uitgevaardigd door de admiraliteit van Amsterdam op 6 april 1740, artikel 7.

25 Idem, artikel 10. Dat men goed moest zorgen voor geleegde vaten, was al vastgelegd in de in 1621 te Rotterdam gedrukte artikelbrief en daarna overgenomen in die van 1629. Volgens artikel 40 (in 1621) en artikel 54 (in 1629) mocht de bottelier de 'leghe fustagie' niet verkopen maar moest die bewaren voor de leveranciers van de victualie.

26 NA, AA, 1099, journaal van de schrijver van *De stad Briel* onder commando van commandeur Gijsbertus Wijlich, 18 maart 1691 t/m 25 januari 1692, journaaloptekening van 19 januari 1692. De watervaten konden dus ook dienstdoen als ballasttanks. Indien een oorlogsschip aan de grond dreigde te lopen, stortte men ballast overboord en liet watervaten leeglopen. Zie NA, AA, 1098, journaal van kapitein Johan Convent, commandant van de *Provintije van Uijtrecht*, 29 maart 1690 t/m 1 februari 1691, journaaloptekening van 18 mei 1690.

27 De vaten met water werden geleverd vanuit

de marinemagazijnen waar regenwater werd opgevangen. De op de rede van Texel liggende schepen konden gebruikmaken van een zoetwaterbron op dat eiland.

28 NA, AA, 1247, journaal van de schrijver van de *Kemphaen*, 1 mei 1789 t/m 3 mei 1792. Tijdens een achtervolging op 1 augustus 1789 van een Portugees oorlogsschip nabij Gibraltar, de *La Lievre*, dat bekendstond als een zeer snelle zeiler, raakte de *Kemphaen* achterop. Volgens de scheepsschrijver zou dat zeker niet zijn gebeurd 'indien onze chaloup binnen boord was geweest'. Een voorbeeld van een schip dat zowel de bijbehorende zeilboot als een sloep verspeelt, is te vinden in: NA, AA, 1102, journaal van de schrijver van de *Zeeland* onder commando van kapitein J.W. van Rechteren, 7 oktober 1694 t/m 13 maart 1695, journaaloptekening van 5 januari 1695: 'ons boot raeckte voor de boegh van ons schip, stiet aen stucken en wierd doen gecapt'. Zie ook idem, journaaloptekening van 8 februari 1695: 'onse ouwe chaloup wierd gesloept vermits onbequaem was'.

29 NA, AA, 1099, journaal van kapitein van de *Wijnbergh*, 17 april 1691 t/m 7 december 1691, journaaloptekening van 16 september 1691. Omdat kapitein Isaac Hanedoes te lang had gewacht met het innemen van zijn sloep moest hij deze, bij het onderzeil gaan van de vloot, achter zich aanslepen. Hierdoor raakte hij eerst achterop en verspeelde vervolgens zijn sloep.

30 NA, AA, 1098, journaal van de schrijver van de *Orange* onder commando van kapitein Cornelis van der Hoeve, 22 augustus 1690 t/m 8 augustus 1691, journaaloptekeningen van 30 november 1690. Kapitein Van der Hoeve kocht, een dag nadat zijn sloep bij het halen van water zwaar was beschadigd door een rukwind, een nieuwe te Portsmouth. De onbruikbaar geworden sloep werd hersteld en kon een week later weer dienstdoen. Een voorbeeld van een kapitein die zijn eigen sloep verspeelde en er daarna een leende van zijn collega: NA, AA, 1099, journaal van de kapitein van de *Maeght van Dort*, 23 april 1691 t/m 5 december 1691. Kapitein Arent van der Colck leende een van de sloepen van zijn Rotterdamse collega De Liefde.

31 'Varkens' waren net als leggers vaten die aan boord van de schepen gebruikt werden voor de opslag van drinkwater of wijn. Er kon ook azijn of brandewijn in vervoerd worden. De inhoud van een varken was gelijk aan die van een halve legger.

32 NA, AA, Verzameling Van der Heim, 413, instructie voor officieren 1744. Een vaste taak van de luitenants was 'wel sorg dragen dat de behoeftens en vivres behoorlijk overgenoomen en op haar plaatsen geborgen worden en wel gestuuwt, laatende een nette notitie maaken van alles wat uijt ijder kaag of vaartuijg ontfangen en waar geborgen is'. De instructie was in opdracht van de luitenant-admiraal van Holland en West-Friesland, Hendrik Grave, opgesteld voor officieren die door de langdurige vrede en geringe mogelijkheden om ervaring op te doen, niet goed meer op de hoogte waren van hun taken.

33 In de kombuis kon ook gestookt worden op kolen.

34 NA, AA, 112, resoluties admiraliteit Rotterdam, 13 oktober 1605 en 13 juli 1606. De vergoeding aan de kapiteins voor het leveren van kombuisgoederen, het zogeheten 'keuckengewant', werd vanaf juli 1607 verminderd met een derde omdat de admiraliteit voortaan de ketels zelf leverde. In 1603 was de Rotterdamse admiraliteit begonnen met opkopen van de kombuisketels van haar kapiteins.

35 Tjassens, *Zee-politie*, 186.

36 SAR, ONA, 194, 13 oktober 1634 (kwitantie).

37 ZA, ARZ, C, ROG, 650, acquitten bij de rekening over 1 oktober 1616 t/m 30 september 1617, rekening keukengewant admiraliteit Zeeland, 1616.

38 NA, AA, 124, resolutie admiraliteit Rotterdam,14 januari 1630.

39 Zie voor een voorbeeld van rantsoenering: NA, AA, 1102, journaal van de schrijver Luilofszoon op de *Zeeland* onder commando van kapitein Johan Willem van Rechteren, 14 mei 1694 t/m 9 oktober 1694, journaaloptekeningen van 6 september 1694 t/m 9 september 1694. Het voor Duinkerken liggende schip moest vanwege watergebrek terug naar de

thuishaven (Hellevoetsluis/Rotterdam). Door tegenwind vorderde men nauwelijks, waardoor de krijgsraad besloot de eerste de beste haven te nemen en in plaats van drie maaltijden 'maer tweemael voort volck te schaften door gebreck van water'.

40 NA, Archief Staten van Holland en West-Friesland (ASHWF), 6148, journaal van de secretaris van de vloot onder commando van luitenant-admiraal Philips van Dorp, 3 juni 1635 t/m 8 september 1635, journaaloptekening van 22 juli 1635. Een ander voorbeeld: NA, AA, 1097, journaal van de kapitein van de *Dolfijn*, 15 december 1691 t/m 24 mei 1692, journaaloptekening van 6 februari 1692. Kapitein Cornelis Wassenaar moest zijn konvooitaak op de Noordzee onderbreken want 'hadde nu nogh maar vier leggers waater soo dat wij genootzaakt waren naar huijs te zeijlen'.

41 NA, AA, 1102, journaal van een opvarende van de *Griffioen* onder commando van kapitein Leendert Andriesen, 22 juli 1694 t/m 9 november 1694, journaaloptekening van 3 november 1694.

42 NA, ASG, 9277, journaal van Pieter Ba(e)rtsz, commissaris van de Staten-Generaal, aan boord van de *Maan*, onder commando van kapitein Jan Adriaenszoon Cant, 1 mei 1602 t/m 13 oktober 1602, journaaloptekening van 26 augustus 1602. Kapitein Can was een van de kapiteins die behoorde tot de vloot die onder leiding van admiraal Jacob van Duivenvoorde vanuit de Republiek naar het Iberisch Schiereiland was gezonden om de Spaanse vijand daar afbreuk te doen.

43 Ibidem. De kritische houding van de journaalschrijver kwam voort uit zijn positie. Hij was door de Staten-Generaal meegestuurd met de vloot en diende na afloop van de reis het door hem bijgehouden journaal in te leveren bij de Staten-Generaal in Den Haag. Volgens een losse aantekening achterin het 470 pagina's dikke journaal was dit (boekwerk met perkamenten band) hem op 20 april 1602 ter hand gesteld door de Staten-Generaal. Hendrick Hoevenaer, een andere door de Staten-Generaal meegestuurde collega van Pieter Ba(e)rtszoon, die ook een journaal bijhield, was minder kritisch en alert. Volgens hem besloten de kapiteins op 26 augustus 1602 'naer eenighe geringe replicque' de admiraal naar huis te volgen omdat 'den ghelimiteerden tijtt van ses maenden uuyt te blijven' er toch bijna opzat. Zie: Sigmond, *Zeemacht*, 342.

44 NA, AA, Verzameling Van der Heim, 413, 'Reglement omtrent de verantwoordingh der behoeftens aan s'lands Scheepen van oorloge meede gegeven off aan deselve buijten s'lands toegesonden', 6 april 1740, artikel 7.

45 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), extract resolutie admiraliteit van Rotterdam, 29 januari 1765. In de resolutie werd terugverwezen naar passages die waren overgenomen uit gelijksoortige regelingen die uitgevaardigd waren op 6 mei 1755 en 7 april 1761. In de regeling werd aangegeven hoeveel victualie (uitgesplitst naar de verschillende etenswaren) een kapitein per week per honderd koppen mocht overhouden en tegen inkoopprijs overdoen aan zijn admiraliteit.

46 NA, AA, 2989, resolutie admiraliteit Noorderkwartier, 22 maart 1601. Een meerderheid van de admiraliteitsraad besloot de nieuwe schepen uit bezuinigingsoverwegingen niet te bemannen met honderd, maar met negentig koppen, tenzij de andere admiraliteiten wel met honderd koppen zouden gaan varen.

47 NA, AA, 112, resolutie admiraliteit Rotterdam, 10 november 1605. Voor deze in opdracht van de Staten-Generaal uit te voeren expeditie naar de Spaanse kust, stelde de Rotterdamse admiraliteit drie oorlogsschepen beschikbaar, elk bemand met honderd koppen. Een van de aangewezen kapiteins, Adriaen Corneliszoon Cruijck, woonde de vergadering in Rotterdam bij. Op zijn advies werd de bemanningssterkte teruggebracht tot negentig koppen omdat men geen victualie voor zes maanden kon bergen indien er honderd man aan boord zou zijn. Tevens moest het aantal meegestuurde jachten worden uitgebreid tot twee.

48 Idem, resolutie admiraliteit Rotterdam, 13 januari 1607. Voor de komende expeditie naar Spanje zouden door de Rotterdamse admi-

raliteit weer vijf schepen worden uitgerust. De drie grootste kregen ditmaal wel elk een bemanning van honderd koppen. De twee kleinere vaartuigen hadden tachtig en dertig opvarenden.

49 NA, AA, 774, grootboek van door de ontvanger-generaal van de Rotterdamse admiraliteit aan kapiteins uitbetaalde ordonnanties wegens kostpenningen, 1647-1687. In de periode waarover het grootboek liep varieerde het berekende tarief voor de kostpenningen van 5 tot 7 stuivers per man, per dag.

50 Een belangrijke leverancier uit Rotterdam wilde kapitein Sijbert Vijgh in 1634 alleen bevoorraden als de admiraliteit eerst 2.000 gulden zou betalen die de leverancier nog tegoed had van een eerdere leverantie. SAR, ONA, 287, 10 april 1634.

51 Zie voor een voorbeeld van een kapitein die een ordonnantie als onderpand moest afstaan om victualie voor zijn schip geleverd te krijgen: SAR, ONA, 1611, 29 november 1697. Kapitein Willem baron van Wassenaar kreeg voor 1.500 gulden aan levensmiddelen voor zijn schip geleverd, nadat hij bereid was als onderpand een ordonnantie ten laste van de admiraliteit in te leggen (gedateerd 16 juli 1697) ter waarde van 2.000 gulden.

52 Zie voor een voorbeeld van een kapitein die zijn ordonnanties verkocht: SAA, ONA, 4515, 11 juni 1681. Kapitein Jan Erasmus verkocht drie nog niet door de admiraliteit aan hem betaalde afrekeningen betreffende zijn reis met het oorlogsschip *Fortuijn*. Tussen de rekeningen zat een ordonnantie voor kostgelden met een nominale waarde van ruim 781 gulden. De ordonnantie was meer dan twee jaar oud.

53 Zie voor een voorbeeld van een lening met kostpenningenordonnanties als onderpand: SAA, ONA, 4510, 8 december 1679. Enno Doedes Star, viceadmiraal bij Friese admiraliteit, leende bij een Amsterdamse weduwe voor een half jaar een bedrag van 1.100 gulden tegen 3% rente met als onderpand kostpenningenordonnanties met een nominale waarde van 4.216 gulden. De ordonnanties waren ruim een jaar oud. Voor het in orde maken van de lening in Amsterdam had de viceadmiraal zijn zoon gemachtigd.

54 SAR, ONA, 95, 17 oktober 1641. Kapitein Leendert Adriaenszoon Haexwant bevestigde dat hij de victualie voor zijn schip had gekocht met ordonnanties van kostgeld.

55 NA, AA, 136, resoluties admiraliteit Rotterdam, 18 november 1641 en 21 november 1641.

56 NA, AA, 131, resolutie admiraliteit Rotterdam, 5 november 1636.

57 Idem, resolutie admiraliteit Rotterdam, 25 november 1636.

58 NA, AA, 126, resolutie admiraliteit Rotterdam, 6 december 1631. Kapitein Hendrick Peckius beklaagde zich dat hij door de grote betalingsachterstand van de admiraliteit geen geld had om het hem toegewezen schip van victualie te voorzien. De admiraliteitsraad gaf hem ten antwoord dat hij zich net als andere kapiteins moest zien te behelpen en het schip snel diende te bevoorraden, anders zou een andere kapitein worden aangewezen in zijn plaats. Kapitein Hendrick de Munnick, ook in dienst van de Rotterdamse admiraliteit, ontving op dezelfde dag een soortgelijk dreigement als hij zijn schip niet binnen drie dagen 'volcomentlycken seylgereet' zou krijgen.

59 NA, AA, 121, resolutie admiraliteit Rotterdam, 6 augustus 1626. Een ordonnantie van kostpenningen werd door de admiraliteit op verzoek van de eigenaar 'geconverteert in een obligatie met belofte van rentebetaling'.

60 De financiële verantwoordelijkheid van de vijf admiraliteitscolleges ten opzichte van de Staten-Generaal was vastgelegd in artikel 27 en 37 van de Instructie voor de admiraliteiten van 13 augustus 1597.

61 NA, AA, 3298, resoluties admiraliteit Friesland, 17 maart 1601 en 3 oktober 1601.

62 NA, AA, 1346, resolutie admiraliteit Amsterdam, 14 maart 1600, en idem, 2989, resolutie admiraliteit Noorderkwartier, 22 maart 1600.

63 NA, AA, 2450, resoluties admiraliteit Zeeland, 20 april 1598 en 8 mei 1606. Idem, AA, 109, resolutie admiraliteit Rotterdam, 14 december 1600.

64 NA, AA, 112, resolutie admiraliteit Rotterdam, 28 november 1607. In 1617 bleek de admiraliteit Zeeland klachten van haar ka-

piteins over de hoge kosten van de victualie, vooral graan, vlees, vis en kaas, gehonoreerd te hebben. De kostpenningen werden tijdelijk verhoogd tot 14 groten Vlaams (= 7 stuivers) per man per dag. Na een rekest van zes kapiteins over allerlei andere gestegen kosten (voor azijn, zout en brandhout voor het roken van de spijzen) besloten de admiraliteitsheren de regeling met een half jaar te verlengen tot 31 december 1617. Een nieuw rekest, ditmaal in verband met de hoge prijs van haring en boter, had hetzelfde effect en leidde tot een continuering van de tijdelijke gunstige regeling tot 1 juli 1618. Zie ZA, ARZ, C, ROG, inv.nr. C6503, acquitten bij de rekening 1 oktober 1616 t/m 30 september 1617, rekesten admiraliteit Zeeland.

65 NA, AA, 101, resolutie admiraliteit Rotterdam, 3 oktober 1594.

66 NA, AA, 194, brief van de Staten-Generaal aan de admiraliteit Rotterdam van 17 maart 1605.

67 Ibidem. Zie tevens NA, AA, 191, resolutie Staten-Generaal, 22 april 1606. Het kostgeld werd verlaagd met een ½ stuiver per man per dag.

68 Bruijn, 'Voeding op de Staatse vloot', 180. Volgens de goed ingevoerde Rotterdamse postmeester Jacob Quack kon een kapitein in 1665 voor 5 à 5½ stuiver een bemanningslid een dag van goede voeding voorzien. Aangezien de vergoeding in de vorm van kostpenningen bij de admiraliteit van Rotterdam toen op 6 à 7 stuivers lag, was een winst van ongeveer 2 stuivers mogelijk. Zie tevens J.R. Bruijn, 'De baten van de zee', 52-53.

69 Bruijn, 'De baten van de zee', 53.

70 Door het ontbreken van precieze inhoudsmaten kan de fictieve rekening van de Staten-Generaal uit 1605 niet goed vergeleken worden met de victualieboeken van Michiel de Ruyter. Een ton bier werd in 1605 op 2 gulden begroot. In het victualieboek van 1672 betaalde De Ruyter in Rotterdam voor bier 5 gulden de ton. Indien de tonnen even groot waren, kan het onderling prijsverschil ook deels zijn voortgekomen uit het verschil in kwaliteit. Vaten 'goet bier' of 'beste bier' waren duurder dan het lichtere scheepsbier. Bij de in Rotterdam gekochte biervaten stond geen nadere kwaliteit vermeld. Eveneens in juni 1672 door de Ruyter in Dordrecht gekocht bier was 6 gulden per vat. Ook hier geen nadere toelichting over de kwaliteit van het gekochte bier. Gegevens over de door luitenant-admiraal De Ruyter in 1672 ingekochte victualie werden ontleend aan: NA, Collectie De Ruyter, 125, scheepsvictualieboek *Zeven Provinciën*.

71 Idem, 63, rekest 21 augustus 1656.

72 In 1672 verdiende Michiel de Ruyter aan het voeden van zijn scheepsvolk 10.000 gulden. Zie J.R. Bruijn, ' 's Lands vloot aan de vooravond van de Derde Engelse Oorlog', 30.

73 Dat 8 à 9 stuivers het gangbare tarief was geweest voor de kostpenningen in de zeventiende eeuw (aldus Van Vliet) of in de achttiende eeuw (aldus Bruijn) is onjuist. Zie A.P. van Vliet, *'Een vriendelijcke groetenisse'. Brieven van het thuisfront aan de vloot van De Ruyter (1664-1665)* (Franeker 2007), 315, en Bruijn, 'Voeding op de Staatse vloot', 180. Pas aan het eind van de achttiende eeuw lijkt er sprake te zijn geweest van een structurele stijging naar een hoger tarief dan 7 stuivers. Zie J.R. Bruijn en C. van Baalen, *Van zeeman tot residentieburger. Cornelius de Jong van Rodenburgh (1762-1838)* (Hilversum 1996), 18, 22 en 31.

74 NA, AA, 1240, journaal van de kapitein T.F. van de Capelle, commandant van het fregat *Castor*, 29 december 1786 t/m 9 september 1789, journaal optekening van 29 december 1786. Kapitein Van de Capelle maakte de afspraak met kapitein Haringman, vanaf 1 januari 1787 commandant van het wachtschip *Schiedam*.

75 Bruijn, 'Voeding op de Staatse vloot', 180.

76 In 1653 gaven de Staten-Generaal de admiraliteiten zelfs in overweging of het niet beter zou zijn om 'de schafting', net als bij de Engelsen, buiten de kapiteins om te regelen en de gage van alle kapiteins te verhogen naar 100 gulden per maand. NA, AA, 148, resolutie admiraliteit Rotterdam, 8 september 1653.

77 NA, AA, 2449, resolutie admiraliteit Zeeland, 14 april 1599.

78 NA, AA, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 4 oktober 1606.

79 *The National Archives* (TNA) Londen, *High*

Court of Admiralty (HCA), Dutch ships & papers 1791-1800, inv.nr. 30/754/ Part II. Victualieboek Musquettier 1793. Het victualieboek van kapitein Jan Danielszoon Musquettier bevond zich aan boord van een niet nader genoemd schip dat de Britten tijdens de Franse Tijd (1795-1813) kaapten en belandde daarna uiteindelijk in het Britse nationaal archief. De in het victualieboek van 1793 genoemde eet- en drinkwaren kwamen – met uitzondering van jenever als scheepsdrank – ook allemaal voor in een handgeschreven victualielijst achterin een scheepsjournaal uit 1702-1704. Zie Scheepvaartmuseum Amsterdam, bibliotheek, S.4312, journaal van de schepen *Schielant* en *Dordreght* onder commando van kapitein Johan Willem baron van Reghteren 1702-1704. Wie het journaal heeft geschreven en de victualielijst heeft opgesteld, is onbekend.

80 NA, AA, Verzameling Van der Heim, 414, Gedrukte extract resolutie admiraliteit van Rotterdam, 10 december 1781. Een 'anker' was 38,4 liter.

81 Idem, 15 december 1783.

82 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1696-1794), extract resolutie admiraliteit van Rotterdam, 10 december 1781.

83 C.A. VerHuell (red.), *De scheepsdienst, door J.H. van Kinsbergen, ridder en kapitein ter zee* (Amsterdam 1780), 218.

84 NA, AA, Verzameling Van der Heim, 414, Gedrukte extract resolutie admiraliteit van Rotterdam, 10 december 1781.

85 Idem, 15 december 1783. De door de kapitein verstrekte jenever, rum of andere sterke drank mocht hem niet meer dan 13 gulden per anker kosten.

86 Twee eeuwen later was er wel sprake van een duidelijke accentverschuiving. Dat blijkt onder andere uit een door de hoofdintendant van de Nederlandse zeemacht in 1971 opgestelde lijst, van eet- en drinkwaren, die toen van kracht was aan boord van de Nederlandse marineschepen en door hem was herleid tot de soorten victualie, maten en gewichten van circa 1695. Deze lijst toonde dat de bemanning van een marineschip aan het eind van de zeventiende eeuw minder brood, kaas en boter, en meer erwten, spek, vis en bier consumeerde dan in 1971. De hoeveelheden brood en boter waren bijna verdubbeld, de hoeveelheid bier gehalveerd. Zie 'Het Spuigat. Wetenswaardigheden gespuid door het bureau maritieme historie van de marinestaf', *Marineblad* 4 (1971), 519-520.

87 In de weinige bewaard gebleven particuliere archieven van kapiteins uit de zeventiende eeuw bevinden zich steevast financiële stukken betreffende de aankoop in vreemde havens van fruit en ander vers voedsel.

88 Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, S. 4312, journaal van de schepen *Schielant* en *Dordreght* onder commando van kapitein Johan Willem baron van Reghteren 1702-1704. Achterin dit journaal (folio 181) bevindt zich een lijst met door de schrijver P. Quackenbos in opdracht van de kapitein aangeschafte eet- en drinkwaren tijdens een scheepsreis in de Middellandse Zee met de *Dordreght* in de zomer van 1704. De lijst vermeldt uitgaven voor brood, makreel, komkommers, wijn, rijst en enige tientallen schapen en hoenders. In andere journalen wordt ook vaak gerept van de aanschaf in buitenlandse havens verse groente of fruit en levende dieren. Enige voorbeelden betreffende visvangst voor eigen consumptie op een oorlogsschip: NA, AA, 1099, journaal van de schrijver van *De stat Briel* onder commando van commandeur Gijsbertus Wijlich, 18 maart 1691 t/m 25 januari 1692, journaaloptekening van 19 maart 1691. Op weg met een konvooi naar Schotland werden op de Doggersbank 'verscheijde cabbeljouwen' gevangen. Idem, 1101, journaal van commandeur Cornelis Wassenaer, commandant van het fregat *Den Briel*, 27 maart 1693 t/m 5 maart1694, journaaloptekening van 18 januari 1694. Men ving tijdens een konvooi naar Engeland 'drie kleijne cabbeljoutjes en een vleet'.

89 Zie J.R. Bruijn en E.S. van Eyck van Heslinga (red.), 'Aan "wijffje lief". Brieven van zeekapitein Eland du Bois aan zijn vrouw (1669-1674)'. *Nederlandse Historische Bronnen* 5 (Hilversum 1985), 120.

90 Terwijl de voorbereiding op de reis nog maar amper was begonnen met het aan boord

brengen van de benodigde proviand, scheepsuitrusting en bemanningsleden, kon het scheepsbier al bedorven raken. Zie NA, AA, 1098, journaal van commandeur Gijsbrecht Wijligh commandant van de *Gorinchem*, 14 augustus 1690 t/m 15 december 1690, journaaloptekening van 8 september 1690. Toen commandeur Wijligh voor het eerst tijdens de voorbereiding aan boord van het schip kwam, zag hij dat zijn luitenant tientallen vaten bier liet leeglopen omdat de inhoud stonk en niet meer drinkbaar was.

91 Tjassens, *Zee-politie*,187. Het in 1636 uitgevaardigde voorschrift met de eet- en drinkwaren voor de kajuittafel vermeldde onder andere ham, gerookt vlees en 'groene en komijnekaas'. Hierbij dronk men brandewijn, het betere bier en Franse of Spaanse wijn.

92 NA, AA, 930A, afrekening kostgeld kapitein G.C. de Prato voor de bemanning van de *Bellone* van 24 september 1763 tot 27 september 1764.

93 TNA, HCA, inv.nr. 32/636, 'Bereekening der kostpenningen vande Land trouppes geembarqueerd op slands fregat van oorlog Furie, onder commando vanden capitein luitenant B. Pletsz, bestaande uit Bataafsche artilleristen en Fransche trouppes', 24 oktober 1798. Deze berekening gemaakt door Christiaan van Bergen, eerste schrijver, aan boord van de *Furie*, betrof de periode 19 t/m 24 oktober 1798. De 170 koppen tellende eenheid leverde de scheepskapitein aan kostpenningen in totaal 453 gulden en 13 stuivers op. Voor het voeden van de vijftien officieren ontving de kapitein bovenop het basistarief van 7 stuivers nog eens 13 stuivers per officier per dag.

94 Het door de Staten-Generaal op 26 juni 1654 uitgevaardigde voedingsreglement bepaalde wat er op elke dag van de week geschaft moest worden. Ook het aantal ponden kaas en brood waarop ieder bemanningslid buiten de drie dagelijkse maaltijden per week recht had, was in het reglement vastgelegd. Zie Tjassens, *Zee-politie*, 199.

95 GeLA, AVR, bibliotheek, bloknr. 0993, 135, 'Artyckel-brief ende instructie roerende den oorloghe te water', artikel 10. Idem, 'Artyckel-brief ende instructie roerende den oorloghe ter zee', artikel 11. In beide bijna gelijkluidende artikelen uit de in 1621 gedrukte artikelbrieven werd aangeven dat men over slechte voeding mocht klagen (bij de admiraal). In de latere artikelbrieven van de Staten-Generaal werd dit artikel (als artikel 13 in 1629 en 12 in 1702) steeds bijna letterlijk overgenomen.

96 Naast goede voeding had de zeeman bij de marine recht op gratis medische behandeling van verwondingen opgelopen door het scheepswerk of door de oorlogvoering ter zee. Zie artikel 32 van de in 1621 te Rotterdam in druk uitgegeven artikelbrieven.

97 NA, AA, 1101, journaal van een opvarende van de *Hertog van Gelderland* onder commando van kapitein Mattheo de la Cave, 4 augustus 1693 t/m 13 november 1693, journaaloptekening van 11 november 1693. Met commandeur Sas werd kapitein Jan Everhard Sas van den Bossche bedoeld. Deze was in 1690 bevorderd van luitenant tot commandeur en al een jaar later aangesteld tot kapitein.

98 NA, AA, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 31 juli 1606.

99 Idem, resolutie admiraliteit Zeeland, 7 augustus 1606. De inspecterende leden van de Zeeuwse admiraliteitsraad troffen naast stinkend vlees ook beschimmeld brood en andere bedorven waren aan. Zij lieten de tonnen met afgekeurd vlees van boord halen en begraven.

100 Rodger, *Command of the Ocean*, 106.

101 Ibidem.

102 Rodger, *Wooden World*, 93-94.

103 Zie voor een paar voorbeelden van ongunstige berichtgevingen van schrijvers over hun kapiteins: NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 5 november 1632. Nadat een tweetal schrijvers schriftelijk bij het admiraliteitscollege had geklaagd over hun kapiteins, die te weinig orde aan boord zouden handhaven, werd de advocaat-fiscaal door het college opgedragen dit meteen uit te zoeken en daarover te rapporteren. NA, AA, 1098, journaal van de schrijver van het schip *Orange* onder commando van kapitein Cornelis van der Hoeven, 22 augustus 1690 t/m 8 augustus 1691, journaaloptekening van

18 juni 1691. De (journaal)schrijver Joris van Sneeck maakte een uitvoerige beschrijving van een slaande ruzie tussen zijn kapitein en de opperluitenant, inclusief de voorgeschiedenis. Alle schuld werd bij de kapitein gelegd die zou uitblinken in onredelijkheid en misplaatste agressie.

104 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1696-1794), extract resolutie admiraliteit van Rotterdam, 16 december 1760. Naar aanleiding van tegen kapitein De Bruijn in november 1760 ingediende klachten over te weinig verstrekte voeding aan boord, bepaalde de advocaat-fiscaal na onderzoek dat De Bruijn zich, net als alle andere kapiteins, aan de regels moest houden.

105 NA, Collectie De Ruyter, 77, overzicht van door viceadmiraal Michiel de Ruyter in de jaren 1661-1663 gemaakte kosten ten behoeve van de vloot.

106 N. Witsen, *Aeloude en Hedendaegsche scheepsbouw*, 403.

107 Vergelijk met Bruijn, 'Voeding op de Staatse vloot', 180. Volgens Bruijn waren er herhaaldelijk kapiteins die zich niet aan de voedingsvoorschriften hielden. En 'meer dan één kapitein' voerde volgens hem de bijnaam 'rantsoendief'. Bruijn gaf echter geen nadere bronvermelding en noemde evenmin een rantsoendief bij naam. Dat er tussen de honderden kapiteins een paar zaten die de voedingsvoorschriften niet zo nauw namen, was heel goed mogelijk. Maar van maatgevend gedrag voor de hele groep was wat dit betreft geen sprake. Nergens is een aanwijzing gevonden dat kapiteins hun schepen niet of met moeite volledig bemand kregen omdat zij op eerdere tochten inferieure voeding hadden voorgezet of bekendstonden als rantsoendief. Bovendien ondervond een kapitein zelf ook hinder van slechte voeding aan boord omdat dit bij de bemanning leidde tot onvrede en lichamelijke verzwakking.

108 De gangbare betekenis van 'bestevaer' – grootvader – kreeg een extra dimensie als koosnaam voor de beide zeventiende-eeuwse admiralen Maerten Tromp en Michiel de Ruyter. In hedendaagse Nederlandse woordenboeken wordt bij de verklaring van 'bestevaar' als aanduiding voor een geliefd leider nog steeds verwezen naar het bootsvolk van Michiel de Ruyter.

109 NA, AA, 1347, resolutie admiraliteit Amsterdam, 16 februari 1601. De vrouwen van de kapiteins Cornelis van Grieken, Reinier Claeszoon, Jan Jacobszoon Fortuin, Pieter Pouwelszoon en Egbert Pau werden gelast de proviandering voor de schepen van hun echtgenoten in Vlissingen te regelen. De vrouwen kregen van de Amsterdamse admiraliteit een brief mee voor commissaris Geleyn Cloot, met het verzoek ieder van hen een maand kostgeld te verstrekken.

110 NA, Collectie De Ruyter, 92, brief van Johan de Witt aan Michiel de Ruyter van 31 juli 1666. Solliciteurs waren personen die optraden als zaakwaarnemer.

111 TNA, HCA, 30/226, brieven van Katelijntje Haexwant aan haar man, kapitein Leendert Haexwant van 15 november 1664 en 31 oktober 1664. Beide brieven uit de Tweede Engelse Oorlog waren verstuurd vanuit Rotterdam maar door de Engelsen op zee onderschept. Vier andere onderschepte brieven van Katelijntje aan haar man van 20 september 1664, één zonder datum, de andere gedateerd 10 november 1664 en 16 november 1664, zijn integraal opgenomen in A.P. van Vliet, '*Een vriendelijcke groetenisse*', 315-333. In al deze brieven combineerde Katelijntje persoonlijke boodschappen met zakelijke berichtgevingen.Dat geldt ook voor de uitgegeven correspondentie tussen Maria van Bleyswijck en haar echtgenoot, kapitein Eland du Bois, eveneens een tijdgenoot en collega van Michiel de Ruyter. Zie J.R. Bruijn en E.S. van Eyck van Heslinga (red.), 'Aan "wijffje lief". Brieven van zeekapitein Eland du Bois aan zijn vrouw (1669-1674)'. *Nederlandse Historische Bronnen* 5 (Hilversum 1985), 111-144.

112 NA, AA, 2450. resolutie admiraliteit Zeeland, 1 mei 1606. De Zeeuwse kapiteins ontvingen voortaan 72 gulden per jaar als vergoeding voor het zelf vervoeren van de victualie.

113 Voor het vervoer van victualie ontving de kapitein in de achttiende eeuw voor ieder bemanningslid een vast maandbedrag. De Rotterdamse admiraliteit betaalde haar

kapiteins 7 stuivers per bemanningslid per maand.

114 Zie de gedegen proefschriften van P.C. van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot. Omstreeks 1700* (Amsterdam 1987), en P. Boon, *Bouwers van de zee. Zeevarenden van het Westfriese platteland, c. 1680-1720* (Den Haag 1996).

115 NA, ASHWF, 6148, journaal van Ferdinand. Aleman gehouden aan boord van een der schepen van de vloot onder luitenant-admiraal Philips van Dorp, 3 juni 1635 t/m 8 september 1635. De uit Nederlandse en Franse oorlogsschepen bestaande vloot kruiste voor de Vlaamse kust bij de ingang van Het Kanaal en maakte daar jacht op (Duinkerker) kapers en vijandelijke (Spaanse) koopvaardijschepen. Toen men door gebrek aan victualie naar de Franse kust zeilde, ontmoette men daar in de buurt van het eilandje Boulin een paar andere Nederlandse kapiteins die een scheepje meevoeren dat zij leeg in de Golf van Biskaje hadden aangetroffen 'waer van het volck bij den turcq was uijtgelicht'. Zie journaaloptekening van 9 juli 1635. Door de Barbarijse kapers gevangengenomen scheepsbemanningen werden als zogeheten 'Christen slaven' in een Noord-Afrikaanse stad verkocht en daar aan het werk gezet of opgesloten en alleen tegen een losgeld vrijgelaten. Ze konden ook geketend tewerkgesteld worden op een van de kaperschepen. In de Republiek werden regelmatig, met behulp van (kerkelijke) inzamelingsacties of (vredes) onderhandelingen, pogingen ondernomen Nederlandse christenslaven vrij te krijgen die in Algiers en andere Noord-Afrikaanse steden gevangenzaten.

116 Alleen in tijden van oorlog was de inbreng van ronselaars niet afdoende en waren er daarnaast overheidsmaatregelen nodig, zoals een verbod op de uitvaart van koopvaardijschepen en de verplichte terbeschikkingstelling ten behoeve van de marine van een bepaald deel van de bemanning van de koopvaardijschepen.

117 Zie voor een gedetailleerde analyse van de invloed van de Nederlandse economie op de omringende regio's: C. van Bochove, *The economic consequences of the Dutch. Economic integration around the North Sea, 1500-1800* (Amsterdam 2008).

118 Voor aan de VOC geleverde matrozen en soldaten waren de in Enkhuizen opererende ronselaars in het begin van de achttiende eeuw 30 à 40 gulden per geleverde man kwijt. Zie M.A. van Alphen, 'Ronselaars voor de VOC in Enkhuizen omstreeks 1710', *Steevast 1995. Jaaruitgave van de Vereniging Oud Enkhuizen* (Enkhuizen z.j. [1995]), 29. Logeren bij een Enkhuizer volkhouder kostte de uit Leeuwarden afkomstige marinematroos Andries Hendrickszoon in 1721 'aen verteerdt costgeldt' 4 gulden per week. Hij verliet het logement in Enkhuizen na een verblijf van tien weken met een schuld van 40 gulden. Zie NA, AA, 3225, financiële stukken afkomstig van Claas Mossel schrijver van het oorlogsschip *'t Huis te Neck*, 1721, schuldbekentenis van Andries Hendrickszoon, door hem ondertekend te Enkhuizen op 18 mei 1721.

119 De schuldbekentenissen werden, na verzilvering op het soldij- of betalingskantoor van de desbetreffende scheepvaarttak – de marine, de VOC of de WIC – weggegooid, ook indien de schuldbrief niet geïnd kon worden omdat de zeeman was gestorven of gedeserteerd.

120 Het diensverband van scheepsjongens week af. Dat beliep geen 5 maar 10 jaar, exclusief de heen- en terugreis.

121 Zie voor een willekeurig voorbeeld van een langdurig dienstverband bij de marine: SAR, ONA, 197, 15 februari 1638, attestatie. Een drietal onderofficieren verklaren dat zij al meer dan 14 jaar in dienst zijn van kapitein Cornelis de Leeuw, commandant van een wachtschip.

122 NA, AA, 1097, journaal van de schrijver H. Seeus op het schip *Provintie van Uijtregt* onder commando van kapitein Cornelis Wassenaer, 25 juli 1693 t/m 6 april 1694, journaaloptekening van 6 april 1694. Het verlof werd verleend door de commissaris der monstering.

123 NA, AA, 1102, journaal van de schrijver Pieter Quackenbosch op het schip de *Maeght van Dord* onder commando van kapitein Jacob van der Goes, 22 maart 1694 t/m 6 oktober 1694, journaaloptekening van 6 oktober

1694. Het scheepsvolk ging 'bij provisie op na Rotterdam om op trommelslag weeder te passen'.

124 Zie artikel 8 van de, door de Staten-Generaal op 27 april 1629, 4 augustus 1664, 1 december 1690 en 8 april 1702 uitgevaardigde, artikelbrieven. De artikelbrief van 1702 bleef van kracht tot de opheffing van de admiraliteiten in 1795.

125 Bij overplaatsing ontving de zeeman van de scheepsschrijver een overzicht van hetgeen hij tot dan toe had verdiend. Daarmee kon hij op het Hoofdelijk Betalingskantoor het geld incasseren dat hij op zijn eerste schip had verdiend.

126 Zie artikel 52 van de op 1 april 1621 in druk uitgeven artikelbrief voor zeegaande oorlogsschepen van de Rotterdamse admiraliteit en artikel 9 van de sinds 1629 door de Staten-Generaal uitgevaardigde generale artikelbrieven. De in de artikelbrieven aan de (luitenant)-admiraal toegeschreven bevoegdheid om scheepsvolk te mogen afdanken of overplaatsen, werd in de praktijk uitgeoefend door elke commandant van een oorlogsvloot of eskader.

127 Zie bijvoorbeeld de marinesteun in periode 1646-1650 om Brazilië te behouden. In opdracht van de Staten-Generaal werden er toen gemiddeld acht oorlogsschepen per jaar ter assistentie van de WIC naar de West gezonden. V. Enthoven, 'Mars en Mercurius bijeen. De smalle marges van het Nederlands maritieme veiligheidsbeleid rond 1650', in L. Akveld e.a. (red.), *In het kielzog*, 50.

128 A.M.C. van Dissel en P.M.H. Groen, *In de West. De Nederlandse krijgsmacht in het Caribisch gebied* (Franeker 2010), 20.

129 Zie bijvoorbeeld het door Cornelis Franszoon in 1630 te Rotterdam uitgegeven *Droevighe tijdinghe van de aldergrouwelijckste Moordery gheschiet door eenighe Matrosen op 't Schip Batavia (...) met een Droevich Clach-Liedt*.

130 Omdat het niet ongebruikelijk was om van scheepvaarttak te veranderen, bevatten sommige gepubliceerde reisbeschrijvingen van VOC-dienaren, ook enige informatie over hun ervaringen bij de koopvaardij in Europese wateren of bij de Staatse zeemacht.

131 Net als bij de zeemacht werden ook bij de VOC de schepen in de loop van de zeventiende eeuw groter en zwaarder bemand. Er vertrokken steeds grotere aantallen zeelieden en soldaten naar de Oost. Door het hoge verloop (desertie en vooral sterfte aan boord en in Indië) en geringere animo bij werkzoekenden, was de personeelshonger van de VOC in de tweede helft van de achttiende eeuw niet meer te stillen.

132 NA, AA, 148, resolutie admiraliteit Rotterdam, 4 juli 1653.

133 Idem, resolutie admiraliteit Rotterdam, 15 september 1653. Het betrof Anthonius Commersteijn, schrijver aan boord van de *Brederode* van de kort daarvoor gesneuvelde viceadmiraal Maerten Harpertszoon Tromp.

134 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), instructie voor de schrijvers van 13 februari 1697, artikel 2.

135 NA, AA, 129, resolutie admiraliteit Rotterdam, 30 juni 1634. Als een schrijver optrad als werver van scheepsvolk, bracht de admiraliteit de kosten hiervan in rekening bij diens kapitein.

136 Zie bijvoorbeeld Het Westfries Archief te Hoorn (WAH), Notarieel Archief Enkhuizen (NAE), 1189, 16 september 1700. De schrijver van het oorlogsschip *Vlaardingen*, Claas Waterdrager, nam in 1700 in Enkhuizen scheepsvolk aan dat hij had geworven bij een lokale ronselaar, Maria Agges. Deze was een van de belangrijkste volkhouders van Enkhuizen en leverde regelmatig personeel aan de VOC en aan de admiraliteit van het Noorderkwartier. Zie voor een Amsterdams voorbeeld uit diezelfde periode: NA, AA, 1440, resolutie admiraliteit Amsterdam, 2 oktober 1697. Commandeur De With, die in 1697 met het oorlogsschip *Gaasterland* voor anker lag bij Texel, kreeg toestemming van zijn admiraliteit om zijn schrijver naar Amsterdam te sturen om daar scheepvolk te werven.

137 NA, AA, 1098, journaal van de schrijver J. Rinckinck van het schip *Den Briel* gecommandeerd door kapitein Arent Colck, 1 maart 1690 t/m 28 juli 1690, journaaloptekening van 1 maart 1690: 'den eersten maert creegh ick order om voor den cappt arent vander Colck

te werven', en 16 maart 1690, 'creegh order nogh ses man te werve tot de rol compleet honderts ses [is]'. Een ander voorbeeld: NA, AA, 1102, journaal van de schrijver Pieter Quackenbosch van het schip de *Maeght van Dord* gecommandeerd door kapitein Jacob van der Goes, 22 maart 1694 t/m 6 oktober 1694, journaaloptekening van 17 september 1694. De schrijver Quacenbosch kwam deze dag aan boord nadat hij 'ordre van Ed:moog; hadde ontvangen eerst aen landt te blijven om de [monter]rol te completeeren'. Een vroeger West-Fries voorbeeld: NA, AA, 2994, resolutie admiraliteit Noorderkwartier, 4 september 1625. De schrijver van kapitein Jan Elias Bombergen werd door de admiraliteitsraad geautoriseerd om een zeeman te gaan werven ter vervanging van een onwillig bemanningslid.

138 SAR, ONA, 29B, 26 april 1604. Enige matrozen verklaren te zijn aangenomen door hun schrijver, Jacob de Coninck. Een ander voorbeeld: SAR, ONA, 141, 27 oktober 1630. Twee schrijvers, Guiliam Vlemmincx en Coenraet Diemers, verklaren dat zij erbij waren toen een andere scheepsschrijver, Hans de Geus, voor zijn kapitein een trompetter aannam voor 19 gulden per maand.

139 NA, AA, 186, repertorium resoluties admiraliteit van Rotterdam van circa 1627 tot circa 1749, folio 44, resolutie admiraliteit Rotterdam, 31 mei 1638.

140 Willem Adriaenszoon van der Bregge (ook wel Verbregge genoemd) was een herbergier die omstreeks 1625 tevens werkzaam was als 'schrijver in see'. Zijn herberg, genaamd 'De boom van Jesse', stond in de Lombertstraat te Rotterdam. Zijn vader Adriaen Willemszoon Verbregge had de herberg in 1608 laten bouwen en was daar zelf als waard begonnen. SAR, ONA, 53, 19 juni 1624, machtiging van Willem Adriaenszoon van der Bregge aan zijn vrouw om tijdens zijn afwezigheid zakelijke transacties te mogen sluiten. Een ander voorbeeld van een waard die omstreeks 1624 in Rotterdam optrad als scheepsschrijver was Jan Willemszoon van Leeuwen. Zijn herberg stond in Warmond. Zie SAR, ONA, 51, 17 januari 1623 en 5 augustus 1624.

141 NA, Collectie Rademacher, 236. Omstreeks 1730 maakte de VOC in Middelburg gebruik van 48 ronselaars. Slechts vijf van hen waren mannen. Onder de 43 vrouwen bevonden zich drie weduwes. De stad Enkhuizen, met circa tien zeemanslogementen binnen haar stadsmuren, gaf eenzelfde beeld: ook daar was het ronselen van scheepsvolk voor de VOC, WIC en marine gedurende het eerste kwart van de achttiende eeuw vooral in handen van vrouwen, vaak zelf getrouwd met een zeeman. Zie M.A. van Alphen, 'Ronselaars voor de VOC', 28-34 en 'Handel en wandel van de transportkoper', 18. Sinds de jaren tachtig van de twintigste eeuw hebben Nederlandse historici meer oog voor de betrokkenheid van (zeemans)vrouwen bij de internationale scheepvaart in de zeventiende en achttiende eeuw. Enige recente voorbeelden zijn: D. van den Heuvel, *'Bij uijtlandigheijt van haar man'. Echtgenotes van VOC-zeelieden, aangemonsterd voor de kamer Enkhuizen (1700-1750)* (Amsterdam 2005) en M. Ketelaars, *Compagnies dochters. Vrouwen en de VOC (1602-1795)* (Amsterdam 2014).

142 Zie bijvoorbeeld Maria van Dijkhuizen alias Maria Martens (1663-1724) die zich tijdens het eerste kwart van de achttiende eeuw ontpopte tot de belangrijkste ronselaar van scheepsvolk in Enkhuizen. Van Alphen en Van Dissel, *Kroniek*, 20. Volgens bewaard gebleven scheepssoldijboeken van de VOC-kamer Amsterdam uit de eerste helft van de zeventiende eeuw waren in de jaren dertig en veertig Susanna Willems en Trijn Wiggers de belangrijkste ronselaars van scheepsvolk in Amsterdam. Vooral Susanna Willems bezat in die tijd vele schuldbrieven van zeelieden die in Amsterdam waren aangemonsterd. In Rotterdam werd het ronselen toen ook gedomineerd door een zekere Susanna Willems. Vermoedelijk gaat het om dezelfde vrouw. Zij woonde in Rotterdam maar haar echtgenoot kwam uit Amsterdam, en deze had daar na zijn verhuizing naar Rotterdam nog familie wonen.

143 SAR, ONA, 397, 25 februari 1665. Op 10 februari 1665 riep de tamboer van de Rotterdamse admiraliteit overal in de stad om

dat scheepsvolk dat wilde aanmonsteren bij schout-bij-nacht Jan de Liefde zich voor aanname naar diens huis moest begeven. De voor de Rotterdamse admiraliteit varende kapitein Pieter van Allevrunden, die tevens herbergier was, monsterde zijn scheepsvolk in de eigen herberg ''t Roode Leeuwken'. Zie NA, AA, 135, resolutie admiraliteit Rotterdam, 6 april 1640.

144 S.P. L'Honore Naber (red.), *Reisebeschreibungen von Deutschen Beamten und Kriegsleuten im dienst der Niederländischen West- und Ost-Indischen Kompagnien 1602-1797*. Deel 12: *Martin Wintergerst, Reisen auf dem Mittelländischen Meere, der Nordsee, nach Ceylon und nach Java 1688-1710* (Den Haag 1932), 122. Tussen zijn vele koopvaardijreizen door, monsterde Martin Wintergerst in 1697 in Amsterdam als konstabel aan bij de daar gevestigde admiraliteit en beschreef het vigerende systeem van 'die Kost(geld)-Zettul'.

145 Soms was er sprake van een meldplicht. Zie bijvoorbeeld: NA, AA, Verzameling Van der Heim, 414, rapport advocaat-fiscaal admiraliteit Rotterdam van 7 januari 1782. De manschappen van het fregat *Castor* zouden na aanmonstering kostbrieven ontvangen die 'goed zijn voor fl. 2 per week mits de vors manschappen zig wekelijks ten comptoire van de hoofdelijke betaaling vertoonen en doen monsteren'.

146 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), instructie voor de schrijvers, uitgevaardigd door de Rotterdamse admiraliteitsraad op 13 februari 1697, artikel 5.

147 Zie bijvoorbeeld de werving voor de Rotterdamse oorlogsschepen *Delft* in 1691-1692 en *Bellona* in 1763: NA, AA, 1097, schuldboek van Johan Hegh, scheepsschrijver van de *Delft*, 8 december 1691 t/m 27 november 1693 en NA, AA, 930A, monsterrol van de *Bellona*, 24 september 1763 t/m 8 november 1763 gaven globaal hetzelfde beeld. In beide gevallen ontbrak ten tijde van de koksschafting nog meer dan de helft van de totale bemanning. De eerste dag dat de kok van de *Bellona* voedsel bereidde en verstrekte, waren 57 van de beoogde 150 koppen aanwezig, bij de kok van de *Delft* 103 van de 250 man.

148 NA, AA, 1138, journaal van een opvarende van het schip *Gorcum* onder commando van kapitein Adriaan van der Meijden, 1 mei 1744 t/m 2 oktober 1745, journaaloptekening van 6 mei 1744. Terwijl het schip op de rede voor Hellevoetsluis lag, monsterde een tweetal leden van de Rotterdamse admiraliteitsraad de bemanning en 'gaven een maant gelt aan de genen die nogh niet ontfangen hadden'. Aan boord werd de handgage ook wel uitbetaald door de commissaris van de monstering. Als deze het geld had voorgeschoten, ontving hij het later terug via de ontvanger-generaal van de desbetreffende admiraliteit.

149 In journalen van scheepsschrijvers en resolutieboeken van admiraliteitscolleges stond nooit expliciet aangegeven wanneer een schrijver met het werven van scheepsvolk moest beginnen of was begonnen. Tussen de regels door was daar in diezelfde bronnen vaak wel informatie over te vinden. Een paar voorbeelden ter illustratie. NA, AA, 1247, journaal van de schrijver Pieter Quant op het schip *Kemphaan* onder commando van kapitein Frans Smeer, 1 mei 1789 t/m 3 mei 1792, journaaloptekening van 6 mei 1789. De scheepsschrijver meldde dat hij zich op 6 mei 1789 had ingescheept 'nadat ik mij reeds sedert den 24 maart jl. als zijnde de dag dat de *Kemphaan* werving in Rotterdam geopend wierd inde werving had bevonden'. NA, AA, 139, resolutie admiraliteit Rotterdam, 16 april 1644. Omdat de matroos Abraham Pieterszoon bij zijn aanstelling tot schrijver van kapitein Quirijn van de Kerckhof al drie maanden voor die kapitein scheepsvolk bleek te werven, werd zijn gage op voorspraak van zijn kapitein met terugwerkende kracht verhoogd tot het niveau van scheepsschrijver. Uit notariële aktes bleek dat een oom (schipper Abraham Janszoon Houpstoch) en tante (Dieuwertje Ariensdochter) van deze schrijver vanaf eind jaren twintig tot eind jaren veertig van de zeventiende eeuw in Rotterdam samen een logement hadden en scheepsvolk ronselden.

150 Een dergelijke schrijver was de in Rotterdam woonachtige Lodewijk Michielszoon. Zie

bijvoorbeeld SAR, ONA, 390, 10 april 1638 (attestatie).

151 In de zeventiende eeuw werd de (generale) schuldrol ook wel aangeduid met 'scheepsschuldboeck'. Er zijn geen zeventiende-eeuwse schuldrollen van admiraliteitsschepen bewaard gebleven. Wel een daaraan ontleende '*Notijsie uijt het scheeps schulde boeck van Joh Hegh*' uit 1691-1693.In deze notitie was voor de 250-koppige bemanning van het oorlogsschip *Delft* bijgehouden hoeveel scheepsschuld ieder bemanningslid vanaf begin december 1691 tot eind november 1693 aan boord had gemaakt. De schuldbedragen waren niet gepreciseerd. Zie NA, AA, 1097, notitie uit het schuldboek van Johan Hegh varende op de *Delft* onder commando van kapitein Jacob van der Goes, 8 december 1691 t/m 27 november 1693.

152 De Staten-Generaal hielden zich, in tegenstelling tot de scheepsvoeding, niet bezig met de door de marine en haar schrijvers verstrekte scheepskleding.

153 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'Ordre en reglement op de leverantie van Plunjes en tabak ten dienste van het volk varende op de scheepen van oorlog onder het resort van het collegie ter admiraliteit op de Maze, als mede op de uytrusting van voorsz. Volk', 10 april 1759.

154 Ibidem. De in artikel 6 van het reglement genoemde gratis te verkrijgen plunjelijst was niet als bijlage aan het reglement toegevoegd. Het reglement werd in 1780, herdrukt en waarschijnlijk was de plunjelijst die kort daarop als bijlage verscheen bij een op 11 november 1781 uitgevaardigd kledingvoorschrift geheel of grotendeels gelijk aan die van 1759.

155 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'Ordre en reglement op de leverantie van Plunjes en tabak ten dienste van het volk varende op de scheepen van oorlog onder het resort van het collegie ter admiraliteit op de Maze, als mede op de uytrusting van voorsz. Volk', 10 april 1759.

156 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), resolutie admiraliteit van Rotterdam, 20 november 1781. In zijn verhandeling over de achttiende-eeuwse medische zorg aan boord, bracht Leuftink de introductie van het kledingvoorschrift uit 1781 naar voren als een tijdens de Verlichting ingegeven poging om de zorg voor de zeeman te verbeteren. A.E. Leuftink, *Harde heelmeesters. Zeelieden en hun dokters in de 18 eeuw* (Zutphen 1991), 188-190. Leuftink kende de op 10 april 1759 door de Rotterdamse admiraliteit uitgevaardigde plunjereglement kennelijk niet. Hij noemde daardoor het Rotterdamse kledingvoorschrift uit 1781 ten onrechte de eerste in zijn soort.

157 Idem, resolutie admiraliteit Rotterdam, 20 november 1781. Aan de uitgebreide resolutie was als normatief voorbeeld toegevoegd een 'Lyst van de uitrusting van een matroos op een reys voor de tyd van een jaar'. De lijst bevatte in totaal 24 verschillende artikelen, variërend van een gestreept baadje, twee neusdoeken en een Engelse muts tot een paar gespen en een ransel.

158 NA, AA, Verzameling Van der Heim, 414, resolutie admiraliteit Rotterdam, 27 april 1784.

159 Idem, resolutie admiraliteit Rotterdam, 10 juli 1786.

160 Vanaf wanneer de admiraliteiten met gedrukte maandbrieven werkten, is onduidelijk; waarschijnlijk vanaf de jaren twintig van de zeventiende eeuw. In dat decennium verschenen in Rotterdam voor het eerst gedrukte instructiebrieven voor scheepsschrijvers. De voor ontslagen of overgeplaatste schepelingen bestemde afrekeningen kwamen toen ook beschikbaar als gedrukt formulier. Zie NA, AA, 122, resolutie admiraliteit Rotterdam, 30 juni 1627.

161 Bij de Zeeuwse admiraliteit verstrekte en ondertekende ook de assistent van de commissaris van de monstering gedrukte schuldbekentenissen ten behoeve van het scheepsvolk. Zie ZA, ARZ, C, ROG, 757*, acquitten bij de rekening over 1727. In Rotterdam moesten de scheepsschrijvers de door hen ingevulde maandbrieven door de eerste klerk van de secretarie der admiraliteit laten inboeken en ondertekenen. NA, AA, Verzameling Bisdom, 15, recueil van extract-resolutien, resolutie admiraliteit Rotterdam 30 januari 1697.

162 Vanaf de jaren zeventig van de achttiende eeuw gingen de admiraliteiten ertoe over maandbrieven van het eigen scheepsvolk op te kopen, omdat particuliere opkopers het veelal lieten afweten. De admiraliteit van Zeeland begon er in 1779 mee, die van Rotterdam volgde in 1786. Bij de Zeeuwse admiraliteit mochten de maandbrieven vier maandgages groot zijn. Dat gold vanaf 1786 ook voor de Rotterdamse admiraliteit, maar alleen voor maandbrieven van aangemonsterde lieden die een volledige scheepsuitrusting bezaten. Zo niet, dan bleef drie maandgages het maximum. De scheepsschrijver moest de uitrusting controleren.

163 NA, VOC, 152, resolutie Heren XVII, 15 mei 1671. Verwanten hoefden geen administratiekosten meer te betalen bij het verzilveren van een maandbrief op het soldijkantoor. NA, VOC, 154, resolutie Heren XVII, 21 februari 1682. Voortaan mochten er alleen nog maandbrieven opgemaakt worden waarin de VOC-dienaar zijn echtgenote, één van zijn kinderen, één van zijn ouders of het Weeshuis begunstigde. Zie voor een uitvoeriger behandeling van de maand- en transportbrieven die bij de VOC in gebruik waren: M.A. van Alphen, 'Handel en wandel van de transportkoper', 10-16.

164 Belenen betekende dat de eigenaar van de maandbrief er tijdelijk afstand van deed. VOC- maandbrieven werden doorgaans steeds voor een jaar beleend. Belening bood als voordeel dat men geen jaar hoefde te wachten op zijn geld maar dit direct geld in handen kreeg en geen financieel risico liep. Bleek bij de jaarlijkse uitbetaling van drie maandgages op het soldijkantoor dat de zeeman die de maandbrief had laten opstellen inmiddels was overleden of gedeserteerd, dan werd zijn maandbrief niet meer (volledig) uitgekeerd en leed degene bij wie de maandbrief beleend was schade. Aangezien deze de risico's doorberekende, ontving de belener (de echte eigenaar) van hem nooit het op de maandbrief ingevulde bedrag ter grootte van drie maandgages, maar moest deze genoegen nemen met ongeveer de helft of driekwart daarvan. Zolang de VOC-dienaar niet deserteerde of stierf, behield zijn maandbrief waarde en kon jaar in jaar uit opnieuw en eventueel steeds bij iemand anders beleend worden.

165 NA, AA, 1, 'order nopende d'arresten te versoecken op de tractementen ende soldyen van officieren en matrosen van de admiraliteyt te Rotterdam', 23 mei 1653. De admiraliteit van Rotterdam besloot onder andere dat er alleen beslag gelegd kon worden op verdiende gages als het om bepaalde gepermitteerde waren ging en de schuldeiser een gespecificeerde rekening daarvan kon overleggen. Tot de gepermitteerde waren werden gerekend, brood, bier of 'kramery-waren tot de lijftocht geschiedt'. Ook voor mannen- vrouwen- en kinderkleding, huishuur en – bij inwoning – kost of slaapgeld, werd een arrest verleend. Datzelfde gold zelfs voor een 'redelijcke oft discrete quatiteyt brandewijn'. Die brandewijn was voor gebruik aan boord, diende voor de gehele reis en mocht niet meer dan 3 gulden gekost hebben.

166 Ibidem en NA, AA, Verzameling Van der Heim, 64. Reglement betreffende de maandbrieven, 26 november 1697. Het reglement werd in 1710 ongewijzigd herdrukt. Voor het verlenen en aantekenen van een arrest moesten de crediteuren wel aan de eerste klerk en de secretaris van de admiraliteit respectievelijk 6 en 3 stuivers betalen. Als het schuldbedrag de 25 gulden te boven ging, ontving de secretaris net als de klerk 6 stuivers.

167 Maandbrieven van marinepersoneel werden in de regel eenmalig beleend, en dan meestal voor drie, vier of vijf maanden. Degene die de maandbrief beleende, schoot dan met de maandbrief als onderpand respectievelijk drie, vier of vijf maandgages voor. De over het verstrekte bedrag verschuldigde rente was fors, meestal rond de 25%, want het risico dat de maandbrief door desertie of sterfte van de zeeman/schuldenaar niet geheel zou worden uitbetaald, was in dit percentage verdisconteerd. De rente werd direct verrekend en in mindering gebracht op de overeengekomen som geld. Twee via de maanbrief beleende maandgages (van een 10 gulden per maand verdienende matroos) leverden dus

ongeveer 15 gulden aan contant geld op. Om een schuld van 20 gulden met een dergelijke maandbrief te kunnen betalen, moest deze dus voor minimaal drie maandgages beleend worden.

168 Het aantal maandgages dat via de maandbrief beleend mocht worden, was bij de admiraliteit van Rotterdam afhankelijk van de duur en bestemming van de reis. Voor de kortere reizen werd drie maanden gage aangehouden. Voor de langste reizen naar de West was maximaal vijf maanden geoorloofd. Iemand die met de maandbrief als onderpand toch een hoger bedrag uitleende, kreeg later bij de afrekening op het hoofdelijk betalingskantoor de toegestane vijf maandgages uitgekeerd, maar moest de rest via een beslaglegging zien te incasseren, en daarvoor gold niet langer 'het regt van praeferentie'. NA, AA, 801b, Plakkaten, reglementen en resoluties ingekomen bij het Hoofdelijk Betalingskantoor van de Rotterdamse admiraliteit, resolutie admiraliteit Rotterdam, 27 april 1784.

169 Isaak Isegaard (1642-1682) was zo'n admiraliteitsdienaar die als bijverdienste allerlei aan de werving gerelateerde transacties buiten zijn normale werk om deed en zo een heel netwerk opbouwde. Hij was tot aan zijn dood werkzaam bij de Amsterdamse admiraliteit als 'deurbewaarder vant comptoir der hoofdelijke betaling' en woonde aan de Oude Schans. Tot zijn taken behoorde, naast het al dan niet toegang verlenen tot het betalingkantoor aan derden, onder andere het vervoeren van grote hoeveelheden geld door de stad voor de admiraliteit. Buiten zijn admiraliteitsbaan manifesteerde hij zich als een soort bankier. Zo incasseerde Isegaard rente door met geleend geld kapiteins in staat te stellen proviand in te slaan. De rente sluisde hij gedeeltelijk door naar zijn particuliere geldschieters. Tevens financierde hij opkopers van maandcelen (van de zeemacht) en transportbrieven (van de VOC). Isegaard verzorgde voor deze opkopers ook de verzilvering van de schuldbrieven. Hij bezocht daarvoor regelmatig de betaalkantoren van de marine en VOC in Amsterdam en Middelburg. In 1678 ging Isegaard nog een stap verder en sloot een contract met Johan Clautier, commissaris van de monstering voor de op de Rijn gelegen oorlogsschepen. Clautier zou de door hemzelf aan het scheepsvolk verstrekte maandcelen proberen te kopen en daarna voor verzilvering op het Hoofdelijk Betalingskantoor opsturen naar Isegaard. Van de gemaakte winst ontvingen zowel Clautier als Isegaard een derde deel. De rest, ook een derde deel, was bestemd voor de meewerkende penningmeester van de Amsterdamse admiraliteit. Mocht er verlies worden geleden, dan deelden Isegaard en Cleutier die. SAA, ONA, 4506, 10 februari 1678, contract voor het opkopen van maandcelen. Enige andere notariële aktes betreffende de bijverdiensten van Isaak Isegaard zijn; SAA, ONA, 4502, 29 november 1675, idem, 4503, 11 april 1676 en 10 september 1676, idem, 4504, 21 mei 1677 en idem, 8 februari 1678.

170 NA, AA, 186, repertorium resoluties admiraliteit van Rotterdam van circa 1627 tot circa 1749, folio 30, resolutie admiraliteit Rotterdam, 21 maart 1631. Het werd 'clercquen en andere suppoosten' verboden 'ordonnantiën, restcedulen ende dergelijke actens tot lasten van dit collegie' te kopen.

171 Opkopers van celen kregen vanaf 1633 in Rotterdam geen toegang meer tot het Prinsenhof. NA, AA, 128, resolutie admiraliteit Rotterdam, 7 april 1633. In 1689 werd door de Rotterdamse admiraliteitsraad ook nog een 'reglement beraamt tegens de opkopers van maancedels'. Zie NA, AA, 186, repertorium resoluties admiraliteit van Rotterdam van circa 1627 tot circa 1749, folio 137, resolutie admiraliteit Rotterdam, 29 september 1689.

172 NA, AA, 186, repertorium resoluties admiraliteit circa 1627 tot circa 1749, folio 86, resolutie admiraliteit Rotterdam, 3 september 1721. De in de resolutie genoemde scheepsschrijver, Lambert van der Beets, werd de toegang tot het Hoofdelijk Betalingskantoor in het Rotterdamse Prinsenhof ontzegd omdat hij een reeds uitbetaalde maandbrief had verkocht.

173 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), extract resolutie admi-

raliteit van Rotterdam, 14 april 1739.

174 NA, AA, 3220, schuldrol bemanning van de brik *Snelheid* onder commando van kapitein-luitenant Adolph Holland, 1794-95. Uit de door 'eerste chirurghijn en schrijver' Hermanus Maurisius Ahle opgemaakte schuldrol bleek dat zijn voorganger – de schrijver H. Flemmich – in april 1795 een maandbrief incasseerde voor een zielkoper.

175 NA, AA, Verzameling Bisdom, 162, extract resolutie admiraliteit op de Maze, resolutie admiraliteit Rotterdam, 29 juli 1777. Manschappen die na de koksschafting werden aangenomen en niet binnen tien dagen aan boord waren, kregen een boete opgelegd van een daalder (= 30 stuivers). Dat bedrag was bestemd voor de zogeheten 'Geweldige provoost' van admiraliteit en moest door de scheepsschrijver in mindering worden gebracht op het salaris van de telaatkomer. Zie ook NA, AA, 186, repertorium resoluties admiraliteit van Rotterdam van circa 1627 tot circa 1749, folio 73, resolutie admiraliteit Rotterdam, 1 april 1633. Voor het sluiten en ontsluiten van gevangen bootsgezellen mocht de Geweldige provoost tweemaal 30 stuivers berekenen. NA, AA, 186, repertorium resoluties admiraliteit van Rotterdam van circa 1627 tot circa 1749, folio 73, resolutie admiraliteit Rotterdam, 5 mei 1722. De Geweldige provoost mocht bij de monstering afwezige manschappen beboeten met 30 stuivers.

176 Pas vanaf 1786 bestond de mogelijkheid om een zeeman voor wie men borg stond gratis te laten opsluiten in het Prinsenhof. Dit gold echter uitsluitend voor zeelui die zonder tussenkomst van een volkhouder of slaapbaas in marinedienst waren getreden en wier maandcelen bij de admiraliteit waren beleend. Zij werden net als de vluchtgevaarlijke gasten van ronselaars 'tot securiteit op het [Prinsen]hof gebragt', maar hoefden geen sluit- en ontsluitgelden aan de Geweldige provoost te betalen en werden beter behandeld en 'ten menagieuste na boord getransporteert'; NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), resolutie admiraliteit van Rotterdam, 10 juli 1786.

177 In de zeventiende eeuw konden de scheepsschrijvers van de Rotterdamse admiraliteit lange tijd volstaan met het in tweevoud opmaken van de monsterrol. De schrijver behield een van de exemplaren zelf en het andere was bestemd voor de Rotterdamse admiraliteitsraad en moest door de schrijver en kapitein van een handtekening worden voorzien. De Amsterdamse scheepsschrijvers moesten al vanaf het eerste kwart van de zeventiende eeuw tijdens de monstering drie rollen opmaken. Ook zij moesten een monsterrol afstaan aan hun admiraliteitsraad en er zelf een behouden. Het derde exemplaar was bestemd voor de commissaris van de monstering. Aan het eind van de zeventiende eeuw ging de Rotterdamse admiraliteit nog een stap verder en verlangde van haar schrijvers een monsterrol in viervoud. Van dat viertal behield de schrijver er zoals gewoonlijk zelf een. De andere drie moesten tijdens de werving of bij vertrek van het schip al dan niet via de commissaris van de monstering naar het Prinsenhof worden gebracht en daar afgegeven worden aan de advocaat-fiscaal en aan personeel van het secretariaat en het Hoofdelijk Betalingskantoor. Als men op het Rotterdamse Prinsenhof al voor vertrek van het schip over een of meer van de monsterrollen kon beschikken, dan diende de schrijver eventuele veranderingen steeds wekelijks door te geven. Zie de Amsterdamse schrijversinstructies van circa 1620 en 1657 en de Rotterdamse van 1621, 1629 en 1697. Van de achttiende-eeuwse monsterrollen van oorlogsschepen zijn diverse exemplaren in twee- of drievoud bewaard gebleven. Zie bijvoorbeeld de drie monsterrollen van *De Voorzichtigheid* uit 1765; NA, AA, 1947-1947B.

178 Van de monsterrollen die voor het Prinsenhof bestemd waren, ging er altijd een via de commissaris van de monstering naar het secretariaat van de admiraliteit om daar bewaard te worden. Dat was ook al tijdens de zeventiende eeuw bij de Rotterdamse admiraliteit het geval toen haar schrijvers hun monsterrol slechts één keer hoefde te kopiëren. NA, AA, 122, resolutie admiraliteit Rotterdam, 7 april 1627. Om er zeker van te zijn dat de monsterrol snel in het Prinsenhof

zou belanden, kregen zowel de commissaris van de monstering in Den Briel als die in Hellevoetsluis opdracht de monsterrol voortaan meteen na het afsluiten op te sturen naar de secretaris van de Rotterdamse admiraliteit.

HOOFDSTUK 5

1 De admiraliteit van Amsterdam had in 1597 dertien 'schipscapiteynen op de binnenwateren' geposteerd. In 1596 hield diezelfde admiraliteit tien zeegaande oorlogsschepen tijdens de winter in de vaart. De Rotterdamse admiraliteit beschikte in 1593 over in totaal achttien 'binnenwachten'. In de winter van 1601 had zij dertien zeegaande oorlogsschepen in dienst. In 1632 was het aantal 'capiteyenen op de binnenstroomen' bij de Rotterdamse admiraliteit inmiddels gestegen naar 23. De zeegaande oorlogsvloot van die admiraliteit was toen met 22 schepen vrijwel even omvangrijk. NA, AA, 1342, resolutie admiraliteit Amsterdam, 16 december 1596, en NA, AA, 1343, resolutie admiraliteit Amsterdam, 15 augustus 1597. NA, AA, 100, resolutie admiraliteit Rotterdam, 20 augustus 1593 en NA, AA, 109, resolutie admiraliteit Rotterdam, 27 februari 1602. NA, AA, 127, resoluties admiraliteit Rotterdam, 3 mei 1632, 31 augustus 1632, 13 september 1632 en 14 september 1632. De bij de Waddeneilanden en in de zeegaten gepositioneerde wachtschepen behoorden ook tot de binnenlandse scheepsmacht van de admiraliteiten.

2 Bruijn, *Varend Verleden*, 18.

3 NA, AA, 109, resolutie admiraliteit Rotterdam, 14 december 1600. In antwoord op een brief van de Staten van Holland meldde het Rotterdamse admiraliteitscollege dat aan kostpenningen voor bemanningsleden van de oorlogsschepen 'ter see buiten de rivieren' 5½ stuiver per man per dag werd uitgekeerd, terwijl voor oorlogsschepen op de binnenwateren het tarief 5 stuivers en 1 oortje bedroeg. Ook in eerdere en latere resoluties werd een onderscheid in (kostpenningen)tarieven aangehouden tussen de oorlogsschepen op de binnenwateren en die op zee. Zie NA, AA, 101, resolutie admiraliteit Rotterdam, 3 oktober 1594 en NA, AA, 112, resolutie admiraliteit Rotterdam, 28 november 1607.

4 Beide in 1621 gepubliceerde artikelbrieven kwamen al eerder in hoofdstuk 2 ter sprake. Ze zijn opgenomen in een bundel met tientallen andere gedrukte voorschriften en instructies betreffende de Nederlandse scheepvaart in de zeventiende eeuw. GELA, AVR, bibliotheek, bloknummer 0993, 135. Wie de in een perkamenten omslag gevatte pamfletten heeft verzameld en gebundeld, is vooralsnog onbekend.

5 SAR, ONA, 24, 13 januari 1603 ('water captain' Pieter Corszoon) en SAR, ONA, 26, 7 april 1610 ('water capitain' Cleijn Aeryaenszoon), en SAR, ONA, 40, 21 december 1623 ('capiteyn te water' Claes Simonszoon Suyrbier) en SAR, ONA, 138, 23 september 1635 ('capiteyn te water in dienst van de admiraliteyt' Andries van So(e)tendael). In de resolutieboeken van de Rotterdamse admiraliteit uit de eerste helft van de zeventiende eeuw worden de scheepscommandanten op de rivieren aangeduid met 'binnen capiteyns' en die op zee met 'buyten capiteynen'. Zie bijvoorbeeld NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 17 maart 1632 en NA, AA, 138, resolutie admiraliteit Rotterdam, 20 juni 1643. Omstreeks 1650 werd een op de binnenwateren varende kapitein van een der admiraliteitsjachten soms aangeduid met 'schipper commandeur'; Zie NA, AA, 146, resolutie admiraliteit Rotterdam, 6 april 1651.

6 SAR, ONA, 147, 1 september 1625. In deze akte wordt verwezen naar de 'schrijver ter zee' Frans Aernoutszoon. Een halve eeuw later was de benaming ingeburgerd. SAA, Poorterboek 4, folio 92. De in 1676 poorter van de stad Amsterdam geworden Jacobus Pater was van beroep 'schrijver ter see'. SAR, ONA, 1940, 23 september 1727. De beëdigde stadsvroedvrouw, Marijtje Pieters, getuigde dat toen Jannetje Groen op 8 oktober 1710 van een dochter beviel en Marijtje vroeg wie de vader van de vrucht was, Jannetje antwoordde: 'Gerrit Hoogerwerf schrijver ter zee'.

7 C.M. Schulten, *Met vliegende vaandels en slaande trom. Oorlog in de Lage landen 1559-1659*

(Amsterdam 2005), 37.

8 SAR, ONA, 142, 25 februari 1638. De 43-jarige Pieter Havens, die als schrijver diende op de pleit van kapitein Pieter van Allevrunden, verklaarde op verzoek van een matroos dat deze tijdens de belegering van Breda door een kogel verminkt was geraakt. Ook de Zeeuwse admiraliteit ondersteunde het Staatse leger tijdens de Opstand met pleiten en liet de bemanningen meevechten 'in t leger bij het geschut'; NA, AA, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 25 april 1605.

9 Het optreden van de Zeeuwse oorlogsschepen op het Slaak bij Tholen op 13 september 1631 was een van de succesvolste marineoperaties in de eigen wateren tijdens de Tachtigjarige Oorlog. Zie Van Alphen en Van Dissel, *Kroniek*, 337.

10 Tijdens een vergadering van het Rotterdamse admiraliteitscollege op 4 oktober 1631 lieten de aanwezige leden zich opvallend kritisch uit over de bijdrage van de eigen admiraliteit aan de oorlogvoering. De leden constateerden dat 'de geheele oorloge te water bij dese collegie bestaet wel 't meeste int depecheeren van de behouften, soo kleyne als groote, incoopgelden als soldiën'. Waarschijnlijk betrof het hier een reactie op het succes van de Zeeuwse admiraliteitsschepen in de Slag op het Slaak bij Tholen van 13 september 1631; NA, AA, 126, resolutie admiraliteit Rotterdam, 4 oktober 1631.

11 Alleen de in de riviermondingen en nabij de Waddeneilanden geposteerde wachtschepen kwamen in contact met vijandelijke schepen.

12 SAR, ONA, 194, 11 augustus 1633. De commies van recherche over de convoyen en licenten aan boord van het bij Bockhoven afgemeerde schip van kapitein Aert Liefkint wist op 28 juli 1633 een tweetal illegaal over de Waal vervoerde paarden bij Hedel in de Bommelerwaard te achterhalen.

13 V. Enthoven, 'Mars en Mercurius bijeen. De smalle marges van het Nederlandse veiligheidsbeleid rond 1650', in L. Akveld e.a. (red.), *In het kielzog. Maritiem-historische studies* aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden (Amsterdam 2003), 43.

14 NA, AA, 122, resolutie admiraliteit Rotterdam, 24 maart 1627.

15 NA, AA, 121, resolutie admiraliteit Rotterdam, 23 december 1626.

16 Sommige schepen waren jaren achtereen in dienst, andere werden in de winterperiode opgelegd en keerden dan in het voorjaar weer terug.

17 Niet alleen de vanaf de wachtschepen opererende commiezen maakten gebruik van sloepen, ook hun collega's aan de wal deden dat van oudsher; zie NA, AA, 2446, resolutie admiraliteit Zeeland, 7 december 1589. Adriaen de Rycke, die als commies op de Schelde geplaatst was in het fort van Lillo, verzocht en ontving een 'roeyschuyte' om de lading van de passerende koopvaardijschepen te kunnen controleren. De Rycke kreeg twee roeiers bijgeleverd en diende de schuit te delen met andere op de Schelde werkzame commiezen.

18 Een legerpleit was een lang plat vaartuig voor de binnenvaart, dat werd ingezet ter ondersteuning van het landleger.

19 NA, AA, 110, resolutie admiraliteit Rotterdam, 9 november 1602.

20 SAR, ONA, 209, 26 augustus 1648. Een marktschipper was de baas of eigenaar van een beurtvaartuig waarmee op vaste marktdagen werd gevaren.

21 NA, AA, 123, resolutie admiraliteit Rotterdam, 6 oktober 1628.

22 Voorbeelden van kapiteins op de binnenwateren die door de Zeeuwse admiraliteit veroordeeld werden omdat zij hun taak verzaakten: in 1600 werden de kapiteins Jacob Leijnszoon en Marinus Dominicus gestraft omdat zij hun wachtposten hadden verlaten voor het vervoeren van goederen en personen. In 1604 werd kapitein Coopvaer opgesloten in de gevangenis omdat hij 'lorredraaijerij' (sluikhandel) had toegestaan; NA, AA, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 9 september 1600 en 28 februari 1604.

23 Soms liep een scheepscommandant tegen de lamp, zoals de uit Oudenaarde afkomstige kapitein Michiel van Trappen, ook wel Bankert genoemd, die in 1598 door zijn Zeeuwse admiraliteit werd berispt omdat hij voor acht

maanden kostpenningen had geïnd voor vijf afwezige matrozen; NA, AA, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 30 september 1598.

24 NA, AA, 121, resolutie admiraliteit Rotterdam, 4 november 1626.

25 NA, AA, 2995, resolutie admiraliteit Noorderkwartier, 30 oktober 1626.

26 Ibidem.

27 Dat het college van de Rotterdamse admiraliteit veel strenger reageerde op het geconstateerde absenteïsme dan de admiraliteitsraad van het Noorderkwartier kwam waarschijnlijk doordat in september 1626 de advocaat-fiscaal, vier admiraliteitsraden en de vendumeester van de Rotterdamse admiraliteit na een geruchtmakend proces waren veroordeeld voor het plegen van fraude en corruptie. Zie voor deze zaak en nog een paar andere voorbeelden van misstanden bij de admiraliteiten: Bruijn, *Varend Verleden*, 44-46.

28 NA, AA, 121, resolutie admiraliteit Rotterdam, 4 november 1626.

29 De sanering op de wachtschepen stond niet op zichzelf. In 1643 vond eveneens een grote legerreductie plaats waarbij de organieke sterkte van de Staatse compagnieën werd teruggebracht naar de effectieve sterkte; Groen, *Tachtigjarige Oorlog*, 377.

30 NA, AA, 138, resolutie admiraliteit Rotterdam, 11 juni 1643. Volgens kapitein Raeven, die met zijn schip naast een redoute aan de Kille bij Dordrecht lag, kon hij zijn wacht niet meer bezet houden en de dienst van recherche en visitatie waarnemen, als hij zijn bemanningssterkte zou moeten terugbrengen van zestien naar tien koppen. De burgemeesters van Dordrecht steunden Raeven in zijn protest en probeerden via een bevriend lid van de admiraliteitsraad de personele reductie voor het wachtschip aan de Kille ongedaan te maken.

31 De in Zeeland ten behoeve van de armenzorg per schip ingehouden bedragen logen er niet om. Zo ontving de boekhouder van de Nederduitse armenzorg, de heer W. Adriaenszoon, op 4 juli 1783 ruim 210 gulden van wat de 154-koppige bemanning van het fregat *Sint Maartensdijk* in precies een jaar tijd (1 november 1781 t/m 1 november 1782) had verdiend. Bij de uitbetaling aan de circa 163 bemanningsleden van het fregat *Walcheren* op 7 maart 1777 werd van wat zij verdiend hadden (van 17 februari 1775 t/m 19 november 1776) in totaal bijna 350 gulden ingehouden waarvan 7/8 bestemd was voor de Nederduitse armen en 1/8 voor de Waalse armen; ZA, ARZ, C, ROG, inv.nr. C8039.3, acquitten bij de rekening over 1773-1778, monster en betaalrol van het fregat *Walcheren* 1775-1777. Idem, inv. nr. C8059.1, acquitten bij de rekeningen over 1781-1784, borderel met (scheeps)schulden opvarenden van het schip *Sint Maartensdijk*, 1781-1783.

32 NA, AA, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 14 oktober 1599 en 1 december 1600.

33 NA, AA, 138, resolutie admiraliteit Rotterdam, 5 mei 1643. Het bezoek aan de schepen vond plaats nog voor het besluit was genomen om de bemanningssterkten fors te gaan reduceren. De verwachte weerstand aan boord had daar dus niets mee te maken.

34 NA, AA, 112, resolutie admiraliteit Rotterdam, 29 juni 1607. Kapitein Dirck Willemszoon Duymaff werd beboet met 50 gulden omdat bij twee controles het merendeel van zijn bemanning absent bleek te zijn; NA, AA, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 7 oktober 1598 en 30 juli 1603. In 1598 werden verscheidene kapiteins berispt omdat bij contoles veel bemanningsleden afwezig waren. Bij kapitein Tol waren dertien van de dertig bemanningsleden afwezig, bij kapitein Schuijf ontbrak ruim de helft van zijn zestig-koppige bemanning. In 1603 werden om dezelfde reden weer verscheidene Zeeuwse commandanten berispt, onder wie kapitein Jacques Adamszoon (achttien bemanningsleden afwezig, inclusief de kapitein). Deze kapitein bleek al twee weken niet meer aan boord te zijn geweest; NA, AA, 121, resolutie admiraliteit Rotterdam, 4 november 1626.

35 NA, AA, 2450, resoluties admiraliteit Zeeland, 2 september 1600 en 2 oktober 1606.

36 NA, AA, 122, resolutie admiraliteit Rotterdam, 15 februari 1627.

37 NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 2 april 1632.

38 NA, AA, 138, resolutie admiraliteit Rotter-

dam, 29 juni 1643.

39 SAR, ONA, 249, 16 juli 1649.

40 NA, AA, 121, resolutie admiraliteit Rotterdam, 4 november 1626. Bij een grootscheepse controle van de wachtschepen bleken vele vrijwel verlaten te zijn. Maar hoeveel bemanningsleden er precies absent waren, kon toen niet worden vastgesteld omdat de schrijvers afwezig waren en hun 'boucken en rollen' ontbraken.

41 NA, AA, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 28 september 1598.

42 NA, AA, 122, resolutie admiraliteit Rotterdam, 15 februari 1627.

43 Idem, resoluties admiraliteit Rotterdam, 11 maart 1627 en 17 maart 1627.

44 Een vroeg voorbeeld van een dergelijke eigengereide ondernemer was schipper Jan Bouenszoon die zich omstreeks 1458 als 'capytein en meyster' samen met zijn schip, bemanning en bewapening bij contract verhuurde als konvooier. A. Bijl Mz., *De Nederlandse convooidienst. De maritieme bescherming van koopvaardij en zeevisserij tegen piraten en oorlogsgevaar in het verleden* (Den Haag 1951), 15.

45 NA, AA, 129, resolutie admiraliteit Rotterdam, 8 april 1634. Het betrof de scheepsschrijver Peter Verschuyr, ook wel Pieter van de Schuere genoemd. Deze had rond 1630 als schrijver op zee gevaren met de uit Bolsward afkomstige kapitein Gillis Gerritszoon de Vries en met hem Duinkerker kapers bestreden. Nadat hij, waarschijnlijk tijdens een gevecht op zee, verminkt was geraakt, volgde op instigatie van de admiraliteitsraad overplaatsing naar een op de binnenwateren gelegen pleit, gecommandeerd door kapitein Peter van Allevrunden. Het was de bedoeling dat hij vanuit dat schip vanaf 1634 de andere pleiten zou gaan visiteren voor inspectie van de scheepsadministraties.

46 NA, AA, 129, resolutie admiraliteit Rotterdam, 7 april 1634.

47 SAR, ONA, 44, 12 oktober 1634. In deze akte werd Peter Verschuyr, 'voorheen schrijver nu appointez Allevrunden', door een Nijmeegse bakker gemachtigd geld te innen bij een brouwer in Rotterdam. In 1635 kocht Verschuyr bij dezelfde brouwerij een grote hoeveelheid bier. Hij beloofde die te betalen met de gage die hij nog tegoed had van zijn dienst op de pleit onder kapitein Allevrunden. Een paar jaar later zat hij als schrijver aan boord bij een andere kapitein. SAR, ONA, 325, 31 augustus 1637. Peter Verschuyr handelde in allerlei zaken, waaronder kolen. Het scheepsschrijverschap bij de admiraliteit was slechts een van zijn werkzaamheden. Over Verschuyrs activiteiten als controleur van scheepsschrijvers en kapiteins op de binnenwateren werden geen nadere gegevens gevonden in de resolutieboeken van de Rotterdamse admiraliteit of in de protocollen van Rotterdamse notarissen.

48 NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 2 april 1632.

49 NA, AA, 124, resolutie admiraliteit Rotterdam, 3 mei 1630.

50 Zie bijvoorbeeld NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 20 september 1632. De schrijver van kapitein Jan Mathijszoon Brouwer kreeg toestemming om het wachtschip acht dagen te 'absenteren'. Idem, 128, resolutie admiraliteit Rotterdam, 21 december 1633: de schrijver van kapitein Jan Jorriszoon de Munnick mocht enige tijd aan land blijven om 'sijne particuliere saecke' te regelen. Hij moest zich dan wel zolang laten vervangen door 'yemants van de bequaemste officieren' en deze het scheepsjournaal laten bijhouden. Idem, 129, resolutie admiraliteit Rotterdam, 8 juni 1634: kapitein Raeven werd toegestaan zijn wacht (schip) vier à vijf dagen te verlaten. Idem, 139, resolutie admiraliteit Rotterdam, 29 februari 1644: kapitein Nieuwerveen mocht, onder andere om zijn proviandschuit te repareren, drie weken van zijn wachtschip af. Idem, 141, resolutie admiraliteit Rotterdam, 2 augustus 1646: de schrijver van kapitein Quirijn van de Kerckhof, Johannes van Kerpe, mocht vier à vijf dagen van boord.

51 NA, AA, 129, resolutie admiraliteit Rotterdam, 18 mei 1634 en idem, 130, resolutie admiralitieit Rotterdam. 9 februari 1635: de op de galei bij Schiedam geplaatste schrijver Abraham Maertenszoon Keetelaer, bleek twee van zijn zonen op de monsterrol te hebben

gezet. Van de jongste, 'die het land geen ofte heel weynich dienst soude hebben te doen', was de kapitein niet op de hoogte. Van de oudste wel, maar die verbleef evenmin aan boord. Toen de raad eiste dat deze jongen daadwerkelijk dienst aan boord zou gaan doen, meldde de ter verantwoording geroepen schrijver dat hij zijn zoon dan liever van de monsterrol afhaalde. Maar zo eenvoudig kwam Keetelaer er niet vanaf. De admiraliteit legde beslag op zijn salaris. Het stadsbestuur van Schiedam probeerde daarna tevergeefs de admiraliteit te bewegen de schrijver, een inwoner van Schiedam, niet zelf te vervolgen maar dat over te laten aan het gerecht te Schiedam.

52 NA, AA, 129, resoluties admiraliteit Rotterdam, 12 augustus 1634 en 13 augustus 1634.

53 NA, AA, 2996, resolutie admiraliteit Noorderkwartier, 8 mei 1630.

54 SAR, ONA, 291, 18 mei 1632.

55 NA, AA, 2996, resolutie admiraliteit van het Noorderkwartier, 29 mei 1630. In Hasselt was een van de grootste kantoren voor de inning van de konvooien en licenten ten behoeve van de admiraliteit van het Noorderkwartier gevestigd.

56 SAR, ONA, 257, 15 november 1626.

57 NA, AA, 138, resolutie admiraliteit Rotterdam, 30 april 1643.

58 NA, AA, 136, resolutie admiraliteit Rotterdam, 26 april 1641. In 1641 besloten de leden van de Rotterdamse admiraliteit om Dirck Pijll, zoon van de recent overleden vendumeester Gerardt Pijll, aan te stellen tot extra-ordinaris klerk mits hij, in afwachting van een nog betere functie, bereid zou zijn ook het schrijverschap op het admiraliteitsjacht onder kapitein Pieter Mariniszoon Coelentrouver op zich te nemen.

59 NA, AA, 113, resolutie admiraliteit Rotterdam, 6 augustus 1608: de schrijver van kapitein Willem Jacobszoon die op wacht lag nabij de Biesbosch was 'oock het chercherschap daar geaccordeerd'. Hij ontving daarvoor 4 gulden per maand bovenop zijn gage. NA, AA, 113, resolutie admiraliteit Rotterdam, 20 september 1608: de schrijver van kapitein Surmonts mocht de recherche doen van de schepen die voeren op Roosendaal en Zevenbergen. NA, AA, 123, resolutie admiraliteit Rotterdam, 16 november 1628: de net tot schrijver van kapitein Jacob Stevenszoon aangestelde Dionys Janszoon Kelck, vroeg zijn admiraliteit een akte van autorisatie om schepen te mogen visiteren op de 's Gravendeelse Kille. NA, AA, 125, resolutie admiraliteit Rotterdam, 14 oktober 1630: de schrijver van kapitein Laurens de Leeuw kreeg een hogere gage omdat hij zich net als zijn voorganger, zou ontfermen over de dagelijkse visitatie van de passerende schepen. NA, AA, 136, resolutie admiraliteit Rotterdam, 20 augustus 1641: Pieter van Kesteren, die werkzaam was als 'schrijver ende visitateur op de binnenwachten' op de Waal, werd bevorderd tot chercher tegen een salaris van 150 gulden per jaar.

60 De op de secretarie van de Rotterdamse admiraliteit werkzame klerken verdienden aan het begin van de zeventiende eeuw 300 à 400 gulden per jaar. Zij ontvingen daarnaast nog bepaalde emolumenten, zoals 25 gulden 'voor mantellaecken' (kleedgeld); NA, AA, 111, resolutie admiraliteit Rotterdam, 7 september 1604. Behalve een jaarsalaris met emolumenten incasseerden de admiraliteitsklerken ook nog 'schrijfgeld'. Voor elke akte, brief, rekening, ordonnantie of rekest die zij opstelden, mochten zij een bepaald bedrag in rekening brengen bij de belanghebbende. Van dat bedrag ging een gedeelte naar de secretaris van de admiraliteit, terwijl de rest voor de klerk was. Zo betaalde bijvoorbeeld een kapitein (extra ordinaris) in Amsterdam in 1733 voor zijn aanstellingsakte 37 gulden en 16 stuivers (25 gulden en 4 stuivers voor de secretaris, 12 gulden en 12 stuivers voor de klerk). Een scheepsschrijver was daar toen voor zijn aanstellingsakte 3 gulden kwijt (zowel de secretaris als klerk ontving daarvan 1 gulden en 10 stuivers); NA, AA, Verzameling Bisdom, 161, gedrukte tarievenlijst secretariaat admiraliteit Amsterdam, 22 april 1733.

61 NA, AA, 3073A, overeenkomst betreffende de verdeling van ambten door leden van het admiraliteitscollege van het Noorderkwartier, 23 februari 1732. NA, AA, Verzameling Bis-

dom, 161, verdeelsleutel te vergeven ambten door leden admiraliteitscollege Rotterdam, 26 juli 1757.

62 NA, AA, 146, resolutie admiraliteit Rotterdam, 6 april 1651. Het betrof Cornelis Pieterszoon Coelentrouver, zoon van kapitein Pieter Mariniszoon Coelentrouver.

63 NA, AA, 2989, resolutie admiraliteit Noorderkwartier, 2 augustus 1601.

64 NA, AA, 132, resolutie admiraliteit Rotterdam, 19 mei 1637.

65 NA, AA, 133, resolutie admiraliteit Rotterdam, 13 juli 1638.

66 NA, AA, 2449, resoluties admiraliteit Zeeland, 16 november 1596 en 21 november 1596.

67 De wachtschepen die de admiraliteit van Zeeland tijdens de eerste helft van de zeventiende eeuw tussen de Zeeuwse eilanden en op de Schelde inzette, waren doorgaans groter en met ongeveer vijftig à zestig koppen ook veel sterker bemand dan de Rotterdamse wachtschepen, die gemiddeld twintig à dertig opvarenden hadden. In de tweede helft van de achttiende eeuw waren de rollen omgedraaid. De op de Schelde, bij Lillo en in het Zwin geposteerde Zeeuwse wachtschepen waren toen juist licht bemand met een sterkte van meestal niet meer dan tien à twintig koppen. ZA, ARZ, C, ROG, inv. nr. 7792 en 7862, monsterrol wachtschip *Triton* uit 1749 en uit 1756. Dit bij Lillo gelegen Zeeuwse wachtschip had in 1749 in totaal 21 opvarenden, en zeven jaar later negentien. De bemanningssterkte van het wachtschip *Dolphijn*, eveneens op de Schelde geposteerd, schommelde in de periode 1781-1790, tussen de tien en negentien koppen. Zie ZA, ARZ, C, ROG, inv.nr. C8056, C8065, C8074, en C8084.

68 Een voorbeeld van langdurig dienstverband bij dezelfde kapitein op een wachtschip is te vinden in: SAR, ONA, 206, 22 april 1644. De kwartiermeester van kapitein Johan van Eck bleek in 1644 bijna tien jaar (van 26 augustus 1633 tot 25 juli 1643) bij hem in dienst te zijn geweest. Een ander soortgelijk voorbeeld: SAR, ONA, 197, 15 februari 1638; de in de akte genoemde schipper, kwartiermeester en korporaal van Cornelis de Leeuw waren allen ruim veertien jaar bij deze kapitein in dienst.

69 NA, AA, 2989, resolutie admiraliteit Noorderkwartier, 27 januari 1601.

70 NA, AA, 138, resolutie admiraliteit Rotterdam, 20 juni 1643.

71 Al voor 1626, toen de admiraliteiten kapiteins in vaste dienst gingen nemen, was het absenteïsme onder de scheepscommandanten op de binnenstromen zo wijd verbreid dat er in Rotterdam gedrukte waarschuwingen tegen verschenen. Zie verschillende voorbeelden in: NA, AA, Verzameling Bisdom, 161, memorie van gedrukte plakkaten, resoluties etc. 1606-1702.

72 NA, AA, 428, brief van de schrijver van kapitein Coninck, Casparus Penning, aan de Rotterdamse admiraliteitsraad, 8 november 1629. In deze brief verzocht Penning 'schrijver in absentie van mijn capiteyn' of het schip waarmee ze op wacht lagen in verband met forse lekkage terug mocht keren naar Rotterdam om daar gerepareerd te worden.

73 NA, AA, 1, Plakkaten, instructies etc. van de Staten-Generaal en de admiraliteit op de Maze betreffende admiraliteitszaken, order uitgevaardigd door de admiraliteit van Rotterdam op 12 augustus 1643 en herbekrachtigd op 3 december 1660. In navolging van artikel 24 van deze order moesten de schrijvers op de binnenschepen iedere maand hun journaal in het Prinsenhof laten controleren door leden van de admiraliteitsraad. Tot de verplichte inhoud van het journaal behoorde een opgave van de officieren en matrozen die met toestemming aan land verbleven, met vermelding van de reden en de dag van terugkomst aan boord.

74 NA, AA, 127, resoluties admiraliteit Rotterdam, 2 september 1632, 21 september 1632 en 22 september 1632.

75 .Enkele Zeeuwse voorbeelden, NA, AA 2447, resolutie admiraliteit Zeeland, 7 november 1590, 22 november 1590 en 13 september 1606 en enkele Rotterdamse voorbeelden, NA, AA, 102, resolutie admiraliteit Rotterdam, 9 juni 1595 en NA, AA, 129, resolutie admiraliteit Rotterdam, 5 mei 1634. Dat iemand die wel gage ontving, maar niet aan boord verbleef, toch op de monsterrol vermeld werd, kwam ook voor bij de zeegaande oorlogsschepen.

76 NA, AA, 2996, resolutie admiraliteit Noorderkwartier, 15 maart 1630. Kapitein Dogger was overleden terwijl hij dienst deed voor het Noorderkwartier. Naar aanleiding van een in januari 1630 ontvangen brief met bijbehorend rekest van de Staten-Generaal besloot het admiraliteitscollege van het Noorderkwartier beide zonen van Dogger gezamenlijk als 'appoinctée' op de monsterrol van een van haar schepen te zetten.

77 NA, AA, 138, resolutie admiraliteit Rotterdam, 30 mei 1643.

78 NA, AA, 128, resolutie admiraliteit Rotterdam, 29 november 1633.

79 NA, AA, 129, resolutie admiraliteit Rotterdam, 30 december 1634.

80 NA, AA, 132, resolutie admiraliteit Rotterdam, 11 februari 1637. De Rotterdamse admiraliteitsraad verwees naar de in gebreke blijvende provincies als excuus voor het niet op tijd kunnen verzilveren van allerlei ordonnanties van haar kapiteins en hun leveranciers. In 1637 had de Rotterdamse admiraliteit nog ruim 1.700.000 gulden tegoed van de wanbetalende provincies.

81 W. Veenstra en A. Otte, 'Financiering van de oorlogvoering te water. De Admiraliteit van Zeeland, 1597-1795', in H. Boels (red.), *Overheidsfinanciën tijdens de Republiek en het Koninkrijk, 1600-1850* (Hilversum 2012), 37.

82 NA, AA, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 25 februari 1604. In havensteden als Amsterdam en Rotterdam was in de zeventiende eeuw de beroepencombinatie herbergier-scheepskapitein niet ongebruikelijk. Bekende voorbeelden zijn Jochem Hendrikszoon Swartehondt, die vanaf 1606 zijn admiraalschap combineerde met een herberg in de Nes te Amsterdam, en kapitein Pieter van Allevrunden, die omstreeks 1640 een herberg in Rotterdam dreef; zie NA, AA, 135, resolutie admiraliteit Rotterdam, 6 april 1640, en M. van der Duin, *Admiraal Swartenhondt. Een vergeten zeeheld uit de zestiende eeuw* (Kampen 1927), 238. Aan Swartehondt als kroegbaas besteedde Van der Duin nauwelijks aandacht. Voor minder fraai gedrag van Swartehondt als zeeofficier had Van der Duin evenmin oog. Zo vermeldde hij bijvoorbeeld niet dat kapitein Swartehondt in 1600 door zijn admiraliteitscollege een boete van 25 gulden kreeg opgelegd omdat hij een van zijn matrozen 'een kinnebacslach' had gegeven. Zie voor de opgelegde boete: NA, AA, 1346, resolutie admiraliteit Amsterdam, 9 december 1600. Vermoedelijk was er nog wel meer gebeurd dan die ene klap, want zeeofficieren werden zelden of nooit beboet voor hardhandig optreden.

83 NA, AA, 132, resolutie admiraliteit Rotterdam, 12 maart 1637.

84 Ibidem.

85 NA, AA, 123, resolutie admiraliteit Rotterdam, 2 oktober 1628.

86 Indien kapiteins zich niet aan deze regel hielden, kregen zij vroeg of laat problemen met hun admiraliteit. Toen bijvoorbeeld in 1598 Zeeuwse kapiteins op de rivieren volk afdankten, kwam hun admiraliteitsraad direct in het geweer met een verbod; NA, AA, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 15 april 1598.

87 NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 7 maart 1632.

88 NA, AA, 105, resolutie admiraliteit Rotterdam, 28 maart 1597.

89 NA, AA, 111, resolutie admiraliteit Rotterdam, 19 augustus 1604.

90 In 1628 beklaagde kapitein P. van Heerdt zich bij zijn Rotterdamse admiraliteit over de uitblijvende betalingen aan hemzelf en zijn bemanning. Van de afgelopen 36 maanden waarin hij zijn bemanning had onderhouden, had hij één maand vergoed gekregen. NA, AA, 426, brief van 7 maart 1628. Een paar jaar later kwam diezelfde admiraliteit haar kapiteins enigszins tegemoet door te bepalen dat 'omme de kapiteynen niet te vercorten dickwils de matroosen penningen hebben verstreckt of haer credyt voor henluyden hebben geinterponeert' de admiraliteit geen verzoekschriften meer in behandeling zou nemen van matrozen die om een voorschot vroegen, tenzij de kapitein of zijn schrijver het rekest had ondertekend. Zie voor deze bepaling: NA, AA, 126, resolutie admiraliteit Rotterdam, 17 oktober 1631.

91 Zie bijvoorbeeld een achttiental matrozen en

onderofficieren van kapitein Franckfoort die in de winter van 1634, door het uitblijven van een uitbetaling in mindering van hun achterstallige salarissen, per gezamenlijk rekest om ontslag verzochten. Omdat het schip op korte termijn toch opgelegd zou worden, stemden de leden van admiraliteitsraad in met het verzoek. Franckfoort mocht echter geen vervangers aanstellen voor de tijd dat het schip nog operationeel zou zijn. NA, AA, 129, resolutie admiraliteit Rotterdam, 2 december 1634 en 14 december 1634.

92 NA, AA 128, resolutie admiraliteit Rotterdam, 7 april 1633. Alleen 'om sonderlinge oorsaecke' kon het dienstverband binnen vijftien maanden worden beëindigd. Bij de zeegaande oorlogsschepen werd de schepeling meestal voor een reis of campagne aangenomen. Soms was sprake van een afgesproken tijdsduur. Zo eisten en kregen enige officieren en matrozen van de Rotterdamse kapitein ter zee Leendert Arienszoon Haexwant in 1644 hun ontslag en volledige uitbetaling 'om dat se opt' jaer waeren aengenomen'; NA, AA, 139, resolutie admiraliteit Rotterdam, 8 augustus 1644.

93 NA, AA,1945-1965, monsterrollen van de uitlegger de *Voorzichtigheid* onder commando van commandeur J.F. de Meij, later A. Pool, 1760-1782.

94 P. Swart, 'Medemblik en de West-Friese admiraliteit', in *West-Friesland 'Oud en Nieuw'* (2009), 48-49. De beknopte geschiedenis van de door Swart beschreven 'uijtlegger van Medemblick' is een illustratief voorbeeld van de geringe defensieve kracht en het grote lokale economisch belang van een uitlegger of wachtschip. De bij Texel en Vlieland geposteerde uitlegger van Medemblik, *Oranjespruit* geheten, had twintig tot vijfentwintig opvarenden en slechts zes lichte kanons. Het schip werd in 1668 gebouwd en was tot aan de opheffing van de admiraliteiten operationeel. De *Oranjespruit* dreigde in 1699 afgevoerd te worden, maar bleef daarna nog bijna een eeuw in marinedienst. Zij bood werk aan oorlogsinvaliden die anders onderhouden moesten worden door de kerk of stedelijke overheid.

95 Na het Twaalfjarig Bestand werden aan Spaanse zijde ideeën geopperd om in de strijd tegen de Republiek der Verenigde Nederlanden het accent te verschuiven van een landoorlog naar een zeeoorlog. Door het temporiseren van de landoorlog en het uitbreiden van de activiteiten op zee hoopten de Spanjaarden de koopvaardij van de Republiek zwaarder te treffen dan voorheen en goedkoper uit te zijn. Het bleef bij plannen. S. Groenveld, *Het Twaalfjarig Bestand 1609-1621. De jongelingsjaren van de Republiek der Verenigde Nederlanden*. Uitgave van het Haags Historisch Museum bij de tentoonstelling 'Het Vredesjaar 1609' (Den Haag 2009), 121-124.

96 Alleen tijdens Europese oorlogen waarbij de Republiek over land werd bedreigd of aangevallen, kregen de op de binnenwateren gelegen oorlogsschepen weer meer belang en aandacht. Bijvoorbeeld in de periode 1672-1676 toen de Republiek bijna geheel bezet dreigde te worden door Frankrijk.

97 De verongelukte schepen behoorden tot een vloot onder luitenant-admiraal Willem Schepers. De vloot kwam uit Scandinavische wateren en was op de thuisreis. De vijf dagen durende zware storm waarin de vloot op de Noordzee belandde, kostte de admiraliteit van Amsterdam zes schepen (*Leeuwen*, *Hollandia*, *Woerden*, *Gouda*, *Tijdverdrijf* en *Prins te paard*) en die van het Noorderkwartier twee (*Westvriesland* en *Wapen van Monnickendam*). Onder de vele slachtoffers bevonden zich ook familieleden van Michiel de Ruyter: zijn schoonzoon kapitein-ter-zee Johan de Witt en diens zoon Michiel. Zie: Van Alphen en Van Dissel, *Kroniek der Zeemacht*, 406.

98 De Eerste Engelse Oorlog bevatte met vier grote confrontaties ter zee in 1652 en vijf in 1653 de 'zeeslagrijkste' oorlogsjaren uit de Nederlandse maritieme geschiedenis. Zie Van Alphen en Van Dissel, *Kroniek der Zeemacht*, 494.

99 Het ongedateerde, handgeschreven vers maakte deel uit van een bundel brieven en andere persoonlijke papieren die toebehoorden aan de kapitein ter zee Willem Charles van Braam (1773-1847), zoon van viceadmiraal

Jacob Pieter van Braam (1737-1803). Het merendeel der gebundelde stukken dateerde uit de jaren 1791-1798. De brieven, scheepsjournalen en andere paperassen van Willem van Braam waren waarschijnlijk meegegeven met een schip dat in 1798 of 1799 door de Britten werd buitgemaakt. De buitgemaakte brieven en (scheeps)papieren bevinden zich sindsdien in Engeland; TNA, HCA, inv.nr. 754, Part II, *Dutch ships, books and papers 1791-1800*, nr. 293. De auteur van het gedicht was kapitein Cornelis van Kerchem (1760-1829). Deze had het gedicht geschreven naar aanleiding van een konvooireis van Texel naar de Oostzee in 1793. Dirk Hendrik Kolff (1761-1835) maakte 'deese heerlijke togt' als luitenant mee en verwees in zijn memoires 'naar het gedigtje door den Capitijn van Kerchem ter deese geleegentheyd vervaardigt'. Het gedicht is als bijlage opgenomen in zijn door de Linschoten Vereeniging uitgegeven memoires. V.A.J. Klooster en D.H.A. Kolff (red.) *Driftig van spraak, levendig van gang. Herinneringen van marineofficier Dirk Hendrik Kolff (1761-1835)* (Zutphen 2011), 130, 193-194.

100 NA, AA, Verzameling Van Maanen, 1, journaal van Hermanus van Leut, schrijver op het schip *Vrijheijt* onder commando van schout-bij-nacht Cornelis Tromp, 17 december 1657 t/m 16 maart 1659, journaaloptekening van 22 december 1657. Kort na vertrek vanaf de rede van Texel schoot Tromp, die het konvooi begeleidde, met scherp op een galjoot die naar zijn zin te ver vooruit zeilde. Het konvooi was op weg naar Marseille en had de Italiaanse havenplaats Livorno als eindbestemming. NA, AA, 1098, journaal van Jan Rinckinck, schrijver op het schip *Den Briel* onder commando van kapitein Arend van der Colck, 1 maart 1690 t/m 28 juli 1690, journaaloptekening van 2 februari 1690. Op weg van Hull naar Rotterdam schoot kapitein Van der Colck met scherp op de drie handelsschepen die hij begeleidde omdat deze zich niet aan de afgesproken koers hielden.

101 De bestraffende beschietingen met scherp vonden plaats op 22 en 23 december 1789 toen kapitein Frans Smeers met het oorlogsschip *Kemphaan* twee Nederlandse koopvaardijschepen begeleidde van het Turkse Smirna naar het Griekse eiland Samos. Van de twee koopvaarders kon een het vaartempo niet volgen. De schipper daarvan weigerde echter meer zeil te voeren. Volgens het door Smeers bijgehouden journaal was de tegendraadse schipper op wie hij schoot, Cornelis Kraai geheten, 'een dronkaart die zeer slegt maneeuvreerde'. In datzelfde dagregister stond niet vermeld dat hij de schipper ook had beboet. Dit stond wel aangegeven in het door de scheepsschrijver bijgehouden journaal. NA, AA, 1247, journaal van kapitein Frans Smeers, commandant *Kemphaan*, 1 mei 1789 t/m 3 mei 1792, journaaloptekening van 22 en 23 december 1789, en NA, AA, 1247, journaal van scheepsschrijver Pieter Quant op de *Kemphaan*, onder commando van kapitein Frans Smeers, 1 mei 1789 t/m 3 mei 1792, journaaloptekening van 22 en 23 december 1789.

102 In de bewaard gebleven correspondentie van Nederlandse consuls komen (afschriften van) brieven en ander stukken voor, van of over schrijvers en kapiteins. Zie J.C.M. Pennings en Th.H.P.M. Thomassen, *Archieven van Nederlandse gezanten en consuls tot 1813. Deel 1 Overgedragen archieven van gezanten en consuls in de Christelijke wereld* (Den Haag 1994).

103 NA, AA, 93, commissieboek Rotterdamse admiraliteit (1642-1682), 13 juli 1654.

104 NA, AA, Verzameling losse aanwinsten vóór 1888, inv.nr. 10, journaal van kapitein IJsbrand de Vries, commandant van de *Spiegel*, 3 september 1666 t/m 20 december 1666, voorin het journaal, 'Instructie van de ED: moog: heeren gecommitteerde raden ter admiraliteijt residerende binnen Amsterdam voor de schrijvers dienende opt slandts oorlogh schepen van haren resorte' van 10 februari 1657, artikel 8.

105 NA, AA, Verzameling Van der Heim, 413, 'nader order en reglement voor de schrijvers op sLands oorlogsvloote resorteerende onder het Edelmogende collegie ter amiraliteijd tot Amsterdam anno 1672', artikel 14.

106 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'Instructie voor de schyvers dienende op 's Lands Oorlogschepen, onder het resort van den Raad ter Ad-

miraliteit op de Maze, in Rotterdam', van 13 februari 1697, te Rotterdam herdrukt in 1793, artikel 6; NA, AA, 801b, 'publicatie' van 10 juli 1786, artikel 15. De laatstgenoemde door de admiraliteit van Rotterdam in 1786 uitgevaardigde publicatie bevatte 22 genummerde en 13 daaropvolgende ongenummerde artikelen. In navolging van artikel 15 kregen alleen schrijvers aan boord van marineschepen die naar West-Indië zeilden geen tijdslimiet mee voor de postbezorging. Deze schrijvers moesten 'bij scheepsoccage' hun post naar het Prinsenhof verzenden.

107 NA, AA, Verzameling Ilcksen, 2, overzicht postbezorging vanuit diverse Middellandse Zeesteden naar de Republiek, circa 1750. De gegevens ontleende de scheepsschrijver J.H. Ilcksen aan eigen en andermans ervaringen uit de jaren 1739, 1743,1748 en 1749.

108 NA, AA, Verzameling Van der Heim, 414, ongedateerde conceptbrief van Anthony Almeloo aan het Rotterdamse admiraliteitscollega van circa 1778. Zoals blijkt uit NA, AA, 95, commissieboek Rotterdamse admiraliteit (1697-1757) was Almeloo op 17 augustus 1756 aangesteld tot assistent van Isaac Jacobus Rochussen, commies of eerste klerk van het Hoofdelijk Betalingskantoor. Deze had om een assistent gevraagd, Almeloo voorgedragen en betaalde ook diens salaris.

109 Enige voorbeelden van belangrijke procuratiehouders van Amsterdamse scheepsschrijvers in de zeventiende eeuw waren de kamerbewaarder Engelbert Sassenraadt, de deurwaarder Isaak Isegaards en de hellebaardiers Jacob van der Valk en Jan Taats. Vooral de deurwaarder van het Hoofdelijk Betalingskantoor, Isaak Isegaards, had vele schrijvers tot klant. Alleen al in de jaren 1675-1680 lieten enige tientallen schrijvers hun financiële belangen door hem behartigen op basis van procuraties opgemaakt door de Amsterdamse notaris Eduard de Wit. SAA, ONA, 4502-4512.

110 NA, AA, Verzameling Ilcksen, 5, ongedateerde memorie aan het Amsterdamse admiraliteitscollege van circa 1760. In deze memorie schreef de scheepsschrijver Johan Ilcksen dat hij de commissaris van de monstering Hopman vooral als solliciteur in de arm had genomen om tijdens de reis die Ilcksen als scheepsschrijver maakte met het schip *Castor* naar de kust van Guinee wissels op hem te kunnen trekken. Ilcksen had zijn solliciteur behalve een machtiging ook een tweetal maandcelen gegeven, waaronder die van hemzelf, welke Hopman op het Hoofdelijk Betalingskantoor kon innen.

111 NA, AA, 125, resolutie admiraliteit Rotterdam, 19 oktober 1630. De 'rollen van betalinge' werden na 'de conferentie' (samenkomst met de scheepsschrijver op het Hoofdelijk Betalingskantoor voor controle en overleg) samengesteld uit de ingeleverde 'schips-boecken' (de monsterrollen en schuldrollen).

112 De werkzaamheden van de scheepsschrijvers na afmonstering en afdanking worden in een apart hoofdstuk behandeld.

113 NA, AA, 123, resolutie admiraliteit Rotterdam, 27 juli 1628. Kapitein Bartholomeus den Jongen Boer werd gelast om voor de Maasmonding zijn victualie aan boord te nemen.

114 Zie bijvoorbeeld de *Vredehof* die in 1728 onder commando van kapitein Jacob van Beijeren in opdracht van de admiraliteit van het Noorderkwartier uitvoer 'ter ontmoetingh vande oostindische retourvloot'. De bemanning monsterde op 19 april aan en werd drie maanden en negen dagen later op 27 juli alweer afgedankt. NA, AA, 3228, soldijrekening van het schip *Vredehof* uit 1728. Het schip was berekend op 150 man maar voer uit met 125 koppen.

115 Indien koopvaardijschippers in admiraalschap gingen varen, dat wilde zeggen tot een gezamenlijke tocht besloten zonder begeleiding van konvooiers, trad een van de schippers op als 'admirael'. Bij een grote groep schepen delegeerde hij de leiding over de voor- en achterhoede naar een tweetal andere schippers die respectievelijk werden aangeduid met 'vijsadmirael' en 'schoudt-bij-nacht', net als bij eskaders van de marine gebruikelijk was. Bij omvangrijke koopvaardijvloten was het zelfs niet ongewoon dat schippers, ook als ze wel begeleid werden door een oorlogsschip, toch uit hun midden

een admiraal kozen die voor hen optrad als spreekbuis en als contact- of tussenpersoon fungeerde voor de commandeur, de commandant van de konvooier die de algehele leiding had. Zie voor een dergelijke constructie bijvoorbeeld NA, AA, 1099, journaal van de schrijver Pieter Quackenbosch aan boord van *De Stadt Briel* onder commando van kapitein Gijsbertus Wijlich, 18 maart 1691 t/m 25 januari 1692. Het betrof hier een konvooireis van circa 45 koopvaarders van Hellevoetsluis naar het Schotse Leith. Er kon ook sprake zijn van een militair-civiele begeleiding als de commandeur van het konvooi een van de meevarende schipper aanstelde tot viceadmiraal of schout-bij-nacht. Deze was voor de overige schippers herkenbaar door zijn vlagvoering. Daarvan is een voorbeeld te vinden in NA, AA, Verzameling Van Maanen, 1, journaal van de schrijver Hermanus van Leut op de *Vrijheijt* onder commando van 'den commandeur schout-bij-nacht' Cornelis Tromp, 17 december 1657 t/m 16 maart 1659, journaaloptekening van 2 augustus 1568. Cornelis Tromp was vlagofficier en bezat de vaste officiers*rang* van schout-bij-nacht. Op 2 augustus 1658 gaf hij Jan Bartels, een van de koopvaardijschippers van zijn in de Levant varende konvooi, de opdracht 'de prinse vlagh vande besaensmast te laeten waaijen', omdat Tromp hem tot schout-bij-nacht van het konvooi had aangesteld. Hier betrof het dus de tijdelijke konvooi*functie* van schout-bij-nacht als onderschikte assistent van de commandeur. De term 'commandeur' voor de marineofficier die de leiding had over het konvooi is verwarrend omdat in de zeventiende en achttiende eeuw een luitenant met een zelfstandig commando ook met commandeur werd aangeduid. Vanaf 1814 werd commandeur een vaste rang boven die van kapitein. Eekhout, *Admiralenboek*, 139.

116 Het Haagsche Besogne was het, uit afgevaardigden van de verschillende admiraliteiten samengestelde, bestuursorgaan dat meestal voor overleg met afgevaardigden van de stadhouder, leden van de Staten-Generaal of de opperbevelhebber van de vloot een paar keer per jaar samenkwam in Den Haag om bepaalde aspecten van het centrale marinebeleid vorm te geven. Men kon bijvoorbeeld bijeenkomen om vast te leggen waar het komende jaar de *convooien* en *licenten* voor gebruikt zouden worden bij de bescherming van de koopvaardij en visserij. Zie hiervoor V. Enthoven, 'Mars en Mercurius bijeen', in L. Akveld e.a. (red.), *In het kielzog* (Amsterdam 2003), 43.

117 Zowel konvooien als eskaders maakten in de zeventiende- en achttiende eeuw gebruik van seinbrieven. Door de toename van het aantal seinen was al snel sprake van seinboeken. Zie voor een overzicht in vogelvlucht van deze ontwikkeling bij de communicatie ter zee: M.A. van Alphen, 'Enige aspecten van het vlaggebruik bij de Nederlandse marine in de zeventiende en achttiende eeuw' in *Vexilla Nostra* 189 (november-december 1993), 117-120. Uitvoeriger beschrijvingen van zestiende- en zeventiende-eeuwse seinboeken zijn te vinden in: R.E.J. Weber, *De seinboeken voor Nederlandse oorlogsvloten tot 1690* (Amsterdam 1982)

118 Koopvaardijschippers waren niet verplicht tot het varen in konvooi onder begeleiding van marineschepen. Het ophalen van een seinbrief bij de commandeur van een konvooi was derhalve niet vrijblijvend.

119 In de bekende uitdrukking 'kapers op de kust!' klinkt het favoriete operatieterrein van de zeeschuimers nog door.

120 Enige voorbeelden van konvooiers die omstreeks 1690 voorname passagiers aan boord hadden: NA, AA, 1099, journaal van de schrijver Pieter Quackenbosch aan boord van *De stadt Briel* onder commando van kapitein Gijsbertus Wijlich, 18 maart 1691 t/m 25 januari 1692. In juli 1691 werden ambassadeur Citters met zijn vrouw, kinderen en bagage in het Engelse Gravesend opgehaald. Zie ook NA, AA, 1097, journaal van kapitein Cornelis van Brakel, commandant van het fregat *Vogel Phenix*, 18 april 1689 t/m 16 februari 1690. Op 8 mei 1689 embarkeerden bij Den Briel onder anderen een buitenlandse prins (Van Holstein met tien man personeel) en twee inheemse baronnen (Van Reede en De Heijde). Zij zeilden met een voor Londen en

het eiland Wight bestemd konvooi mee en werden in Dover aan land gezet.

121 NA, AA, 1098, journaal van de schrijver Johannis Bloemesteijn op het schip *Gorinchem* onder commando van kapitein Cornelis van Brakel, 21 mei 1690 t/m 18 juni 1690, journaalaantekening van 16 juni 1690.

122 Idem, journaaloptekening van 25 mei 1690. In het door Van Brakel geleide konvooi bevond zich ook een aantal schepen met uitsluitend bagage of paarden van enige Duitse adellijke passagiers die zelf aan boord van de konvooier zaten. Drie schepen met paarden waren door de straffe wind niet te houden en moesten noodgedwongen een Engelse haven binnenlopen.

123 NA, ASHWF, 6148, journaal van de secretaris van de vloot Ferdinand Aleman op een niet bij naam genoemd admiraliteitsschip onder commando van luitenant-admiraal Van Dorp, 3 juni 1635 t/m 8 september 1635, journaaloptekening van 7 augustus 163.

124 Idem, journaaloptekening van 27 augustus 1635.

125 NA, AA, 1098, journaal van de schrijver Johannis Bloemesteijn op het schip *Gorinchem* onder commando van kapitein Cornelis van Brakel, 21 mei 1690 t/m 18 juni 1690, journaaloptekening van 25 mei 1690. De *Gorinchem* nam een schip uit het konvooi op sleeptouw waarvan de schipper meldde dat hij het door de harde wind 'niet gaande kan houden'. NA, AA, 1101, journaal van commandeur Cornelis Wassenaer, commandant van het fregat *Den Briel*, 27 maart 1693 t/m 5 maart 1694, journaaloptekeningen van 8 januari 1694 en 12 januari 1694. Commandeur Wassenaer bracht zijn chirurgijn aan boord van een van de koopvaarders die hij naar Schotland konvooieerde omdat de stuurman van dat schip zijn hand had bezeerd. Vier dagen later zette hij zijn timmerman af bij een andere koopvaarder die water maakte. Na drie uur had de timmerman van Wassenaer het lek gedicht.

126 Zie bijvoorbeeld NA, AA, 1097, journaal bijgehouden door de niet bij naam genoemde schrijver van het schip *Wapen van Rotterdam* onder commando van kapitein Samuel Forman, 5 oktober 1691 t/m 26 april 1692. Forman begeleidde ruim zeventig koopvaarders vanaf de rede bij Hellevoetsluis naar Portugal (onder andere Lissabon en Sint Ubes) en Spanje (Cadiz). Na het veilig afleveren van de schepen werd een konvooi geformeerd voor de terugreis. Het benodigde overleg met de in verschillende Portugese havens gereedliggende koopvaarders liet de leider van het konvooi, kapitein Forman, geheel over aan zijn schrijver. Deze laatste bezocht de schippers in de verschillende havenplaatsen en gaf ze opdracht op een bepaalde datum zeilgereed te zijn. Zo stond in het scheepsjournaal bij 1 maart 1692 vermeld: 'Den command: versogt mij als schrijver te post[koets] naar St Ubes te willen trecken ten ijnde de schippers te adverteere omme maandag te zeijlen ende alsdan in zee bij de anderen te comen.' Het retourkonvooi met circa 72 koopvaarders kwam op 3 maart 1692 samen voor Sint Ubes en ging meteen onder zeil naar de Republiek. De schepen werden begeleid door kapitein Forman, (als commandeur/admiraal van het konvooi), kapitein Craijestein (als viceadmiraal) en kapitein Willem Lamoureux (als schout-bij-nacht). Op zondagavond, 23 maart 1692 kwam het konvooi ten anker voor Hellevoetsluis. Twee dagen later werd de bemanning afgedankt.

127 Geen enkele artikelbrief of instructie vermeldde het controleren van scheepspapieren als taak van de scheepsschrijver.

128 Leuftink, *Harde Heelmeesters*, 203. Dit laaggelegen doorlopende dek bevond zich onder de waterspiegel.

129 NA, AA, 1102, journaal van een opvarende van het fregat *Rosendael* onder commando van kapitein Cornelis van der Hoeven, 28 april 1694 t/m 31 juli 1694, journaaloptekening van 29 juni 1694.

130 Braunius, 'Van schrijver tot officier van administratie', 348.

131 De Jonge, *Geschiedenis zeewezen*, deel 1, 434. In zijn verontwaardiging schoof De Jonge de vlucht ten onrechte in de schoenen van 'den kapitein Aert Jansse van Nes'. Het was kapitein Jan Jacobszoon van Nes die er in 1652 met zijn zoon en schrijver vandoor ging.

132 NA, AA, 125, resolutie admiraliteit Rotter-

dam, 13 februari 1631.

133 R. Prud'homme van Reine, *Admiraal Zilvervloot. Biografie van Piet Hein* (Amsterdam/Antwerpen 2003), 180. In deze recente biografie werd Egbert Hansen niet bij naam genoemd. Wel stond vermeld dat, gelijktijdig met Piet Heyn en door dezelfde laag kogels, zowel een trompetter als een schrijver werden gedood en dat het waarschijnlijk de schrijver van kapitein Tromp was. Uit de resolutieboeken van de Rotterdamse admiraliteit bleek dat het inderdaad om de schrijver van Heyns vlaggenkapitein ging.

134 NA, AA, 125, resolutie admiraliteit Rotterdam, 13 februari 1631.

135 NA, AA, 133, resolutie admiraliteit Rotterdam, 16 april 1638.

136 L. van den Bosch, *Leven en bedryf van den vermaarden zeeheld Cornelis Tromp* (...) (Amsterdam 1692), 76. Hoe de schrijver of secretaris van luitenant-admiraal Maarten Harpertszoon Tromp heette, bleef onvermeld.

137 In Braunius, 'Van schrijver tot officier van administratie', 345, werd Paulus Clerck gebruikt als voorbeeld om aan te geven dat alleen schrijvers die op een opvallend gewelddadige wijze stierven, aan de vergetelheid werden ontrukt. Braunius ontleende zijn voorbeeld aan de eerste biograaf van De Ruyter, Gerard Brandt, en liet de opperschrijver Paulus Clerck sterven in de strijd bij Cormantijn. Dat is echter onjuist. Uit de bewaard gebleven betaalrol van de *Spiegel*, het vlaggenschip van De Ruyter, bleek dat 'Poulus Clerck' op 30 april 1665 sneuvelde. Toen was de strijd om het op de Afrikaanse westkust gelegen fort Cormantijn al bijna twee maanden voorbij. De *Spiegel* was inmiddels op weg van Afrika naar Zuid-Amerika en stuitte onderweg, bij een poging om in de baai van Barbados Engelse koopvaarders in te nemen, op hevig kanonvuur van zowel de havenforten als van de aanwezige Engelse oorlogsschepen en koopvaarders. Bij die mislukte poging in april 1665 vielen aan Nederlandse zijde talrijke doden en gewonden, onder wie de eerste schrijver van De Ruyter, Paulus Clerck; NA, Collectie De Ruyter, 89, betaalrol van de *Spiegel* 1664-1665. Zie voor een beschrijving van de tocht van De Ruyter naar Cormantijn en Barbados: R. Prud'homme van Reine, *Rechterhand van Nederland*, 131-146. In deze biografie wordt overigens nergens gewag gemaakt van de aanwezigheid of het sneuvelen van De Ruyters opperschrijver Paulus Clerck.

138 NA, Collectie De Ruyter, 89, betaalrol van de *Spiegel* 1664-1665.

139 NA, ASG, 9227, journaal van secretaris Pieter Ba(e)rtszoon aan boord van het oorlogsschip de *Maan* onder commando van kapitein Jan Adriaenszoon Cant, 1 mei 1602 t/m 13 oktober 1602, journaaloptekening van 3 oktober 1602. De journaalschrijver Pieter Bartszoon kwam uit Enkhuizen en was geen scheepsschrijver maar een door de Staten-Generaal afgevaardigde commissaris die voor hen de reis moest vastleggen in een dagregister. Het schip van Cant behoorde tot een vloot van zeven oorlogsschepen van verschillende admiraliteiten die, onder commando van 'admirael ende commandeur genereal' Jacob van Duivenvoorde, heer van Obdam, door de Staten-Generaal in mei 1602 was uitgezonden om, samen met Engelse schepen, afbreuk te doen aan de gemeenschappelijke Spaanse vijand.

140 Simons, *Marine Justitie*, 26. Simons haalde een voorbeeld aan uit 1787 waarbij een schrijver met spoed speciaal met een proviandschip naar de Middellandse Zee werd uitgezonden om daar een gestorven collega te vervangen. Met dit voorbeeld wilde Simons aantonen dat 'de werkzaamheden van de schrijvers al zo gespecialiseerd waren dat zij niet gemakkelijk door een willekeurige andere kracht konden worden overgenomen'.

HOOFDSTUK 6

1 R. Dekker, 'Brieven uit zee. Correspondentie van en met Nederlandse zeevarenden in de 17de en 18de eeuw', in: *Spiegel historiael* 3/4 (maart/april 2005), 126.

2 T. Andringa, 'Joris Andringa 1635-1676. Schrijver kaper kapitein', in: *A(ndringa) S(taach)N(ijs)*, Familiekrantje van de Andringa Stichting, 46 (november 2007), 14.

3 S.W.P.C. Braunius, 'Het leven van de zeventiende-eeuwse zeeman: valse romantiek of werkelijkheid?', *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis*, nr. 40/41 (oktober 1980), 14.

4 De Jonge, *Geschiedenis zeewezen*, deel 1, 344.

5 Admiraal Michiel de Ruyter verstuurde vanaf zijn schepen nauwelijks eigenhandig geschreven brieven. Zowel zijn zakelijke als persoonlijke correspondentie bestond hoofdzakelijk uit brieven die hij slechts had ondertekend, inclusief de brieven voor zijn echtgenote. In het omvangrijke door De Ruyter nagelaten archief bevinden zich wel tientallen door hem persoonlijk bijgehouden scheepsjournalen, maar geen enkele eigenhandig geschreven brief aan zijn vrouw. L. Koelmans, *Teken en klank bij Michiel de Ruyter* (Assen 1959), 3

6 In de negentiende eeuw waren er bij de zeemacht nog steeds analfabete onderofficieren die het schrijf- en leeswerk opdroegen aan ondergeschikten. NIMH, Collectie Losse Stukken, 448, 'Kort verhaal wat mij G. Seybrandts is wedervaren zedert de jaren 1785 tot 1836', p. 108. De auteur van deze memoires trad in 1821 als konstabelsmaat in dienst bij de marine en kreeg als directe chef een konstabelmajoor voor wie hij de administratie moest doen omdat deze lezen noch schrijven kon.

7 De percentages zijn ontleend aan A.P. van Vliet, *'Een vriendelijcke groetenisse'. Brieven van het thuisfront aan de vloot van De Ruyter (1664-1665)* (Franeker 2007), 56.

8 J. Brouwer, 'Volgens het boekje. Brieftheorie in een Amsterdamse brief uit 1672', in: E. van der Doe, e.a. (red.), *De dominee met het stenen hart en andere overzeese briefgeheimen*. Sailing Letters Journaal 1 (Zutphen 2008), 46. In dit artikel werd het inschakelen van de openbare schrijver aanschouwelijk gemaakt door het tonen van drie brieven van een beroepsschrijver geschreven voor drie verschillende Amsterdamse (zeemans)vrouwen op 27, 28 en 29 mei 1672. Deze tijdens het rampjaar vanuit Amsterdam verstuurde brieven werden onderschept door de Engelsen en opgeborgen in *the Tower*. Later werden ze, samen met tienduizenden andere gekaapte brieven, overgebracht naar *The National Archives* in Londen.

9 Het beroep van 'openbare schrijver' bestaat in sommige landen nog steeds. De door zijn literaire reisverhalen bekende auteur Cees Nooteboom kwam ze aan het begin van de eenentwintigste eeuw tijdens een tocht door Mexico tegen in de stad Guadalajara: daar, 'op een trottoir in de buurt van het Gerechtsgebouw zitten echte schrijvers, en daarmee bedoel ik schrijvers die mensen echt nodig hebben om voor ze te schrijven', noteerde hij in zijn reisverslag en voegde eraan toe, 'Ik weet niet waarom dat tafereel me zo ontroert.' Zie: C. Nooteboom, *Scheepsjournaal. Een boek van verre reizen* (Amsterdam 2010), 163.

10 GelA, AVR, bibliotheek, bloknr. 0993, 135, ongedateerde bundel met verordeningen 1621-1656, 'Artyckel-brief ende instructie roerende den oorloghe ter zee', ongedateerd uitgevaardigd door de Staten-Generaal, artikel 41. In de in 1629 door de Staten-Generaal uitgevaardigde generale artikelbrief, was het artikel over het aan boord ontvangen en versturen van brieven letterlijk overgenomen als artikel 24. In alle latere generale artikelbrieven uit 1690, 1702 etc. keerde dit artikel steeds in precies dezelfde bewoordingen terug (als artikel 23).

11 NA, AA, Verzameling Ilcksen, 5, waarschuwing opgesteld door de commandant van de *Princesse Carolina*, kapitein-luitenant ter zee Pieter van Hoogwerff, 1 juli 1760.

12 Sinds S.W.C.P. Braunius in 1980 een artikel wijdde aan de door hem in het Engelse Nationaal Archief ontdekte grote hoeveelheid Nederlandstalige correspondentie en scheepspapieren afkomstig van door de Engelsen in de zeventiende, achttiende en het begin van de negentiende eeuw gekaapte schepen, is over en op basis van deze rijke bron al veel gepubliceerd. In 2005 werd in opdracht van de Koninklijke Bibliotheek in Den Haag zelfs een uitgebreide inventarisatie in het Engelse Nationaal Archief uitgevoerd: R. van Gelder, *Sailing Letters. Verslag van een inventariserend onderzoek naar Nederlandse brieven in het*

archief van het High Court of Admiralty in The National Archives in Kew, Groot-Brittannië (Amsterdam 2006). De afgelopen jaren zijn veel van de eertijds gekaapte brieven opgenomen in databanken (www.gekaaptebrieven.nl en www.brievenalsbuit.inl.nl). Tussen de duizenden inmiddels geïnventariseerde, gerubriceerde of gepubliceerde brieven is vooralsnog geen enkel exemplaar aangetroffen dat een scheepsschrijver had geschreven voor een analfabeet aan boord.

13 Bij de VOC was niet de monsterrol maar het scheepsgrootboek of scheepssoldijboek de kern van de personeelsadministratie van het zeevarende volk. Zie T. van Velzen,'Uitgevaren voor de Kamers; 700.00 mensen overzee', in: J. Parmentier (red.), *Uitgevaren voor de Kamer Zeeland* (Zutphen 2006), 11.

14 GelA, AVR, bibliotheek, bloknr. 0993, 135, ongedateerde bundel verordeningen 1621-1656, 'Artyckel-brief ende instructie roerende den oorloghe te water', uitgegeven in 1621 te Rotterdam, artikel 37, en 'Particuliere instructie waer naer hun zullen hebben te reguleren de schrijvers op slands schepen van oorloghe (...)', uitgevaardigd door de admiraliteit te Rotterdam op 1 april 1621, artikel 3. Het artikel uit de schrijversinstructie is niet identiek aan het citaat uit de artikelbrief, maar komt er sterk mee overeen.

15 GelA, AVR, bibliotheek, bloknr. 0993, 135, ongedateerde bundel verordeningen 1621-1656, 'Artyckel-brief ende instructie roerende den oorloghe ter zee', uitgegeven in 1621 te Rotterdam, artikel 52. Dit artikel werd letterlijk overgenomen in NA, AA, Verzameling Van der Heim, 413: 'Instructie voor de capiteijns ter zee in dienst der verenigde Nederlanden', 1629.

16 In 1667 kreeg Johan Kievit, schrijver aan boord van het Amsterdamse oorlogsschip *Het wapen van Haerlem*, van zijn admiraliteit de opdracht een monsterrol in gereedheid te brengen om de benodigde bemanning te gaan monsteren en daarbij duidelijk aan te geven wanneer iedereen aan boord was gekomen. Aan deze opdracht voegde Kievit in het scheepsjournaal de opmerking toe: 'daer ick noch veel moijte mit de capt over hadde'. Kievit's opmerking werd later doorgestreept. De kapitein in deze kwestie was Pieter van Middelant. Het door Johan Kievit bijgehouden scheepsjournaal was veel persoonlijker van aard dan gangbaar was. Hij schreef bijvoorbeeld geregeld in de ik-vorm, was veel gedetailleerder in zijn journaaloptekeningen dan gebruikelijk en kopieerde allerlei instructies en orders die betrekking hadden op de reis netjes achterin het journaal; NA, AA. Verzameling losse aanwinsten vóór 1888, inv.nr. 11, journaal van de schrijver Johan Kievit aan boord van *Het Wapen van Haerlem*, onder commando van kapitein Pieter van Middelant, 5 maart 1667 t/m 31 oktober 1667, journaaloptekening van 25 mei 1667.

17 NA, AA, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 14 oktober 1598.

18 NA, AA, 133, resolutie admiraliteit Rotterdam, 31 mei 1638.

19 NA, AA, 134, resolutie admiraliteit Rotterdam, 27 mei 1639 en idem, 135, resolutie admiraliteit Rotterdam, 17 januari 1640.

20 NA, AA, 1, 'Ordre ende reglement (...)', uitgevaardigd door admiraliteit van Rotterdam, 12 augustus 1643, artikel 4.

21 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), extract resolutie admiraliteit van Rotterdam, 10 juli 1786. Het idee om een aparte rol met personalia door de scheepsschrijvers te laten opstellen, speelde al in de eerste helft van de achttiende eeuw, maar kwam toen ook niet van de grond. Zie NA, Collectie Van Wassenaar van Rosande, 158, modelboek voor scheepsschrijvers. Dit ongedateerde modelboek uit circa 1743, met onder andere voorbeelden van door de schrijvers te maken attestaties en vonnissen ten behoeve van de rechtspraak aan boord, bevatte tevens opmerkingen over de vereiste inhoud van een 'Postuur Roll'. Voorbeelden van model ingevulde achttiende-eeuwse postuurrollen zijn echter nergens aangetroffen.

22 Enkele bewaard gebleven lijsten van in 1814 te Amsterdam en in 1829 te Rotterdam aangenomen marinepersoneel bevatten opvallend veel gegevens over de afkomst en het signalement van de in die jaren geëngageerde matrozen en onderofficieren. De geboden

informatie ging verder dan de admiraliteitsheren met een postuurrol in de achttiende eeuw voor ogen stond. Zo werd bijvoorbeeld niet alleen de kleur van het hoofdhaar en de ogen opgetekend, maar ook die van de wenkbrauwen. Littekens en tatoeages, zoals 'een bloempot met het jaartal 1810 op de rechterarm, twee ankers op de linkerarm en christes aan het kruis op de borst', werden eveneens opgenomen bij het signalement; NA, MVM, Aanhangsel 1813-1940, Lijsten aangenomen manschappen, 148 (aanname te Amsterdam in 1814) en 191 (aanname te Rotterdam in 1829).

23 NA, AA, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 17 augustus 1598, en NA, AA, 133, resolutie admiraliteit Rotterdam, 25 februari 1644.

24 GelA, AVR, bibliotheek, bloknummer 0993, 135, ongedateerde bundel verordeningen 1621-1656, 'Particuliere Instructie waer naer zullen hebben te reguleren de schrijvers op s' Lants schepen van oorloghe (...)', uitgevaardigd door de admiraliteit te Rotterdam 1 april 1621, artikel 6.

25 Ibidem.

26 Ibidem.

27 NA, AA, 2314*, journaal gehouden door Hendrick Barentszoon Schaef aan boord van een niet bij naam genoemd oorlogsschip van de Amsterdamse admiraliteit onder commando van viceadmiraal Joachim Hendriksen Swartehondt, 6 november 1620 t/m 9 september 1621, folio 5, 'Instructie voor de schrijvers te water resorterende onder tgebiet vant colegie ter admiraliteyt residerende tot Amstelredamme', artikel 6.

28 NA, AA, 1097, notitie uit het scheepsschuldenboek van Johan Hegh, 8 februari 1691 t/m 27 november 1693.

29 Pas in 1786 bepaalde de admiraliteit van Rotterdam dat lieden die voor het eerst als eerste schrijver zouden uitvaren, voortaan een aantal voorgedrukte lijsten zouden ontvangen die zij moesten gebruiken en kopiëren voor hun scheepsadministratie. NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), resolutie admiraliteit van Rotterdam, 10 juli 1786.

30 Zelfs de generale schuldrollen van scheepsschrijvers uit een overeenkomstige periode die bij dezelfde admiraliteit dienden, verschilden onderling. Vergelijk bijvoorbeeld NA, AA, 930, generale schuldrol van J.H. Ilcksen eerste schrijver van het oorlogsschip *Princesse Carolina* gecommandeert door den capt. D. Pichot bijgehouden van maart 1759 tot maart 1760, met NA, AA, Verzameling Van der Heim, 414, generale schuldrol van Jacob Fredrik Meijer schrijver van het fregat *Oranje Zaal* onder commando van capitein A. Loopuit, bijgehouden van februari 1762 tot februari 1763.

31 NA, AA, 3221, betaalrol van de bemanning van de brik *Snelheid* onder commando van kapitein-luitenant Adolph Holland, 1794-1795. Met de in deze betaalrol veelvuldig gebruikte afkortingen L.S, M.c.H., S.S. en R.z.d werden respectievelijk landschuld, maandcedulehouder, scheepsschuld en restantcedule bedoeld.

32 Een voorbeeld van een afwijkende reguliere schuldpost was de bijdrage aan de kerkelijke armoedebestrijding van 1 stuiver per verdiende Vlaamse pond, die de admiraliteit van Zeeland in de achttiende eeuw bij al haar varend personeel in rekening bracht. Deze inhouding bestond niet bij de andere admiraliteiten.

33 Van de landschulden is weinig documentatie bewaard gebleven. Alleen in het archief van de admiraliteit van het Noorderkwartier bevinden zich enkele lijsten met opgegeven landschulden uit het eerste kwart van de achttiende eeuw. NA, AA, 3223, 'Lijste van de Land Schulden ten laste vande manschap in de jare 1715 gevaren hebbende op s Lands schip *'t Huis te Warmeloo* gecommandeert door capit Francois de Groot', en NA, AA, 3225, 'Lijste van de Land Schulden tot Enkhuisen aangegeven ten laste van de manschap in den jare 1721 gevaren hebbende op sLands oorlog schip *'t Huis te Neck* gevoert bij den capt Egbert Som' en NA, AA, 3225, 'Lijste der Land Schulden aangegeven tot Hoorn ten laste der manschap Anno 1721 gediend hebbende op sLands schip van oorlogh *'t Huis te Neck* onder commando van capt Egbert Som', en NA, AA, 3227, 'Lijste van de Land Schulden

aangegeven ten laste van de manschap in den jare 1723 en 1724 gevaren hebbende met den capitein Allardus Raarda op sLands schip *'t Huis te Neck*'.

34 Ibidem. De genoemde schepen van het Noorderkwartier hadden een bemanningsterkte van respectievelijk 200 koppen (aan boord van *'t Huis te Warmeloo* in 1715), 251 koppen (*'t Huis te Neck* in 1721) en 250 koppen (*'t Huis te Neck* in 1723). Van deze uitgaande bemanningen hadden respectievelijk 24, 39 en 59 bij het inschepen een landschuld. Het gemiddelde schuldbedrag per persoon was 7:15 (7 gulden en 15 stuivers) in 1715; 19:11 in 1721 en 26:16 in 1723.

35 Van Alphen, 'Handel en wandel van de transportkoper', 13.

36 De zeeman kon zijn scheepsuitrusting en opvang of huishuur betalen door zijn maandbrief meteen af te staan aan zijn leverancier, logementhouder of huisbaas. Hij kon zijn maandbrief ook eerst verkopen en met het ontvangen geld de rekening betalen. Een maandbrief bood echter nog meer mogelijkheden. Een niet geronselde zeeman kon de maandbrief in principe afstaan aan zijn gezin of familie. Bovendien kon hij hem ook verkopen en het zo verkregen geld naar eigen goeddunken besteden of meenemen aan boord om er bijvoorbeeld in een buitenlandse haven iets voor aan te schaffen. Ondanks de verschillende mogelijkheden die de maandbrieven boden, kwamen de meesten uiteindelijk toch in handen van een klein aantal opkopers.

37 NA, AA, Collectie De Ruyter, 89, betaalrol van het admiraalsschip de *Spiegel*, 1664-1665. Op 18 maart 1664 ontving de aangemonsterde bemanning een maand op de hand. Een half jaar later, op 18 september 1664, vonden de eerste tussentijdse uitbetalingen plaats aan de maandbriefhouders.

38 Soms schoot de schrijver de handgages voor. Dat gebeurde vooral wanneer de schrijver de laatste nog openstaande plaatsen op de monsterrol probeerde te vullen, terwijl de rest van de bemanning al aan boord verbleef. In die gevallen trad de schrijver niet op als boekhouder van de admiraliteit maar voor zichzelf. De op de valreep nog aangenomen zeelui stonden dan na ontvangst van de handgage in het krijt bij de schrijver.

39 De handgage werd in incidentele gevallen wel eens verhoogd tot twee maandgages. Het betrof dan altijd een onderofficier, zoals een schipper of een de chirurgijn, die waarschijnlijk aan één maandgage niet genoeg had om zijn relatief dure scheepsuitrusting te bekostigen of andere aan de wal gemaakte kosten te dekken.

40 Alleen vrijwilligers, 'volontair(e)s' genoemd, embarkeerden zonder handgage. Zij kwamen niet vaak voor op de schepen en ontvingen tijdens de reis wel kost en inwoning maar geen loon. Vrijwilligers konden tussentijds ontslag nemen. Waarschijnlijk waren volontairs vooral jongens die als adelborst wilden varen, maar vooralsnog niet in die hoedanigheid geplaatst konden worden. De al eerder ter sprake gekomen 'appointées' en 'kapiteinszeuntjes' hadden, ook al waren ze nooit aan boord geweest, recht op de handgage.

41 Kapiteins zonder een vast dienstverband, de zogeheten 'kapiteins extra-ordinaris', hadden bij ieder verworven commando weer een nieuwe aanstellingsakte nodig. Eenmaal in vaste dienst was dat niet meer vereist.

42 NA, AA, 3253, 'Hooftboek ofte Credit en Debet der officieren, matrosen en soldaeten op s'Lands schip *Vredehof* (...) onder commando van den capitein Nicolaas Houtingh', 29 mei 1747 t/m 2 januari 1749. Dit schip behoorde tot de admiraliteit van het Noorderkwartier. De aanstellingsakte van de commandeur kostte 6 gulden en 6 stuivers. Zowel de eerste schrijver, de derde luitenant als de luitenant-titulair betaalden 4 gulden.

43 NA, AA, 3223, lijst met scheepsschulden bemanning *'t Huis te Warmeloo* uit 1715.

44 NA, AA, 3224, lijst met scheepsschulden bemanning *Wolfswinckel* uit 1716.

45 NA, AA, 3226, 'Extract uijt het schuldboeck van mijn schrijver op t slands schip van Oorloge *Wolfswinckel* inhoudende t montant van t geen de onderstaande officieren en matroozen schuldigh zijn', 12 mei 1722 t/m 19 augustus 1722.

46 NA, AA, 3253, 'Hooftboek ofte Credit en De-

bet der officieren, matrosen en soldaeten op s'Lands schip *Vredehof* (...) onder commando van den capitein Nicolaas Houtingh', 29 mei 1747 t/m 2 januari 1749.

47 Tjassens, *Zee-politie*, 28.

48 Twee schellingen waren 12 stuivers waard.

49 GelA, AVR, bibliotheek, bloknummer 0993, 135, ongedateerde bundel met verordeningen 1621-1656, 'Artykel-brief ende instructie roerende den oorloghe ter zee', ongedateerd, artikel 19. Deze artikelbrief was in 1621 te Rotterdam gepubliceerd door de vaste drukker van de Rotterdamse admiraliteit.

50 Idem, 'Artykel-brief ende instructie roerende den oorloghe te water', artikel 16. Hetzelfde artikel werd, inclusief het boetebedrag van 6 stuivers voor de provoost, opgenomen in alle latere artikelbrieven van de Staten-Generaal. Zie bijvoorbeeld de tot 1795 bij de admiraliteiten in gebruik zijnde artikelbrief uit 1702; NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'Articul-brief en instructie raakende den oorlog ter zee (...), gearresteert in 's Gravenhage den 8 april 1702', artikel 19.

51 GelA, AVR, bibliotheek, bloknummer 0993, 135, ongedateerde bundel met verordeningen 1621-1656, 'Artykel-brief ende instructie roerende den oorloghe te water', ongedateerd, uitgegeven te Rotterdam door de vaste drukker van admiraliteit in 1621. De in het op één na laatste, artikel 40, genoemde boetebedrag van 'eenen schellinc', gelijk aan 6 stuivers, was al decennia lang een vast tarief. Zie, NA, ASG, 9277, journaal van Pieter Ba(e)rtsz, commissaris van de Staten-Generaal, aan boord van de *Maan*, onder commando van kapitein Jan Adriaenszoon Cant, 1 mei 1602 t/m 13 oktober 1602, journaaloptekening van 17 september 1602. Twee uit hun boeien bevrijdde matrozen waren 'elck een schellingh' kwijt.

52 GelA, AVR, bibliotheek, bloknummer 0993, 135, ongedateerde bundel met verordeningen 1621-1656, 'Artykel-brief ende instructie roerende den oorloghe te water', ongedateerd, artikel 39.

53 Idem, artikel 40.

54 NA, AA, 3070, rekeningen van hetgeen de manschappen van verschillende admiraliteitsschepen schuldig zijn aan de scheepsprovoost, 1782-1785 en NA, AA, 3253, 'Hooftboek ofte Credit en Debet der officieren, matrosen en soldaeten op s'Lands schip *Vredehof* (...) onder commando van den capitein Nicolaas Houtingh', 29 mei 1747 t/m 2 januari 1749.

55 NA, AA, 3070, rekeningen van hetgeen de manschappen van verschillende admiraliteitsschepen schuldig zijn aan de provoost, 1782-1785. De in totaal zeven rekeningen bevatten de bedragen die de manschappen aan hun provoost moesten betalen voor bekeuringen en het sluiten en ontsluiten van de boeien. Als reden voor de opgelegde bekeuring of boete stond soms vermeld: 'wegens speulen' of 'wegens slaapen'. Dat vuur maken op een verkeerd tijdstip ook een boete kon opleveren, ondervond de schipper van de *Vredehof*, Jacob de Roo, die werd bekeurd voor 'ligt na t opsetten van de wagt gebrandt te hebben'. Zie NA, AA, 3253, 'Hooftboek ofte Credit en Debet der officieren, matrosen en soldaeten op s'Lands schip *Vredehof* (...) onder commando van den capitein Nicolaas Houtingh', 29 mei 1747 t/m 2 januari 1749.

56 NA, AA, 3226, 'Extract uijt het schuldboeck van mijn schrijver op t Slands schip van Oorloge *Wolfswinckel* inhoudende t montant van t geen de onderstaande officieren en matroozen schuldigh zijn', 12 mei 1722 t/m 19 september 1722.

57 NA, AA, 186, repertorium op resoluties admiraliteit Rotterdam van circa 1627 tot circa 1749. Zie de op folio 73 genoemde resoluties die betrekking hebben op de provoost van de admiraliteit aan de wal en zijn assistenten uit 1628, 1633, 1676 en 1722.

58 NA, AA, Verzameling Ilcksen, 1, declaratie voor reiskosten en (ont)sluitgelden, 12 oktober 1756.

59 De gevangeniskosten konden flink oplopen. Zo draaide de admiraliteit van Rotterdam in 1646 op voor een bedrag van 155 gulden en 18 stuivers voor 'drije ontslagene gevangenen, die sedert den 21 meij 1645 opt schip [van viceadmiraal Witte Corneliszoon de With] hadden gediend en welcker verdiende soldije niet en hadden connen strecken tot betae-

linge van so voors schult aen gevangenis costen'; NA, AA, 141, resolutie admiraliteit Rotterdam, 21 december 1646.

60 NA, AA, 930, 'Generale schuldrol van J.H. Ilcksen eerste schrijver op s Lands schip *Princesse Carolina* gecommandeert door den capt. D. Pichot zeedert maart 1759 tot maart 1760' en NA, AA, Verzameling Van der Heim, 414, 'Generale schuldrol van Jacob Fredrik Meijer schrijver op s'Lands fregat van oorloge *Oranje Zaal* onder commando van den capitein A. Loopuit van den 2 febr: 1762 tot den 26 febr. 1763'. In de schuldrol van Ilcksen werd voor de 'capitein-geweldige' 114 gulden ingehouden en voor de 'provoost' 23 gulden en 14 stuivers. Bij Meijer betrof het voor diezelfde twee schuldposten respectievelijk 51 gulden precies en 32 gulden en 8 stuivers.

61 Ibidem.

62 In de op het Hoofdelijk Betalingskantoor bewaarde schuldrollen en bijbehorende provoostrekeningen, stond de inhouding van 10% van het boetebedrag ten behoeve van de schrijver kort en zonder nadere uitleg aangegeven als 'aen schrijverhand' of 'af schrijver'; NA, AA, 3070.

63 NA, AA, 3070, provoostrekeningen 1782-1875. Ongedateerde rekening van provoostgelden van het admiraliteitsschip *Noord Holland*. Van de 450- koppige bemanning waren in totaal 160 man geld schuldig aan de scheepsprovoost voor opgelegde boetes en (ont) sluitgelden. Van hen moesten 110 man 6, 12 of 18 stuivers betalen, allemaal lui die een- tot driemaal waren bekeurd. De overige vijftig man waren bemanningsleden die een of meer keer in de boeien hadden gezeten, en van wie de provoost bedragen tegoed had oplopende van 1 gulden en 4 stuivers tot ruim 7 gulden. In totaal waren de 160 bemanningsleden van de *Noord Holland* 155 gulden verschuldigd aan hun scheepsprovoost. Daarvan incasseerde de voor hem als boekhouder optredende scheepsschrijver ruim 15 gulden. Gedurende welke periode de schrijver de door de provoost opgelegde boetes had bijgehouden, stond niet vermeld.

64 De werkzaamheden van de schrijver met betrekking tot de strafrechtpleging aan boord van marineschepen werden voor het eerst uitvoerig behandeld door: C.H.F. Simons, *Marine Justitie*. Simons, een juridisch geschoold marineofficier, deed voor deze zeer lezenswaardige dissertatie pionierswerk.

65 Waarom dit juridische schrijfwerk zoveel geld had gekost, stond niet vermeld.

66 NA, AA, 3253, 'Hooftboek ofte Credit en Debet der officieren, matrosen en soldaeten op s'Lands schip *Vredehof* (...) onder commando van den capitein Nicolaas Houtingh', 29 mei 1747 t/m 2 januari 1749.

67 NA, AA, 3254, schuldrol van Hendrik Nacquelijn eerste schrijver op een niet bij naam genoemd schip van de admiraliteit van het Noorderkwartier, bijgehouden van juli 1784 tot augustus 1785.

68 Simons, *Marine Justitie*, 23-28.

69 Idem, 74-75.

70 Zie bijvoorbeeld NA, AA, Verzameling Van der Heim, 414, 'Generale schuldrol van Jacob Fredrik Meijer schrijver op sLands fregat van oorloge *Oranje Zaal* onder commando van den capitein A. Loopuit, bijgehouden van februari 1762 tot februari 1763'.

71 Simons maakte gebruik van een in 1795 uitgevaardigd reglement 'Weegens het houden van Krygraaden' en van een hieraan voorafgaand ongedateerd conceptreglement. Simons, *Marine Justitie*, 137-149.

72 Zie GelA, AVR, bibliotheek, bloknr. 0993, 135, ongedateerde bundel met verordeningen 1621-1656, 'Artyckel-brief ende instructie roerende den oorloghe ter zee', uitgegeven in 1621 te Rotterdam, artikel 32. Hetzelfde voorschrift kwam voor in de artikelbrief van 1629 (artikel 46), en ook in die van 1702 (artikel 45).

73 A.E. Leuftink, *De geneeskunde bij 's Lands oorlogsvloot in de 17e eeuw* (Assen, z.j. [1953]), 90.

74 Ibidem. Kort na invoering van de nieuwe regeling werd de verplichte maandelijkse inhouding op het salaris van de bemanningsleden verhoogd van 2 naar 2½ stuiver.

75 Leuftink, *De geneeskunde in de 17e eeuw*, 91.

76 NA, AA, Verzameling Van der Heim, 413, 'Nader order en reglement voor de schrijvers dienende op sLands oorlogsvloote resorteerende onder het Edelmogende Collegie ter

admiraliteijd tot Amsterdam Anno 1672', artikel 18. In dit artikel werden een aantal rekeningen genoemd die de schrijver voor derden moest bijhouden. Een daarvan was de rekening voor 'barbiers schulden'. Waarschijnlijk was het vastleggen van deze schulden ook al voor 1672 een taak van de scheepsschrijvers die in dienst van de Amsterdamse admiraliteit voeren.

77 Het matrozenlied werd gepubliceerd in J. Jeroense, *Koddige en ernstige opschriften op luijffels, wagens, glazen, uithangborden en andere tafereelen* (Amsterdam 1690) en aangehaald in de dissertatie van Leuftink, *De geneeskunde in de 17e eeuw*, 71. Handspaken waren houten of ijzeren spaken met aan de ene kant een rond en aan de ander kant een vierkant uiteinde waarmee zware spullen, zoals kanons een klein stukje opgelicht konden worden om ze te verplaatsen.

78 NA, AA, Verzameling Bisdom, 15, extract resoluties Staten-Generaal, admiraliteit van Rotterdam en andere bestuursorganen, Zeevaart II, folio 421, resolutie admiraliteit Rotterdam, 1 januari 1692. Schacherije komt van 'sjacheren', wat bedrieglijk handeldrijven betekent.

79 Ibidem.

80 NA, AA, Verzameling Van der Heim, 413, 'Nader order en reglement voor de schrijvers dienende op sLands oorlogsvloote resorteerende onder het Edelmogende Collegie ter Admiraliteijd tot Amsterdam Anno 1672', artikel 18. De scheepsschrijvers van de Amsterdamse admiraliteit werden in dit artikel opgedragen zich bij terugkeer van de reis of campagne meteen naar Amsterdam te begeven en op het Hoofdelijk Betalingskantoor de navolgende rekeningen in te leveren voor: 'Hangmatten, Capiteijns Schulden, Schrijver Schulden, Barbiers Schulden, Provoost Schulden, Van de verkogte goederen agter de mast ende Schulden van t scheepsvolck onder malkandere gemaakt.'

81 NA, AA, 1462, resolutie admiraliteit Amsterdam, 16 februari 1725. In deze resolutie stond niet expliciet vermeld welke commissie de schrijvers tot dan toe ontvingen en zouden behouden. De schrijvers zouden voor het bijhouden van de rekeningen voor de behandeling van geslachtsziekten en door onderlinge vechtpartijen opgelopen verwondingen 'hun regt genieten als voor dezen'. Het is zeer aannemelijk dat dit schrijversrecht gelijk was aan dat bij de Rotterdamse admiraliteit en overeenkwam met het in de Amsterdamse schrijversinstructie van 1657 genoemde tarief van 2 stuivers van iedere gulden die de schrijver mocht berekenen voor het bijhouden van de schulden die de bemanningsleden onderling maakten.

82 Leuftink, *Harde heelmeesters*, 184. Leuftink noemde geen bedrag of percentage.

83 NA, AA, 1462, resolutie admiraliteit Amsterdam, 16 februari 1725.

84 Dat de hoogte van de maandelijkse inhouding voor de medische verzorging aan boord niet vastlag maar steeds per reis door een onderling akkoord tot stand kwam, was alleen gebruikelijk bij de admiraliteit van het Noorderkwartier.

85 NA, AA, 3226, extract uit het schuldboek van de schrijver van het schip *Wolfswinckel*, 1722. Van de 150- koppige bemanning hadden er 133 als scheepsschuld 12 stuivers 'aan meesterloon wegens 4 maande bediening'; NA, AA, 3253, 'Hooftboek ofte Credit en Debet der officieren, matrosen en soldaeten op s'Lands schip *Vredehof* (...) onder commando van den capitein Nicolaas Houtingh', 29 mei 1747 t/m 2 januari 1749. Het scheepsvolk van dit oorlogsschip betaalde aan (opper)meestergeld 6 stuivers per maand. De tijdelijk in 1748 aan boord zijnde garnizoensoldaten kregen geen 6 maar 5 stuivers per maand in rekening gebracht.

86 NA, AA, 3223, lijst met scheepsschulden ten behoeve van meester Jan Swart, 1715. Onderaan de lijst stond vermeld dat het geld op 5 maart 1716 was voldaan aan Cornelia Langeveldt, de weduwe van Jan Swart.

87 De *'t Huis te Warmelo* behoorde tot een Nederlands-Engels eskader. Het in Medemblik gebouwde marineschip stootte in 1716 tijdens een storm op een blinde klip en zonk. P. Zwart, 'Aen de minst aennemende besteedt. De bouw van admiraliteitsschepen door Enkhuizer aannemers 1700-1760', in: J. de Bruin

e.a. (red.), *Steevast 2005. Jaaruitgave van de Vereniging Oud Enkhuizen* (Enkhuizen 2005), 9.

88 NA, AA, 3227, ongedateerde brief van matroos Andries Helman aan de admiraliteitsraad van het Noorderkwartier over het, door de eerste meester of opperchirurgijn van het oorlogsschip *'t Huijs te Neck* bij hem in 1724 in rekening gebrachte, extra-ordinaris schuldbedrag. De desbetreffende chirurgijn, een zekere Christiaan van Dijck, ontving na afloop van de reis die circa anderhalf jaar had geduurd op 27 april 1725 in Enkhuizen bijna 500 gulden (493 gulden en 5 stuivers) 'wegens sijne ordinaire en extra-ordinaire rekening'. Zonder het schriftelijk protest van Helman had Van Dijck dus iets meer dan 500 gulden uitgekeerd gekregen.

89 NA, AA, 3227.

90 Ibidem.

91 NA, AA, 3253, 'Hooftboek ofte Credit en Debet der officieren, matrosen en soldaeten op s'Lands schip *Vredehof* (...) onder commando van den capitein Nicolaas Houtingh', 29 mei 1747 t/m 2 januari 1749. In deze dikke foliant zijn voor alle opvarenden van het schip *Vredehof* per persoon op twee bladzijden (met een credit- en een debetpagina) de scheepsschulden bijgehouden van april 1747 tot januari 1749. De scheepsschulden waren opgedeeld in verschillende categorieën, waaronder 'Aan de oppermeester', 'Aan t Lant & Diverse' en 'Aan de provoost'. Van wie dit zeer gedetailleerde grootboek afkomstig was, stond niet vermeld. Waarschijnlijk was het aangelegd door de eerste schrijver van dit schip, Dirk Horn uit Saardam, en na diens overlijden aan boord op 26 februari 1748 overgenomen door de uit Holstein afkomstige George Cramer die oorspronkelijk als tweede schrijver was uitgevaren. Het 'Hooftboek' is vermoedelijk bewaard gebleven in het archief van het Hoofdelijk Betalingskantoor omdat er meer tijd met de afwikkeling van de reis gemoeid was dan normaal, aangezien de commies rekening moest houden met twee schrijvers, van wie er één niet meer leefde.

92 De hier gegeven voorbeelden en berekeningen betreffende de 'chirurgijns schulden' zijn, tenzij anders aangegeven, steeds ontleend aan: NA, AA, 3253, 'Hooftboek ofte Credit en Debet der officieren, matrosen en soldaeten op s'Lands schip *Vredehof* (...) onder commando van den capitein Nicolaas Houtingh', 29 mei 1747 t/m 2 januari 1749.

93 De uit Maagdenburg afkomstige Jan Josias Seijdler had aan (opper)meestergeld 6 stuivers per maand bedongen. Daarnaast ontving deze eerste chirurgijn of oppermeester ook de voor zijn functie gebruikelijke gage van 36 gulden per maand. Alle bemanningsleden van de *Vredehof* betaalden mee aan Seijdlers meestergeld, met uitzondering van de kapitein.

94 NA, AA, 930, 'Generale schuldrol van J.H. Ilcksen eerste schrijver op s Lands schip *Princesse Carolina* gecommandeerd door kapitein D. Pichot, van maart 1759 tot maart 1760'. De schuldrol van Ilcksen betrof ruim driehonderd bemanningsleden en beliep een jaar. Ilcksen boekte dat jaar in totaal 192 gulden aan 'Chirurgijns Schulden'. Aan schrijversloon leverde dat 19 gulden en 4 stuivers op. NA, AA, Verzameling Van der Heim, 414, 'Generale schuldrol van C. F. Coster eerste schrijver op s Lands schip *Castor* gecommandeerd door kapitein F.F. baron Van Cappele, van primo januari tot ultimo augustus 1788'. De schuldrol van Coster bevatte een overzicht van de scheepsschulden van alle 270 bemanningsleden gedurende acht maanden. Van hen bleken zeven opvarenden de chirurgijn in totaal (1 x 11 gulden + 5 x 12 gulden +1 x 34 gulden) voor 105 gulden schuldig te zijn aan extra-ordinaris meesterloon. Een tiende deel daarvan – 10 gulden en 10 stuivers – was schrijversloon. NA, AA, 3254, schuldrol van Hendrik Nacquelijn eerste schrijver op een niet bij naam genoemd schip van de admiraliteit van het Noorderkwartier, juli 1784 - augustus 1785. Van de totale bemanning van 65 koppen kregen dertien man een bedrag in rekening gebracht voor de 'doktor extra ordinair'. Bij elkaar opgeteld leverde dat (1 x 3 + 3 x 6 + 5 x 12 + 2 x 18 + 2 x 30 =) 177 gulden op aan extra-ordinaris meesterloon. Daarvan was 17 gulden en 14 stuivers schrijversloon voor Nacquelijn.

95 NA, Collectie De Ruyter, 77, overzicht van door De Ruyter in de jaren 1661-1663 ten behoeve van de vloot gemaakte kosten die voor rekening kwamen van de admiraliteit en door hem waren voorgeschoten. De vrijgekochte slaven waren Nederlandse zeelui die met schip en al slachtoffer waren geworden van de zogeheten 'Barbarijse kaapvaart'.

96 In 1597 besloot de admiraliteit van Zeeland dat haar kapiteins die geld hadden voorgeschoten of geleend aan het scheepsvolk, voortaan 'voor alle andere crediteuren preferent zijn en wel voor twee maanden gage'; NA, AA, 2449, resolutie admiraliteit Zeeland, 17 juli 1597. Volgens de schrijversinstructie die omstreeks 1620 aan boord van de Amsterdamse admiraliteitsschepen in gebruik was, gold diezelfde regeling ook bij de Amsterdamse admiraliteit.

97 NA, AA, 122, resoluties admiraliteit Rotterdam, 8 maart 1627 en 9 maart 1627.

98 NA, AA, 124, resolutie admiraliteit Rotterdam, 2 maart 1630.

99 NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 2 september 1632.

100 Idem, 21 september 1632 en 22 september 1632.

101 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'Instructie voor de schyvers dienende op 's Lands Oorlogschepen, onder het resort van den Raad ter Admiraliteit op de Maze, in Rotterdam', van 13 februari 1697, 'in Rotterdam herdruckt, (...) 1793', artikel 8. De scheepsschrijver mocht zolang de bemanning nog niet was ingescheept geen geld voorschieten aan het scheepsvolk. In het buitenland was het evenmin toegestaan 'ten zy de noodzakelykheid zulks vereischt'. Een voorbeeld van de situatie dat de schrijver de rol van de kapitein overnam, is te vinden in SAR, ONA,197, 1 maart 1638. De schipper en de konstabel van kapitein Antonis Ribbe verklaarden, op verzoek van de schrijver van kapitein Ribbe, Francois Willemszoon, dat deze vanaf hun aanmonstering tot aan hun ontslag ook in dienst was op hetzelfde fregat en toen zo nu en dan, in opdracht van de kapitein, onder andere victualie aan boord bracht en verdiende gage aan het scheepsvolk uitbetaalde.

102 NA, Collectie De Ruyter, 77, overzicht van door De Ruyter in de jaren 1661-1663 voorgeschoten kosten ten behoeve van de vloot, die voor rekening kwamen van de admiraliteit.

103 NA, AA, 930, generale schuldrol van J.H. Ilcksen eerste schrijver op s Lands schip *Princesse Carolina* gecommandeerd door kapitein D. Pichot, van maart 1759 tot maart 1760. De schuldrol van Ilcksen betrof ruim driehonderd bemanningsleden en beliep ruim een jaar. Aan 'plunje geaugment: met 10pct' verkocht deze schrijver voor 426 gulden en 16 stuivers. Zijn commissie bedroeg dus ruim 42 gulden; NA, AA, Verzameling Van der Heim, 414, 'Generale schuldrol van Jacob Fredrik Meijer schrijver op sLands fregat van oorloge *Oranje Zaal* onder commando van den capitein A. Loopuit', bijgehouden van februari 1762 tot februari 1763. De schrijver Meijer verkocht in een vergelijkbare periode voor 284 gulden en 14 stuivers aan surplus plunje aan de 150-koppige bemanning van *Oranje Zaal*, en had daardoor recht op een commissie van ruim 28 gulden.

104 NA, AA, 3228, soldijrekening van het schip *Vredehof* van de admiraliteit van het Noorderkwartier uit 1728. De bemanning was in 1728 na drie maanden en negen dagen alweer afgedankt en niemand had in die korte tijd onderweg plunje gekocht of geld geleend bij de scheepsschrijver.

105 NA, AA, 3253, 'Hooftboek ofte Credit en Debet der officieren, matrosen en soldaeten op s'Lands schip *Vredehof* (...) onder commando van den capitein Nicolaas Houtingh', 29 mei 1747 t/m 2 januari 1749.

106 NA, AA, 801b, resolutie admiraliteit Rotterdam, 16 maart 1762.

107 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), resoluties admiraliteit van Rotterdam, 20 november 1781, 27 april 1784, 28 december 1784, 5 juli 1785 en 10 juli 1786.

108 NA, AA 3254, Schuldrol bemanning van het schip *Expeditie* van de admiraliteit van het Noorderkwartier uit 1784-1785.

109 De gewoonte aan boord van Nederlandse koopvaardijschepen in de zeventiende-,

achttiende en negentiende eeuw om bemanningsleden die voor het eerst de evenaar passeerden, te dopen, is slecht gedocumenteerd. Een van de weinigen die hierover iets op papier zette, was Anna Abrahams, de dochter van een koopvaardijkapitein. Zij vergezelde haar vader in 1847-1848 op 10-jarige leeftijd op en neer naar Indië en hield tijdens de reis een dagboekje bij. Anna beschreef het dopen bij de evenaar aan de hand van haar vaders ervaringen. Deze was zelf als scheepsjongen gedoopt en had daar slechte herinneringen aan overgehouden. Hij probeerde, eenmaal opgeklommen tot kapitein, tevergeefs het ruwe dopen rond de evenaar aan boord van zijn eigen schepen te voorkomen. L. Kuijk e.a. (red.), *Anna Abrahamsz. Journaal eener Oostindiesche Reis. De belevenissen van een tienjarig meisje in 1847 en 1848* (Amsterdam 1993), 21-22.

110 Volgens kapitein Cornelius de Jong, die in de jaren zeventig van de achttiende eeuw diverse keren naar de Middellandse Zee zeilde en als een van de weinigen over het dopen bij de Berlingas schreef, werd dit ritueel toegeschreven aan 'een wet van Keizer Karel'. Dat was volgens De Jong in Holland de meest genoemde oorsprong van 'de dooping'. Zelf geloofde De Jong daar niet in. Hij dacht dat het gebruik ouder was en dateerde van voor de uitvinding van het kompas. Zie C. de Jong, *Reize naar de Middellandsche Zee, in de jaren 1777, 1778 en 1779* (Haarlem 1806), 28-29. Een van de schaarse vermeldingen uit de zeventiende eeuw over het dopen van schepelingen aan boord van admiraliteitsschepen voor de Portugese kust is te vinden in: NA, AA, Verzameling Van Maanen, 1, journaal van de schrijver Hermanus van Leut aan boord van het Amsterdamse admiraliteitsschip *Vrijheijt* onder commando van schout-bij-nacht Cornelis Tromp, 17 december 1656 t/m 16 maart 1659, journaaloptekening van 6 januari 1656. 'Deden op dato een schoot voort dopen vant volck' is het enige wat Van Leut erover opschreef. De vroegste vermelding van het dopen aan boord van Nederlandse marineschepen bij het passeren van de Berlingas dateert uit 1602. Zie Sigmond, *Zeemacht*, 331-332.

111 Alleen de scheepsjongens werden anders behandeld. Zij kregen hun doping aan dek. Ook die doop ging overigens gepaard met veel ruwheid en het uitstorten van water over de nieuwelingen. Zie De Jong, *Reize naar de Middellandsche Zee*, 29-30.

112 In een door Maximiliaan van Bourgondië in 1544 uitgevaardigde artikelbrief kwam het 'met eene touwe gebonden over 't boort woorpen ende doopen' als lijfstraf al voor. Zie Sicking, 'Recht door zee', 23.

113 De door Hendrik Nacquelijn gemaakte berekening '1,- geeft 1:8' betekende dat bij een valgeldtarief van 1 gulden de desbetreffende matroos hem 1 gulden en 8 stuivers moest betalen. Valgeld werd beschouwd als een voorschot en mocht de schrijver met maximaal 40% verhogen. Een in rekening gebracht valgeldtarief van 2 gulden voor de wat hoger gesalarieerde matrozen resulteerde in een scheepschuld bij de schrijver Nacquelijn van 2 gulden en 16 stuivers. In zijn boekhouding leverde dat de omschrijving '2,- geeft 2:16' op.

114 Het betrof geen zuivere winst want het incasseren van de in rekening gebrachte rentes vond pas plaats na afmonstering en afdanking van de bemanning. Er was dus sprake van renteverlies. Bovendien had de schrijver ook kosten gemaakt om het valgeld te kunnen voorschieten.

115 De Jong, *Reize naar de Middellandsche Zee*, 28. Cornelius de Jong maakte het zeedopen bij de Barlenges mee tijdens zijn eerste zeereis in 1777. Hij was toen adelborst en voer met het oorlogsschip *Thetis* onder commando van kapitein Andries de Bruijn. Het schip behoorde tot de admiraliteit van Rotterdam en had 230 bemanningsleden. J.R. Bruijn en C. van Baalen, *Van zeeman tot residentieburger. Cornelius de Jong van Rodenburgh (1762-1838)* (Hilversum 1996) 11-13.

116 De adelborst Jan Haverkamp moest Nacquelijn vervangen omdat er geen tweede schrijver aan boord was.

117 Op het Hoofdelijk Betalingskantoor van de admiraliteit van het Noorderkwartier moest worden vastgesteld welke in de schuldrol opgenomen bedragen toekwamen aan de

nabestaanden van Nacquelijn en welke aan zijn vervanger, Jan Haverkamp. De in de schuldrol voorkomende verbeteringen en herberekeningen zijn waarschijnlijk gemaakt door een op het Hoofdelijk Betalingskantoor werkzame commies.

118 De oudste bewaarde generale schuldrollen van opvarenden van marineschepen dateren uit de jaren twintig van de achttiende eeuw. Daaruit blijkt dat aan boord van het oorlogsschip *'t Huis te Neck* (met 252 koppen) in 1721, *Wolfswinckel* (met 150 koppen) in 1722, *Wolfswinckel* (met 250 koppen) in 1723-24 en *Vredehof* (met 125 koppen) in 1728, respectievelijk: niemand (= 0%), 7 man (= 4 à 5%), 21 man (= 8 à 9%) en niemand (= 0%) een psalmboekje aanschaften; NA, AA, 3225 t/m 3228. Enkele latere schuldrollen, NA, AA, 930, schuldrol bemanning *Princesse Carolina* uit 1759-1760 en NA, AA,Verzameling Van der Heim, 414, schuldrol bemanning *Oranje Zaal* uit 1762-1763, gaven als aantallen kopers van een psalmboekje respectievelijk 20 en 13 man. Dat betekent dat van de *Princesse Carolina* (met 307 koppen) 6 à 7% en van de *Oranje Zaal* (met 155 koppen) 8 à 9 % tot aanschaf van zo'n boekje was overgegaan.

119 NA, AA, 3253, schuldrol *Vredehof* uit 1747-1749. Tijdens deze reis kochten 39 van de 250 bemanningsleden een psalmboekje. Dat 15 à 16% van deze bemanning een dergelijk gezangenboekje kocht, hing waarschijnlijk nauw samen met de aanwezigheid aan boord van dominee Hendrik de Vries uit Stoltz. Van de scheepsleiding kocht alleen een uit Hoorn afkomstige kwartiermeester voor 6 stuivers een exemplaar. De overige kopers waren vooral scheepsjongens en de laagstbetaalde (dus onervaren) matrozen.

120 NA, AA, 3225 t/m 3228, schuldrollen bemanning *'t Huis te Neck* uit 1721, *Wolfswinckel* uit 1722 en uit 1723-1724 en *Vredehof* uit 1728.

121 NA, AA, 3253, schuldrol bemanning *Vredehof* uit 1747-1749. Van de gehele bemanning van 250 koppen, kochten een onderofficier (een kwartiermeester) en 26 matrozen een hangmat. Slechts vier van hen gaven de voorkeur aan het duurdere type hangmat.

122 NA, AA, 3225 t/m 3228, schuldrollen bemanning *'t Huis te Neck* uit 1721, *Wolfswinckel* uit 1722 en 1723-1724, en *Vredehof* uit 1728. Aan boord van deze schepen van het Noorderkwartier kochten respectievelijk een hangmat: 95 man (= 38% van de totale bemanning), 30 man (= 20%), 80 man (= 32%) en 16 man (= 13%). Idem, 3253, schuldrol bemanning *Vredehof* uit 1747-1749. Van de gehele bemanning van 250 koppen van dit schip kochten 27 man (= 11% van de totale bemanning) een hangmat. NA, AA, 930, schuldrol bemanning *Princesse Carolina*, uit 1759-1760. Van de 307 bemanningsleden kochten er 48 (=16%) een hangmat. Van de bemanning van *Oranje Zaal*, ook een schip van admiraliteit van Rotterdam uit diezelfde periode, kocht op één matroos na niemand een hangmat. Van de 270 bemanningsleden van de *Castor* kochten acht matrozen (= 3%) een door de Rotterdamse admiraliteit geleverde hangmat; zie NA, AA, Verzameling Van der Heim, 414, schuldrol *Oranje Zaal* uit 1762-1763 en schuldrol *Castor* uit 1788. Volgens de schuldrol van een niet bij naam genoemd schip van het Noorderkwartier uit 1784-1785, kochten van de 65 bemanningsleden 19 man (= 30%) een hangmat. Twee van hen kochten er zelfs tweemaal een; zie NA, AA, 3254, schuldrol onbekend schip Noorderkwartier uit 1784-1785.

123 De officieren en hogere dek- en onderofficieren sliepen doorgaans in vaste kooien en niet in hangmatten.

124 NA, AA, 2314*, journaal gehouden door Hendrick Barentszoon Schaef aan boord van een niet bij naam genoemd oorlogsschip van de Amsterdamse admiraliteit onder commando van viceadmiraal Joachim Hendriksen Swartehondt, 6 november 1620 t/m 9 september 1621, folio 5, 'Instructie voor de schrijvers te water resorterende onder tgebiet vant colegie ter admiraliteyt residerende tot Amstelredamme', artikel 5.

125 Meestal traden de luitenant en de schipper op als getuigen.

126 NA, AA, 930, 'Generale schuldrol van J.H. Ilcksen eerste schrijver op s Lands schip *Princesse Carolina* gecommandeert door den capt. D. Pichot zeedert maart 1759 tot maart

1760'. De schuldrol bevat een bijlage met vijf geïnventariseerde en daarna geveilde nalatenschappen die, in navolging van de schrijverinstructie, steeds worden afgesloten met de handtekeningen van twee getuigen.

127 NA, AA, 3253, 'Hooftboek ofte Credit en Debet der officieren, matrosen en soldaeten op s'Lands schip *Vredehof* (...) onder commando van den capitein Nicolaas Houtingh', 29 mei 1747 t/m 2 januari 1749. In het ene geval ging de nalatenschap naar de vader, in het andere naar een broer.

128 NA, AA, 3254, schuldrol van de eerste schrijver Hendrik Nacquelijn op een niet bij naam genoemd schip van de admiraliteit van het Noorderkwartier, juli 1784 - augustus 1785. Van de totale bemanning van 65 koppen, overleed tien man. Onder hen zes onderofficieren. Twee hadden een testament, waardoor hun nalatenschappen niet bij opbod werden verkocht. De acht voor de mast geveilde inboedels leverden de scheepsschrijver aan commissie in totaal 42 gulden en 15 stuivers op. De nalatenschap van de eerste stuurman, Jan Phijffers, bracht het meeste op, ruim 191 gulden.

129 NA, AA, Verzameling Ilcksen, 7, lijst met 25 geïnventariseerde en geveilde nalatenschappen van opvarenden van het oorlogsschip *Castor*, 1768-1769. De *Castor* vertrok eind 1768 onder commando van kapitein Van Hoogwerf voor een reis van Hellevoetsluis via het Middellandse Zeegebied naar de westkust van Afrika en vervolgens door naar Amerika. Van de onderweg overleden bemanningsleden maakte de eerste schrijver van het schip, J.H. Ilcksen, een inventarisatie van de door hen nagelaten goederen, inclusief de opbrengt door veiling. De tweede stuurman (Hans Nielsen) bleek, naast vakliteratuur en een journaalboek, ook een verrekijker en een octant (die 10 gulden opleverde) te hebben bezeten. Het duurste object in zijn bezit was een horloge dat voor 20 gulden werd geveild. De waardevolste nalatenschap kwam van de tweede chirurgijn (Theodorus de Vlieger). Hij bezat dure kleding, medische instrumenten en zilveren gespen en andere waardevolle voorwerpen. Ook zijn duurste bezit bleek een (zilveren) horloge te zijn, dat tijdens de veiling voor 37 gulden van eigenaar wisselde. Het medisch instrumentarium werd gekocht door een medechirurgijn. In totaal brachten de nagelaten spullen van De Vlieger 210 gulden op. De geveilde nalatenschappen van matrozen en soldaten van de *Vredehof* lagen qua waarde rond de 10 à 12 gulden en bestonden vrijwel uitsluitend uit kleding, schoenen, kooigoed en tabak.

130 Aan land gebrachte zieke en gewonde zeelui deserteerden zowel in het buitenland als vanuit hospitalen in de Nederlandse havensteden. Zo kreeg bijvoorbeeld luitenant Palm in 1782 de opdracht om, ter beteugeling van de desertie uit het hospitaal bij Hellevoetsluis, de wacht daar te verscherpen. Omdat Palm gebrek aan voldoende personeel had, moest de commandant van het daar gelegen wachtschip bijspringen; NA, AA, Verzameling Van der Heim, 414.rapport van de advocaat fiscaal van 7 januari 1782. Het rapport was opgesteld naar aanleiding van klachten van maandceelhouders die door desertie hun maandcelen niet uitbetaald kregen.

131 NA, AA, 1, plakkaten, reglementen en ander stukken afkomstig van het Hoofdelijk Betalingskantoor van de admiraliteit Rotterdam, reglement ter oprichting van een Fonds dat de maandbrieven gaat opkopen van het scheepsvolk van de admiraliteit van Rotterdam, 10 juli 1786.

132 NA, AA, 2314*, journaal gehouden door Hendrick Barentszoon Schaef aan boord van een niet bij naam genoemd oorlogsschip van de Amsterdamse admiraliteit onder commando van viceadmiraal Joachim Hendriksen Swartenhondt, 6 november 1620 t/m 9 september 1621, folio 5, 'Instructie voor de schrijvers te water resorterende onder tgebiet vant colegie ter admiraliteyt residerende tot Amstelredamme', artikel 4.

133 GelA, AVR, bibliotheek, bloknr. 0993, 135, ongedateerde bundel met verordeningen 1621-1656, 'Particuliere instructie (...) schrijvers op s'Lands schepen van oorloghe (...)' ,uitgevaardigd door de admiraliteit van Rotterdam, 1 april 1621, artikel 6.

134 NA, AA, Verzameling losse aanwinsten vóór

1888, inv.nr. 10, journaal van kapitein IJsbrand de Vries, commandant van de *Spiegel*, 3 september 1666 t/m 20 december 1666, voorin het journaal, 'instructie van de ED: moog: heeren gecommitteerde raden ter admiraliteijt residerende binnen Amsterdam voor de schrijvers dienende opt slandts oorlogh schepen van haren resorte', van 10 februari 1657, artikel 11.

135 NA, AA, 3253, 'Hooftboek ofte Credit en Debet der officieren, matrosen en soldaeten op s'Lands schip *Vredehof* (...) onder commando van den capitein Nicolaas Houtingh', 29 mei 1747 t/m 2 januari 1749.

136 Ibidem.

137 In de Amsterdamse schrijversinstructie van omstreeks 1620 werd de schrijver erop gewezen dat hij bij gewonde en zieke opvarenden in een 'besonder register' moest vastleggen wie hun erfgenamen waren. In latere instructies kwam dit artikel niet meer voor en werd er alleen nog verwezen naar de plicht van de schrijver om de nalatenschappen van overleden of gedeserteerde bemanningsleden te inventariseren en bij opbod te verkopen ten gunste van de erfgenamen of de admiraliteit. Dat iedere opvarende (en niet alleen een zieke of gewonde) de scheepsschrijver kon inschakelen als notaris voor het maken van een testament of procuratie stond in geen enkele instructie voor scheepsschrijvers vermeld.

138 Zie SAR, ONA, 1922, 16 februari 1709. In deze akte is aprake van een door 'de beedigt schrijver Petrus Guldemont' op 19 mei 1709 aan boord van het oorlogsschip *Rotterdam* opgemaakt testament. Guldemont maakte ook al ver voor die tijd als schrijver aktes op. Zie bijvoorbeeld SAR, ONA, 1197, 5 april 1683; Petrus Guldemont had als 'schrijver van denselve schepe *Oranje* onder capt Anthonij Pietererson liggende voor Hellevoetsluis' op 10 juni 1682 een procuratie opgesteld voor een matroos, waarin deze zijn moeder machtigde om zijn gage en buitgelden te incasseren of de procuratie te verkopen. Een ander nog vroeger voorbeeld is te vinden in SAR, ONA, 190, 27 juli 1630. In deze machtiging beriep een zeeman zich op het testament van een overleden collega dat door de scheepschrijver van kapitein Gilles, Pieter van der Scheure, aan boord van een oorlogsschip was opgemaakt op 7 juni 1630.

139 Op 26 februari 1748 overleed de eerste schrijver van de *Vredehof*, Dirk Horn, en werd opgevolgd door de tweede schrijver George Cramer. Op 6 augustus 1785 overleed de eerste schrijver Hendrik Nacquelijn. De *Expeditie*, een veel lichter bemand schip dat eveneens voer voor de admiraliteit van het Noorderkwartier, had geen tweede schrijver aan boord. Nacquelijn werd vervangen door de adelborst Jan Haverkamp. Zie NA, AA, 3253 en 3254.

140 Het maken van inventarislijsten van de nagelaten boedels stond volledig in het teken van de veilingen aan boord, maar was in wezen ook notariële arbeid. Het feit dat de scheepsschrijver zijn inventarisaties moest laten ondertekenen door een tweetal getuigen benadrukte dit.

141 NA, AA, 3254, schuldrol van de bemanning van het onder commando van kapitein Simon Dekker varende schip *Expeditie*, 1784-1785.

142 Citaten uit de door de Staten-Generaal uitgevaardigde artikelbrief van 27 april 1629 zijn ontleend aan de versie zoals opgenomen in het tweede deel (lopende over de periode 1625-1644) van het in Amsterdam in 1644 uitgegeven *Nederlandsch placcaet-boeck* (...), 167-177. Het verbod op de verkoop aan boord van tabak en brandewijn stond vermeld in artikel 36. In de generale artikelbrieven van 1 december 1690 en 8 april 1702 werd hetzelfde verbod als artikel 63 overgenomen.

143 NA, AA, 125, resolutie admiraliteit Rotterdam 19 oktober 1630.

144 Ibidem.

145 NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 3 juli 1632. Nadat er klachten waren binnengekomen over dienaren van de geweldige provoost die smokkelden en dagelijks tabak aan boord verkochten, en daardoor hun werk veronachtzaamden, dreigde de admiraliteitsraad deze dienaren te ontslaan als ze hiermee door zouden gaan. Zie tevens NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 14 mei 1632; de luitenant van de geweldige provoost werd

het verboden nog langer te tappen aan matrozen. Als hij weer betrapt werd, zou ontslag volgen.

146 J. Tjassens, *Zee-politie*, 200-201. Het plakkaat tegen de parlevinkers vaardigden de Staten-Generaal uit op 5 december 1653. In de tekst van het plakkaat werd onder meer verwezen naar artikel 66 van de generale artikelbrief van 1629 waarin het de bemanning verboden wordt drank en tabak aan elkaar te verkopen.

147 SAA, ONA, 4503, 29 februari 1676, obligatie van de scheepsschrijver Hermanus Erckelens die voor 183 gulden en 10 stuivers tabak heeft gekocht 'welcke toebacq de voors. Lakeman mede comparerende versekert dat 8 à 9 maenden naarvolgende sal goet blijven'. Enkele soortgelijke aktes waarin sprake is van door Hendrik Lakeman aan scheepsschrijvers geleverde tabak: SAA, ONA, 4502, 30 juli 1675 (voor 118 gulden geleverd aan scheepsschrijver Johannes Letten),SAA, ONA, 4503, 10 maart 1676 (voor 145 gulden geleverd aan de scheepsschrijver Jacob van Minne), SAA, ONA, 4505, 16 juli 1677 (voor 300 gulden geleverd aan scheepsschrijver Eldert Jonckmaijer).

148 Idem, 5004, 4 december 1710 en 10 december 1710. De Amsterdamse tabakshandelaar Barent Bader verkocht eerst 1040 pond voor 390 gulden aan Abraham Weerds, schrijver op het oorlogsschip *Hollandia*, gecommandeerd door kapitein Jacob Teenga. Zes dagen later volgde een leverantie van 845 pond voor 316 gulden en 17 stuivers aan Jan Knirfs, schrijver op het oorlogsschip *Loosdrecht*, gecommandeerd door kapitein Constantijn van Lingenhove. De van hun reis overgehouden tabak beloofde Bader terug te kopen voor zijn verkoopprijs, mits de tabak niet nat was geworden en daardoor verrot.

149 N.A. van Rijneveld, *Reize naar de Middelandsche Zee en door den Archipel naar Constantinopolen, gedaan in de jaaren 1783 tot 1786, met 's Lands schip Noord Holland* (Amsterdam 1803), 28 en 46. De plunje en rook- en snuiftabak die de scheepsschrijver had meegenomen voor het scheepsvolk waren opgeborgen in kisten die aan boord van de *Noord-Holland* in de achterste kruitkamer en de bottelarij waren geplaatst. De auteur van dit reisverslag, N.A. van Rijneveld, was geen voormalige scheepsschrijver maar een oud luitenant-ter-zee.

150 NA, AA, 801b, plakkaten, reglementen en ander stukken afkomstig van het Hoofdelijk Betalingskantoor van de admiraliteit van Rotterdam, extract resolutie admiraliteit Rotterdam, 23 november 1762.

151 Ibidem.

152 NA, AA, Verzameling Ilcksen, 1, 'Extract uijt het register der resolutien van de Edele Mogende Heerne Gecommitteerde Raden ter Admiraliteit op de Maze', resolutie admiraliteit Rotterdam, 18 oktober 1768.

153 NA, AA, 3253, 'Hooftboek ofte Credit en Debet der officieren, matrosen en soldaeten op s'Lands schip *Vredehof* (...) onder commando van den capitein Nicolaas Houtingh', 29 mei 1747 t/m 2 januari 1749.

154 NA, AA, 3254, schuldrol van Hendrik Nacquelijn eerste schrijver op de *Expeditie* onder commando van kapitein Simon Dekker, juli 1784 t/m augustus 1785. Nacquelijn werd na zijn dood aan boord opgevolgd door een adelborst, omdat er geen tweede schrijver aanwezig was.

155 Scheepsschrijvers zetten zelden hun inkoopsprijs van een pond tabak op papier. Een uitzondering: SAR, ONA, 291, 18 mei 1632. De scheepsschrijver van kapitein Allevrienden (ook wel Allevrunden) bleek 36 pond tabak ingekocht te hebben voor 14 stuivers per pond. Volgens Cornelius de Jong, *Tweede Reize naar de Middellandsche Zee gedaan in de jaren 1783, 1784 en 1785* (Haarlem 1807), 23, kostte omstreeks 1784 een pond 'gemeene rooktabak' in Holland 6 of 8 stuivers.

156 Uit de schuldrol van Nacquelijn was niet af te leiden wie de scheepskleding had ingekocht. Mogelijk was bij de admiraliteit van het Noorderkwartier de schrijver daar omstreeks 1784 zelf verantwoordelijk voor, net als bij de Rotterdamse admiraliteit.

157 H. Stapelkamp, 'De blauwe knoop op het marine-uniform. Pogingen tot afschaffing van sterke drank aan boord van Nederlandse marineschepen in de 19e eeuw', in: L. Akveld e.a. (red.), *In het kielzog. Maritiem-historische*

studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden (Amsterdam 2003), 427.

158 NA, AA, 2448, resolutie admiraliteit Zeeland, 23 februari 1595.

159 NA, AA, 2449, resolutie admiraliteit Zeeland, 21 april 1599.

160 ZA, ARZ, C, ROG, inv.nr. C634, acquitten bij de rekening over 1600-1601. Schrijvers op de kleinere schepen ontvingen met een eigen musket 11 in plaats van 10 gulden per maand. Op de grotere schepen verdienden zij dan 13 in plaats van 12 gulden.

161 NA, AA, 2995, resolutie admiraliteit Noorderkwartier, 25 maart 1627. Het in Hoorn en Enkhuizen gevestigde admiraliteitscollege besloot in 1627 dat iedere kapitein over twintig musketten moest kunnen beschikken. Als de kapitein een commando ontving, betaalde de admiraliteit hem per musket 2 gulden. Andere handwapens, zoals de voor de bemanning bestemde sabels, hoefden de kapiteins niet zelf te verzorgen. Die kregen zij geleverd via de equipagemeester.

162 SAR, ONA, 286, 14 april 1632, attestatie van kapitein Sas. Deze verklaarde op verzoek van enige collega kapiteins dat ieder bemanningslid dat geen eigen wapen bezat maar een musket van het land, bij reparatie 1 schelling per maand moest betalen. Volgens Sas bestond deze regeling al heel lang.

163 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'Reglement en instructie voor de zee-officieren, onder het ressort van het collegie op de Maze, Voor den Schryver, 6 mei 1755', artikel 5. Dit artikel waarin de scheepsschrijvers werden geordonneerd in hun schuldrollen 'preciselyk (…) te specificeren' waaruit de schulden bestonden, dateerde van 17 september 1743.

164 NA, ASG, 1256.19, artikelbrief voor de vloot van admiraal Jacob van Heemskerck, 5 februari 1607.

165 C.A. Davids, *Zeewezen en wetenschap. De wetenschap en de ontwikkeling van de navigatietechniek in Nederland tussen 1585 en 1815* (Amsterdam/Dieren 1985), 299.

166 NA, AA, 121, resolutie admiraliteit Rotterdam, 16 november 1626.

167 Idem, 17 november 1626.

168 NA, AA, 1531, brief van de admiraliteit van Amsterdam aan kapitein Marcus Willems en aan kapitein Rem Everts, 16 december 1596. Beide kapiteins moesten gedurende de winter van 1596 in dienst blijven. Hun schepen behoorden tot een blokkadevloot van de Republiek die kruiste voor de Vlaamse kust ter beteugeling van de kaapvaart vanuit Duinkerken en Oostende.

169 NA, ASG, 9277, journaal van Pieter Ba(e)rtsz, commissaris van de Staten-Generaal, aan boord van de *Maan*, onder commando van kapitein Jan Adriaenszoon Cant, 1 mei 1602 t/m 13 oktober 1602, 1. Pieter Ba(e)rtszoon verbleef aan boord van het viceadmiraalsschip. Een collega van hem, Hendrick Hoevenaer, zat als secretaris aan boord bij de commandant van het eskader, admiraal Jacob van Duivenvoorde. Ook het journaal van Hoevenaer bleef bewaard in het archief van de Staten-Generaal; NA, ASG, 9278.

170 Het door Hoevenaer bijgehouden journaal werd integraal opgenomen in Sigmond, *Zeemacht*, 315-355. Uit een vergelijking met het journaal van Pieter Baertszoon bleek dat deze vrijwel continu aan boord van de schepen verbleef, terwijl zijn collega Hoevenaer regelmatig iemand uit de vlootleiding moest begeleiden bij belangrijke ontmoetingen, onder meer met de Engelse koningin Elizabeth I in Londen. Bij een van die officiële bezoeken op 30 mei 1602 kreeg Hoevenaer het letterlijk en figuurlijk aan de stok met de admiraal, jonkheer Jacob van Duivenvoorde: die 'sloech Hendrick Hoevenaer tot diversche reijsen op zijn cop dat den stock in stucken brack' toen deze ruzie maakte met een ander lid van het gezelschap. Dit pijnlijke incident dat Engelse gasten aan Baerstzoon meldden, nam deze op in zijn journaal maar Hoevenaer zelf niet. Zie NA, ASG, 9277, journaal van Pieter Ba(e)rtsz, commissaris van de Staten-Generaal, aan boord van de *Maan*, onder commando van kapitein Jan Adriaenszoon Cant, 1 mei 1602 t/m 13 oktober 1602, journaaloptekening van 30 mei 1602.

171 NA, ASG, 9277, journaaloptekening van 3 juli 1602.

172 Secretarissen of commissarissen zoals Hendrick Hoevenaer of Pieter Baertszoon waren geen scheepsschrijvers. Zij waren afgevaardigd door de Staten-Generaal om hen op de hoogte te houden, en hadden een andere rol en positie dan de door de admiraliteiten aangenomen scheepsschrijvers, die op een lager plan stonden en eveneens aan boord van de schepen zaten waarmee admiraal Jacob van Duivenvoorde in 1602 was uitgevaren.

173 Hoevenaer en Baertszoon hadden op papier dezelfde functie en traden tijdens de scheepsreis ook regelmatig gezamenlijk op. Hoevenaer, die tevens tolk Engels was, verbleef bij de Nederlandse vlootvoogd, luitenant-admiraal Jacob van Duivenvoorde aan boord. Deze kreeg regelmatig Engelse vlagofficieren en andere hoogwaardigheidsbekleders op bezoek of bracht hen een (tegen)bezoek, onder wie de Engelse vorstin. Baertszoon bleef buiten al deze officiële ontmoetingen. Hij was tolk Spaans, zat op het schip van viceadmiraal Cant en vergezelde hem slechts een enkele keer aan land.

174 NA, ASG, 9277, journaaloptekeningen van 12 oktober 1602 en 13 oktober 1602. Aan het einde van de reis schreef Baertszoon nadat het eskader Texel had bereikt: 'Ick en Heijndrick Hoevenaer reijsden datelijck nae mijn heeren inden hage.' De volgende dag, sloot Baertszoon zijn journaal daar af. Dit grote onhandige dikke boekwerk, waarin hij zijn reisverslag makkelijk vijf of zes keer kwijt had gekund, had hij op 20 april 1602 gekregen van de Staten-Generaal, en hij noemde het dan ook 't boeck van mijnen heeren staeten'. Op 1 mei 1602 begon Baertszoon er zijn dagelijkse opmerkingen in aan te tekenen.

175 NA, AA, 214, brieven van de Staten-Generaal aan de admiraliteit van Rotterdam. Bijlage bij de brief van 16 januari 1630, 'ordre tot beveylinge van de Zee, besettinge van de Custe van Vlaanderen, het cruyssen in de Noortzee ende beveylinge van de commercien'.

176 Ook de leiding van de VOC hechtte belang aan het scheepsjournaal. Zo besloten de heren XVII in 1630 dat voor een aanstelling tot commandant van de retourvloot (vergelijkbaar met het commando over een marine-eskader) alleen bekwame VOC-dienaren in aanmerking kwamen 'die door goede discipline alle moetwil sullen weren en pertinent journael houden'. NA, archief VOC, 101, resoluties Heren XVII, resolutie 14 augustus 1630.

177 NA, ASHWF, 6148, journaal van de secretaris van de vloot, Ferdinand Aleman, op een niet bij naam genoemd admiraliteitsschip onder commando van luitenant-admiraal Van Dorp, 3 juni 1635 t/m 8 september 1635, titelblad. Van Dorp commandeerde een uit twaalf schepen bestaand Nederlands eskader, later versterkt met Franse oorlogsschepen. De Nederlandse schepen waren geleverd door de Amsterdamse en Rotterdamse admiraliteit. Twee dagen na de laatste journaaloptekening werd het journaal overgedragen aan de Staten van Holland en West-Friesland.

178 Ibidem.

179 NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 2 april 1632.

180 Opmerkelijk aan de verplichting tot het bijhouden van een journaal van de commandant van een oorlogsschip was dat deze verplichting ruim een eeuw later – in 1735 – door de Amsterdamse admiraliteit werd opgenomen in een soort promotiereglement voor luitenants, adelborsten en schrijvers. De verplichting tot het bijhouden van een scheepsjournaal werd in dit reglement gepresenteerd als een handeling die voortaan door iedere kapitein of andere scheepscommandant 'selfs in persoon' uitgevoerd diende te voeren, terwijl van precies dezelfde zaken 'een gelijke journael sal worden gehouden bij den schreijver'. De commandant mocht zijn journaal dus niet meer door iemand anders, bijvoorbeeld zijn schrijver, laten bijhouden. Volgens hetzelfde artikel uit het promotiereglement van 1735, moest de scheepscommandant in het door hemzelf bijgehouden journaal aantekenen 'alles 't welk dagelijks op zijn onderhebbent schip voorvalt, zoo met relatie tot de subordinatie en administratie van justitie als navigatie van het schip, in het generaal tot alles 't welk eenige de minste aangelegenheijd daarin voorvalt'; NA, AA, Verzameling Van der Heim, 413, 'extract

uijt de notulen der besoignes gehouden bij het edel mogend collegie ter amiraliteit resideerende binnen Amsterdam', resolutie admiraliteit Amsterdam, 15 februari 1735, artikel 6 van het uitgevaardigde reglement. Dat scheepscommandanten hun journaal konden laten bijhouden door de schrijver, blijkt uit sommige scheepsjournalen van eenzelfde reis die door de kapitein én de schrijver in het Prinsenhof waren ingeleverd en sterke overeenkomsten vertoonden. Het handschrift was identiek en de journaalinhoud grotendeels hetzelfde.

181 NA, AA, 125, resolutie admiraliteit Rotterdam, 4 februari 1631. Zowel viceadmiraal Lieffhebber als kapitein Touw kregen te horen dat zij hun journaal hadden moeten inleveren in het Prinsenhof en werden beiden bevolen dat alsnog meteen zo snel mogelijk te doen.

182 NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 25 september 1632. Kapitein Van Colster leverde op 2 oktober 1632 zijn journaal in bij de admiraliteitsraad nadat hij zijn schip eerst op verzoek van diezelfde admiraliteitsraad had herbevoorraad.

183 NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 3 november 1632.

184 NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 16 november 1632.

185 NA, AA, 128, resolutie admiraliteit Rotterdam, 21 december 1633.

186 Sicking, *Zeemacht en onmacht*, 203. Tot aan het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) was het gebruikelijk om een artikelbrief op te stellen voor een reis of een bepaalde campagne. Zo was de in februari 1607 door de Staten-Generaal uitgevaardigde artikelbrief uitsluitend bestemd voor de vloot van admiraal Van Heemskerck die in opdracht van de Staten-Generaal naar het Iberisch Schiereiland werd gezonden om daar de Spaanse vijand in eigen (kust)wateren aan te vallen; NA, ASG, 1256.19, artikelbrief voor de vloot van admiraal Jacob van Heemskerck, 5 februari 1607.

187 R. Dekker, 'Tijd meten en dagboekschrijven in de zeventiende eeuw', in: *Tijdschrift voor sociale en economische geschiedenis* 1 (2004), 39.

188 NA, AA, 133, resolutie admiraliteit Rotterdam, 21 juli 1638. Sinds 1627 werden op de secretarie alle door de commissarissen van de monstering te Hellevoetsluis en Den Briel opgestuurde monsterrollen bewaard. Zie NA, AA, 122, resolutie admiraliteit Rotterdam, 7 april 1627.

189 Tjassens, *Zee-politie*, 25.

190 Alle admiraliteiten waren bedacht voor kapiteins die onnodig of langer dan noodzakelijk een haven aandeden of op de rede bleven liggen. De Amsterdamse admiraliteitsheren controleerden in 1596 op verscheidene locaties, dus niet alleen op de rede van Texel, het vaste aankomst en vertrekpunt van hun schepen. Zij stuurden in de zomer ook afgevaardigden uit hun midden naar de schepen op t Vlie, voor Duinkerken en op de rivieren. NA, AA, 1531, brief van de admiraliteit van Amsterdam aan kapitein Marcus Willems en aan kapitein Rem Everts, 16 december 1596. De Zeeuwse admiraliteitsheren oordeelden in 1606 dat hun zeegaande schepen langer dan nodig in de (thuis)haven bleven liggen en bepaalden dat schepen nog uitsluitend voor reparatie mochten binnenkomen; NA, AA, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 30 september 1606. Ook daarna brachten de controles van kapiteins soms ongewenst gedrag aan het licht. Toen de Rotterdamse admiraliteitsraad in november 1635 uitzocht waarom de vloot onder commando van luitenant-admiraal Van Dorp, die zeilgereed lag bij Goeree, nog steeds niet was uitgevaren, kwam men tot de conclusie dat de kapiteins 'uit baetsoeckendheyt' zolang de werving nog niet was afgelopen een deel van het al aangenomen volk aan land hielden om zo ook voor hen kostpenningen te incasseren, terwijl deze schepelingen nog niet aan boord aten en sliepen. NA, AA, 130, resolutie admiraliteit Rotterdam, 9 november 1635.

191 Aan het eind van de achttiende eeuw kregen schrijvers gedetailleerde voorgedrukte formulieren mee voor de 'Generaale Maandelyksche Staat van Consumptie van 't Kruid'. Behalve het verbruik van kruit moest worden aangegeven wanneer de met kruit gevulde kardoezen voor het laatst gekeerd waren. Op het formulier werd ook ingevuld hoeveel

pond kruit nat was geworden en tijdens het keren van het kruit was verspild of bij het vullen van de kardoezen aan boord verloren was gegaan; TNA, HCA 32/910, *Prize Papers*, in beslag genomen scheepspapieren van de in 1798 door de Britten opgebrachte Bataafse oorlogsschepen *Waakzaamheid* en *Furie*.

192 NA, AA, 2314*, journaal gehouden door Hendrick Barentszoon Schaef aan boord van een niet bij naam genoemd oorlogsschip van de Amsterdamse admiraliteit onder commando van viceadmiraal Joachim Hendriksen Swartehondt, 6 november 1620 t/m 9 september 1621, folio 5, 'Instructie voor de schrijvers te water resorterende onder tgebiet vant colegie ter admiraliteyt residerende tot Amstelredamme', artikel 1.

193 De vereiste inhoud van het journaal werd als eerste artikel opgenomen in de door de Staten-Generaal op 27 april 1629 uitgevaardigde 'Particuliere instructie waer naer hen sullen hebben te reguleren de schrijvers op 's Landts schepen van oorloghe (...)'. De in 1629 uitgevaardigde schrijversinstructie is integraal afgedrukt in Tjassens, *Zee-politie*, 231-232.

194 NA, AA, Verzameling Van der Heim, 413, 'Instructie voor de capiteijns ter zee in dienst der verenigde Nederlanden, 1629', artikel 10. Deze handgeschreven instructie kwam inhoudelijk geheel overeen met de door de Staten-Generaal op 27 april 1629 uitgevaardigde en daarna in druk uitgegeven 'Instructie voor de capiteijnen te water dienende 27 april 1629'.

195 Door van de schrijvers op de binnenvloot te verlangen dat deze in het journaal, behalve het kruitverbruik, ook gegevens (uit de monsterrol) opnamen over de absentie aan boord probeerde de admiraliteitsraad ongeoorloofde afwezigheid meteen de kop in te drukken en daarnaast het ten onrechte uitbetalen van kostpenningen te voorkomen.

196 NA, AA, 1, 'Order en reglement (...)' uitgevaardigd door de admiraliteit van Rotterdam op 12 augustus 1643 en herbekrachtigd op 3 december 1660. In navolging van artikel 24 van deze order moesten de schrijvers op de binnenschepen iedere maand hun journaal in het Prinsenhof door leden van de admiraliteitsraad laten controleren.

197 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'Instructie voor de schryvers dienende op 's Lands Oorlogschepen, onder het resort van den Raad ter Admiraliteit op de Maze, in Rotterdam', van 13 februari 1697, 'in Rotterdam herdruckt, (...) 1793', artikel 12.

198 Vergelijk bijvoorbeeld het journaal van kapitein Cornelis van Brakel met dat van de scheepsschrijver Jan Rinckinck. Van Brakel verwoordde zijn kanongebruik met opmerkingen als 'schote verscheidene schoten' en 'wirden eenige salvo met het canon en met musquette gedaan'. Rinckinck was veel explicieter met '5 saluutschoten voor de uitlegger' of 'een seijnschot voor onse boodt'. NA, AA, 1097, Journaal van kapitein Cornelis van Brakel commandant van het fregat *Vogel Phenix*, 18 april 1689 t/m 16 februari 1690, journaaloptekeningen van 27 juni 1689 en 14 november 1689. NA, AA, 1098, journaal van de scheepsschrijver Jan Rinckinck aan boord van het oorlogsschip *Den Briel*, onder commando van kapitein Arend van der Colck, 1 maart 1690 t/m 28 juni 1690, journaaloptekeningen van 22 maart 1690 en 14 april 1690.

199 Een geus is een kleine vlag aan de boegsteng of boegspriet.

200 Zie voor de geluidsignalen bij mist NA, AA, 1099, journaal van de scheepsschrijver Pieter Quackenbosch aan boord van *De Stadt Briel* onder commando van commandeur Gijsbertus Wijlich, 18 maart 1691 t/m 25 januari 1692, journaaloptekeningen van 15 juli 1691 en 18 juli 1691.

201 NA, AA, 143, folio 194, brief uit 1648 van luitenant-admiraal Maarten Harpertszoon Tromp aan het Rotterdamse admiraliteitscollege.

202 Waarom het ene koopvaardijschip met drie en het andere met één kanonschot afscheid nam van het geleischip is niet duidelijk.

203 Alleen indien twee admiraliteitsschepen elkaar ontmoetten en beide schepen gecommandeerd werden door een in rang gelijke officier werden er evenveel saluut- als contrasaluutschoten gegeven. In alle andere gevallen was het contrasaluut twee schoten

minder dan het gegeven saluut.

204 NA, AA, 1097, journaal van kapitein Cornelis Wassenaar, commandant van een niet bij naam genoemd oorlogsschip, 8 juli 1691 t/m 16 november 1691, journaaloptekeningen van 4 augustus 1691 en 7 augustus 691.

205 NA, AA, 1098, journaal van de scheepsschrijver Joris van Sneeck aan boord van het oorlogsschip *Orange* onder commando van kapitein Cornelis van der Hoeve, 22 augustus 1690 t/m 8 augustus 1691, journaaloptekeningen van 28 maart 1691 en 29 maart 1691.

206 De voor een kanonschot benodigde hoeveelheid kruit was afhankelijk van het kaliber van het geschut.

207 Er waren omstreeks 1690 ook scheepskanons die 24-ponders verschoten. Zie NA, AA, 1098, journaal van kapitein Joan van Convent, commanderende de *Provintije van Uijtregt*, journaaloptekening van 31 juli 1690. De hoofdmast bleek geraakt te zijn door een 24-ponds kogel die pas bij het herstellen van de mast werd teruggevonden.

208 NA, ASG, 9227, journaal van de secretaris Pieter Ba(e)rtszoon aan boord van het oorlogsschip de *Maan* onder commando van kapitein Jan Adriaenszoon Cant, 1 mei 1602 t/m 13 oktober 1602, journaaloptekening van 6 oktober 1602.

209 Een uitzondering is het journaal van een opvarende van het fregat *Rosendael*, gecommandeerd door kapitein Cornelis van der Hoeven. In dit journaal werd iets uitgebreider stilgestaan bij een gevecht nabij Texel op 29 juni 1694 tussen een Frans eskader (van zes fregatten, twee fluiten en een snauw) onder leiding van Jean Bart en een Nederlands eskader (van acht oorlogsschepen) onder commando van schout-bij-nacht Hidde de Vries. Het gevecht eindigde in een pijnlijke nederlaag voor de Nederlandse eskadercommandant wiens schip werd ingenomen en overgebracht naar Duinkerken. Daar overleed De Vries een paar dagen na het gevecht aan de opgelopen verwondingen.

210 NA, AA, 1097, journaal van commandeur Willem Lamoreux, commanderende het fregat *Sterrenburg*, 22 mei 1691 t/m 27 maart 1692, journaaloptekening van 17 december 1691. Het gevecht had dus in totaal twee glazen oftewel een uur geduurd.

211 Ibidem.

212 NA, AA, Verzameling Van Maanen, 1, journaal van de schrijver Hermanus van Leut, aan boord van de *Vrijheijt* onder commando van schout-bij-nacht Cornelis Tromp, 17 december 1657 t/m 16 maart 1659, journaaloptekeningen van 27 augustus 1658 en 28 augustus 1658. Terwijl Tromp met zijn schip op de rede van het Cypriotische Salines lag, kreeg hij bezoek van de consul van Cyprus, Fluck geheten, de gewezen consul van Morea, enige Duitse kooplui en verscheidene Turken. De samenkomst werd gevierd met '60 sesponder en 4 achtponderschooten'. Het gezelschap bleef slapen en ging de volgende dag van boord nadat er '22 sesponder en 2 achtponder schooten' waren gelost. Een ander voorbeeld: NA, AA, 1098, journaal van de schrijver Joris van Leut, aan boord van de *Orange* onder commando van kapitein Cornelis van der Hoeve, 22 augustus 1690 t/m 8 augustus 1691, journaaloptekening van 5 maart 1691. De kapitein liet 'onder het drincken van gesondheede' voor enige kapiteins en andere gasten aan boord in totaal 62 keer een kanonschot lossen. Het schip lag voor anker in de baai voor het Spaanse Cadiz. Naast bezoek gingen ook bepaalde feest- of gedenkdagen gepaard met uitbundig geknal van kanons en musketten. Bijvoorbeeld de verjaardag van stadhouder-koning Willem III (1650-1702) op 11 november 1691 die kapitein Van der Hoeve op de rede van Portmouth vierde met het laten lossen van vijftig kanonschoten.

213 NA, AA, 120, resolutie admiraliteit Rotterdam, 18 mei 1626. De admiraliteitsraad ondervroeg een konstabel of er door het lossen van overbodige kanonschoten kruit was verspild.

214 NA, AA, 136, resolutie admiraliteit Rotterdam, 5 februari 1641.

215 Volgens de schrijversinstructie van 1629 moest een schrijver die het registeren van de ereschoten niet in zijn journaal opnam hiervoor gestraft worden. Voorbeelden van om die reden gestrafte schrijvers zijn tijdens het (archief)onderzoek niet gevonden.

216 NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 16 november 1632.

217 Idem, 31 augustus 1632 en 8 december 1632. Slechts een enkele kapitein stuurde eind 1632 het verlangde overzicht op van de verschoten kogels en het verbruikte kruit.

218 NA, AA, 1, 'Ordre ende reglement, waer na de capiteynen, officieren ende matrosen, in dienst van den Lande zijnde, onder de directie van de ED: Mog: Heeren Gecommitteerden Raden ter Admiraliteyt, residerende binnen Rotterdam, soo wel ter Zee, als op de Binnenstroomen, haer sullen hebben te reguleren', uitgevaardigd door de admiraliteit van Rotterdam op 12 augustus 1643.

219 NA, AA, 1102, journaal van de scheepsschrijver Jacob Sweerts aan boord van de *Admirael-Generael*, onder commando van schout-bij-nacht Philip van der Goes, 12 april 1694 t/m 20 september 1694. Een schot kostte drie en een half pond kruit; twee schoten kostten zeven pond en acht ons kruit; drie schoten elf pond en vier ons kruit; vier schoten kostten vijftien pond kruit, enz. Elf schoten vereiste 44 pond. Bijna een eeuw later kon met minder maar kennelijk krachtiger kruit worden volstaan. Het schieten met een van de ijzeren zesponders van de brigantijn *Kemphaan* vereiste omstreeks 1790 niet meer dan twee pond en vier ons per schot. NA, AA, 1247, journaal van de scheepsschrijver Pieter Quant aan boord van de *Kemphaan* onder commando van kapitein Frans Smeer, 1 mei 1789 t/m 3 mei 1792. Het schieten met scherp kostte overigens evenveel kruit als het lossen van een saluut- of seinschot. In het door kapitein M. Lambrechts (met aanvullingen van toen nog schout-bij-nacht J.H. van Kinsbergen) in 1782 uitgegeven zeemanshandboek staat vermeld: 'De hedendaagsche ondervinding heeft overtuigelyk beweezen, dat tot een ordinaire laading kruid, voor een wel gepropotioneerd stuk, één derde der zwaarte van den kogel voor alle calibers toereikende is.' Zie M. Lambrechts, *Zeemanshandboek, behelzende een omstandig berigt van vercsheidene zaaken die een jong zee-officier noodwendig dient te weeten, benevens een beknopte beschryving van de takelagie der oorlogsschepen van onderscheidene charters* (Amsterdam 1782), 22.

220 In 1639 kocht de admiraliteit van Rotterdam haar buskruit voor ongeveer 63 gulden per honderd pond; NA, AA, 136, resolutie admiraliteit Rotterdam, 7 juni 1639 en 20 juni 1639. De prijs van buskruit kon sterk fluctueren. In 1633 betaalde de Rotterdamse admiraliteit ruim 44 gulden per honderd pond; NA, AA, 128, 25 juni 1633. Volgens de Rotterdamse 'meester boskruytmaecker' Matheeus Willemszoon van Linschoten werd er tussen 6 april en 20 mei 1628 in het gewest Holland overal 102 gulden betaald voor honderd pond buskruit. In die periode was dat ook zijn verkoopprijs geweest; SAR, ONA, 92, 11 december 1629. Volgens M. de Jong, *Wapenbedrijf en militaire hervorming in de Republiek der Verenigde Nederlanden 1585-1621* (Hilversum 2005), 276, kostte 100 pond buskruit de admiraliteit in Amsterdam, in de periode 1601-1605, 43 à 44 gulden.

221 Zie bijvoorbeeld NA, Verzameling losse aanwinsten vóór 1888, inv.nr. 10, journaal van kapitein IJsbrand de Vries commandant van het oorlogsschip *Essen*, 3 september 1666 t/m 20 december 1666. Voorafgaand aan het eigenlijke scheepsjournaal was de op 4 augustus 1664 door de Staten-Generaal uitgevaardigde artikelbrief overgeschreven. Deze artikelbrief telde 66 artikelen en werd in 1664 meteen in Den Haag in druk uitgegeven.

222 Zie bijvoorbeeld het scheepvaartmuseum te Amsterdam, journaal gehouden door J.G. Schmidt, schrijver op de *Noordholland* onder commando van kapitein David Jan van Rijneveld, 1783-1786, journaaloptekening van 19 november 1783, 'het equipage van ons schip gemonstert en de eed afgenomen, nadat ik aan hetzelve de krijgsarticulen hadde voorgelezen'. Smidt was in dienst van de admiraliteit van het Noorderkwartier. Het journaal was in 1992 op een veiling gekocht.

223 NA, ASG, 9227, journaal van secretaris Pieter Ba(e)rtszoon aan boord van het oorlogsschip de *Maan* onder commando van kapitein Jan Adriaenszoon Cant, 1 mei 1602 t/m 13 oktober 1602, journaaloptekening van 9 juni 1602. Twee matrozen hadden in Dover kapitein Andries Franszoon uitgescholden voor land-

verrader en stenen naar hem gegooid. De beide zeelieden werden in navolging van 'den generaelen artijckel brijeff' veroordeeld tot 'gestelt te werden op een stellinge op scheeps boort en aldaer geharquebuseert sulckx datter de doot nae volght'. Een zogeheten 'harquebuc'of 'haakbus' is een bepaald soort vuurwapen.

224 NA, AA, 1, 'Ordre ende reglement (...)' uitgevaardigd door admiraliteit van Rotterdam, 12 augustus 1643, artikel 13.

225 NA, AA, Verzameling Ilcksen, 1, brief van de advocaat-fiscaal van de Rotterdamse admiraliteit aan de scheepsschrijver J.H. Ilcksen van 7 september 1756. De advocaat-fiscaal J. van der Heim eiste van Ilcksen dat deze tijdens zijn scheepsreizen voortaan maandelijks de artikelbrief zou voorlezen.

226 Conform artikel 12 van hun instructie moesten de kapiteins erop toezien dat de schrijver 'alle maanden den articul brief ten aanhore van alle matroosen leesen en daar van pertinente notitie houde'; NA, AA, Verzameling Van der Heim, 413, 'Instructie voor capiteijns ter zee in dienst der Verenigde Nederlanden, 1629'. Deze handgeschreven instructie heeft dezelfde inhoud als de op 27 april 1629 door de Staten-Generaal uitgevaardigde 'Instructie voor de Capiteijnen te water dienende'.

227 NA, AA, Verzameling Bisdom, 161, 'Portie van de Fiscaal in Boeten Confiscatien en benaderingen', 1746-1773. Op 3 augustus 1756 legde het Rotterdamse admiraliteitscollege haar scheepsschrijvers Amelo, Van den Berg en Ilcksen een boete op van respectievelijk 350, 400 en 170 gulden, omdat ze gedurende een bepaalde tijd, maandelijks niet de artikelbrief hadden voorgelezen. Iedere maand die de schrijver in gebreke was gebleven, kostte hem een maand van zijn gage. Conform artikel 17 van de schrijversinstructie van 1697 bestond er een vaste verdeelsleutel voor boetes opgelegd aan de scheepsschrijvers. Zowel de advocaat-fiscaal van de admiraliteitsraad, het admiraliteitscollege als de denunciateur (de aangever of verklikker) ontvingen ieder een derde deel.

228 NA, AA, 119, resolutie admiraliteit Rotterdam, 9 september 1625. De kapiteins werden gelast hun wachtposten niet te verlaten en 'oock het kruyt ofte ander scheepsbehoefte nyet onnuttelkijck te verspillen oft verdonckeren'. Deze resolutie werd in gedrukte vorm als 'Waarschouwing' verspreid. NA, AA, Verzameling Bisdom, 161, 'Memorie van gedrukte placaten, resolutien etc: van den jare 1606 tot 1702 beijden incluijs'.

229 NA, AA, 125, resolutie admiraliteit Rotterdam, 21 februari 1631. Bij het behandelen van de zaak was kapitein De Munnick afwezig. Hij werd op staande voet ontslagen terwijl hij thuis met een gebroken been zat.

230 SAR, ONA, 51, 22 februari 1631. Verklaring in opdracht van kapitein Jan Joriszoon de Munnick door onder andere zijn luitenant, stuurman, hoogbootsman, kwartiermeester en schieman. Zij verklaarden dat hun schip voor de Schotse kust door storm en regen in zo'n slechte staat was geraakt dat besloten was naar huis te varen. Noch de schipper noch de schrijver behoorden tot het gezelschap dat kapitein De Munnick naar de notaris stuurde.

231 NA, AA, 1, 'Ordre ende reglement (...)' uitgevaardigd door admiraliteit van Rotterdam, 12 augustus 1643, aanhef voorafgaande aan de in totaal 32 artikelen.

232 Idem, artikel 13.

233 NA, AA, 148, resolutie admiraliteit Rotterdam, 11 maart 1653.

234 Idem, 17 april 1653.

235 NA, AA, Verzameling losse aanwinsten vóór 1888, inv.nr. 10, journaal van kapitein IJsbrand de Vries, commandant van de *Spiegel*, 3 september 1666 t/m 20 december 1666, voorin het journaal, 'Instructie van de ED: moog: heeren gecommitteerde raden ter admiraliteijt residerende binnen Amsterdam voor de schrijvers dienende opt slandts oorlogh schepen van haren resorte', van 10 februari 1657, artikel 13.

236 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'Reglement en instructie voor de zee-officieren, onder het ressort van het collegie op de Maze. Voor den Schryver, 6 mei 1755', artikel 6.

237 Idem, artikel 14.

238 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op

de Maze (1697-1794), 'Instructie voor de schyvers dienende op 's Lands Oorlogschepen, onder het resort van den Raad ter Admiraliteit op de Maze, in Rotterdam' van 13 februari 1697, 'in Rotterdam herdruckt, (...) 1793', artikel 14.

239 Journalen uit de jaren 1693 en 1694 bevatten incidenteel al de vanaf 1697 verplicht in het journaal op te nemen gegevens over de meegegeven medicijnen en scheepstouwen.

240 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'Instructie voor de schryvers dienende op 's Lands Oorlogschepen, onder het resort van den Raad ter Admiraliteit op de Maze, in Rotterdam' van 13 februari 1697, 'in Rotterdam herdruckt, (...) 1793', artikel 12.

241 Ibidem.

242 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'Reglement en instructie voor de zee-officieren, onder het ressort van het collegie op de Maze. Voor den Schryver, 6 mei 1755'.

243 Idem, artikel 6.

244 NA, AA, Verzameling Van der Heim, 413, 'Reglement omtrent de verantwoordingh der behoeftens aan s' Lans Scheepen van oorloge meede gegeven off aan deselve buijten s' Lands toegesonden; vervolgens omtrent het houden der Schipper boeke omtrent het inkoopen van behoeften of medicamenten bijten 's Lans en in t Generaal omtrent alles dat door de officieren der oorlogscheepen naa de order van het land verantwoord moet worden', 6 april 1740. Het reglement was door de admiraliteit van Amsterdam uitgevaardigd voor haar 'kapiteins of commanderende officieren', dus voor de scheepscommandanten en niet voor de onderofficieren.

245 NA, AA, Verzameling Van der Heim, 413, 'Reglement omtrent de verantwoordingh der behoeftens (...)', 6 april 1740, artikel 1.

246 Idem, artikel 11.

247 Idem, artikel 9. De solliciteurs die in de Republiek voor kapiteins optraden, waren verplicht aanwezig te zijn bij de inscheping van de victualie. Indien de victualie in afwachting van de komst van de desbetreffende kapitein moest worden opgeslagen in een buitenlandse haven, diende de solliciteur te voorzien 'in een goed droog en welgeslooten pakhuijs of magazijn' en de sleutel daarvan onder te brengen bij een voor hem lokaal werkzame 'commissaris'. Deze moest, zo gauw de victualie vanuit het koopvaardijschip of vanuit het pakhuis was overgedragen aan de kapitein, de levering meteen melden aan de admiraliteitsraad in Amsterdam.

248 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'extract uit het register der resolutien van de Edele Mogende Heeren Gecommitteerde Raaden ter Admiraliteit op de Maze', resolutie admiraliteit van Rotterdam, 18 mei 1762.

249 NA, AA, 801b, plakkaten, reglementen en ander stukken afkomstig van het Hoofdelijk Betalingskantoor van de admiraliteit van Rotterdam, extract resolutie admiraliteit Rotterdam, 7 september 1779.

250 Ibidem.

251 NA, AA, Verzameling Van der Heim, 414, extract resolutie admiraliteit Rotterdam, 27 april 1784. De scheepscommandant moest iedere keer als zijn schip een rede of haven verliet de plunje van de bemanning laten controleren en schepelingen die hun plunje aan wal hadden verkocht bestraffen. 'Van dese visitatie en de daar opgevolgde recherche casu quo zal aantekening moeten worden gemaakt in het journaal.'

252 Ibidem.

253 Ibidem en NA, AA, 1247, journaal van de scheepsschrijver Pieter Quant van de brigantijn *Kemphaan* onder commando van kapitein Frans Smeers, 1 mei 1789 t/m 3 mei 1792, journaaloptekeningen van 15 juni 1789, 9 augustus 1789 en 12 december 1789. Op deze dagen (respectievelijk een maandag, zondag en zaterdag) werd de plunje van de bemanning van de *Kemphaan* geïnspecteerd. Op de genoemde zaterdag ging de plunje-inspectie gepaard met een grote schoonmaakbeurt, waarbij 'alle de kooijen van de equipage wierde gescrobd en gedroogd'.

254 NA, AA, 1247, journaal van de scheepsschrijver Pieter Quant van de brigantijn *Kemphaan* onder commando van kapitein Frans Smeers,

1 mei 1789 t/m 3 mei 1792, journaaloptekening van 5 september 1789.

255 Ibidem.

256 NA, AA, Verzameling Van der Heim, 413, 'Instructie voor Officieren 1744'.

257 Ibidem.

258 Ibidem.

259 NA, AA, 1247, journaal van de scheepsschrijver Pieter Quant van de brigantijn *Kemphaan* onder commando van kapitein Frans Smeers, 1 mei 1789 t/m 3 mei 1792, journaaloptekeningen van 11 augustus 1789, 21 september 1789, 3 oktober 1789 en 21 november 1789. Vrijwel elke maand werden bijvoorbeeld alle kardoezen in de kruitkamer gecontroleerd. Nat geworden exemplaren werden opengescheurd. Het kruit werd er uitgehaald om te drogen. De hoeveelheid buskruit die verloren ging bij het keren van (nat geworden) kardoezen, het terugstorten van kruit of het afvoeren van door ratten aangevreten kardoezen, werd nauwkeurig bijgehouden in het journaal.

260 NA, AA, 1097, journaal van de schrijver H. Seeus op het schip *Provintie van Uijtregt* onder commando van kapitein samuel Forman, 25 juli 1693 t/m 6 april 1694, journaaloptekening van 7 september 1693.

261 NA, AA, 1102, journaal van de schrijver B. Luilofszoon op het schip *Zeeland* onder commando van kapitein Johan Willem van Rechteren, 14 mei 169 4 t/m 9 oktober 1694.

262 Historici en andere onderzoekers hebben vaak (te) hoge verwachtingen van de inhoud van zeventiende- en achttiende-eeuwse scheepsjournalen. Het grootste gedeelte van de tekst uit een zeventiende- en vooral achttiende-eeuws journaal dat werd bijgehouden door een (onder)officier, bestaat uit nautische en meteorologische gegevens aangevuld met informatie over gepleegd onderhoud en herstel. Zie voor een teleurstellende ervaring na het lezen van een scheepsjournaal bijvoorbeeld R. Brand, ' "Daar zijn ook duijzende onaangenaamigheden". 's Lands zeemacht in Curaçao', in E. van der Doe, P. Moree en d.J. Tang (red.) *De smeekbede van een oude slavin en andere verhalen uit de West*, Sailing Letters Journaal 11 (Zutphen 2009), 103. Brand hoopte een recent gevonden brief van een opvarende van het oorlogsschip *Zephier* uit 1783 te kunnen aanvullen met informatie uit het eveneens bewaard gebleven scheepsjournaal van datzelfde schip. Hij kwam echter al snel tot de conclusie: 'Het journaal geeft helaas weinig specifieke wetenswaardigheden. Iedere dag wordt gemeld hoe de wind waait, dat de commandant krijgsraad houdt en dat de zeilen te drogen hangen vanwege de harde regen.'

263 NA, AA, 1101, journaal van commandeur Cornelis Wassenaer, commandant van het fregat *Starrenburgh*, 21 maart 1693 t/m 26 juli 1693. Dit journaal was soms opmerkelijk persoonlijk van aard. Zo schreef Wassenaer op 1 april 1693: 'ik beseerde mijn met vallen achter in mijn rugge'. Ook in andere door hem op eerdere reizen bijgehouden journalen stonden gebeurtenissen vermeld die zijn collega's zelden zo op journaalpapier zetten, bijvoorbeeld 'dat het droevigh omte zien was' toen een matroos bij het binnenhalen van het anker uit de sloep viel en verdronk. Een voorbeeld van een wat persoonlijker journaal van een scheepsschrijver uit diezelfde periode is NA, AA, 1102, journaal van de scheepsschrijver Pieter Quackenbosch aan boord van *De Maeght van Dort* onder commando van kapitein Jacob van der Goes, 17 september 1694 t/m 6 oktober 1694.

264 Alleen 'coursen, veranderingen van wind, en het geen verder de zeemanschap betreft' mocht de schrijver overnemen van de stuurman; NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'Reglement en instructie voor de zeeofficieren, onder het ressort van het collegie op de Maze, Voor den schryver, 6 mei 1755', artikel 6. Dit artikel was grotendeels gelijk aan artikel 13 van de in 1657 door de Amsterdamse admiraliteit uitgevaardigde schrijversinstructie.

265 M. Lambrechts, *Zeemanshandboek*, 9. De scheepsschrijvers sliepen in dezelfde ruimte als de chirurgijns, adelborsten, konstabels en de commandeur van de soldaten.

266 SAR, ONA, 1922, 16 februari 1709. In de nalatenschap van Jacobus Sweerts bevond zich 'een greijne lessenaer' die de scheepstimmerman voor hem had gemaakt toen Sweerts als

scheepsschrijver werkzaam was bij kapitein Cornelis van der Graaf.

267 GelA, AVR, bibliotheek, bloknr. 0993, 135, ongedateerde bundel met verordeningen 1621-1656, 'Particuliere instructie waer naer hun zullen hebben te reguleren de schrijvers op slands schepen van oorloghe', uitgevaardigd door de admiraliteit te Rotterdam op 1 april 1621, artikel 1.

268 NA, AA, 2314*, journaal gehouden door Hendrick Barentszoon Schaef aan boord van een niet bij naam genoemd oorlogsschip van de Amsterdamse admiraliteit onder commando van viceadmiraal Joachim Hendriksen Swartehondt, 6 november 1620 t/m 9 september 1621, folio 5, 'Instructie voor de schrijvers te water resorterende onder tgebiet vant colegie ter admiraliteyt residerende tot Amstelredamme', artikel 1.

269 NA, AA, 1, 'Ordre ende reglement (...)' uitgevaardigd door de admiraliteit van Rotterdam, 12 augustus 1643, artikel 13.

270 NA, AA, Verzameling losse aanwinsten vóór 1888, inv.nr. 10, journaal van kapitein IJsbrand de Vries, commandant van de *Spiegel*, 3 september 1666 t/m 20 december 1666, voorin het journaal, 'Instructie van de ED: moog: heeren gecommitteerde raden ter admiraliteijt residerende binnen Amsterdam voor de schrijvers dienende opt slandts oorlogh schepen van haren resorte', van 10 februari 1657, artikel 13. NA, AA, Verzameling Van der Heim, 413, 'Nader order en reglement voor de schrijvers op sLands oorlogsvloote resorteerende onder het Edelmogende collegie ter amiraliteijd tot Amsterdam anno 1672', artikel 18.

271 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'Instructie voor de schyvers dienende op 's Lands Oorlogschepen, onder het resort van den Raad ter Admiraliteit op de Maze', van 13 februari 1697, 'in Rotterdam herdruckt, (...) 1793', artikel 11.

272 NA, AA, 801b, plakkaten, reglementen en ander stukken afkomstig van het Hoofdelijk Betalingskantoor admiraliteit Rotterdam, 'Generale instructie waarna alle capiteinen (...) zich moeten reguleren', van 15 juli 1774, artikel 2.

273 Idem, resolutie admiraliteit Rotterdam, 18 oktober 1774.

274 NA, AA, 1247, journaal van scheepsschrijver Pieter Quant op de *Kemphaan*, onder commando van kapitein Frans Smeers, 1 mei 1789 t/m 3 mei 1792, journaaloptekeningen van 8 juli 1789 en 30 juli 1789. Op beide dagen vergezelde de schrijver zijn kapitein, samen met de luitenant, bij belangrijke ontmoetingen. Zij bezochten de consul in Tanger en later 'een Marokaans oorlochgsfregat' bij Gibraltar.

275 NA, AA, Verzameling Ilcksen, 4, stukken betreffende de expeditie naar Algiers, 1758-1759. Eind januari 1759 liet commandeur L.H. van Oijen zich bij zijn onderhandelingen met de Deij in Algiers vergezellen door een tweetal scheepsschrijvers: Jan Hendrik Ilcksen en Jacque de Lure. Beide schrijvers behoorden tot een eskader onder leiding van schout-bij-nacht Joost Sels dat in de baai van Algiers voor anker lag.

276 De Jonge, *Geschiedenis zeewezen*, deel 1, 290.

277 Ibidem.

278 GelA, AVR, bibliotheek, bloknr. 0993, 135, ongedateerde bundel met verordeningen 1621-1656, 'Artyckel-brief ende instructie roerende den oorloghe te water', artikel 1. In de in 1621 gedrukte artikelbrief voor de zeegaande schepen stond het in het eerste artikel geformuleerd als 'Godts heylighe woordt by den schrijver (...) voorgelesen ende ghemeene daghelijcksche ghebeden ghedaen'. Het woord 'gepredict' is achterwege gelaten. Zie idem, 'Artyckel-brief ende instructie roerende den oologhe ter zee', artikel 1.

279 NA, AA, 2451, resolutie admiraliteit Zeeland, 5 mei 1603.

280 Simons, *Marine Justitie*, 38.

281 Idem, 113.

282 Nadat in 1627 een scheepsschrijver in het Prinsenhof had geweigerd de in zijn schuldrol opgenomen bedragen die het scheepsvolk schuldig was aan de kapitein, te onderschrijven, en gebleken was dat de desbetreffende kapitein, Jan van Diemen, te hoge bedragen in rekening had laten brengen, besloot het admiraliteitscollege dat voortaan niet alleen de schrijver maar ook de

kapitein de deugdelijkheid van de schuldrol met een eed moest kunnen onderschrijven; NA, AA, 122, resolutie admiraliteit Rotterdam, 8 maart 1627.

283 NA, AA, Verzameling Van der Heim, 413, 'Nader order en reglement voor de schrijvers op sLands oorlogsvloote resorteerende onder het Edelmogende collegie ter amiraliteijd tot Amsterdam anno 1672', artikel 16.

284 NA, AA, Verzameling losse aanwinsten vóór 1888, inv.nr. 10, journaal van kapitein IJsbrand de Vries, commandant van de *Spiegel*, 3 september 1666 t/m 20 december 1666, voorin het journaal, 'Instructie van de ED: moog: heeren gecommitteerde raden ter admiraliteijt residerende binnen Amsterdam voor de schrijvers dienende opt slandts oorlogh schepen van haren resorte', van 10 februari 1657, artikel 10. En NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'Instructie voor de schyvers dienende op 's Lands Oorlogschepen, onder het resort van den Raad ter Admiraliteit op de Maze' van 13 februari 1697, 'in Rotterdam herdruckt, (...) 1793', artikel 8.

285 NA, AA, 930, Schuldrol van de scheepsschrijver J.H. Ilcksen, 1760.

286 Er waren verschillende soorten monsteringen. Wanneer een schip in gereedheid werd gebracht voor een uitreis kwam de commissaris van de monstering vrijwel dagelijks aan boord om de groeiende bemanningsterkte te controleren aan de hand van de geactualiseerde 'monsterrolle van(t) uytgaen'. Dergelijke monsteringen werden ook wel aangeduid met 'uitmonsteringhen'. Bij een binnenkomend schip kwam de commissaris van de monstering eveneens aan boord om de bemanningsterkte op basis van de 'monsterrolle van(t) incomen' vast te stellen. Dat kon zich ook dagen achtereen herhalen. Deze monsteringen, die vaak voorafgingen aan het debarkeren van de bemanning, werden in het scheepsjournaal 'inmonsteringhen' genoemd. Met inmonsteren werd dus geen aanmonsteren bedoeld maar juist afmonsteren, en voor uitmonsteren gold het tegenovergestelde. Indien de monstering gepaard ging met het uitkeren van (hand)gage door de commissaris van de monstering, of door leden van het admiraliteitscollege, werd ook wel gesproken van 'de betaelsmonsteringh'. Als er tijdens de reis een monstering plaatsvond, ging het om een tussentijdse '(revue) monsteringhe' waarmee de actuele gevechtskracht kon worden vastgesteld. Alle gezonde bemanningsleden en mobiele patiënten van de chirurgijn moesten dan aantreden aan dek. Zie bijvoorbeeld: NA, ASG, 9227, journaal van secretaris Pieter Ba(e)rtszoon aan boord van het oorlogsschip de *Maan* onder commando van kapitein Jan Adriaenszoon Cant, 1 mei 1602 t/m 13 oktober 1602, journaaloptekeningen van 6 augustus 1602 en 6 september 1602. Nadat admiraal Jacob van Duivenvoorde een gerucht ter ore was gekomen over hoge sterfte en vele zieken op zijn eskader, gaf hij de beide ingescheepte secretarissen – Bartszoon en Hoevenaer – de opdracht op alle schepen van het eskader een revuemonstering te doen.

HOOFDSTUK 7

1 Zie bijvoorbeeld de instructie van Cornelis Symonszoon Overzee. Voor een jaarsalaris van 600 gulden trad deze in april 1655 in dienst van de Rotterdamse admiraliteit 'als opsighter ende bewaerder van s' lants magasijn op Helvoetsluijs, ende commissaris ter monsteringhe van de oorlochschepen, ende recherche van coopvaerdijluijden havenende daer int Goereedse Gadt'; NA, AA, 93, instructie commissaris Hellevoetsluis, 7 april 1655. Op 3 mei 1640 was de admiraliteit van Rotterdam overgegaan tot de 'verkiezinge ende aanstellinge van een equipagemeester binnen Vlissingen die met eenen soude hebben te doen de monsteringe over de schepen deser repartitie, die nu ende dan daer in Zeelandt moechten invallen'. De koopman Daniel van den Brande werd vijf dagen later, na het afleggen van een eed van trouw in het Prinsenhof te Rotterdam, aangesteld in deze dubbelfunctie. NA, AA, 135, resoluties admiraliteit Rotterdam, 3 mei 1640 en 8 mei 1640. De in de achttiende eeuw op rede van Texel

werkzame commissaris van de monstering was soms tevens aangesteld als postmeester. Zie J.T. Bremer, *Oorkonden in Steen. 17e en 18e eeuwse grafzerken op de oude begraafplaats van Huisduinen/Den Helder* (Schoorl 1991), 95.

2 SAA, ONA, 4506, 10 februari 1678, overeenkomst tussen Johan Clautier, commissaris van de monstering, en Isaak Isegaards, deurwaarder van het Hoofdelijk Betalingskantoor van de Amsterdamse admiraliteit, om samen maandbrieven op te kopen van het scheepvolk van de Amsterdamse oorlogsschepen op de Rijn.

3 NA, AA, 134, resolutie admiraliteit Rotterdam, 19 januari 1639.

4 Ibidem.

5 SAR, ONA, 198, 2 april 1638. Op verzoek van de secretaris van het admiraliteitscollege legde Cornelis Franszoon van Santvoort, oud-schepen en nu commissaris voor 'de bemonstering' van oorlogsschepenen en toezicht op de koopvaardijschepen 'in Den Briel en in het Goereese Gadt', een verklaring af over een gekocht aandeel in een koopvaardijschip.

6 Zie voor meer informatie over deze familie: J.R. Bruijn en E.S. van Eyck van Heslinga (red.), 'Aan "Wijffje lief". Brieven van zeekapitein Eland du Bois aan zijn vrouw (1669-1674)', *Nederlandse Historische Bronnen* 5 (Hilversum 1985), 111-144.

7 Het op de rede voor Texel afgemonsterde scheepsvolk hoefde niet per se daar afgedankt te worden. Ze konden ook pas ontslagen worden in het Prinsenhof van de admiraliteit die hen in dienst had genomen. Zie bijvoorbeeld de bemanning van enkele oorlogsschepen van de Amsterdamse admiraliteit die in november 1697 het Nieuwe Diep waren binnengelopen. Deze werden na een controle aan boord, door de commissaris van de monstering naar Amsterdam gezonden om daar te worden afgedankt; NA, AA, 1440, resolutie admiraliteit Amsterdam, 11 november 1697.

8 NA, AA, 3069, rekeningen van kaagvrachten admiraliteit Noorderkwartier, 1782-1784. Een van de zes bewaard gebleven rekeningen was voor het vervoer van dertig manschappen naar Amsterdam met de kaagschipper Jan van Smerna. De andere rekeningen gaven geen informatie over de eindbestemming van de kagen, maar omdat het hier steeds vervoer betrof van zeelieden in dienst van de admiraliteit van het Noorderkwartier was Hoorn of Enkhuizen waarschijnlijk de eindbestemming. Het transport kostte per persoon steeds 20 of 21 stuivers, ongeacht de rang of functie van de vervoerde zeelieden. De schepelingen die in de periode 1782-1784 werden weggebracht met binnenvaartuigen waren afkomstig van de West-Friese oorlogsschepen *Hoorn*, *Medemblik*, *Alkmaar*, *Vlieger* en *Jager*.

9 Zie bijvoorbeeld NA, AA, 3220, schuldrol bemanning van de brik *Snelheid* onder commando van kapitein-luitenant Adolph Holland, 1794-1795.

10 Als leidraad voor de werkzaamheden van de gerepatrieerde scheepsschrijver werd de schrijversinstructie van 1697 gebruikt die gehanteerd werd door de Rotterdamse admiraliteit. De andere admiraliteiten hadden hun eigen schrijversinstructies, maar de scheepsadministratie waarmee de schrijver zich, na de afdanking van de bemanning, moest verantwoorden, bestond overal uit dezelfde bestanddelen.

11 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'Instructie voor de schyvers dienende op 's Lands Oorlogschepen, onder het resort van den Raad ter Admiraliteit op de Maze', van 13 februari 1697, 'in Rotterdam herdruckt, (...) 1793', artikel 14. Volgens artikel 24 diende de schrijver voor elk psalmboekje dat hij niet kon verantwoorden 10 stuivers te betalen.

12 Kennelijk was twee dagen niet altijd een haalbare termijn. In 1764 besloot het Rotterdamse admiraliteitscollege dat voortaan alle journalen binnen twee weken na het afdanken van de gehele scheepsbemanning ingeleverd moesten zijn bij de advocaat-fiscaal. Wie zijn journaal later inleverde, kreeg een boete van twee maandgages.

13 NA, AA, Verzameling Bisdom, 13, alfabetisch repertorium op extract resoluties Staten-Generaal betreffende zeezaken en resoluties

admiraliteit Rotterdam, zeventiende en achttiende eeuw, folio 213. Op 28 januari 1749 besloot de admiraliteit van Rotterdam dat zowel haar kapiteins als scheepsschrijvers voortaan verplicht waren 'hunne journalen met derselver handteekening te bekragtigen alvooren deselve over te geeven'.

14 NA, AA, 1097, journaal van de schrijver H. Seeus op het schip *Briel* en daarna op de *Provintie van Uijtregt*, onder commando van commandeur Samuel Forman, 20 april 1693 t/m 6 april 1694, journaaloptekening van 4 juni 1693.

15 NA, AA, 801b, plakkaten, reglementen en ander stukken afkomstig van het Hoofdelijk Betalingskantoor van de admiraliteit van Rotterdam, extract uit het scheepsjournaal van kapitein Melvill, 20 september 1785. In dit extract stond een zware storm beschreven die zich had voorgedaan in de Golf van Narbonne. Het extract werd verstrekt aan andere kapiteins opdat ze er gebruik van konden maken bij het passeren van datzelfde zeegebied.

16 Voorbeelden van boetes die werden opgelegd aan schrijvers omdat ze geen journalen bij het Prinsenhof inleverden, zijn niet aangetroffen in de onderzochte admiraliteitsarchieven.

17 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'Instructie voor de schryvers dienende op 's Lands Oorlogschepen, onder het resort van den Raad ter Admiraliteit op de Maze',van 13 februari 1697, 'in Rotterdam herdruckt, (...) 1793', artikel 15.

18 Ibidem. Als de schrijver de kopie van de monsterrol één dag te laat inleverde, kostte hem dit 10 gulden. Twee dagen te laat betekende 20 gulden en drie dagen 40 gulden. Daarna kwam er per dag 50 gulden aan boete bij.

19 NA, AA, Verzameling Bisdom, 161, extract resolutie admiraliteit Rotterdam, 24 februari 1690. Deze resolutie bevat een overzicht van de werkzaamheden van 'den commis', de drie ordinaris en de twee extra-ordinaris klerken, allen werkzaam op het secretariaat in het Prinsenhof. De beide extra-ordinaris klerken waren hoofdzakelijk belast met de archivering en het kopiëren van scheepsrollen, aktes en brieven.

20 NA, AA, 3226, afrekening der soldijen van het West-Friese admiraliteitsschip *Wolfswinckel*, 1722.

21 Eind 1597 besloot de Zeeuwse admiraliteit om voortaan twee keer per jaar over te gaan tot uitbetalingen aan het scheepsvolk en dan maximaal acht à negen maanden loon van de gage die ze nog tegoed hadden. Nog geen twee jaar later werd dit teruggebracht tot een uitbetaling van maximaal de helft van de achterstallige gage. Het daaropvolgende jaar wilde de Zeeuwse admiraliteit in plaats van de helft nog maar een derde of een vierde deel van de verdiende gages uitbetalen. Uit angst voor muiterij bleef deze verdere beperking van de uitbetalingen achterwege. Zie NA, AA, 2450, resoluties admiraliteit Zeeland, 29 december 1597, 14 oktober 1599 en 1 december 1600. Twee eeuwen later waren uitbetalingen aan het scheepsvolk nog steeds een heikel punt. Zie bijvoorbeeld het besluit van het Rotterdamse admiraliteitscollege van 10 juli 1786, waarin het college zich voornam om de uitbetalingen zo veel mogelijk om de twaalf maanden te laten plaatsvinden. Zie NA, AA, Verzameling Van der Heim, 414, extract resolutie admiraliteit Rotterdam, 10 juli 1786. Van deze resolutie verscheen een gedrukte 'Publicatie' die overal in Rotterdam werd opgehangen.

22 Een door de scheepsschrijver verstrekte restantcedule kon alleen op het Hoofdelijk Betalingskantoor verzilverd worden als de eerste klerk/commies deze had gecontroleerd. Dat was ook zo als de restantcedule niet was opgemaakt door de scheepsschrijver maar door de eerste klerk/commies. Deze ontving dan zowel 6 stuivers voor het opmaken als voor het controleren en betaalbaar stellen van de cedule. In het eerstgenoemde geval hadden de schrijver en de eerste klerk/commies beiden recht op 6 stuivers.

23 NA, AA, Verzameling Bisdom, 161, notitie leges secretarie admiraliteit van het Noorderkwartier, circa 1711. Bij de Rotterdamse admiraliteit kregen scheepsschrijvers van de klerk van het Hoofdelijke Betalingskantoor

4 stuivers per maandbrief als zij daarop hadden uitgerekend hoeveel de zeeman nog netto tegoed had; zie NA, Collectie van der Heim, 53, schuldrol Josephus Isaaks, 1744-1746. Volgens NA, AA, 805, register van de in 1779 bij de Rotterdamse admiraliteit uitgegeven cedulen, werden de maand- en restantbriefjes op het Hoofdelijk Betalingskantoor te Rotterdam in 1779 verstrekt tegen betaling van 10 stuivers per stuk. Voor het laten aantekenen op het Hoofdelijk Betalingskantoor van een arrest op iemands verdiende gage werden toen 6 stuivers verlangd.

24 NA, AA, 119, resolutie admiraliteit Rotterdam, 13 maart 1625. De schrijver van kapitein Sas, Hendrick Corneliszoon, werd in het Prinsenhof ontboden om uitleg te geven over een voormalig bemanningslid van kapitein Sas dat zich de vorige dag had gemeld met de mededeling dat hij twee jaar tevoren zonder restcedule was afgedankt en er nu achterkwam dat gage die hij nog tegoed had al was uitgekeerd.

25 De Fransman Pierre Lemaire (ook wel genoemd Pieter Lameer of Pierre La Maire) bestierde samen met echtgenote Francijn Havel in de Rotterdamse Zevenhuissteeg een herberg, genaamd '*De Drie Lelijen*'. Deze had uitsluitend Franssprekende klandizie, zowel zeelui (matrozen en onderofficieren van marine en VOC), onderofficieren uit het Staatse leger, als burgers (onder andere kooplui). SAR, ONA, 201, 29 maart 1642, SAR, ONA, 205, 30 november 1643 en SAR, ONA, 207, 7 januari 1646. Lemaire was van huis uit 'maistre-tailleur' (meesterkleermaker) en leverde vanuit zijn druk beklante herberg lakense kleding aan in de buurt gelegerde compagnieën. Ook verstelde hij tegen betaling de kleren van zijn gasten. Sommige aktes zijn opgesteld in het Frans. Zie bijvoorbeeld de door de Rotterdamse notaris Balthasar Bazius voor Lemaire opgemaakte akte SAR, ONA, 434, 19 februari 1642 over geleverde kleding aan Jacob de St. Leger, seigneur de Beauregard.

26 Voorbeelden van dergelijke vaste klanten waren de uit het Schotse 'Colros' of 'Colleros' afkomstige matrozen Adam Linse en Jan Teyler. Zij voeren in de jaren veertig van de zeventiende eeuw bij verschillende kapiteins van de Rotterdamse admiraliteit en namen bij terugkeer in Rotterdam steeds weer hun intrek bij de Schotse volkhouders Catelijn Davits en Aert Douglas op de Schiedamsedijk, waar overwegend Schotten verbleven. Douglas was tevens werkzaam in de haven als 'cruyer'; SAR, ONA, 202, 6 april 1641; idem, 203, 7 juni 1642; idem, 204, 18 februari 1643 en 11 juli 1643; idem, 206, 18 november 1644, en idem, 211, 24 maart 1650.

27 De Haas, *Het rustloze leven van Cornelis van der Gon*, 161.

28 Ibidem.

29 NA, AA, 105, resolutie admiraliteit Rotterdam, 28 maart 1597. Veel kapiteins klaagden erover dat veel bemanningsleden ontslagen wilden worden en, 'om aan gereet gelt te comen', bereid waren tot een inhouding van 'den sesten penninck' op hun verdiensten. De Rotterdamse admiraliteit besloot daarop dat iedereen die niet op de afdanking van de gehele bemanning wilde wachten en meteen uitbetaald wenste te worden, rekening moest houden met een inhouding van 'den vyerden penninck tot profyte vande Lande'. Die extra zware inhouding was in 1604 nog steeds van kracht; NA, AA, 111, resolutie admiraliteit Rotterdam, 19 augustus 1604. Schepelingen die netjes op de afdanking en eindafrekening zouden wachten, kregen de toezegging dat zij hun geld 'sonder eenige corting' zouden ontvangen. Bij de admiraliteit van het Noorderkwartier werd in 1625 bepaald dat restcedulen niet meer verzilverd konden worden voordat de generale uitbetaling had plaatsgevonden; NA, AA, 2994, resolutie admiraliteit Noorderkwartier, 20 november 1625.

30 NA, AA, 109, resolutie admiraliteit Rotterdam, 12 augustus 1600.

31 NA, AA, 2449, resolutie admiraliteit Zeeland, 17 juli 1597. Ter bescherming van hun positie als schuldeisers werden kapiteins die geld voorschoten aan hun bemanning voortaan preferent aan alle andere crediteuren. Omdat sommige schepelingen er na de ontvangst van contant geld meteen van door gingen, werden in Zeeland de kapiteins in 1603 gelast om de (voorgeschoten) handgage niet in één

keer uit te betalen, maar het net aangenomen scheepsvolk eerst 'een stuk geld te geven' en de rest pas na een maand; NA, AA, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 10 februari 1603.

32 NA, AA, 121, resolutie admiraliteit Rotterdam, 13 september 1626.

33 Idem, 14 september 1626.

34 Idem, 4 november 1626.

35 Idem, 19 februari 1637. Volgens de leden van de Rotterdamse admiraliteitsraad waren de klerken onnodig vaak afwezig en werden ze niet streng genoeg aangepakt door de secretaris omdat de laatste te 'weijnigh gesach' over de klerken had.

36 SAR, ONA, 476, 28 mei 1647. Een zeilmaker betaalde met een restcedule (een vordering ter waarde van 121 gulden die hij nog van de admiraliteit tegoed had voor zijn diensten op het oorlogsschip onder commando van kapitein Philips Jacobszoon Schoneman) een openstaande rekening van 100 gulden bij een bierbrouwer.

37 NA, AA, 122, resoluties admiraliteit Rotterdam, 24 juni 1627 en 30 juni 1627.

38 NA, AA, 126, resolutie admiraliteit Rotterdam, 17 oktober 1631

39 NA, AA, 128, resolutie admiraliteit Rotterdam, 7 april 1633.

40 NA, AA, 124, resolutie admiraliteit Rotterdam, 6 december 1629. De zielkopers in het Prinsenhof zetten de zeelieden aan om hun restantbriefje of gagetegoed 'mit verlies van 6, 7, 8, 9, 10 nae 11 stuyvers op den gulden aff te staen'.

41 NA, AA, 128, resolutie admiraliteit Rotterdam, 7 april 1633.

42 Bruijn, *Varend verleden*, 43.

43 G.M.W. Acda, *Voor en achter de mast. Het leven van de zeeman in de 17de en de 18de eeuw* (Bussum 1976), 35.

44 Hoe lang de admiraliteit van het Noorderkwartier kon volstaan met uitbetalingen in restantbrieven is onduidelijk. Uit schuld- en betaal(s)rollen van omstreeks 1722 bleek dat afgedankte bemanningen ook in Hoorn en Enkhuizen in contanten werden uitbetaald en daar hun restantbrieven konden verzilveren.

45 NA, AA, 4a, resolutie Haagse Besognes, 27 maart 1653. Ondanks de uitzonderingspositie die het admiraliteitscollege van het Noorderkwartier zichzelf toedacht, kwam er, net als in maart 1652, toch weer een voor alle admiraliteiten geldende tarievenlijst betreffende de gages. Op 1 juli 1654 stuurde de Haagse Besognes een zelf opgestelde lijst naar de Staten-Generaal met het verzoek deze tarievenlijst te bekrachtigen. Waarschijnlijk was dit dezelfde lijst die de Staten-Generaal al op 22 maart 1652 hadden uitgevaardigd. Op 27 maart 1653 hadden de Haagse Besognes de Staten-Generaal namelijk geadviseerd om die bestaande lijst ongewijzigd van kracht te laten. Ook de tarievenlijst die de Staten-Generaal op 22 maart 1652 uitvaardigden, was op haar verzoek gemaakt door de in Den Haag bijeengekomen afgevaardigden van de vijf admiraliteiten. De (her)bekrachtiging kwam ter sprake nadat in 1653 was gebleken dat niet alle admiraliteiten zich aan de afgesproken bedragen hielden. De in juli 1654 uitgevaardigde lijst werd in gedrukte vorm opgenomen in Johan Tjassens, *Zee-politie der Vereenigde Nederlanden* (Den Haag 1670), 274-275 en is in handschrift aanwezig in het archief van de Haagse besognes: NA, AA, 4a, resolutie Haagse Besognes, 1 juli 1654.

46 SAR, ONA, 189, 23 juni 1628.

47 SAR, ONA, 188, 14 april 1628.

48 Cornelis de Wijs, ook wel Wies, Wijes of Wijsch genoemd, was omstreeks 1585 geboren te Amsterdam en vanaf 1622 of eerder in Rotterdam werkzaam als scheepsschrijver bij verscheidene opeenvolgende kapiteins op de binnenwateren. Cornelis de Wijs combineerde het schrijverschap bij de marine met de zielkoperij en het volkhouderschap van zijn vrouw en wist zich op te werken tot luitenant en plaatsvervanger van zijn kapiteins. Hij overleed in 1643, waarna zijn echtgenote eerst als weduwe en vanaf 1651 hertrouwd met een matroos van de marine, voortging met de tijdelijke opvang en het ronselen van scheepsvolk en het opkopen en belenen van schuldbrieven van zeelui. Het logement van Cornelis Wijs en Susanna Willems stond in Kralingen, net buiten de Oostpoort van Rotterdam. Susanna Willems leidde een roerig

leven, dat regelmatig ontsierd werd door vecht- en vloekpartijen. Zij was echter ook gelovig – ze schonk geld aan de kerk en wilde per se een kerkelijke begrafenis – maar of ze daar haar bijnaam 'Moer van de Calissen' aan dankte, is onduidelijk.

49 SAR, ONA, 1050, 20 april 1690.

50 In 1637 volgde opnieuw een toegangsverbod voor 'huyckesaecken' die het voorzien hadden op de reeds verdiende gage van het scheepsvolk. Ditmaal werd de kamerbewaarder en de luitenant en hellebaardiers van de admiraliteitsprovoost opgedragen om ze buiten de deur te houden van het Prinsenhof; NA, AA, 132, resolutie admiraliteit Rotterdam, 18 februari 1637.

51 NA, AA, 125, resolutie admiraliteit Rotterdam, 21 maart 1631. Het admiraliteitscollege nam de restcedulen bij klerken en andere bedienden van de admiraliteit in het Prinsenhof in beslag, om ze ten goede te laten komen van de armenzorg.

52 NA, AA, 124, resolutie admiraliteit Rotterdam, 6 december 1629. De secretaris van de admiraliteitsraad diende afgedankte schepelingen er voortaan op te wijzen dat het laten opmaken en verhandelen van een restcedule of obligatie niet in hun voordeel was, en dat zij beter konden wachten op de 'capitaele betalinge'. De ontvanger-generaal van de Rotterdamse admiraliteit beloofde die uitbetalingen zoveel mogelijk eens per week in het Prinsenhof te laten plaatsvinden.

53 NA, AA, 128, resolutie admiraliteit Rotterdam, 7 april 1633.

54 NA, AA, 139, resolutie admiraliteit Rotterdam, 8 augustus 1644. De bemanning van een schip van de Rotterdamse admiraliteit die voor een jaar was aangenomen en recht had op ontslag en uitbetaling, werd met toezeggingen en het aanbod van een voorschot ter grootte van twee of drie maandgages aan het lijntje gehouden.

55 NA, AA, 148, resolutie admiraliteit Rotterdam, 18 april 1653. De 'opper of principael clercq' Johan van Ha(e)len werd door deze maatregel in een lastige positie gemanoeuvreerd. Hij mocht de ziel(ver)kopers door wie hij regelmatig werd benaderd voor informatie nu niet meer te woord staan. Het werken als klerk bij de admiraliteit bood echter ook grote voordelen. Johan van Halen profiteerde volop van het systeem van begunstiging dat binnen de admiraliteit hoogtij vierde. Zo wist hij onder andere van zijn broodheren gedaan te krijgen dat zij zijn zwager in 1646 aanstelden als luitenant bij een bepaalde kapitein en dat zijn zoon in 1651 ook als klerk mocht komen werken in het Prinsenhof, zodat deze op den duur zijn baan zou kunnen overnemen; NA, AA, 141, resolutie admiraliteit Rotterdam, 28 april 1646 en idem, 146, resolutie admiraliteit Rotterdam, 30 december 1651.

56 NA, AA, 148, resolutie admiraliteit Rotterdam, 29 april 1653.

57 NA, AA, Verzameling Bisdom, 162, extract resolutie admiraliteit Rotterdam, 5 januari 1694.

58 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'Instructie voor de schyvers dienende op 's Lands Oorlogschepen, onder het resort van den Raad ter Admiraliteit op de Maze', van 13 februari 1697, 'in Rotterdam herdruckt, (...) 1793', artikel 16.

59 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), extract resolutie admiraliteit van Rotterdam, 14 april 1739. Schrijvers mochten geen maandbrieven meer kopen en belenen of derden daarbij behulpzaam zijn.

60 NA, AA, 805, register van door de Rotterdamse admiraliteit uitgegeven maand- en restantbrieven in 1779. Omdat er in de voorafgaande maanden september t/m november 1779 al vier maandbrieven waren verstrekt die niet werden verhandeld, waren er van de in totaal 292 maandbrieven die voor de *Schiedam* waren uitgegeven 32 stuks in het bezit gebleven van de zeeman of zijn gezin.

61 NA, AA, 805, register van door de Rotterdamse admiraliteit uitgegeven maand- en restantbrieven in 1779. Voor de bemanning van het schip *Jason* werden in de maanden september tot en met december 1779 in totaal 120 maandbrieven uitgegeven. Van 81 maandbrieven werd Martha van Straalen de eigenaresse. De rest kwam in handen van derden,

op een stuk of vijf na die in bezit bleven van de zeeman of diens gezin. Voor de beide oorlogsschepen *Oranje Zaal* en *Rotterdam* werden in diezelfde periode 479 maandbrieven uitgegeven. Daarvan verwierf Martha van Straalen er 353 en bleven 56 stuks in eigendom van de betreffende zeeman of zijn gezin.

62 Laurentius Beudt was jarenlang scheepsschrijver. In die functie voer hij op het oorlogsschip *Mars* toen dat schip op 4 februari 1781 in de buurt van Sint Eustatius op weg naar de Republiek onverwacht werd aangevallen door de Engelsen. Schout-bij-nacht Willem Crul, die in vol ornaat aan dek stond en net als de rest van de bemanning nog onwetend was van de kort daarvoor uitgebroken Vierde Engelse Oorlog, was een eenvoudige prooi voor de Britse schutters en sneuvelde die dag. Het schip ging over in Engelse handen. Beudt behoorde als scheepsschrijver tot het officierskorps van de Rotterdamse admiraliteit en werd waarschijnlijk op parool vrijgelaten. Vermoedelijk was dat de reden van zijn overstap tijdens de oorlog naar de functie van solliciteur. Beudt pakte de zaken voortvarend aan en stelde een modellenboek samen voor de beginnende scheepsschrijver met voorbeelden uit eigen ervaring uit de jaren 1778-1780. Dat modellenboek is in het bezit van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH, Collectie Losse Stukken, 54).

63 NA, AA, 182, resolutie admiraliteit Rotterdam, 10 juli 1786. Tijdens de vergadering werd een door de advocaat-fiscaal gemaakte opzet om, via het Fonds voor arme oude Zeelieden, maandbrieven te gaan belenen door het admiraliteitscollege, aangenomen. De opzet bevatte ook het voorstel om Laurentius Beudt aan te stellen tot directeur van dat fonds. Deze solliciteur van verscheidene scheepsschrijvers gold als een specialist op het gebied van de regelgeving omtrent het werk van de scheepsschrijver. Van de tientallen in de resolutie opgenomen richtlijnen en bijzonderheden omtrent het belenen van de maandbrieven liet het Rotterdamse admiraliteitscollege in 1786 een plakkaat vervaardigen en in de stad verspreiden. Met grote letters zette de vaste drukker van de Rotterdamse admiraliteit, Hendrik van Waesbergen, boven het plakkaat 'Publicatie'.

64 NA, AA, 801b, plakkaten, reglementen en ander stukken afkomstig van het Hoofdelijk Betalingskantoor van de admiraliteit van Rotterdam, 'Publicatie', 10 juli 1786, aanhef.

65 Zie voor nadere bijzonderheden over de wervingsproblemen bij de marine in de jaren zeventig en tachtig van de achttiende eeuw: T.J.A Roodhuyzen, *In woelig vaarwater. Marineofficieren in de jaren 1779-1802* (Amsterdam 1998), 39-43.

66 In het volgende hoofdstuk komt de financiering van de scheepsschrijver aan bod.

67 NA, AA, 123, resolutie admiraliteit Rotterdam, 11 april 1628. De admiraliteitsraad besloot uit de verdiensten van de schrijver van kapitein Beaumont twee maandgages af te dragen aan een niet bij naam genoemde schuldeiser en deed dat 'onder cautie als bij 't bouck van cautien is te sien'. Of het hier om eenzelfde soort register ging met akten van borgtochten voor schrijvers, zoals het exemplaar met cauties uit de periode 1708-1793 dat bewaard is gebleven in het archief van het Hoofdelijk Betalingskantoor van de Rotterdamse admiraliteit, is niet duidelijk.

68 Davies, *Gentlemen and Tarpaulins*, 21.

69 Braunius, 'Van schrijver tot officier van administratie', 354.

70 NA, AA, 813, register met akten van borgtocht ten behoeve van het Hoofdelijk Betalingskantoor gepasseerd voor schade voortvloeiende uit het verlies van maandbrieven of voortkomende uit wanbeheer en plichtsverzuim van schrijvers aan boord van de schepen van de Rotterdamse admiraliteit, 1708-1795.

71 NA, AA, 813, register met akten van borgtocht (...), 1708-1795. Het register bevat in totaal negentig opgemaakte akten van borgtocht ten behoeve van scheepsschrijvers, elk ondertekend door de desbetreffende borg. Aangezien de Rotterdamse admiraliteit in de periode 1708-1793 veel vaker schepen uitrustte dan de negentig die genoemd worden in het register, was een borgstelling kennelijk niet altijd vereist. Het ontbreken van soort-

gelijke registers in de archieven van andere dan de Rotterdamse admiraliteit versterkt dat vermoeden.

72 NA, AA, 813, register met akten van borgtocht (...),1708-1795, folio 30 en 157. De scheepsschrijver Anthony Almeloo stond in 1755 en 1756 borg voor zijn collega Jan Hendrik Ilcksen, en Adriaen Crielaert in 1718 voor Jacobus de Jongh.

73 NA, AA, 813, register met akten van borgtocht (...),1708-1795, folio 8 en 16. Voor de scheepsschrijver Cosmis van Suylen (ook wel Cosmus van Zuilen genoemd) stelde zich op 9 april 1743 borg de kapitein-ter-zee Gabriel Keijser. Van Suylen zat aan boord van de *Gorcum*. Kapitein Keijser stond borg voor 500 gulden. Ten behoeve van de scheepsschrijver van de *Schiedam*, Nicolaas Biesta, ondertekende kapitein Adriaen van der Meijde op 19 april 1746 een akte van borgtocht. Hij stelde zich garant voor een bedrag van 750 gulden.

74 NA, AA, 813, register met akten van borgtocht (...),1708-1795, folio 10, 39 en 169. De commies van de charterkamer, Cornelis van der Beets, stond in 1725, 1728 en 1729 steeds garant voor zijn zoon de scheepsschrijver Lambert(us) van der Beets.

75 NA, AA, 813, register met akten van borgtocht (...),1708-1795, folio 2.

76 Idem, folio 43.

77 Waarschijnlijk zijn de bewaard gebleven stukken die bij de schuldrol van Isaacs hoorden, verzameld door de toenmalige secretaris van de admiraliteitsraad, Jacob van der Heim. Uit deze stukken blijkt niet waarom de scheepsschrijver Isaacs honderden guldens verlies leed tijdens zijn verblijf op de Middellandse Zee in 1745 en 1746. Zie NA, Collectie Van der Heim, 53.

HOOFDSTUK 8

1 Tot wanneer deze in zestiende en zeventiende eeuw gebruikte regeling van kracht bleef, is onbekend. Tijdens het Twaalfjarig Bestand werd deze regeling in ieder geval nog steeds toegepast door de Zeeuwse admiraliteit.

2 ZA, ARZ, C, ROG, 634*, acquitten bij de rekening over 1600-1601, 21 monsterrollen uit de jaren 1597-1601. In deze monsterrollen werden in totaal 36 scheepsschrijvers bij naam genoemd. Bij vier van hen was geen maandgage ingevuld. Van de resterende 32 schrijvers waren er zestien bij wie expliciet vermeld stond dat zij over een eigen musket beschikten. Omdat de aanwezigheid van een eigen musket ook zonder vermelding afgeleid kon worden uit de maandgage, kan het genoemde aantal van zestien verhoogd worden naar twintig. Van een viertal schrijvers die een afwijkende, veel hogere, gage kregen dan de rest en bij wie geen nadere informatie stond over de aanwezigheid van een eigen vuurwapen, is niet vast te stellen of zijzelf een musket meebrachten. Het lijkt gerechtvaardigd hieruit te concluderen dat omstreeks 1600 meer dan de helft van de scheepsschrijvers van de Zeeuwse admiraliteit met een eigen musket aan boord kwam.

3 NA, AA, 2449, resolutie admiraliteit Zeeland, 8 juni 1598.

4 Omstreeks 1615 verdienden de scheepsschrijvers van de Zeeuwse admiraliteit 12 of 13 gulden per maand. Hun kapiteins voerden meestal het bevel over schepen met een circa zestig-koppige bemanning. De Vlissingse viceadmiraal Joos de Moor had de *Gouden Leeuw* onder commando. Dat schip telde slechts 25 bemanningsleden, onder wie de scheepsschrijver Melchior Willemszoon uit Middelburg die 18 gulden aan gage per maand verdiende. Zie ZA, ARZ, C, ROG, 649*, acquitten bij de rekening over 1615-1616, twaalf monsterrollen uit de jaren 1614-1617, monsterrol scheepsvolk viceadmiraal Joos de Moor, 1616-1617.

5 NA, AA, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 14 januari 1606 en 22 februari 1606. Michiel Geleijnszoon werd op een gage van 40 gulden aangesteld tot commies op de vloot van vier Zeeuwse schepen die naar de Franse en Spaanse kust werd gestuurd. Ruim vijf weken later was de commies terug en deed aan de raad verslag over een onderweg buitgemaakte Spaanse bark. In 1607 stuurde de Rotterdamse admiraliteit ook een commies mee met haar richting Spanje gedirigeerde

schepen. Hiervoor werd de uit Boulogne afkomstige Jan Matheuszoon aangewezen. Hij verving een andere commies die voor 30 gulden was aangenomen, maar door een verwonding niet meekon; NA, AA, 112, resoluties admiraliteit Rotterdam, 13 februari 1607 en 18 februari 1607.

6 SAR, ONA, 141, 27 oktober 1630. Op verzoek van Hans de Geus, schrijver van kapitein Frans Jacobszoon Touw, verklaarden twee andere schrijvers, Guilliam Vlemincx en Coenraet Diemers, dat De Geus in 1626 voor zijn kapitein een zekere Cleas Hendricks had aangenomen als trompetter en deze toen opgeld had uitbetaald.

7 Bij de admiraliteit van Zeeland werd het opgeld in de achttiende eeuw soms wel in de monster- of betaalrol vermeld.

8 NA, AA, 1337, resolutie admiraliteit Amsterdam, 6 mei 1591.

9 NA, AA, 139, resolutie admiraliteit Rotterdam, 28 januari 1644.

10 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), extract resolutie admiraliteit van Rotterdam, 19 december 1780. Scheepscommandanten die aan 'stuurlieden, koks, hofmeesters, trompetters of andere' bovenop hun gage 'enige toegift' hebben beloofd, moeten zich daaraan houden.

11 ZA, ARZ, C, ROG, inv.nr. C7563, acquitten bij de rekening over 1727, monsterrol van de *Oranjegalei* onder commando van kapitein Gijsbert Maximiliaan van Bergen uit 1726. De schrijver van deze kapitein, Leendert Vlos uit Veere, ontving per maand naast zijn gage van 3 ponden Vlaams (= 18 gulden) steeds 1 pond Vlaams (= 6 gulden) 'opgelt'. In andere monsterrollen uit de achttiende eeuw werden meer scheepsschrijvers genoemd die behalve hun reguliere gage een bepaald bedrag per maand aan opgeld verdienden, meestal ter grootte van 10 schellingen (= 3 gulden). Zie idem, inv.nr. C7324, acquitten bij de rekening over 1702, monsterrol van het schip de *Eerste Edele* uit 1702 onder commando van viceadmiraal Gheleijn Everstzoon. De scheepsschrijver, Cornelis van der Hucht uit Zierikzee, ontving per maand aan gage 18 gulden plus '10 schellingen opgelt'.

12 NA, AA, 102, resolutie admiraliteit Rotterdam, 24 maart 1595. De Rotterdamse admiraliteit had voor een scheepsschrijver op dat moment geen vacature en vroeg Hendrick Bruijnick of deze geïnteresseerd was in een baan als chercher te Nijmegen, want die functie zou binnen niet al te lange tijd vrijkomen. Bruijnick had daar wel oren naar.

13 In de monsterrollen stond zelden expliciet aangegeven waarom een schrijver (of andere opvarende) een hoger dan het gangbare maandloon toebedeeld kreeg. Soms werd nog wel verwezen naar een resolutie of order van het admiraliteitscollege. Zie ZA, ARZ, C, ROG, 634*, acquitten bij de rekening over 1600-1601, bemanningslijst van scheepsvolk van de uit Goes afkomstige kapitein Marinus Dominicus 1600. De scheepsschrijver van kapitein Dominicus, Philips van Aroudeans geheten, verdiende geen 10, 11, 12 of 13 gulden per maand zoals toen gebruikelijk was, maar '4 p [= 4 ponden Vlaams a 6 gulden per pond = 24 gulden] volgende de ordonnantie van de heeren'. De voorganger en de opvolger van deze dik betaalde schrijver verdienden bij diezelfde kapitein Dominicus respectievelijk 12 en 13 gulden.

14 ZA, ARZ, C, ROG, 634*/ C 6491, acquitten bij de rekening over 1615-1616, bemanningslijst *Zeelandse Post* onder commando van kapitein Jan de Cock, april 1615 - april 1616. De scheepsschrijver Guilliame de la Valle verdiende de eerste drie maanden 14 gulden en daarna, dankzij zijn beloning, voortaan 17 gulden waardoor hij bij de uitbetaling van zijn jaarsalaris in 1616 geen (12 x 14 =) 156 gulden ontving maar (3 x 14 + 9 x 17 =) 195 gulden oftewel 32 ponden Vlaams (van 6 gulden per pond) en 10 schellingen (van 6 stuivers per schelling).

15 ZA, ARZ, C, ROG, 634*/ C 6296, rekest van 18 maart 1598 van Guilliame de la Valle. Op 28 maart 1598 stemden de raadsleden van de Zeeuwse admiraliteit in met dit door De la Valle zelf ingediend verzoekschrift om beloond te worden voor zijn tienjarige ononderbroken dienst te water als schrijver op het jacht van kapitein Ducdalve. Guilliame werd een bedrag van 'vijfentwintig ponden groo-

ten Vlaams' toegezegd. Kennelijk bezat De la Valle een ijzersterke conditie want hij was uitzonderlijk lang werkzaam als scheepsschrijver.

16 NA, AA, 2451, resolutie admiraliteit Zeeland, 6 januari 1603. Het verzoek van de schrijver van kapitein Legier Pieterszoon, Marten Parijs, om net als zijn voorganger, Hans van Kerckhove een gage van 15 gulden per maand te mogen ontvangen, werd ingewilligd.

17 NA, AA, 134, resolutie admiraliteit Rotterdam, 27 april 1639, idem, 135, resolutie admiraliteit Rotterdam, 2 april 1640, idem, 136, resolutie admiraliteit Rotterdam, 4 december 1641, en idem, 138, resolutie admiraliteit Rotterdam, 4 mei 1643. Waelpot wist in 1641 ook nog te bedingen dat hij voortaan net als de gewone klerken op de secretarie als emolument jaarlijks vijftig pond kaarsen zou ontvangen.

18 NA, AA, 2996, resolutie admiraliteit Noorderkwartier, 21 maart 1630.

19 NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 8 oktober 1632.

20 Ibidem.

21 NA, AA, 128, resolutie admiraliteit Rotterdam, 12 oktober 1633.

22 NA, AA, 129, resolutie admiraliteit Rotterdam, 1 februari 1634.

23 NA, AA, 120, resolutie admiraliteit Rotterdam, 28 februari 1626.

24 Prud'homme van Reine, *Admiraal Zilvervloot*, 171.

25 Eekhout, *Het Admiralenboek*, 60-66.

26 NA, ASG, 9277, journaal van Pieter Ba(e)rtsz, commissaris van de Staten-Generaal, aan boord van de *Maan*, onder commando van kapitein Jan Adriaenszoon Cant, 1 mei 1602 t/m 13 oktober 1602, journaaloptekening van 3 juli 1602. Een die dag, in opdracht van de admiraal voor al zijn kapiteins, opgestelde order werd afgesloten met 'In kennisse van mij als secretaris ende den controleur Pieter Bartsz. Heijndrick Hoevenaer'.

27 Prud'homme van Reine, *Admiraal Zilvervloot*, 171.

28 Piet Hein mocht zijn secretaris niet alleen ruimer inzetten dan zijn voorganger, hij kreeg ook de al door Van Dorp gewenste advocaat-fiscaal toegewezen. Zowel de fiscaal als de secretaris ontvingen na de dood van Piet Hein een deel van de tijdens diens laatste reis gemaakte buit. Zij deelden mee in die buit 'naer advenant van sijn maentlick tractement', en dat loon bedroeg voor elk van hen 30 gulden per maand. Zie NA, AA, 124, resolutie admiraliteit Rotterdam, 26 november 1629.

29 NA, AA, 4, fragment index resoluties Staten Generaal over zeezaken, 1631, letter S, Scheepen van Oorloge, folio 54, 'ordonnantie voor F. Aleman secretaris op de scheepen van oorlog op de cust van vlaanderen gedepescheert ter somme van 44:8:' en folio 341 "t journael van gem. aleman te examineeren'.

30 NA, ASHWF, 6148, journaal van de secretaris van de vloot, F. Aleman, op een niet bij naam genoemd admiraliteitsschip onder commando van luitenant-admiraal Van Dorp, 3 juni 1635 t/m 8 september 1635.

31 Ibidem.

32 De gegevens over Joris Andringa werden, tenzij anders aangegeven, ontleend aan: T. Andringa, 'Joris Andringa 1635-1676. Schrijver kaper kapitein', in: *A(ndringa)S(taach) N(ijs)*, Familiekrantje van de Andringa Stichting, nr. 46 (november 2007), 1-28. Voor zijn aanstelling zie: NA, Collectie De Ruyter, 89, betaalrol van het schip de *Spiegel* 1664-1665.

33 J.R. Bruijn, R. Prud'homme van Reine en R. van Hövell tot Westerflier (red.), *De Ruyter. Dutch Admiral* (Rotterdam 2011), 171. De tocht uit 1664-1665 naar de kust van West-Afrika en Amerika wordt in een apart hoofdstuk behandeld door H. den Heijer. Van de door hem genoemde dertien schepen die samen de uitgezonden vloot vormden, had alleen de *Spiegel*, het vlaggenschip van De Ruyter, met 68 kanons er tien meer aan boord dan de *Provincie van Utrecht*.

34 In 1664 zou een klein gezelschap waartoe De Ruyter en Andringa behoorden met een sloep voor de West-Afrikaanse kust hebben gevist. Zie T. Andringa, 'Joris Andringa 1635-1676. Schrijver kaper kapitein', 1

35 Idem, 20. 'Joris Andringa, ijegenwoordich secretaris van de vloot van den Staet' zou, volgens een door T. Andringa aangehaalde

geheime resolutie van de Staten-Generaal van 15 december 1673, op de nominatie hebben gestaan om gouverneur te worden van het heroverde New York.

36 De Ruyter had een nogal 'hakerig' handschrift en zijn spelling en zinsbouw waren gebrekkig. Hij maakte voor het schrijven van brieven, ook aan zijn vrouw, volop gebruik van zijn secretaris Andringa. Slechts een klein deel van de brieven aanwezig in het nagelaten archief van Michiel de Ruyter is eigenhandig geschreven. L. Koelmans, *Teken en klank bij Michiel de Ruyter* (Assen 1959), 2-3. Voor kritische kanttekeningen over de talloze verschrijvingen en niet goed lopende zinnen in het schrift van De Ruyter kan men eveneens terecht bij L. Koelmans, *Zeemans Lexicon. Woord en woordbetekenis bij Michiel de Ruyter* (Zutphen 1997).

37 Braunius, 'Van schrijver tot officier van administratie', 349. Braunius verwees bij het behandelen van de secretaris van de vloot, Joris Andringa, naar een gelegenheid waarbij De Ruyter zijn kapiteins niet kon raadplegen over een uit te voeren operatie en pas bereid was een beslissing te nemen nadat hij Andringa's mening had gehoord.

38 NA, AA, 231, extract uit register van de Staten Generaal, 22 december 1667. Dit extract werd naar de verschillende admiraliteiten gestuurd en beschreef de financiering van een aantal vlootfunctionarissen onder wie de secretaris. Op 11 maart 1665 hadden de Staten-Generaal bepaald dat de secretaris van de vloot, net als de dokter en chirurgijn-generaal, zowel aan de wal als op zee 50 gulden per maand zou gaan verdienen. Het vaste traktement van de secretaris kwam voor rekening van de admiraliteit van Amsterdam. De admiraliteit van Rotterdam betaalde de dokter, de admiraliteit van het Noorderkwartier de chirurgijn-generaal.

39 NA, AA, 231, extract uit register van de Staten Generaal, 22 december 1667. De 25 gulden die de secretaris, dokter en chirurgijn-generaal bij verblijf op zee ieder per maand extra zouden verdienen, werd bekostigd door het admiraliteitscollege 'waer onder deselve sullen werden geemployeert'. Uit NA, AA, 151, resolutie admiraliteit van Rotterdam, 19 december 1673, bleek dat Joris Andringa de 28 gulden die hij inclusief het opgeld per maand verdiende 'in actueel employ' op zee, uitbetaald moest krijgen via de Rotterdamse admiraliteit.

40 SAA, ONA, 2371, 13 juni 1675, huwelijkse voorwaarden tussen kapitein-ter-zee Joris Andringa en Margaretha van Gelder geassisteerd door luitenant-admiraal Michiel de Ruyter.

41 De informatie over de aanstelling van Johan van der Poort en de in de tekst genoemde werkzaamheden van de secretaris van de vloot zijn ontleend aan: NA, AA, 88, commissieboek 1648-1699, folio 45.

42 NA, AA, Verzameling Hoefft. Het archief werd door een nazaat geschonken aan het Departement van Marine en in 1868 door dat ministerie afgestaan aan het Rijksarchief, tegenwoordig het Nationaal Archief geheten.

43 De marineofficier Simons dacht dat mr. J.D. Hoefft een advocaat van het Hof van Holland was. Simons, *Marine Justitie*, 51.

44 SAA, ATO, 175, stukken betreffende de Amsterdamse stadsgaleien uit 1573 en 1576, monsterrol van de kleine stadsgalei onder commando van kapitein Claes Goeverst, 1573.

45 Idem, monsterrol van de grote stadsgalei onder commando van kapitein Anthonis Jacobszoon Loenen, 1573. De grote stadsgalei van Amsterdam met de naam *Neptunus* was bemand met 114 tot 116 personen, inclusief 72 of 73 roeiers. De bemanning van de kleine stadsgalei bestond uit 78 tot 80 koppen, van wie 47 of 48 man aan de riemen zaten.

46 ZA, ARZ, B, 3902*, acquitten horende bij de rekeningen van de baljuw Jan Patarsen uit 1575-1576. De rekeningen met bijlagen betreffende de militaire uitgaven in Zeeland die deze baljuw ter verantwoording opstuurde, waren nog niet onderverdeeld in de rekeningen die voortkwamen uit de strijd op het land en die te water. Tussen de vele ingestuurde 'acquitten', zoals de bijlagen werden genoemd, zat een klein aantal monsterrollen van Zeeuwse galeien uit de jaren 1575 en 1576. Het betrof drie monsterrollen van de nieuwe *Galei van Zierikzee* (eerst onder commando

van kapitein Sibbert Offenszoon, daarna de kapiteins Jan Lieven Heere en Herman Dircx Verhooge) en een van de galei *Ducque talve* (onder commando van kapitein Johan van de Vere).

47 ZA, ARZ, C, ROG, 616* en 617*, acquitten bij de rekeningen over 1591 en 1592, monsterrollen 1591-1592. In deze (achttien) monsterrollen werden in totaal 22 scheepsschrijvers genoemd. Van hen ontvingen zeventien een maandgage van 10 gulden, een schrijver kreeg 11 gulden en drie 12 gulden. Een van de schrijvers week sterk af met een gage van 14 gulden. Deze kwam uit Duinkerken en bevond zich aan boord van 'een Frans schip'.

48 Een maandgage van 14 gulden was ook het door de Staten-Generaal tijdens de Eerste Engelse Oorlog ingestelde tarief voor alle scheepsschrijvers op de oorlogsvloot.

49 De gagehoogtes die de Zeeuwse admiraliteit vanaf circa 1590 aanhield, zijn ontleend aan de tientallen monster- en betaalrollen aanwezig in: ZA, ARZ, C, ROG, 616* en 617* (acquitten bij de rekening over 1591 en over 1592), inv.nr. 634* (acquitten bij de rekening over 1600-1601), inv.nr. 649*/C6493 en 650*/C6503 (acquitten bij de rekening over 1615-1616 en over 1616-1617), inv.nr. 816*/C8163 (acquitten bij de rekening over1625), inv.nr. C6870 (rekening zonder acquitten over 1654), inv.nr. 706*/C7063 (acquitten bij de rekening over 1675), inv.nr. C7313(acquitten bij de rekening over 1701), inv.nr. C7324 (acquitten bij de rekening over 1702), inv.nr. C7563 (acquitten bij de rekening over 1727).

50 De VOC-leiding maakte in 1649 een inventarisatie van de door de verschillende Kamers in 1648 uitgeloofde maangages. Daaruit bleek dat de matrozen (bootsgezellen of busschieters) en soldaten vrijwel overal precies hetzelfde ontvingen. Bij de onderofficieren waren er echter wel veel onderlinge verschillen. Zo verdiende bijvoorbeeld de hoogbootsman in Enkhuizen bij de VOC 32 gulden per maand, terwijl zijn vakgenoten in Amsterdam, Hoorn, Middelburg en Rotterdam niet meer dan respectievelijk 24, 30, 28 en 30 gulden ontvingen. Ook een schieman verdiende met 27 gulden per maand bij de VOC in Enkhuizen meer dan in Amsterdam (22 gulden), Rotterdam (25 gulden), Hoorn (25 gulden) of Middelburg (22 en 24 gulden). Wie in 1648 als kok naar de Oost wilde, kon vanuit financieel oogpunt, het beste in Hoorn aanmonsteren. Aan het daar toen uitgeloofde maandloon van 28 gulden konden de andere kamers niet tippen met 24 gulden in Amsterdam en Middelburg, 25 gulden in Rotterdam en 26 gulden in Enkhuizen. Hoewel het niet voor alle onderofficiersfuncties opging, waren de maandgages in Hoorn en vooral in Enkhuizen doorgaans het hoogst. NA, Archief VOC, 101, resoluties Heren XVII (1644-1651), resolutie 26 april 1649.

51 NA, AA, Verzameling Bisdom, 15, 'Lijsten der soldije van de officieren, op de schepen van den eersten, tweeden, derden en vierden rang, convoyerende schepen en andere mindere vaertuygen, alle resorterende ter admiraliteyt op de Maze', gedrukt te Rotterdam in 1721 en ongewijzigd herdrukt in 1728.

52 De gages zijn ontleend aan: NA, AA, 3223, stukken bij de schuldrol van het schip *'t Huis te Warmeloo*, 1715; NA, AA, 3224, stukken bij de schuldrol van het schip *Wolfswinckel*, 1716; NA, AA, 3225, stukken bij de schuldrol van het schip *'t Huis te Neck*, 1721; NA, AA, 3226, stukken bij de schuldrol van het schip *Wolfswinckel*, 1722 en NA, AA, 3228, stukken bij de schuldrol van het schip *Vredehof*, 1728.

53 Leuftink, *De geneeskunde in de 17de eeuw*, 22.

54 NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 26 oktober 1632.

55 NA, AA, 123, resolutie admiraliteit Rotterdam, 17 juni 1628: Het Rotterdamse admiraliteitscollege ontving een brief van zijn commissaris in Den Briel waarin deze schreef 'dat het scheepsvolck van capt. Diemen nyet en wilden in zee zonder chirurgijn'. NA, AA, 126, resolutie admiraliteit Rotterdam, 15 december 1631: Het Rotterdamse admiraliteitscollege stuurde ter vervanging van de zieke chirurgijn van kapitein Juinbol met spoed een ander uit angst dat de bemanning van Juinbol anders niet wilde uitvaren. NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 12 augustus 1632: Kapitein Hendrick de Munnick en zijn scheepsvolk toonden zich weigerach-

tig om uit te varen 'vermits d'absentie van de chirurgijn'; NA, AA, 130, resolutie admiraliteit Rotterdam, 21 augustus 1635: Het schip van kapitein Pieter Janszoon van den Broecq lag voor vertrek gereed bij Den Briel, maar kon niet uitvaren 'omdat het volck vermits 't gebreck van de chirurgijn geen ancker wilde lichten'. Het admiraliteitscollege besloot na melding van deze situatie door de commissaris van de monstering, dat de aangemonsterde chirurgijn, die ziek bleek te zijn, meteen vervangen moest worden door een andere.

56 De enigen die zich erover kwaad maakten dat de schrijver het schip gemist had, waren de leden van de admiraliteitsraad. Als hem dit overkwam, maakte de schrijver zich wel zorgen omdat hij een fikse boete riskeerde.

57 NA, AA, 1101, Journaal van commandeur Cornelis Wassenaar, commandant van het fregat *Den Briel*, 27 maart 1693 t/m 5 maart 1694, journaaloptekening van 17 november 1693. Na terugkomst bij Den Briel, van een korte reis op en neer naar Engeland, kreeg commandeur Wassenaar de commissaris van de monstering aan boord om de actuele bemanningssterkte te controleren. Wassenaar kon echter geen monsterrol laten zien 'alsoo de schrijver van dese reijs niet mede geweest was'. Daarop liet Wassenaar de kist van de schrijver ophalen en in aanwezigheid van vijf getuigen openbreken. Op 30 mei 1691 kreeg kapitein Gijsbertus Wijlich 'seeven schrijvers, een apointe met een en twintigh maetrosen' aan boord die van Den Briel naar Duins gebracht moesten worden. Daar lag op dat moment de Nederlandse oorlogsvloot voor anker. De zeven schrijvers hadden door hun werfactiviteiten in Rotterdam het uitzeilen van deze vloot gemist; NA, AA, 1099, journaal van de schrijver Pieter Quackenbosch op de *Stad Briel* onder commando van kapitein Gijsbertus Wijlich, 18 maart 1691 t/m 25 januari 1692, journaaloptekening van 30 mei 1691.

58 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), 'Instructie voor de schyvers dienende op 's Lands Oorlogschepen, onder het resort van den Raad ter Admiraliteit op de Maze', van 13 februari 1697, 'in Rotterdam herdruckt, (...) 1793', artikel 5. Indien de schrijver op de dag van vertrek niet aan boord was, kostte hem dat drie maandgages. Overkwam het hem een tweede keer, dan was hij al de gage die hij nog tegoed had kwijt en volgde ontslag.

59 Een voorbeeld uit de nadagen van admiraliteiten biedt: J.R. Bruijn en C. van Baalen, *Van zeeman tot residentieburger. Cornelius de Jong van Rodenburgh (1762-1838)* (Hilversum 1996), 31. Kapitein Cornelius de Jong hield aan zijn in de periode 1791-1796 gemaakte zeereizen een aanzienlijk bedrag over, te weten 1671 gulden aan verdiende gage en minstens 25.000 gulden aan winst op de kostpenningen.

60 Een uitzondering vormden de personen die door Rotterdamse admiraliteitsraad speciaal werden aangesteld om voor verscheidene kapiteins tegelijk scheepsvolk te werven. Voor een dergelijke 'generale werving' werden, naast scheepsschrijvers, soms ook luitenants aangesteld, en die kregen dan wel extra betaald. Zo werden bijvoorbeeld in 1747 de scheepsschrijver Verploegh en de luitenant Danser op pad gestuurd om volk te werven voor diverse kapiteins. Daar kregen zij beiden van de admiraliteit een forse vergoeding voor (van 30 tot 50 stuivers per dag). Die vergoeding werd door de admiraliteit later weer verhaald op de kapiteins die door toedoen van Verploegh en Danser personeel hadden verkregen. NA, AA, Verzameling Bisdom, 7, retroacta, aantekeningen etc., onder andere betreffende de werving, 1671-1783, extract resolutie admiraliteit Rotterdam, 2 mei 1747.

61 SAR, ONA, 29b, 26 april 1604, Kapitein Simon Stuyt verklaart op verzoek van zijn schrijver Jacob de Coninck dat deze de matrozen heeft aangenomen en hun handgages heeft betaald.

62 SAR, ONA, 1476, 24 november 1690 en 4 december 1690.

63 NA, AA, Collectie Van der Heim, 53, stukken betreffende de schulden van Josephus Isaacs, 1744-1746.

64 Hoe deze uitzonderlijke situatie was ontstaan, stond nergens vermeld.

65 Waarom de schuldeisers moesten opdraaien

voor het geleden verlies van Isaacs, en niet de schrijver zelf of diens solliciteur of borgsteller, is onduidelijk.

66 Alle zeven crediteuren samen hadden voor ongeveer 7.800 gulden aan geld en goederen aan Isaacs geleverd. Een groot deel daarvan had deze als voorschot, reisgeld of scheepskleding ter beschikking gesteld aan de bemanning van zijn schip. Via inhoudingen op het verdiende salaris van de desbetreffende bemanningsleden ontving Isaacs na zijn ontslag bijna 7.100 gulden op het Hoofdelijk Betalingskantoor van zijn admiraliteit. Hij kwam dus ruim 700 gulden tekort. Nadat Isaacs zijn verdiende maar nog niet uitbetaalde gage aan zijn schuldeisers had moeten afstaan, resteerde 384 gulden en 11 stuivers. Daar draaiden vervolgens zes van de zeven crediteuren van Isaacs voor op. Zie NA, AA, Collectie Van der Heim, stukken betreffende de schulden van Josephus Isaacs, 1744-1746.

67 NA, AA, Collectie Van der Heim, stukken betreffende de schulden van Josephus Isaacs, 1744-1746.

68 Ibidem. Isaacs had in de jaren 1744-1746 gevaren onder commando van de kapiteins Welesteijn en Keijser. Volgens de schuldrol die Isaacs in 1746 overlegde, had hij nog 7.084 gulden en 4 stuivers tegoed van de bemanning. Daarnaast had Isaacs ook nog recht op zijn verdiende gage. In totaal kon Isaacs 7.431 gulden en 1 stuiver tegemoetzien. Op het Hoofdelijk Betalingskantoor werd echter vastgesteld dat zijn crediteuren gezamenlijk recht hadden op een bedrag dat 384 gulden en 11 stuivers hoger was. Dat verschil werd gekort op de betalingen aan de crediteuren, door bij ieder van hen 7¼% in te houden op hetgeen Isaacs hun schuldig was. Alleen de als solliciteur voor de scheepsschrijver optredende crediteur Hopman bleef die inhouding bespaard. De in Cádiz en andere Middellandse Zeesteden aanwezige consuls en kooplieden die bereid waren om scheepsschrijvers van geld te voorzien, onderhielden contacten met admiraliteitsdienaren en andere personen die in de Republiek optraden als solliciteur van diezelfde scheepsschrijvers. De consuls en daarmee samenwerkende kooplieden waar de scheepsschrijvers en hun solliciteurs in buitenlandse havensteden een beroep op konden doen, werden in de achttiende eeuw ook wel 'correspondenten' genoemd.

69 SAR, ONA, 1698, 1 juli 1718.

70 Ibidem.

71 Ibidem.

72 Ibidem. Wanneer een lening geroyeerd was, werd dit door de notaris aangetekend in de marge van de akte.

73 SAR, ONA, 1321, 4 april 1708. Een ander voorbeeld van een Rotterdamse leverancier die zich door scheepsschrijvers liet betalen met obligaties en restantcedules was de wijnhandelaar Pieter Lodesteijn. Tot zijn klantenkring behoorde in 1712 Johan Copius en in 1713 Jacobus Jaffray. De door beide scheepsschrijvers aan Lodesteijn afgestane restantcedules vertegenwoordigden in totaal een bedrag van ruim 800 gulden. Zie SAR, ONA, 1933, 8 mei 1720.

74 SAA, ONA, 4502, 25 juli 1675, machtiging voor deurwaarder Isegaard in opdracht van de schrijver Barent Pieters. Idem, 4 december 1677, machtiging voor deurwaarder Isegaard in opdracht van de schrijver Govert van Bern.

75 SAA, ONA, 4505, 3 december 1677, machtiging voor deurwaarder Isegaard in opdracht van de schrijver Stoffel Caspariszoon. Isegaard zou onder meer een deel van het geld dat Stoffel Caspariszoon tijdens zijn reis had verdiend doorsluizen naar diens vrouw Bregken Claas.

76 SAR, ONA, 1961, 20 december 1720, nalatenschap van de Rotterdamse koopman Petrus de Sterke. Tussen de nagelaten spullen bevonden zich tientallen obligaties, waaronder een paar uit 1710 en 1711 ten laste van de scheepsschrijver Dirck van Stockum. Ook diens maandbrief uit 1710 behoorde tot de inboedel. SAR, ONA, 1926, 24 januari 1713, nalatenschap van de in november 1712 overleden Adriana van der Ploeven, weduwe van Johan Sijneman. In deze boedel bevond zich een restantcedule op naam van de schrijver Hendrick de Kaerssteker uit 1709 met een intrinsieke waarde van 230 gulden. SAR, ONA, 1986, 13 maart 1716, nalatenschap van Willempje Pauwels, weduwe van Arij van Dam.

Deze nalatenschap bevatte restantcedulen van verscheidene schrijvers, onder wie een uit 1709 van Lambert t Hof (ter waarde van 87 gulden), een uit 1712 van Jacobus Jaffray (met een waarde van ruim 99 gulden), een uit 1711 van Nicolaas van Wijk (met en waarde van ruim 60 gulden) en nog een uit 1711 afkomstig van Jacob Swaan (van 133 gulden).

77 SAR, ONA, 1969, 29 april 1719.

78 Idem, 2103, 6 april 1712.

79 NA, AA, Verzameling losse aanwinsten vóór 1888, inv.nr. 10, journaal van kapitein IJsbrand de Vries, commandant van de *Spiegel*, 3 september 1666 t/m 20 december 1666, overgeschreven schrijversinstructie uit 1657 achterin het journaal, artikel 10.

80 NA, AA, Verzameling Ilcksen, 2, ongedateerde memorie over het wisselen van geld in buitenlandse havensteden in de periode 1739-1757.

81 Ibidem.

82 Ibidem.

83 NA, AA, Verzameling losse aanwinsten vóór 1888, inv.nr. 10, journaal van kapitein IJsbrand de Vries, commandant van de *Spiegel*, 3 september 1666 t/m 20 december 1666, overgeschreven schrijversinstructie uit 1657 achterin het journaal, artikel 11.

84 In de Amsterdamse en Rotterdamse schrijversinstructies was sprake van het voor de mast verkopen van nalatenschappen, behalve in NA, AA, Verzameling Van der Heim, 414, 'nader order en reglement voor de schrijvers dienende op sLands oorlogsvloote resorteerende onder het Edelmogende Collegie ter Admiraliteijd tot Amsterdam Anno 1672', artikel 18. Hier was de locatie voor de veilingen 'agter de mast'. Waarschijnlijk berustte dit op een schrijffout.

85 In Zeeland was dat niet het geval in de tweede helft van de jaren zeventig en ook in de jaren tachtig van de achttiende eeuw. Schrijvers van Zeeuwse admiraliteitschepen moesten toen de helft van hun commissie (van 10%) afstaan aan de commissaris van de monstering. Waarschijnlijk had de monstercommissaris daar recht op omdat hij in Zeeland in die tijd optrad als solliciteur van de scheepsschrijvers. ZA, ARZ, C, ROG, 803*, acquitten bij de rekening over 1773-1778, betaalrol van de bemanning van het schip Walcheren uit 1775-1776. De scheepsschrijver van kapitein Bonifacius Cau, Jan Frederik Petersen, moest van zijn 'vendu' (10% van de opbrengst van de voor de mast verkochte goederen) de helft afdragen aan de commissaris van de monstering te Vlissingen, Evert Clijver. De voor de mast verkochte goederen hadden ruim 206 gulden opgebracht. Zowel de commissaris van de monstering als de schrijver hielden daar ieder dus ruim 10 gulden aan over.

86 NA, AA, 1097, notitie uit het scheepsschuldenboek van Johan Hegh, 8 februari 1691 t/m 27 november 1693. De aan het schuldboek van de scheepsschrijver ontleende gegevens bevatten bij een van de bemanningsleden (een zekere Seotus van der Hoeck) de opmerking 'hier van compt 15 gulde voor de capt geweldiger'. Hieruit blijkt dat de scheepsschrijver ook al voor 1697 voor derden schuldbedragen bijhield in zijn administratie.

87 NA, AA, Verzameling Bisdom, 162, extract-resolutien met aantekeningen en bijlagen betreffende ambtsplichten en emolumenten, brief van L. Beudt aan de advocaat-fiscaal van het Rotterdamse admiraliteitscollege, mr. Dirck Rudolph Wijckerheld Bisom, 7 december 1783.

88 NA, AA, Verzameling Bisdom, 162, extract-resolutien met aantekeningen en bijlagen betreffende ambtsplichten en emolumenten, brief van Paulus van de Heim tweede secretaris van de Rotterdamse admiraliteitsraad en Isaac Rochussen controleur van het kantoor van de hoofdelijke betaling. aan de Rotterdamse admiraliteitsraad, 2 september 1784.

89 NA, AA, Verzameling Bisdom, 162.

90 Ibidem.

91 Ibidem.

92 De drie schrijvers waren: Adriaen van der Helm, Z. Mahon en Cornelis van Aecken. Zie NA, AA, Verzameling Bisdom, 162.

93 Ibidem.

94 Al vanaf het begin van de zeventiende eeuw waren er scheepsschrijvers die betrokken waren bij de verkoop van kleding aan het scheepsvolk van de marine. Het is alleen niet altijd even duidelijk of de kleding was

ingekocht door de schrijver zelf, door zijn admiraliteit of door zijn kapitein.

95 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), extract resolutie admiraliteit van Rotterdam, 22 februari 1757.

96 Ibidem.

97 Het recueil of boek met zeeorders dat de Rotterdamse admiraliteit standaard aan haar schepen meegaf, werd steeds aangevuld met nieuwe regelgeving, terwijl achterhaalde of verouderde orders en voorschriften eruit verdwenen. De boeken met de van kracht zijnde zeeorders die aan het eind van de achttiende eeuw vlak voor de komst van de Fransen werden meegegeven, bevatten – naast vele orders en extractresoluties uit de achttiende eeuw, en dan vooral uit de jaren tachtig – nog maar één stuk uit de zeventiende eeuw, en dat was de schrijversinstructie van 1697. Wanneer de Rotterdamse admiraliteit voor het eerst haar uitgaande oorlogsschepen van recueils voorzag, is niet bekend.

98 Bij het in 1784 in hun brief aan de Rotterdamse admiraliteit ter sprake brengen van de inhouding van 17% op de verkoopprijs van een psalmboekje, noemden de tweede secretaris van de admiraliteitsraad Paulus van der Heim en de controleur van het Hoofdelijk Betalingskantoor, Isaak Rochussen, die inhouding 'doorgaens een kleinigheit'. Zie NA, AA, Verzameling Bisdom, 162, extract-resolutien met aantekeningen en bijlagen betreffende ambtsplichten en emolumenten, brief van 2 september 1784.

99 Alleen eerste schrijvers konden hun gage flink aanvullen met emolumenten. Tweede schrijvers niet. De inschatting van de hoogte der verdiende emolumenten door de (eerste) schrijver, is aan de veilige kant. Zie bijvoorbeeld: NA, AA, 3226, lijst met door Pieter Somsbeeck bijgehouden scheepsschulden van scheepsvolk dat heeft gediend op het schip *Wolfswinckel* van 12 mei 1722 tot de afdanking op 19 augustus 1722. De in 1722 voor de admiraliteit van het Noorderkwartier uitgevaren scheepsschrijver Pieter Sombeeck ontving na een dienstverband van drie maanden en acht dagen, 157 gulden en 14 stuivers aan gage en tegoedhebbende scheepsschuld. Hij verdiende 24 gulden per maand aan gage. Ongeveer de helft van zijn totale verdiensten bestond dus uit scheepsschuld van derden bij hem voor het opmaken van aktes aan boord, het leveren van tabak, schoeisel en scheepskleding,en het administreren van boetes en dokterskosten, etc. Hoeveel van die circa 75 gulden scheepsschuld als nettowinst gezien kan worden, is niet zichtbaar door het ontbreken van informatie over onder andere de bedragen waarvoor de schrijver bepaalde zaken, zoals tabak, had ingekocht. Ook is niet aangegeven hoeveel de schrijver moest afdragen aan zijn solliciteur of andere financiers. De helft van de scheepsschuld als nettowinst aanhouden, is dan ook een behoudende schatting en komt in dit geval overeen met ongeveer een half maandloon per maand. Dit kan beschouwd worden als een soort ondergrens. Op de langere reizen kon de schrijver wel wat meer verdienen, maar niet veel meer want dan waren de financiële risico's (bijvoorbeeld de kans op desertie van een schuldenaar), ook groter dan op de kortere reizen.

100 Een volledig intact gebleven boekhouding van een scheepsschrijver of zijn solliciteur zou meer duidelijkheid kunnen verschaffen over de winstgevendheid van het beroep.

101 ZA, ARZ, C, ROG, 803*, acquitten bij de rekening over 1773-1778, betaalrol van de bemanning van het schip *Walcheren* uit 1775-1776.

102 Zie bijvoorbeeld de NA, AA, 3226, 'extract uijt het schuldboeck van mijn schrijver op t Slands schip van Oorloge *Wolfswinckel* inhoudende t montant van t geen de onderstaande officieren en matroozen schuldigh zijn', 12 mei 1722 t/m 19 augustus 1722. Van de 150-koppige bemanning waarmee dit schip van de admiraliteit van het Noorderkwartier in mei 1722 was vertrokken, hadden bij de afdanking drie maanden later 136 personen een scheepsschuld. In totaal bedroeg die scheepsschuld 241 gulden en 18 stuivers. Dat betekende dat op de verdiende gage van deze 136 personen gemiddeld slechts 1 gulden en 15 stuivers aan schuld zou worden ingehouden. De meeste van hen hadden alleen schuld bij de chirurgijn voor het reguliere meester-

loon van 4 stuivers per persoon per maand. Tevens hadden enige tientallen bemanningsleden een boete opgelopen. Maar ook dan betrof het steeds kleine bedragen die men daarom schuldig was aan de provoost.

103 De geciteerde woorden kwamen onder meer voor in de door de Rotterdamse admiraliteit op 1 april 1621 uitgevaardigde schrijversinstructie (GelA, AVR, bibliotheek, bloknummer 0993, 135, ongedateerde bundel met verordeningen, 'Particuliere instructie waer naer hun zullen hebben te reguleren de schrijvers op s' Lants schepen van oorloghe', Rotterdam 1 april 1621). In de Rotterdamse schrijversinstructie van 1697, die bijna een eeuw van kracht bleef, kwamen diezelfde woorden ook diverse malen voor.

104 Het betreft artikel 2 van de in 1657 door de Amsterdamse admiraliteit uitgevaardigde schrijversinstructie die aanwezig is in: NA, AA, Verzameling losse aanwinsten vóór 1888, inv.nr. 10, Journaal van kapitein IJsbrand de Vries uit 1666. Achterin het journaal is de op 10 februari 1657 uitgevaardigde schrijverinstructie integraal overgeschreven.

105 SAR, ONA, 1051, 27 juli 1691. De desbetreffende matroos, Abraham Matthijszoon Bilderbeecq, had gevaren op de *Vogel Phenix* onder commando van kapitein Cornelis van Brakel en diens plaatsvervanger luitenant Lieven Das.

106 NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 9 april 1632. Kapitein Govert van Beaumont werd gelast een matroos zijn restcedule te geven zonder daar 'solliciteergelt ofte diergelijcke ongefundeerde pretentie voor te verlangen', zoals hij had gedaan. Beaumont kreeg hiervoor een boete opgelegd van twee maandgages.

107 NIMH, recueil met zeeorders admiraliteit op de Maze (1697-1794), extract resolutie admiraliteit van Rotterdam, 18 oktober 1774. Uit deze resolutie blijkt enerzijds het grote vertrouwen van de Rotterdamse admiraliteitsraad in de schrijversinstructie van 1697 en anderzijds het grote wantrouwen jegens haar schrijvers en kapiteins.

108 A. de Haas, *Het rustloze leven van Cornelis van der Gon*, 149-156. De bij de Rotterdamse admiraliteit varende luitenant-ter-zee Cornelis van der Gon kwam al eerder ter sprake in verband met zijn overstap in 1716 naar de Russische marine.

109 Aan boord van VOC-schepen zaten soms personen die te boek stonden als 'schrijver'. Zij kwamen slechts incidenteel voor en werden ook wel aangeduid met 'pennist' of 'jong assistent'. Hun functie was enigszins vergelijkbaar met die van tweede of derde schrijver bij de marine.

110 O. ten Hove, *De leer van het boekhouden in de Nederlanden tijdens de zeventiende en achttiende eeuw* (Delft 1933), 37. Het handige instructieboek van Johannes Buingha werd herdrukt in 1636, 1642 en 1698.

111 Idem, 115 en 135. In zijn dissertatie gaf Onko ten Hove verscheidene voorbeelden van instructie- of lesboeken speciaal bestemd voor assistenten en (onder)kooplieden bij de VOC en WIC. Bijvoorbeeld de door de boekhouder A. Duym gepubliceerde *Instructie wegens de gronden van't scheeps boek-houden met het journaal en grootboek. Zeer dienstig voor alle die hun ten dienst van de ed: Oost- of West-Indische Compagnie of op andere voyagien, voor koopman, assistent, super-carga enz. willen begeven* (Amsterdam 1717).

112 Het kwam regelmatig voor dat een assistent promoveerde tot onderkoopman. Volgens F.S. Gaastra, 'Scheepsvolk', rede uitgesproken door prof.dr. Femme S. Gaastra ter gelegenheid van zijn afscheid als hoogleraar in de Zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden op vrijdag 11 juni 2010, 9, was het juist uitzonderlijk dat een onderkoopman eerder als assistent had gevaren. Dat is vreemd want verschillende bronnen bewijzen juist het tegendeel. Zie bijvoorbeeld Tjassens, *Zee-politie*, 60. Bij het bespreken van verschillende VOC-functies meldde Tjassens dat capabele assistenten 'komen alsoo by trappen hooger tot onderkoopmans, Coopmans, Opper-Coopmans'. In de door het Nationaal Archief op basis van de scheepssoldijboeken aangelegde database van uitgevaren VOC-dienaren, www.vocopvarenden.nationaalarchief.nl, komen verscheidene onderkooplieden voor die eerder als assistent

hadden gevaren. Enige willekeurige voorbeelden: Francois van de Graaf (afkomstig uit Amsterdam, in 1700 als assistent uitgevaren met het schip *Driebergen* voor de kamer Rotterdam, in 1703 gerepatrieerd en in 1705 weer voor de kamer Rotterdam uitgevaren met de *IJsselmonde* doch nu als onderkoopman. Aarnout Roels (afkomstig uit Middelburg, als assistent uitgevaren met de *Samaritaan* voor de kamer Zeeland, in 1726 gerepatrieerd en in 1727 weer terug naar Azië, nu als onderkoopman met het schip *Valkenisse*. Jan Nebbens uit Veere, uitgevaren in 1724 met de *Sint Allegonde* als assistent voor de kamer Zeeland, in 1726 terug in de Republiek en na hernieuwde indiensttreding bij de kamer Zeeland als onderkoopman in 1726 terug naar Azië met het schip *Zeewijk*.

113 NIMH, Collectie Losse Stukken, 54, ongedateerd modellenboek van Laurentius Beudt met voorbeelden van stukken door hem als scheepsschrijver opgemaakt in de periode 1769-1779. NA, Collectie Van Wassenaar van Rosande (1349-1876), 158, ongedateerd anoniem modellenboek voor scheepsschrijvers uit circa 1743.

114 NA, AA, 129, resolutie admiraliteit Rotterdam, 30 december 1634.

115 Ibidem.

116 NA, AA, 130, resolutie admiraliteit Rotterdam, 31 maart 1635. De oneervol ontslagen Jan de Haes werd een paar maanden later opgesloten in de gevangenis 'ter saecke van fortse ende onhebbelijcke woorden bij hem tot disrespect van de Raedt gevoert'. Daarna werd hij 'op d'intercessie ende voorbiddinge van sijn huisvrouwe' vrijgelaten. Ook nu ontving De Haes een 'ernstige reprimende' en draaide op voor de gevangeniskosten.

117 NA, AA, 2996, resolutie admiraliteit Noorderkwartier, 20 maart 1630. Het verzoek van de schrijver Jacob Sembertszoon om bij kapitein Canonick aangesteld te worden, werd door de admiraliteitsraad afgewezen omdat zijn voorgaande schrijverschap niet naar tevredenheid was geweest.

118 SAA, ONA, 5334, 4 april 1701

119 Ibidem.

120 NA, VOC, 5296, scheepssoldijboek van het VOC-schip *Azië*, 1681-1682. De uit Haarlem afkomstig assistent Johannes Bamman bleek zo onervaren te zijn in het scheepsboekhouden dat de scheepsraad halverwege de reis een andere opvarende moest aanwijzen om hem te helpen. NA, VOC, 5823, scheepssoldijboek van het VOC-schip *Meerhuizen*, 1724-1725. De 25-jarige assistent Martinus Fabre, afkomstig uit Den Bosch, werd vanuit Indië teruggestuurd omdat hij te onbekwaam was.

121 NA, AA, 124, resolutie admiraliteit Rotterdam, 7 december 1629.

122 Simons, *Marine Justitie*, 185

123 De veroordeelde Jan Harmanus Schrijver werd nadat hij was gedegradeerd en een lijfstraf had ondergaan als schelm aan land gejaagd onder de toezegging dat, mocht hij zich ooit nog een keer op Curaçao vertonen, hij opgehangen zou worden. Van deze laatste toezegging uit het vonnis werd de gouverneur van het eiland in kennis gesteld. Zie Simons, *Marine Justitie*, 186.

124 G.J.A. Raven,' "Aanhoudend sukkelen om bootsvolk". Een keerpunt in het personeelsbeleid van de marine, 1775-1795', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 2 (1982), 134.

125 SAR, ONA, 48, 3 augustus 1611. Een aantal zeelieden verklaarde op verzoek van een kapiteinsweduwe dat de schrijver op het oorlogsschip van haar overleden man een slechte naam had en van diefstal werd beschuldigd. De desbetreffende kapitein was Jan Lambertszoon, diens schrijver Joris Bogaert. SAR, ONA, 65, 18 mei 1627. De vrouw van kapitein Claes Symonszoon Suyerbier verklaarde op verzoek van Trijntje Davids, echtgenote van de schrijver Marcus Pieterszoon, dat deze scheepsschrijver aan boord van het oorlogsschip van kapitein Suyerbier wangedrag had vertoond.

126 Simons, *Marine Justitie*, 206-239. In zijn dissertatie behandelde Simons in totaal 107 sententies uit het tijdvak 1750-1795. Alle sententies betroffen aan boord van Nederlandse marineschepen gehouden krijgsraden waarin bemanningsleden van Nederlandse schepen terechtstonden. In één geval ging het om de veroordeling van een kaper, in 37 gevallen waren het bemanningsleden van koopvaar-

dijschepen inclusief Oost-Indiëvaarders. De overige 69 sententies hadden betrekking op marinepersoneel. In totaal werden hierbij 84 bemanningsleden van Nederlandse oorlogsschepen gevonnist. Verdeeld naar rang gaf dat het volgende beeld: 57 manschappen (45 matrozen, 1 busschieter en 11 soldaten), 22 onderofficieren en 5 bemanningsleden van wie de rang of functie niet was aangegeven in de sententie. Onder de 22 door een krijgsraad veroordeelde onderofficieren bevond zich één schrijver (de in 1764 gevonniste Jacob Frederik Meijer die onder commnado van kapitein L.H. van Oijen werkzaam was aan boord van de snauw *Zephijr*). De overige 21 genoemde onderofficieren waren: drie konstabels, drie botteliers, twee kwartiermeesters, twee bootsmansmaten, een tweede chirurgijn, een stuurman, een tweede stuurman, een botteliersmaat, een tweede kuiper, een bootsman, een schieman, een kontabelsmaat, een tweede smid, een kuiper en een korporaal. Scheepsschrijvers waren dus allerminst oververtegenwoordigd in dit gezelschap van delinquenten. De schrijver Meijer had zijn veroordeling trouwens niet te danken aan diefstal of oplichting, maar aan het op papier zetten van 'seer impertinente en disrespecteuse termen' betreffende zijn commandant. Meijer kreeg een boete van twee maandgages opgelegd en moest 'God en de capt. V. Oijen Publicq op sijn bloode knien om vergiffenis bidden', waarna de provoost de beledigende papieren zou verbranden.

127 G.J.A. Raven, " 'Aanhoudend sukkelen om bootsvolk' ", 133.

128 NA, AA, 123, resolutie admiraliteit Rotterdam, 20 augustus 1628. De schrijver van kapitein Blom werd in het Prinsenhof gevraagd een verklaring af te leggen over het aantal eters dat op het schip was gebleven toen hij van boord ging. NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 2 september 1632. De schrijver van kapitein Adriaen Corneliszoon Smoor werd door het Rotterdamse admiraliteitscollege aangeschreven om zich na ontvangst van de brief meteen naar het Prinsenhof te begeven. Daar moest hij de monsterrol laten controleren omdat zijn kapitein verdacht werd van valsheid in geschrifte.

129 NA, AA, 122, resolutie admiraliteit Rotterdam, 10 juli 1627. De schrijver van kapitein Taersgat, Jan Janszoon, moest van de raad de bemanning controleren op aanwezigheid omdat deze zich opstandig had getoond en weigerde het schip snel zeilgereed te maken. De uit Maastricht afkomstige scheepsschrijver Jan Janszoon moest dagelijks rapporteren wie er wel aan het werk waren, maar verzuimde dat te doen en kreeg daarvoor een boete van 50 gulden opgelegd.

130 NA, AA, Verzameling Van der Heim, 413, 'Instructie voor capiteijns ter zee in dienst der Verenigde Nederlanden', 27 april 1629, artikel 11. Deze handgeschreven instructie is inhoudelijk identiek aan de op 27 april 1629 door de Staten-Generaal uitgevaardigde 'Instructie voor de Capiteijnen te water dienende' die in druk verscheen. Artikel 11 van de kapiteinsinstructie luidde: 'En alsoo den dienst van den Landen daar aan ten hoogsten geleegen is dat de schrijvers altoos scheep zijn, om al het geen daar voor valle mogte volgens haare instructie aan te teekenen, zoo zullen de capiteijne niet vermoogen de selve van de scheepen te steuren ofte eenig verlof te geeven om aan land te blijven op poene van arbitralijk daar over gecorrigeert te worden.'

131 NA, AA, 1098, journaal van de schrijver Joris van Sneeck op het schip *Orange* onder commando van kapitein Cornelis van der Hoeve, 22 augustus 1690 t/m 8 augustus 1691, journaaloptekening van 18 juni 1691. Uit de openhartigheid van de journaalschrijver leidde de marinehistoricus Warnsinck ten onrechte af dat kapitein Van der Hoeven vermoedelijk zelf niet kon lezen. Zie J.C.M. Warnsinck, *De vloot van den Koning-Stadhouder 1689-1690* (Amsterdam 1934), 141.

132 Simons, *Marine Justitie*, 226-227.

133 Prud'homme van Reine, *Rechterhand van Nederland*, 248.

134 NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 5 november 1632. De twee scheepscommandanten over wiens te slappe houding hun schrijvers zich hadden geklaagd, waren commandeur Duymaff en kapitein Claren-

bout. Het in de ogen van de admiraliteitsraad ten onrechte klagen over de commandanten leidde niet tot oneervol ontslag voor de scheepsschrijvers. Na uit hechtenis te zijn ontslagen, ging Barent Barentszoon op verzoek van kapitein Haecxwant over in zijn dienst. De admiraliteit stemde hiermee in en gaf kapitein Duymaff toestemming Barentszoon af te danken zodat deze zonder problemen op een ander schip kon aanmonsteren.

135 NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 2 september 1632 en 21 september 1632. De fraudeur was kapitein Smoor. Hij kreeg een boete opgelegd ter grootte van een half jaarsalaris. Zijn schrijver Jan Cors, afkomstig uit Ackoy, die geen enkel financieel voordeel had gehad van het frauderen, was een maandsalaris kwijt en zag zijn maandloon gereduceerd tot 8 gulden.

136 NA, AA, 128, resolutie admiraliteit Rotterdam, 22 februari 1633. De schrijver van kapitein Brouwer, Thijs Hubrechtszoon, stuurde in 1633 een rekest naar de Rotterdamse admiraliteitsraad met het verzoek om schadevergoeding voor 'gewelt hem een tijt geleden aengedaen' door Pieter Huygen uit Driel en Jop Alonszoon uit Gouda. De admiraliteitsraad stemde in met het verzoek en bepaalde dat voor 'de quetsure hem in het aengesicht geinfligeert' Huygen 60 gulden en Alonszoon 10 gulden moesten betalen. De reden van de mishandeling stond niet vermeld.

137 Sommige kapiteins werkten daar zelf aan mee door bepaalde zaken uit te besteden aan hun schrijver. Zie bijvoorbeeld SAR, ONA, 197, 1 maart 1638. De schipper en de konstabel van kapitein Antonis Ribbe (ook wel Anthony Rib genoemd) verklaarden dat hun schrijver, Francois Willemszoon, 'zo nu en dan op last van hun capitein victualie aan boord heeft gebracht, kostgelden betaald en dergelijke zaken'.

138 Andere uit de begintijd van de admiraliteiten stammende privileges, zoals de preferente positie van de kapitein als schuldeiser van zijn eigen bemanning, waren al veel eerder, ver voor het einde van het ancien régime, opgeheven.

HOOFDSTUK 9

1 Een vroeg voorbeeld van een bij de Amsterdamse admiraliteit varende adelborst die tevens als scheepsschrijver te boek stond, was de uit Harlingen afkomstige Sijbrandt Baerdt. In 1596 gaf hij, toen hij in ondertrouw ging, op dat hij deze dubbelfunctie had. SAA, Ondertrouwregisters 1565-1811, 408, folio 68. Baerdt was de schrijver van kapitein 't Hoen. Hij ging op 31 augustus 1596 in Amsterdam als weduwnaar van Elisabeth Packes in ondertrouw met de 25-jarige Trijn Jansen uit Niestad.

2 Volgens het jaarboekje van de marineofficieren in opleiding op het Koninklijk Instituut voor de Marine in Den Helder uit 1877 werden adelborsten aan het begin van de zeventiende eeuw ingezet als schrijver omdat ze een betere opvoeding hadden genoten dan de meeste toenmalige zeeofficieren, 'want menig scheepsbevelhebber kon toen noch lezen noch schrijven'. *Jaarboekje Adelborsten* (Nieuwediep 1877), 221. De bron voor deze boude bewering openbaarden de adelborsten in hun jaarboekje helaas niet.

3 Zie voor een korte biografie: D.F.C. Kuperus, 'Vice-admiraal Gerrit Verdooren (1757-1824). Enige gedenkwaardigheden uit het marineleven van Gerrit Verdooren CMWO, in leven Heer van Asperen', in *Mars et Historia* 3 (2008), 28-37. Verdooren werd in 1794 aangesteld tot kapitein-ter-zee en dertien jaar later bevorderd tot schout-bij-nacht. In 1813 volgde zijn promotie tot viceadmiraal.

4 Sommige predikanten voeren tevens als scheepsschrijver. Zij gingen doorgaans alleen mee als er een oorlogsvloot uitvoer.

5 NA, AA, 127, resolutie admiraliteit Rotterdam, 20 november 1632. Het betreft hier de schrijver van kapitein Bolsweert, Adriaen Harmenszoon. De kwartiermeester die hem met toestemming van admiraliteitsraad mocht vervangen, heette Barent Barentszoon.

6 NA, AA, 95, resolutie admiraliteit Rotterdam, 20 april 1751. De schrijver annex kwartiermeester Alexander Bruckingh deed op 20

april 1751 de eed en werd geplaatst op een uitlegger, onder commando van commandeur Speijert.

7 ZA, ARZ, C, ROG, inv.nr. C7786, acquitten horende bij rekeningen over 1748, monsterrol *De Jonge Geusehand*. De toenmalige commandant van deze hoeker met 45 koppen was commandeur Lieven Rochusse.

8 Bruijn, *Varend Verleden*, 193.

9 Chirurgijns die bij de admiraliteit Zeeland in de periode 1784-1795 tevens als scheepsschrijver werden ingezet, waren Jacob Willem Hofman (afkomstig uit Middelburg, in 1784 op de bomgaljoot *Maria Elisabeth*), Cornelis van Iperen (uit Dordrecht, in 1784 op de bomgaljoot *Adelaar*), Hendrik Vollee (uit Middelburg, in 1784 op het adviesjacht *Dolphijn*), Johannes Jacob Bal (uit Middelburg, in 1787 op de goulette *Flora*), Lucas Marinusse Goffau (uit Goes, in 1787 op de brik *Diana*), Johannes Verwaijen (uit Rotterdam, in 1787 en 1788 op de kotter *Zeemeeuw*), Johan Conrad Muller (uit Duine, in 1788 op de goulette *Flora*), Marinus van Tienen (uit Zierikzee, in 1792 op de kotter *Zeemeeuw* en in 1794 op de brik *Meermin*), Swerus Malmstroom (uit Amsterdam, in 1792 op de goulette *Flora*) en Frans Gottfried Drettiker (uit Thalheim, in 1794 op de brik *Meermin*). Deze gegevens werden mij welwillend ter beschikking gesteld door de heer P.F. Poortvliet, kltz b.d.

10 NA, AA, 811, Schuldrol van de 'eerste cirurgijn en schreijver' S.E.D. Morgenstern, 1793-1794. Het betreft hier een door Samuel Ernst Diederik Morgenstern, tijdens zijn reis aan boord van de brik *Snelheid*, opgestelde lijst van de scheepsschulden die de bemanning bij hem had gemaakt. Hij voer toen in dienst van de admiraliteit van het Noorderkwartier en deed dat onder commando van kapitein J.A.B. Blois van Treslong. De betaal(s)rol van diezelfde reis uit 1793/94 met de brik *Snelheid* is ook bewaard gebleven. Zie NA, AA, 3209 en 3210. De uit Emmerik afkomstige Morgenstern had eerder, van juli 1786 tot juli 1788, als 'tweede meester' of onderchirurgijn gevaren bij de Verenigde Oost-Indische Compagnie, Kamer Amsterdam. NA, VOC, 6757, Grootboek *Valk*, 1786-1787, folio 23. Morgenstern werd in 1794 aan boord van de brik *Snelheid* opgevolgd door de uit Amsterdam afkomstige 'eerste chirurgijn en schrijver' Hermanus Maurisius Ahle. De *Snelheid* had een bemanning van zestig koppen. Zie; NA, AA, 3220.

11 Volgens NIMH, W.M. Obreen, *Staat van S'Lands Zeemacht*, deel 2 (1800-1824), 2, 8, 9, 11, 14, 25, 50, 53, 100 en 106 waren gedurende de eerste twee à drie jaar van de negentiende eeuw onder andere de navolgende chirurgijns voor korte of langere tijd tevens werkzaam als scheepsschrijver: Salomon Thomas, Nicolaas Daaldrop, Bernardus Lamers, Huib Vermeulen, George Frederik Hahn, Jacob Klerk, Anthonie Friesen, Pieter Berger, Willem van Loon, Gerard Robijn, Jacobus van de Berg, S.H.J. Blommaart, Lodewijk de Podbielskie, Francois Roos en Petrus Gordijn. De veelal in Rotterdam en Amsterdam uitgeruste en bemande oorlogsschepen waarop deze chirurgijns annex schrijvers zaten, hadden doorgaans niet meer dan vijftig à zestig koppen aan boord.

12 De grootste oorlogsschepen van de Zeeuwse admiraliteit met vier à vijf honderd bemanningsleden hadden in de jaren tachtig van de achttiende eeuw schrijvers aan boord afkomstig uit Middelburg, maar ook uit Maastricht, Rotterdam, Amsterdam, Utrecht, Halberstad, Frankfurt en zelfs uit Afrika (Elmina en De Kaap). Zie ZA, ARZ, C, ROG, inv.nr. C8059, acquitten horende bij rekeningen over 1781-1783, monsterrol *Zierikzee* en idem, inv.nr. C8065, acquitten horende bij de rekeningen over 1782-1787, monsterrol *Goes*.

13 Scheepsschrijvers uit de eerste helft van de zeventiende eeuw met ervaring in een andere varende functie bij dezelfde admiraliteit waren onder andere Abraham Pieterszoon (ex-matroos), Barent Barentszoon van Proyen (ex-matroos), Jacques Duyvelandt (ex-matroos en ook ex-schrijver bij de WIC), Willem Gilleszoon (ex-matroos), Guilliaem Vlemings (ex-scheepskorporaal) en Jan Arienszoon (ex-matroos en ex-bottelier). Zij waren allen in dienst van de Rotterdamse admiraliteit. Een achttiende-eeuws voorbeeld is Phillipus Arnoldus Heijbeeck. Deze geboren en getogen Rotterdammer had voordat hij in 1786 als

scheepsschrijver uitvoer voor de Rotterdamse admiraliteit, eerst als matroos en daarna bottelier gevaren, maar had dat in beide gevallen gedaan in dienst van de Zeeuwse admiraliteit.

14 Een vroeg Zeeuws voorbeeld is Cornelis Janszoon Coopvaer (ook wel Coxvaer genoemd), die in 1601 zijn vader Jan Jacobszoon Coopvaer opvolgde als kapitein. Cornelis voer aan het eind van de zestiende eeuw als schrijver van zijn vader op een 'craveelschip'.

15 Een paar voorbeelden van rekesten van kapiteinszonen: NA, AA, 134, resolutie admiraliteit Rotterdam, 22 januari 1639. Rijckaerd Dirckzoon Verhaer kreeg toestemming om de schrijver van zijn vader, commandeur Duymaff, te worden. NA, AA, 128, resolutie admiraliteit Rotterdam, 10 september 1633. Dirck Dirckszoon Matroos mocht in dienst treden bij zijn vader kapitein Matroos als 'appointe'.

16 Een kapitein toestaan een zoon of ander manlijk familielid in dienst te nemen als zijn schrijver was niet vanzelfsprekend. Zie bijvoorbeeld NA, AA, 124, resoluties admiraliteit Rotterdam, 20 februari 1630 en 17 mei 1630. In februari had kapitein Allevrunden de toezegging gekregen dat hij zijn zoon 'sal moegen aennemen tot schrijver'. In mei van datzelfde jaar, op de dag dat zijn zoon Gerard de eed van trouw kwam afleggen, bleek echter dat niet alle admiraliteitsheren ermee akkoord gingen. Tijdens de ochtendvergadering werd namelijk 'eenigerwijse gedifficulteert tot schrijver te admitteeren opt schip van kapiteyn Allevrunden desselfs soon'. Maar kennelijk verdwenen de niet nader genoemde bezwaren van tafel, want tijdens de middagvergadering werd Gerard Allevrunden alsnog aangenomen als schrijver van zijn vader. Een voorbeeld van een afgewezen verzoek: NA, AA, 129, resolutie admiraliteit Rotterdam, 16 december 1634. De zwager van kapitein Hendrick de Munnick, Hendrick van den Pauwert, keeg geen toestemming om diens schrijver te worden. Om bij een eventuele afwijzing wel als 'appoincte' bij zijn zwager te mogen aanmonsteren, werd Van den Pauwert evenmin gegund. De reden om hem tot tweemaal toe af te wijzen, werd niet gegeven. Ook toen in 1644 kapitein Jacques Forant buiten de Rotterdamse admiraliteitsraad om zijn in opspraak geraakte scheepsschrijver probeerde te vervangen door zijn zoon, werd dit niet geaccepteerd. Zie NA, AA, 139, resolutie admiraliteit Rotterdam, 28 januari 1644.

17 De bedoelde scheepsschrijvers waren Lodewijk Michielszoon (schoonzoon van kapitein De Jager), Gerrit Adriaenszoon Oosterling (schoonzoon van kapitein Soetendael) en Antonis Braesem (schoonzoon van kapitein Verhaer). Een vroeg Zeeuws voorbeeld is Philips van Aroudeans, die in 1600 de schrijver was van zijn uit Veere afkomstige schoonvader kapitein Pieter Franszoon; ZA, ARZ, C, ROG, 634*, acquitten horende bij rekeningen over 1600-1601, monsterrol uit 1600 van niet bij naam genoemd oorlogsschip onder commando van kapitein Marinus Dominicus en daarna kapitein Pieter Fransen.

18 Jan Janszoon den Haen (1630-1676) werkte zich bij de Amsterdamse admiraliteit op van schrijver (in 1650) naar luitenant (in 1656), kapitein (in 1658), schout-bij-nacht (1663) en ten slotte viceadmiraal (in 1672). Zie Eekhout, *Het admiralenboek*, 80.

19 D. Roos, *Twee eeuwen varen en vechten, 1550-1750. Het admiralengeslacht Evertsen* (Vlissingen 2003), 306-307. Cornelis Evertsen de Jongste (1642-1706) was opvallend jong toen hij in het voorjaar van 1659 tot schrijver werd aangesteld. Zijn schip maakte deel uit van een imposante oorlogsvloot onder leiding van viceadmiraal Michiel Adriaenszoon de Ruyter die eind april naar de Sont werd gestuurd om Denemarken bij te staan in de strijd tegen Zweden.

20 Bruijn, *De admiraliteit van Amsterdam*, 102.

21 Cosmis van Suijlen, ook wel Cosmus van Zuilen genoemd, promoveerde al in 1744 na amper een jaar luitenant te zijn geweest tot commandeur, in die tijd een rang tussen luitenant en kapitein in.

22 J.R. Bruijn, e.a. (red.) *Marinekapiteins uit de achttiende eeuw. Een Zeeuws elftal* (Den Haag/Middelburg), 20-21.

23 Als de nood aan de man was, kon een tot schrijver gepromoveerde ervaren schepeling

ook worden ingezet bij het navigeren en zeilen. Toen in de zomer van 1649 kapitein Forant bij zijn vertrek vanaf de Maasmonding geen uitgaande loods voor Ierland kon krijgen, schoten zijn luitenant, schrijver en konstabel hem te hulp. Zij traden afwisselend op als loods en wisten het schip zo veilig op de bestemming in Ierland te krijgen. Als dank ontving dit drietal op voorspraak van de kapitein een beloning van 40 gulden van de Rotterdamse admiraliteitsraad. Zie NA, AA, 144, resolutie admiraliteit Rotterdam, 9 augustus 1649.

24 NA, AA, 2314*, journaal gehouden door Hendrick Barentszoon Schaef aan boord van een niet bij naam genoemd oorlogsschip van de Amsterdamse admiraliteit onder commando van viceadmiraal Joachim Hendriksen Swartehondt, 6 november 1620 t/m 9 september 1621. De signatuur van Schaef volgde op de journaaloptekening van 9 september 1621.

25 De bewaard gebleven protocollen van Schaef lopen van 1636 tot aan zijn dood in 1665. Maar hij was ook voor die periode al werkzaam als notaris. De in 1598 in Amsterdam geboren Hendrik Barentszoon Schaef ging op 27 september 1624 te Amsterdam in ondertrouw met de 23-jarige Amsterdamse Grietje Arens. Hij gaf bij die gelegenheid op van beroep notaris te zijn en aan de Prinsengracht te wonen.

26 De aan de eskaderreis deelnemende (vlaggen) kapiteins waren volgens het door Hendrick Barentszoon Schaef ondertekende scheepsjournaal: Rem Everts, Marten Remnutszoon, Dirck Pieters Vos, Willem Claeszoon, Jacob Steinbach en Hans Bornon. Admiraal van deze vloot was Willem de Zoete, viceadmiraal Joachim Hendriksen Swartehondt. Twee kapiteins die oorspronkelijk ook mee zouden gaan, Quast en Jan Thijssen, bleven met hun oorlogsschepen op de rede van Texel liggen in afwachting van een schip uit Dokkum. Een andere tot het eskader behorende kapitein die evenmin samen met de veertig koopvaardijschepen uitvoer, was Philips van Dorp. Bij het onderzeil gaan, voer hij zijn boegspriet kapot tegen het schip van kapitein Vos.

27 SAR, ONA, 353, 1 januari 1642.

28 Ibidem.

29 De 'ballasthaelders' haalden tegen betaling de ballast uit een schip en voerden die af. De afgevoerde ballast werd eventueel verkocht.

30 AWG, NAH, 4772, 9 juni 1683. Jan Kos, vader van de in 1660 geboren Nicolaas Kos, was in de periode 1652-1676 notaris te Medemblik. Nicolaas Kos was van 1695-1709 eveneens notaris te Medemblik. Gegevens over de scheepsschrijver en latere notaris Nicolaas Kos en zijn vader werden mij welwillend ter beschikking gesteld door de heer Piet Boon, oud archiefmedewerker van de Archiefdienst Westfriese Gemeenten te Hoorn. Omstreeks 1723 was een zekere Jacob Cos, mogelijk familie van Nicolaas Kos, eveneens als scheepsschrijver in dienst bij de admiraliteit van het Noorderkwartier. Zie: NA, AA, 3227, administratieve stukken betreffende een door kapitein Allardus Raarda in 1723-1724 gemaakte reis met *'t Huis te Neck*. Dit schip behoorde tot de admiraliteit van het Noorderkwartier.

31 Andere ondersteunende schrijvers van Cornelis Coningh uit de periode 1665-1667 waarin deze als eerste schrijver van luitenant-admiraal Meppel optrad, waren Jan Janszoon Verwer en Reijnier Dadel.

32 Organiek had een eerste schrijver slechts één tweede man.

33 NIMH, personendocumentatie, map luitenant-admiraal J.C. Meppel (1609-1669), kopieën van aktes opgemaakt door de eerste schrijver aan boord van het admiraalsschip, 1665-1667.

34 Idem, attestatie 25 mei 1665.

35 NA, AA, 2450, resolutie admiraliteit Zeeland, 25 februari 1604. Het werd de kapiteins verboden om gedurende hun dienst op de oorlogsschepen 'herberg te houden of door hun vrouwen direct of indirect te laten tappen'. Enige Amsterdamse kapiteins die aan het eind van de zestiende of het begin van de zeventiende eeuw er tevens een herberg op nahielden waren, Jan Claesz Spiegel (?-1599) en Jochem Hendrikszoon Swartehondt (1566-1627). Bruijn, *Varend Verleden*, 55-56.

36 Dit waren de aannamekantoren van de VOC, marine en WIC. Hier werd het scheepsvolk aangenomen en na beëindiging van het

dienstverband uitbetaald.

37 SAR, ONA, 148, 20 september 1631 en idem, 184, 23 september 1631. Op 20 september 1631 kocht kapitein Leendert Arienszoon Haecxwant voor 2.000 gulden een huis in de Lombartstraat, aan de westzijde van die straat. Drie dagen later verkocht Haecxwant zijn oude woning, eveneens in de Lombartstraat gelegen, voor 800 gulden.

38 SAR, ONA, 53, 19 juni 1624. Willem Adriaenszoon van der Bregge, herbergier in 'De boom van Jesse', machtigt zijn vrouw, Yeffge Jansdr., om schulden te innen omdat hij tegenwoordig 'schrijver in see bij capiteyn Pieter Pack' is.

39 Wouter Corneliszoon Brant had in de periode 1604-1625 eerst een herberg bij de Delftsevaart ('de vier Eemskinderen'), daarna bij de Kipsloot ('de Roskam') en vanaf 1612 tot aan zijn dood in 1625 in de Lombartstraat ('de drye Coningen'). Michiel de Clercq had omstreeks 1640 een herberg op de Nieuwe Beestemarckt. Abraham le Mair bezat omstreeks 1642 een herberg in Delfshaven, maar woonde zelf in Rotterdam. Cornelis de Wijs had vanaf circa 1622 eerst een logement aan de Groenendael en daarna tot zijn dood in 1643 in Kralingen. Zijn vrouw was een belangrijke maar ook zeer beruchte opkoopster van schuldbrieven van zeelui.

40 De herberg van Jan Willemszoon van Leeuwen heeft tot in de tweede helft van de achttiende eeuw bestaan. Mededeling van de voorzitter van het Historisch Genootschap Warmelda, de heer A van Noort; per e-mail van 26 maart 2014. Volgens de heer Van Noort stond de herberg van Van Leeuwen 'op de plek waar zich nu het pand Dorpsstrraat 40 bevindt'.

41 Een vaak voorkomende inkomstenbron van zeemansvrouwen in de grotere havensteden van de Republiek was in de zeventiende en achttiende eeuw het verschaffen van onderdak aan derden, zo blijkt uit de vele bewaard gebleven notariële aktes die daar betrekking op hebben. De opvang varieerde van het tijdelijk in huis nemen van een door de echtgenoot meegetroonde collega-zeeman tot het onderbrengen van tientallen (zee)lieden tegelijk in een door de familie geleid logement of uitgebate herberg. Zie M.A. van Alphen, 'The Female Side of Dutch Shipping', 125-132. Verhelderend voor de overheersende rol van vrouwen bij de opvang van zeelui voor de VOC in Zeeland, is: NA, Collectie Rademacher, 236. Uit dit archiefstuk blijkt dat omstreeks 1730 de VOC in Middelburg voor haar personeelsvoorziening gebruikmaakte van in totaal 48 ronselaars of logementhouders. Dit gezelschap bestond uit 43 vrouwen en 5 mannen. Zie voor de situatie in Amsterdam en Enkhuizen: M.A. van Alphen, 'Zielverkopers, transportbrieven en transportkopers', in V. Enthoven, J. Krikke en Kees Mastenbroek (red.) *Amsterdam haven in de 17de en 18de eeuw*. Uitgave door de Amsterdamse studentenzeilvereniging Orionis ter gelegenheid van haar eerste lustrum (z.p. [Amsterdam], z.j. [1991]), 22-27, en M.A. van Alphen, 'Ronselaars voor de VOC in Enkhuizen omstreeks 1710' in *Steevast 1995. Jaaruitgave van de Vereniging Oud Enkhuizen* (Enkhuizen 1995), 28-34.

42 De bewaard gebleven protocollen van Rotterdamse notarissen bevatten honderden aktes van zeelui die hun verdiende of nog te verdienen gage afstonden aan hun 'slaapvrouw' Susanna Willems en haar echtgenoot, Cornelis de Wijs. De volkhouderij van Willems en De Wijs moet een van de grootste van de stad zijn geweest. Niemand leverde zoveel scheepsvolk aan de marine als dit echtpaar.

43 Op 10 september 1672 ging de 22-jarige boekdrukker Benedictus Smit in Amsterdam in ondertrouw met de even oude Lammertje Voorkercks. Zij was geboren en getogen in Amsterdam en daar met haar moeder woonachtig in de Batavierenstraat. Hij woonde toen nog in Middelburg, maar moet kort na zijn huwelijk zijn verhuisd. In de periode 1675-1687 kregen Benedictus en Lammertje twee dochters en drie zonen. De oudste zoon, Hendrick, geboren in 1681, werd later scheepsschrijver. Toen Hendrick geboren werd, zat zijn vader op zee als scheepsschrijver aan boord van het oorlogsschip *Oud Gouda* onder commando van kapitein Gerard Verrijst. Benedictus liet tijdens het verblijf buitengaats zijn financiële zaken in het Prin-

senhof afhandelen door twee gemachtigden, Jacob van der Valck en Jan Taats. Die deden dat omstreeks 1680 voor meer schrijvers en kapiteins. Schrijvers lieten hun belangenvertegenwoordiging ook vaak over aan de echtgenote of een ander familielid. Dat Benedictus zijn vrouw niet machtigde, kan als reden hebben gehad dat Lammertje niet (goed) kon lezen en schrijven. Bij het in ondertouw gaan ondertekende zij de akte met een kruisje en niet met een duidelijk leesbare handtekening zoals Benedictus.

44 SAR, ONA, 467, 14 november 1649.

45 Braunius, 'De artikelbrief Friesland', 54.

46 NA, AA, 146, resolutie admiraliteit Rotterdam, 9 augustus 1651.

47 Volgens NA, AA, 147, resolutie admiraliteit Rotterdam, 27 mei 1652, werd in mei 1652 Pieter van den Bosch op eigen verzoek aangesteld tot 'schrijver ende voorleser' bij kapitein Hendrick de Munnick. Het betrof hier echter geen predikant die tevens als schrijver ging varen, maar een schrijver die zoals gebruikelijk (ter vervanging van een predikant) zou voorgaan in het gebed. Zie SAR, ONA, 249, 2 oktober 1652.

48 Cornelis van der Beets werd december 1700 aangesteld tot 'commis van deses Raads chartres ende alphabeteur van de resolutieboeken'. Zie NA, AA, Verzameling Bisdom, 162, instructie 15 december 1700.

49 De marineofficier Braunius stelde zichzelf in een informatief artikel uit 1964 de vraag: wie werden er schrijver? Zijn toenmalige antwoord luidde: 'Een ieder die de kunst meester was, de gunst van een Capiteyn verwierf en het advies "Boekewurme, maakt hier geen Woord maar voegt U meed aan Boord" opvolgde, en zorgde dat hij erbij kwam.' Op wie Braunius zich hier baseerde, is niet duidelijk. Het gegeven antwoord is slechts ten dele juist. Een schrijver moest inderdaad kunnen schrijven, maar met de gunst van alleen een kapitein kwam hij er niet. Om schrijver te kunnen worden, was de steun van een of meer leden van het desbetreffende admiraliteitscollege veel belangrijker. De voorkeur van een kapitein werd lang niet altijd gehonoreerd. De kwalificatie 'Boekewurme' is evenmin op haar plaats; zie Braunius, 'Van schrijver tot officier van administratie', 349.

50 De heren Bonnet en Beudt waren meteen nadat zij gestopt waren als schrijver aan de slag gegaan als solliciteur. Almeloo had nadat hij was opgehouden met varen en voordat hij solliciteur werd, eerst nog enige jaren als boekhouder gewerkt op het Hoofdelijke Betalingskantoor van de Rotterdamse admiraliteit. Zie NA, AA, Verzameling Van der Heim, 414, ongedateerde brief [circa 1778] van A. Almeloo aan advocaat-fiscaal Van der Heim.

51 De al eerder ter sprake gekomen Joris Andringa (1635-1676), die in 1665 werd aangesteld tot secretaris van de vloot, was een dergelijke uitzonderlijk succesvolle ex-schrijver.

52 De scheepsschrijver en latere kapitein Floris van Alckemade komt onder verschillende andere benamingen voor in de admiraliteitsarchieven, protocollen van Rotterdamse notarissen en DTB-registers van de stad Rotterdam, te weten: Floris van der Kem(en)ade, Cappetein Flores, Floris van Alckmaer en Cappeteijn van Alckemaes. In 1642 raakte Floris in opspraak omdat hij op een bruiloftsfeest was verschenen samen met een ongetrouwde dame met wie hij omging 'als man en vrouw' en die hij had toegezegd te zullen trouwen. SAR, ONA, 270, 6 juli 1642.

53 Jacques Duyvelandt senior was herbergier in Rotterdam. Zijn gelijknamige zoon werd 31 januari 1643 aangesteld tot schrijver nadat deze 'hebbende gedient eerst onder de vice-admiraal voor matroos ende nu laestelick de WestIndische Compagnie voor schrijver'. Zie NA, AA, 138, resolutie admiraliteit Rotterdam, 31 januari 1643.

54 De ongehuwde status van assistenten blijkt uit hun maandbrieven. Die stonden meestal op naam van een van de ouders en zelden op naam van een echtgenote. Maandbrieven van kooplui waren daarentegen vrijwel altijd opgemaakt ten behoeve van hun echtgenotes. Op wiens naam de maandbrief was gezet, stond vermeld in de scheepssoldijboeken van de uitgaande VOC-schepen. Die boeken werden tijdens de reizen naar Azië bijgehouden door de assistent.

55 In februari 1637 wezen de admiraliteitsheren een opengevallen kapiteinsplaats waar ze niet zo snel een kandidaat voor konden bedenken, 'bij provisie' toe aan hun provoost-generaal Isaack Elsevier. Anderhalve maand later werd Elsevier op dezelfde dag waarop hij als 'Geweldige provoost Generael' zijn eed vernieuwde, aangesteld tot kapitein. NA, AA, 132, resoluties admiraliteit Rotterdam, 19 februari 1637 en 7 april 1637. Twee dagen nadat Elsevier zijn dubbelfunctie had verworven, vroeg commandeur Duymaff aan dezelfde admiraliteitsheren of hij zijn zoon, die bij hem aan boord zat als hoogbootsman, tevens als konstabel mocht aannemen. Deze dubbelfunctie werd echter 'om de consequentie ontseyt'; NA, AA, 132, resolutie admiraliteit Rotterdam, 9 april 1637.

56 NA, AA, 135, resolutie admiraliteit Rotterdam,11 januari 1640. De admiraliteitsraad besloot kapitein Elsevier te hulp te roepen nadat was vernomen dat kapitein Van Alckemade zijn schip niet goed onderhield en te weinig proviand insloeg. Elsevier werd gevraagd voor twee weken proviand te leveren aan het scheepsvolk op het wachtschip van kapitein Van Alckemade en de kosten daarvoor in rekening te brengen bij Van Alckemade.

57 De familie Croogh (ook wel Croog, Crooch, Kroock en Kroeck genoemd) was via de vrouw van Martinus, Johanna van Helburg, gelieerd aan Johannes van Helburg, die getrouwd was met Johanna de Liefde. Een van hun (stief)zonen, Evert de Liefde, was aan het eind van de zeventiende eeuw kapitein bij de Rotterdamse admiraliteit.

58 Martinus Croogh had 1.100 gulden geïnvesteerd in de uitrusting van het Zeeuwse oorlogsschip *Walcheren*. Het bleek geen gelukkige investering te zijn: Het schip zonk in 1689 vlak voor de haven van Vlissingen. Zie SAR, ONA, 1611, 10 april 1697.

59 Bruijn, *Varend Verleden*, 50.

60 Idem, 46 en 49-50.

61 SAR, ONA, 189, 2 juli 1629, idem, 257, 2 januari 1635 en idem, 263, 8 januari 1642.

62 SAR, ONA, 128, 3 juli 1629. Coenraet Diemers, ook wel Coenraed Iemers en Coenraat Imants genoemd, had geen ouders meer. Wel een tweetal zussen en een blinde broer. Coenraet maakte zijn beide zussen tot erfgenaam en liet in zijn testament vastleggen dat zij alle nagelaten goederen, behalve de voor zijn nicht en neven bestemde juwelen en kleding, moesten verkopen. De opbrengst diende tegen rente te worden weggezet. Zijn blinde broer kreeg het vruchtgebruik van de te gelde gemaakte nalatenschap. Coenraet overleed in juni 1632 en werd in Rotterdam bergraven.

63 SAR, ONA, 1922, 16 februari 1709. De nagelaten goederen van Jacobus Sweerts waren geïnventariseerd door zijn vader, Amos, niet door zijn vrouw, Maria Paneel. Jacobus leefde gescheiden van haar en waarschijnlijk in grote onmin. Hij stelde zijn vader en zwager aan als voogden over zijn dochter Phillipina en verzocht hun na zijn dood deze dochter van zijn echtgenote 'af te vorderen' en door een andere vrouw te laten opvoeden. Die andere vrouw was Magdalena Henriette van der Goes, de echtgenote van mr. Willem Backer Dirckszoon, regerend schepen van de stad Amsterdam. Magdalena had bij de geboorte van Philippina haar als 'pillegift' (= doopgeschenk) een geborduurde tas gegeven. Die tas had Jacobus in bezit nadat hij die had 'gelost uijt de lombaart daer de moeder in sijn absentie t selve in verset hadde'.

64 SAR, ONA, 1922, 16 februari 1709. De schuldenaren van Sweerts waren (voor 118 gulden) chirurgijn Joachim de Vos, (voor 17 gulden) luitenant Van der Meijden, (voor 45 gulden) schrijver Gerrit Boom en (voor 100 gulden) commies Rijkevorsel. Hoeveel Sweerts bij zijn dood tegoed had van de admiraliteit in verband met de door hem aan boord gedane uitgaven, was nog niet bekend. De erfgenamen moesten daarvoor wachten op de liquidatie van de scheeprekeningen. Of het uitsluitend om de afrekening ging van de laatste door Sweerts gemaakte scheepsreis of betrekking had op meer reizen, stond niet aangegeven.

65 SAR, ONA, 97, 14 januari 1629, weigering nalatenschap Jan Robbers. SAR, ONA, 1812, 13 oktober 1710, weigering nalatenschap

Adriaen van der Helm. SAA, ONA, 761, 31 juli 1634, weigering nalatenschap Thomas Gerritszoon.

66 SAR, ONA, 92, 15 januari 1629.

67 Volgens G.J.A. Raven, 'That Expensive Asset. A Short History of Netherlands Naval personnel', in *Revue Internationale d'Histoire Militaire* (Den Haag 1984), 175, beschouwde de zeeofficier de schrijvers en de chirurgijns niet als zijn gelijken, ook niet toen zij in respectievelijk 1781 en 1797 de officiersstatus verwierven. Dat de zeeofficier in de negentiende eeuw de schrijver veel sneller accepteerde dan de chirurgijn, kwam aldus Raven 'perhaps because they [de schrijvers] were the first to be added to the officers Group, because of their comparable social origins, and by their duties, which included military jurisdiction and pay administration'. Luitenants, kapiteins en scheepsschrijvers groeiden inderdaad op in dezelfde waterrijke omgeving, maar een zeeofficier kwam doorgaans uit een milieu van zeevarenden, een schrijver meestal niet.

68 Jacob Jochemszoon verliet in 1618 de Republiek als schrijver van admiraal Melchior van Kerkhoven. Hij overleefde zijn buitenlandse dienstverband niet. Nicolaes van Haerlem keerde in 1619 wel terug. Deze uit Dordrecht afkomstige schrijver voer onder commando van kapitein Pieter Corszoon Hort. Nicolaes van Haerlem had op de Middellandse Zee hachelijke avonturen meegemaakt en die ook bijna niet overleefd. Zijn schip, de *Drie Koningen*, was bijvoorbeeld in juni 1618 in de golf van Venetië aangevaren, waarbij een deel van het achterschip was weggeslagen. Door dit ongeluk verloor de schrijver allerlei bezittingen. Drie weken later raakte het schip in brand en ging geheel verloren. SAR, ONA, 91, 25 december 1619, attestatie van een aantal opvarenden van de *Drie Koningen*, onder wie de schrijver Van Haerlem, betreffende hun rampzalige reis in Venetiaanse dienst. Venetië had de schepen oorspronkelijk gehuurd om in te zetten tegen het Ottomaanse rijk.

69 J.J. Driesen, *Russen en Nederlanders. Uit de geschiedenis van de betrekkingen tussen Nederland en Rusland 1600-1917* (Den Haag 1989), 99. In 1698 vertrokken vanuit Amsterdam naar Rusland: 1 viceadmiraal, 1 schout-bij-nacht, 5 kapiteins, 23 'groepscommandanten', 36 luitenants, 32 stuurlieden en 134 overige zeelui. De door Driesen genoemde groepscommandanten waren personen met de zeeofficiersrang van commandeur, die aan de kapitein voorafging. P.A. Krotov, 'Nederlanders en Vlamingen op de Russische vloot in de tijd van Peter de Grote', in E. Waegemans en H. van Koningsbrugge (red.), *Noord- en Zuid-Nederlanders in Rusland 1703-2003* (Groningen 2004), 281, geeft iets andere aantallen. Hij baseerde zich op een Russisch archiefstuk: een registratieboek (met al het in Amsterdam tussen 1 september 1697 en 1 september 1698 voor de taristische marine geworven personeel) en telde in totaal 345 man. Volgens hem gingen er 23 commandeurs en 32 luitenants van Amsterdam naar Rusland. Van deze 55 officieren waren 32 in de Republiek geboren.

70 SAA, ONA, 5865, 384, 20 mei 1698, artikel 7 van het contract.

71 SAA, ONA, 5948, 34, 30 juni 1698. Het alleen door viceadmiraal Cornelis Cruys ondertekende testament was vertaald in het Deens, de officiële taal in het Deense koninkrijk, waartoe Noorwegen toen behoorde. Op de achterzijde van de akte stond vermeld: 'Eer baere deught rijcke Appeloona Kock in Stavanger.' Zij was de moeder van Cornelis Cruys en de akte was waarschijnlijk voor haar bestemd. De vader van Cornelis Cruys, 'Ologood Fasterson', leefde niet meer. Cornelis maakte zijn zus 'Cristin Oolstetter' tot zijn erfgenaam voor zijn bezittingen in Stavanger. Die bestonden uit wat hij als erfgenaam van zijn vader nog tegoed had en bij de dood van zijn moeder zou erven. Uit deze notariële aktes, maar ook uit andere stukken in het Stadsarchief van Amsterdam, blijkt onmiskenbaar dat Cornelis Cruys van Noorse herkomst was. In de negentiende en twintigste eeuw hebben verscheidene Nederlandse (amateur)historici krampachtig getracht aan te tonen dat Cornelis Cruys in Nederland geboren was. Dat tijdgenoten van Cruys soms dachten met een geboren en getogen Amsterdammer van doen te hebben,

kwam omdat hij op jonge leeftijd van Stavanger naar Amsterdam was verhuisd, daar met een Amsterdamse vrouw trouwde, vloeiend Nederlands sprak en schreef, en voor zijn vertrek naar Rusland uitsluitend op Nederlandse schepen had gevaren. Ook tijdens zijn verblijf in Rusland bleef hij in het Nederlands spreken en schrijven. Informatie over het leven in Amsterdam van de Noors-Nederlandse zeeman Cornelis Cruys (1655-1727) is te vinden in M.A. van Alphen 'Cornelis Cruys in the Netherlands', in *Norsk Tidskrift for Sjovesen* (december 1998), 15-20. Zie tevens M.A. van Alphen, 'Admiral Cornelis Cruys (1655-1727). Born in Norway, Honoured in Russia but Burried in the Netherlands', in: L.H.J. Sicking, H. De Bles en E. des Bouvrie (red.) *Dutch Light in the 'Norwegian Night'. Maritime Relations and Migration across the North Sea in Early Modern Times* (Hilversum 2004), 69-80. Op 6 november 2000 werd in Stavanger een beeld van Cornelis Cruys onthuld.

72 SAA, ONA, 5866, 30 juni 1698, procuratie van Cruys voor zijn echtgenote. Idem, 5948, 30 juni 1698, testament van Cornelis Cruys en Catharina Voogt.

73 In Rusland werden de scheepsschrijvers uit de Republiek waarschijnlijk beschouwd als officier en rechterhand van de scheepscommandant en daarom aangeduid met 'luitenant'. Een van de in 1698 naar Rusland vertrokken 'luitenants' werd 'Jan Pennekonst' genoemd, een naam die meer thuishoort bij een schrijver dan bij een zeeofficier. SAA, ONA, 6405, 8 januari 1700.

74 Het was geen grote opgave om omstreeks 1698 in Amsterdam scheepsvolk voor de in opbouw zijnde Russische marine te werven. De werving viel precies tussen twee oorlogen in, waarbij de Republiek met haar vloot betrokken was: de Negenjarige Oorlog (1688-1697) en de Spaanse Successieoorlog (1702-1713).

75 Uit de Republiek afkomstige marineofficieren bezaten in Rusland zowel op de vloot als op de wal vaak de belangrijkste posities. Zo was bijvoorbeeld kapitein Willem van Ghent, zoon van de gelijknamige bekende Nederlandse luitenant-admiraal, van 1718 tot 1721 equipagemeester van de marine te Sint-Petersburg. Zie T.P. Mazur, *Preparing the Russian Navy for Victories. Letters of Peter I to admiral Cornelius Cruys* (Sint-Petersburg 2003), 157.

76 Van verscheidene scheepvaarttermen, zoals 'roer' en 'kajuit', is in de Russische taal de Nederlandse herkomst duidelijk hoorbaar. Het is niet ondenkbaar dat de als spreekbuis voor de Nederlandse commandanten optredende scheepsschrijvers een belangrijke rol hebben gespeeld bij de acceptatie van het Nederlands als voertaal aan boord van Russische oorlogsschepen ten tijde van tsaar Peter de Grote.

77 Krotov, 'Nederlanders en Vlamingen op de Russische vloot', 284.

78 Aan het begin van de zeventiende eeuw bezat het merendeel van de Zeeuwse schrijvers bij aanmonstering een eigen musket. Dat schrijvers omstreeks 1600 goed met een geweer konden omgaan, etaleerde de schrijver van Willem Barentszoon, bekend van de overwintering op Nova Zembla. Deze schrijver, Han van Nuffelen geheten, werd door Gerrit de Veer in zijn dagboek van de reis en overwintering beschreven als een zeer kundige en onverschrokken schutter. S.P.L'Honoré Naber (red.), *Reizen van Willem Barents, Jacob van Heemskerck, Jan Cornelisz. Rijp en anderen naar het noorden (1594-1597) verhaald door Gerrit de Veer* (Den Haag, 1917), 41.

Summary and Conclusions

From 1597 until 1795, the Dutch navy comprised five admiralties, each with its own shore organisation. Though distinct in size, capacity and location, all five had the same mission: to build, maintain and equip warships for the purpose of defending the Republic and its interests, especially its trading interests. The admiralties fulfilled this mission with a highly diverse fleet of ships. Their vessels could be deployed for various uses, from convoy to guard vessel and from cruiser to battle ship. Whatever the uses to which they were put in practice, these warships were primarily designed as weapons and instruments of power, and it is from this perspective that the operational deployment of warships has traditionally been studied and chronicled. Usually, this has involved consideration of the specific reason(s) for their deployment, of the results thereof, and of the main players: the political leaders who ordered the deployment and the ships' military commanders who carried out those orders.

A warship was more than a fearsome weapon or instrument of power to be wielded by the government, however; it was also a mobile enterprise with its own labour code and working procedures. This understanding puts an entirely different perspective on the deployment and functioning of warships in the seventeenth and eighteenth centuries, opening up a world far removed from the familiar spectacles of gunsmoke and derring-do. Viewed in this light, a naval commander was no longer merely a military officer commissioned by the admiralty to perform a particular task, but also a seafaring entrepreneur with his own private interests. As far as pursuing private interests went, this applied equally to the ship's clerk (*scheepsschrijver*, whose job covered several activities of both the purser and the captain's clerk). Scarcely researched to date, this non-commissioned officer occupied an important position both on board and on shore. Indeed, he was even a key figure in many respects. It is this figure who forms the focus of this study, considered within the context of the warship as a seafaring enterprise.

Up through the mid-seventeenth century, naval commanders might in fact be merchant shipping captains who hired themselves and their crew and shipped out as privateers for a single campaign or an entire expedition. From 1626, the navy of the Dutch Republic also employed captains in permanent service. Assigned a vessel, they then no longer brought their own manned and modified merchant ships into battle. Yet, in practice, the distinction was much less significant than it might seem. Both types of captains received the same wage – namely, 30 guilders per month – and both were responsible for arranging food and drink for their crew. The reimbursement they received for these pro-

visions, known as the so-called *costpenningen*, or provisioning pennies, usually amounting to 6 or 7 *stuivers* per crew member per day, was a much more lucrative source of income for captains than their actual standard monthly salary. These reimbursements for board provisions always concerned large sums, often several thousand guilders at once, and a profit margin of 1 to 2 *stuivers* per crew member per day was common in both the seventeenth and eighteenth centuries.

In order to work out to how many provisioning pennies a captain was entitled, it first had to be established how many men he had aboard to feed each day. Temporary onshore leave, deaths and desertions changed the ship's population almost daily. As such, accurate records of both the ship's voyage and the number of men on board were absolutely essential. Historically, the ship's clerk was the person charged with responsibility for tallying these numbers and keeping the written records. Aside from this administrative management, the clerk also had a wide range of other duties pertaining to non-military matters aboard the ship, to the extent that he would become the linchpin of this 'seafaring company' – the vessel provisioned and commanded by the captain.

A clerk serving on a warship was originally, and right into the early seventeenth century, a confidant of the captain – possibly his son or another family member, or a manservant or crew member who had worked for him for many years. In principle, the clerk's influence on the overall enterprise was minimal. He simply kept the muster roll and the ship's other record books as instructed by his boss, to whom the ship often, as mentioned, belonged. The registration of payments and crew members who entered and left service were all directed by the captain. As well as providing bed and board for his crew, the captain might also stand in for advance wages they received upon signing on, provide sailors' clothing and kit on credit or pay out advances if the admiralty took too long to disburse the agreed rents, wages and reimbursements for food expenses. Indeed, captains at this time were not so much military men in the strict sense of the word as they were small, independent entrepreneurs who alternated naval warfare with piracy and merchant shipping.

In the period following the Instruction for the Admiralties of 1597, this began to change. Within the five admiralties, the composition of a warship's crew was no longer left to the captain's discretion, in spite of the fact that he was still in many cases the ship's owner. Instead, important positions such as his deputy, lieutenant and also his bookkeeper or clerk were now appointed by deed by the relevant admiralty board. Such a captain, appointed by the admiralty on a one-off or permanent basis, might still be able to nominate his son or some other person for the office of clerk, but now members of the admiralty council could also advance candidates. Regardless of who was nominated or stood for the post, every candidate had to attend the Prinsenhof in person, where the admiralty had its administrative seat. Here he had to present himself to a meeting of the members of the admiralty board, providing a reference if he had one. Once a candidate had been approved, he could immediately be installed as clerk. This involved a formal reading of the clerk's briefing and his recitation of the oath of office, in which he pledged

not to use his position for wrongful ends. Issued to the clerk after the reading, the briefing contained a summary of the most important duties and roles of the clerk's office on board a warship. A deed of appointment was also drawn up for the clerk at this time by the secretariat of the Prinsenhof, specifying the captain to whom he was to be assigned as clerk. As well as an oath of office, the clerk – like all crew members aboard a warship of the navy of the Republic– had to swear an oath of allegiance to both the States-General and the admiral general on what was known as the general rules of order (*artikelbrief*). This comprised a summary of all the rules that everyone on board had to follow, along with the penalties for violation.

These requisites – of an appointment by deed and a double oath – provide an indication of the importance and responsibility attached to the clerk's position. Yet there were no special manuals or strict acceptance criteria for the job. There was an age restriction stating that clerks had to be at least 21 years old, but even this basic criterion was occasionally ignored, and an 18 or 19-year-old candidate of solid repute nominated by a member of the admiralty council would not be turned away. Once in possession of his deed of appointment, the clerk could immediately enter the employ of the captain to whom the admiralty had assigned him as a non-commissioned officer.

In practice, clerks appear to have exercised a wider range of tasks than provided for in their briefing. As a rule, their primary duties consisted in the recruitment and enlistment of sailors. After an initial group of applicants had been enlisted at the Prinsenhof to provide a skeleton crew, the clerk took over, continuing to sign on personnel until the muster roll was filled with the requisite number of seamen.

His role in the recruitment process made the ship's clerk a familiar figure in seventeenth-century portside neighbourhoods, where he grew to become the main liaison between the employer (the admiralty), the employees (the sailors who entered service) and the suppliers both of those seeking employment (crimps and recruiters) and of the ship's equipage (clothiers, tobacco merchants, shoemakers, liquor merchants, etc.). Whereas the work of recruiting and enlisting crewmen was initially performed by the captain himself, once he became an employee of the admiralty this job increasingly devolved to his clerk. Rather than setting out in the company of their captain, as in the past, clerks now went alone or were joined by the lieutenant and/or skipper. Like the clerk, the lieutenant and the skipper were signed on not at the Prinsenhof but by a deed of appointment issued prior to this by the admiralty. This trio directed the work of outfitting, supplying and providing a crew for the warship assigned to (or contributed by) the captain.

The skipper's primary concern was to ready the vessel, whilst the clerk concentrated on signing men on and bringing them on board, and the lieutenant on coordinating onboard preparations and supervising the loading, which was carried out by members of the skeleton crew employed earlier as well as labourers from the dockyards and warehouses. To provision the ship the captain would hire independent skippers and his own staff, family members and possibly also a paid agent to represent his interests, known as a solicitor (*solliciteur*). The captain, who usually embarked just before the ship set sail,

could also, if necessary, call on the lieutenant, the clerk and the steward and cook (both part of the skeleton crew) to supervise the provisioning arrangements. This division of duties remained unchanged over two centuries, although mutual relations between the lieutenant, skipper and clerk did change during that time.

Still the most important true sailor aboard warships in the medieval period, the skipper began to lose influence and ground to the lieutenant and ship's clerk. The lieutenant became the captain's official deputy, ousting the skipper as second in command. Over the course of the first half of the seventeenth century, his independence and responsibility grew, until he was not only the captain's official deputy and chief assistant, but could also obtain an admiralty posting as independent commanding officer and effectively hold command of a ship. The office of clerk underwent a similar evolution. He, too, rose to supersede the skipper in the ship's hierarchy, but not until later, in the eighteenth century.

At mid-seventeenth century, the skipper was still clearly the third-in-command. Officially, he was the 'first deck and non-commissioned officer', ranking just below the two senior officers – the captain and the lieutenant. As the number of officers on board proliferated over the second half of the seventeenth century to keep pace with expansions of the admiralties' ships and crews, the skipper saw himself descending even lower down the ladder in rank and authority. The number of lieutenants on board went from one to two, three and eventually even four or more, with the first lieutenant ranking above his colleagues as the captain's deputy. The clerk also acquired reinforcement in the form of an official assistant. These assistant clerks first made their appearance in the navy of the Dutch Republic in 1664, on the eve of the Second Anglo-Dutch War. The introduction of these 'second clerks', as they were known, signals an increase in the duties and administrative workload attending the clerk's office, much like that of the other deck and non-commissioned officers, many of whom had been assigned one or more assistants even earlier, during the First Anglo-Dutch War. Yet, in the clerk's case, the implications were greater as his status, position and importance were also involved.

The briefing on which ships' clerks swore their oath of office attest that their duties and decision-making power grew over the course of the seventeenth and eighteenth centuries. Originally, this briefing was a limited list of articles setting out rules by which a clerk was professionally obligated to abide, together with a general description of his work and duties. Though in principle all ships' clerks under the five admiralties performed the exact same work, each admiralty adopted its own clerks' briefing, some intended only for clerks in service on inland waterways, while others applied solely to a particular voyage or campaign. In the 1620s, the States-General issued the first briefing meant to apply to all ships' clerks, but this 'Civilian instruction by which shall be regulated the Clerks on the Country's ships of war' only briefly supplanted the models drawn up by the individual admiralties themselves.

In 1641, the admiralty board of Rotterdam decided to review its existing general rules of order and the clerks' and captains' briefings issued by the States' General with a view to

improving accountability for the ships' stores and supplies. This particularly concerned the stores that, according to custom, the admiralty allowed captains to purchase on their own and claim as expenses. The system under which they could claim expenses for the duly purchased brooms, pails, mops, candles, locks and suchlike was changed into one with a fixed set of reimbursements. Items not accounted for under the new rules had to meet stricter conditions. Thus, if a captain bought a component to maintain or repair his ship en route, it no longer sufficed to hand over the receipt to receive a reimbursement of the expense. Instead, he would also have to present a statement in which the lieutenant and the skipper or else two other officers (e.g. deck officers) provided their confirmation that the purchased goods had actually been delivered and used on board. The new rules also drastically expanded the clerk's traditional task of inspecting the ship's use of gunpowder. From 1643, the clerk had to record every single cannon fire, including a notation of the weight of the cannonball, the quantity of powder used and the reason for firing. The new rules introduced in 1643 were an expansion of the briefing as issued by the States-General in 1629, which the Rotterdam admiralty continued to uphold unchanged.

In Amsterdam, the seat of the country's largest admiralty, a separate new briefing was drawn up for all clerks in 1657. Efforts to gain firmer control over the ship's stores and supplies distributed by the boatswain led to a far-reaching expansion in the supervisory duties of Amsterdam's ships' clerks. From 1657 they were required to keep a written record of all naval goods the boatswain supplied to deck officers and non-commissioned officers, which record then had to be handed over to the boatswain after the journey's end. In 1697, the Rotterdam admiralty adopted these 1657 Amsterdam measures and extended them. Over the course of the eighteenth century, both the Rotterdam and Amsterdam admiralties expanded the clerk's watchdog role yet further, now also putting him officially in charge of conducting periodic inspections of the sailors' clothes and kit.

From the issue of the first printed clerks' briefings in the 1720s, a clear trend began to manifest itself, with the briefings becoming ever more detailed and wider in scope over time. The same was true of the general rules of conduct, which applied not only to the ship's clerk, but all crew on board. In short, there was a steady proliferation in the number of rules and guidelines that served to create additional work for the clerk.

At sea, the 'core business' of a ship's clerk was and remained the keeping of three rolls, or registers: the muster roll, the ship's logbook and the debt register. But the information he had to record in them became ever more encompassing and precise and required ever more detailed specifications. As the ship's organisation took on an increasingly bureaucratic character, its emphasis also shifted, towards tightening controls on the captain and other members of his staff and in particular on how they used the stores and supplies placed at their disposal by the admiralties. The first steps in this direction date from the first half of the seventeenth century. At that time, the admiralties were still chiefly concerned with implementing a sound naval administration, including via the briefings for the clerk and captain. The obligation to keep daily notes and be present on board every day (which not even the captain could overrule) indicates the central and regulatory role

clerks were accorded by the shore-based authorities. The muster rolls and logbooks they kept were needed, among other things, to verify the amount of board money to which captains were entitled and where and for what purpose they had deployed their ship. It was only during the first four decades of the seventeenth century that the clerk's job to inspect naval stores and supplies furnished by the admiralty remained restricted to checking the use of gunpowder in order to discourage unnecessary salutes.

The subsequent expansion in the clerk's onboard inspective duties reflects the way in which the role of the navy itself was changing within the Dutch Republic. The seventeenth century's 'fighting navy' became the eighteenth's 'convoy navy', as maintenance activities and providing escorts for trading vessels gained precedence. Participation in punitive missions and sea battles had become a thing of the past. As a non-combatant who was more likely to get in the way than be of any real use during a sea battle, the position of the ship's clerk enjoyed a boost from the Republic's severely diminished influence as a maritime power.

The increasing decorum that, even before 1700, was attached to the ship's commander – who became more concerned with showing the flag and less with putting in a heroic performance – also rubbed off on the ship's clerk. In December 1765, the first regulations governing the uniforms of naval officers were adopted. Though midshipmen and ships' clerks did not (yet) officially rank as officers, they too were issued with uniforms for the first time that in any case conveyed this appearance. With the exception of the insignia distinguishing ranks, their uniforms were virtually identical to those of the flag officer, captain, commodore and lieutenant. This also signalled that the clerk had now superseded the skipper in rank aboard the ship not only on paper but also in actual and outwardly recognisable fact. Some 15 years later it even became possible for a ship's clerk to sail as a real officer with a rank equal to a lieutenant. In the new configuration introduced in 1781 ships' clerks occupied what was admittedly the lowest rung in the officers' corps, meaning even the most junior lieutenant had precedence. Even so, not a single other deck or non-commissioned officer would ever achieve a similar elevation to officer status during the period of the Republic.

In two hundred years' time, the clerk had ascended from subordinate secretary to the most important deck officer on board a warship. His duties expanded apace, became more valued and eventually gained him an influential central position both on shore and on board. Out at sea, the clerk continued to hold this key position. His job required remaining in contact with the admiralty whilst on board the ship, and any sailor needing clothing, a hammock, tobacco or a cash advance had to come to him. As his briefing expanded to the administration of the financial accounts of both the ship's provost and surgeon, his influence grew further. And owing to his notarial tasks, which included the preparation of 'month-letters' (*maandbrieven*, authorising a sailor's family to collect three months' wages from his salary account), IOUs, wills, inventories and letters of attorney, he was also intricately involved in the day-to-day lives of ordinary sailors aboard the ship. Everyone was acquainted with the ship's clerk, down to enlistees who had had

little contact with him while still on shore. Once embarked, the clerk led the prayers twice daily and furthermore was charged with reading aloud the general rules of conduct to enforce discipline among the crew.

The monthly wages of a ship's clerk were not high in proportion to the wide-ranging nature of the tasks and the intellect and responsibility demanded of him. Other deck and non-commissioned officers with fewer responsibilities and whose jobs were simpler, perhaps involving manual labour, often earned the same or even a higher wage. However, the clerk's other activities provided him with a sizeable, structural supplementary income, similar to the captain, albeit smaller. For the captain of an admiralty ship, the monthly wage had been of secondary import for two centuries: the real bulk of his earnings came from reimbursements he received from the admiralty for provisioning the ship. Though these reimbursements might fluctuate, provisioning pennies always provided more than a captain's salary, even in times of relative hardship with inflation in food prices and little work. This was not true for clerks, the difference between their monthly wages and supplementary earnings being much smaller. In spite of his many side jobs on board the ship, the clerk's monthly wage was still his most important source of income. Only sometimes did the taking in or capture of an enemy ship or trading vessel contribute to this income.

If he was lucky, his permitted side jobs might enable a clerk to bring in double his monthly wage, putting it on a par with or slightly above the monthly salary of his captain (not counting provisioning pennies). But that was about the most he could hope for, unless he possessed the capital to extend credit to the crew from his own means. In the seventeenth century, the admiralties permitted charging an astronomic interest on credit at a rate of 40%. Yet ships' clerks did not come from a moneyed class. Where they managed to obtain a few hundred or thousand guilders during their service, it was usually also through interest-bearing loans or provided for a fee by their *solliciteurs* or correspondents and consuls with whom they worked abroad. Any further supplementary earnings required little or no further investment, but were also considerably less lucrative. The preparation of official documents (for fellow crew members or the naval court martial) yielded no large sums, nor did keeping the accounts for the provost and surgeon. With smoking nearly ubiquitous amongst sailors, the clerk's monopoly on the sale of tobacco on board afforded him the chance to cast a wide net. But by the latter half of the eighteenth century, unbridled profit-seeking had led to complaints and intervention by the Rotterdam admiralty board, which fixed a maximum price for the sale of tobacco in 1762.

The fact that the Rotterdam admiralty board felt the need to regulate the prices clerks charged aboard its ships is indicative of the changing position and mentality of the clerks themselves. After the mid-eighteenth century, warships were very frequently deployed as convoy escorts on sea voyages that might last some 18 months and called at various foreign ports. Clerks always played an important role on such missions, because they could supply the crew with money and clothes before they went on shore leave and moreover often possessed useful contacts in different countries who could provide local

knowledge. As the clerks' importance increased, so did their commercial mindset.

The first clear signs of this changing mentality can be noticed in the early eighteenth century. In 1706, for example, without any justification, a group of three ships' clerks under the Rotterdam admiralty suddenly began charging a commission for the distribution of the hammocks that the admiralty sold on board, which they deducted from the sailors' salaries. When the practice met with no objection from the Prinsenhof, the impromptu commission was swiftly adopted as a vested right by all Rotterdam's ships' clerks. Most likely, the failure of the administrative staff at the admiralty's central payment office to intervene was due to the fact that the clerks handed over a fixed share of the collected fees to that selfsame office. A similar episode is documented relating to psalters that the Rotterdam admiralty made available to the seamen. In 1722, one clerk took it upon himself to begin charging a commission for their distribution as well, whereupon all his colleagues did the same. Soon the ships' clerks of the other admiralties began charging similar commission fees to their clientèle.

In Rotterdam, this commercial disposition received further impetus from the admiralty board's decision in 1759 to henceforth allow ships' clerks to personally buy in the clothes and kit on which they had been charging these commissions. In the past, the purchasing had always been done by the admiralty, keeping in check the commissions that clerks could charge on these sales. Immediately following this decision, clerks sought to inflate their revenues from the sale of sailors' kit and clothing more than ever, once more forcing the admiralty board to intervene and impose rules and price agreements to protect sailors from overly profit-hungry clerks.

The commercialisation of the profession was reflected in the typical clerk's background. No other person on board a warship practised so variegated a profession as the ships' clerk, who had to straddle many spheres. Whilst on the ship he combined all manner of tasks that on shore would be carried out only by specific practitioners, such as notaries and ministers. Indeed, several ships' clerks were trained as notaries or ministers, in which case they enjoyed an elite position and could expect to be assigned to an admiral. Yet such qualified clerks were a small minority. The average ship's clerk was attached to a captain or commodore and came from an entirely different background. However diverse those backgrounds, all ships' clerks had two important things in common: they lived in or near a city where an admiralty was based and had already been closely involved in the shipping trade or navy before putting out to sea as a clerk. That involvement could have been on shore or at sea; if at sea, they had usually served before as seamen or midshipmen.

For a seaman, ship's corporal, quartermaster or other non-commissioned officer to be posted as clerk was invariably a promotion, and normally also the highest rung they could achieve in their seafaring career. This was not the case for midshipmen. A midshipman would only be posted as a clerk if there was no other suitable candidate on the ship or if he was a captain's son and temporarily assuming clerical duties as part of his practical onboard training as a naval officer, in which case the post was simply a stepping stone.

The same applied to the myriad of administrative clerks and other assistants working for the admiralty on shore, for whom an appointment as clerk on board an admiralty yacht or other inland vessel also presented a chance to acquire an office as *chercher* (enforcing particular import and export duties), or who hoped to move up to a higher-paid administrative post at the Prinsenhof after several years' service as a ship's clerk. Further down the ladder was another rung of admiralty employees such as valets and halberdiers, who might become clerks on board seafaring warships. Their motives are less clear.

Most ships' clerks were not sailors born and bred but had some other connection to shipping. They might be employed as (or be the son of) a shopkeeper, merchant or other small businessman, or an innkeeper, and in that capacity engaged in lodging sailors and/or supplying their personal outfitting. Effectively, they accompanied their own customers – or, better yet, their debtors. For, in practice, their customers nearly always paid for their clothing or accommodation on credit, settling their debts at a later date by means of an IOU, a month-letter or other deduction from their salary earnings. On the ship, this breed of ships' clerk continued to practise the trade they carried out between journeys in partnership with their wives or other relatives on shore. Though thoroughly familiar with the seafaring world by virtue of living in a port town, the run-of-the-mill ships' clerk was not himself an ex-sailor or sailor's son. As a rule they were married and had been born within the borders of the Republic or just beyond in towns in Flanders and Germany. They were a motley crew of men with no specific training for serving as clerk aboard a warship, but who were practised in one or more of the requisite duties and of good – or at least not ill – repute.

The uncoupling of the offices of ship's clerk and ship's commander marked the essential first step in the professionalisation of the Dutch navy. Another key step in this process was the States-General's later effort to promote greater unity in the regulatory mechanisms of the various admiralties. This led to an identical oath of allegiance for all naval crew members in the service of the Republic, from 1619, and from 1626 to the permanent appointment of captains. A next fundamental step came in 1654 with the introduction of a standing fleet, which was subsequently reflected in the new clerks' briefing issued in Amsterdam in 1657, obligating clerks to carefully monitor the (responsible) use on board of all state goods furnished by the boatswain. Over the eighteenth century, the clerk's monitoring duties would be extended within a less militant framework.

In order to ensure that clerks could act independently of their captains, the admiralty boards applied a divide-and-rule strategy: the captain retained his lucrative revenues from the provisioning pennies, but did not have the authority to dismiss his clerk, while the clerk would report any negative findings to his admiralty board through his contacts at the Prinsenhof, correspondence with the onshore authorities and via his entries in the ship's logbook. To prevent the clerk from gaining too much power and influence in his turn, or from being tempted into fraud, his work was also subject to regular inspections whilst on board the ship. This involved checks of the muster rolls and debt registers performed by the mustering officer and the captain at the admiralty's instruc-

tions, always working together and in the presence of the crew. Certain activities also required constant monitoring of the clerk by at least two other people, such as during the preparation of an inventory of an estate or when compiling lists of revenues from onboard auctions of sailor's clothing. After the crew was discharged and disbanded, the ship's account records were handed over to the central payment office and secretariat for close inspection. Any finding or suspicion of misappropriation of funds or deficits had immediate consequences for the clerk, who was called to account for himself and had to wait much longer for his final payment. Ultimately, he could be fined, have his wages cut or withheld entirely and ran the risk of not being reimbursed for his costs and outlays. In the worst case, the clerk would be fired and his name put on record as being prohibited from ever again serving the country in any capacity. But such cases were rare.

As long as a clerk kept the ship's debts within limits and ensured the crewmen never owed him more than a quarter (the Amsterdam admiralty) or a fifth (the Rotterdam admiralty) of their earned income, he was relatively impervious and safe from blame. The admiralties even long turned a blind eye to their acquisition of fellow sailors' monetary instruments (such as IOUs and *maandbrieven*, *kostbrieven* and *restantbrieven*) at undervalue. And although fixing price agreements for tobacco sales served to clamp down on outright profiteering, for a span of two centuries clerks had discretionary power to charge exorbitant rates of interest for the provision of cash advances - and cash advances accounted for the lion's share of sailors' debts. Indeed, the high interest rates they brought to bear were even openly defended by the admiralty boards. This was partly due to self-interest: if ships' clerks where to quit their banking services, the admiralties would have to provide money for cash advances themselves. From their point of view, it was more advantageous to leave the organisation of advances to the ships' clerks. Crew members who wanted to take out an advance, which they did of their own free will rather than out of any obligation, simply had to pay the – possibly heavy – price. The same applied to sailors who bought off their *zeedoop*, a fixed ceremony at the crossing of the equator or another special place at sea.

Though the admiralties were government institutions, they functioned rather more like family businesses, very much controlled by a small circle of families. Onshore staff, from the simple chamberlain to the presiding head of the admiralty board, were all driven by private, personal interests. Whereas salaries were fixed, there were always emoluments and every post offered opportunities for additional income, which were exploited on a massive scale: halberdiers who invariably combined the delivery of new recruits on board with the sale of hard liquor, bailiffs who hired themselves out to act as paid representatives for captains and ships' clerks, mustering officers who bought up month-letters and paid advances on monthly wages, provosts who financed the payment of captains' provisions and were allowed to maintain a personal craft at the admiralty's expense – these are just a few examples. The admiralty boards' freedom to hand out all manner of lucrative jobs only exacerbated conflicting interests and interdependence amongst the members. A key exponent of this commercialisation of the navy were its ships' clerks,

appointed by deed by the admiralty board and subsequently left free to squeeze money from their fellow sailors.

Indeed, ships' clerks were more commercially-minded than most of the men on board. It was a quality intrinsic to the position and engendered distrust among those who sought the clerk's services. But he was by no means less trustworthy or more criminal than the rest of the crew or the staff at the Prinsenhof. The admiralties profited greatly from their ships clerks, non-combatants who were a key link in the inherently laborious work of naval recruitment. Furthermore, they enabled the authorities on shore to take firmer control of onboard logistics and of overseeing the work of the ships' commanders. It were the ships' clerks who effectively 'tamed' these warship captains and steered their transformation from entrepreneurs who were out for spoils, answering to no one, into obedient and manageable military officers in the service of the state. This was a crucial facet in the further professionalisation of the navy. Once the smoke of the major seventeenth-century European sea battles had well and truly cleared, it grew increasingly evident that the role of the naval ships' clerks had long since evolved from warfaring foreman to seafaring branch manager.

Bronnen

Archivalia

GELDERS ARCHIEF ARNHEM (GelA)
Archief Van Rhemen (AVR)

NATIONAAL ARCHIEF DEN HAAG (NA)
Archief Admiraliteiten 1586-1796 (1.01.46) (AA)
Archief Ministerie van Marine, Lysten aangenomen manschappen 1814-1829 (2.12.09) (MVM)
Archief Staten-Generaal (1431) 1576-1796 (1.01.02) (ASG)
Archief Staten van Holland en West-Friesland (3.01.04.01) (ASHWF)
Archief Verenigde Oost-Indische Compagnie 1602-1811 (1.04.02) (VOC)
Collectie Van der Heim 1753-1823 (2.21.008)
Collectie Radermacher 1713-1761 (1.10.69)
Collectie De Ruyter 1587-1982 (1.10.73)
Collectie Van Wassenaar van Rosande 1226-1996 (1.10.72)

THE NATIONAL ARCHIVES LONDON (TNA)
High Court of Admiralty (HCA)

NEDERLANDS INSTITUUT VOOR MILITAIRE HISTORIE, DEN HAAG (NIMH)
Collectie De Booy 1918-1990 (toegangsnr. 18)
Collectie Losse Stukken
Collectie Milo 1477-1967 (toegangsnr. 6)
Handschriftenverzameling (Hs)
Personendocumentatie viceadmiraal J.C. Meppel (1609-1669)

NEDERLANDS SCHEEPVAARTMUSEUM AMSTERDAM (NSMA)
Handschriftenverzameling (Hs)

STADSARCHIEF AMSTERDAM (SAA)
Archief thesaurieren ordinaris 1490-1824 (ATO)
Doop-, trouw- en begraafregisters (DTB)

Oud Notarieel Archief (ONA)
Poorterboeken

STADSARCHIEF ROTTERDAM (SAR)
Oud Notarieel Archief (ONA)
Doop-, trouw- en begraafregisters (DTB)

WESTFRIES ARCHIEF HOORN (WAH)
Notarieel Archief Enkhuizen (NAE)
Notarieel Archief Hoorn (NAH)

ZEEUWS ARCHIEF MIDDELBURG (ZA)
Archief Rekenkamer van Zeeland 1597-1805 (ARZ)

UITGEGEVEN BRONNEN EN LITERATUUR

Acda, G.M.W., *Voor en achter de mast. Het leven van de zeeman in de 17de en de 18de eeuw* (Bussum 1976).

Acda, G.M.W. e.a., *Het Instituut. Honderdzeventig jaar opleiding tot marineofficier 1829-1999* (Amsterdam 2000).

Alphen, M.A. van, 'Handel en wandel van de transportkoper. Opkopers van VOC-transportbrieven in Enkhuizen (1700-1725)', (ongepubliceerde doctoraalscriptie, Universiteit van Amsterdam 1988).

Alphen, M.A. van, 'Zielverkopers, transportbrieven en transportkopers', in: *Amsterdam, havenstad in de 17de en 18de eeuw*. Congresbundel met lezingen gehouden in het Scheepvaartmuseum te Amsterdam op 26 en 27 oktober 1990 ter gelegenheid van het vijfjarig bestaan van de Amsterdamse studentenzeilvereniging Orionis (z.p. [Amsterdam] z.j. [1990]) 22-27.

Alphen, M.A. van, 'The Female Side of Dutch Shipping: Financial Bonds of Seamen Ashore in the 17th and 18th Century', in: J.R. Bruijn e.a. (red.), *Anglo-Dutch mercantile marine relations 1700-1850* (Leiden 1991) 125-132.

Alphen, M.A. van, 'Enige aspecten van het vlaggebruik bij de Nederlandse marine in de zeventiende en achttiende eeuw', in: *Vexilla Nostra* 189 (november-december 1993) 117-120.

Alphen, M.A. van, 'Ronselaars voor de VOC in Enkhuizen omstreeks 1710', in: *Steevast 1995. Jaaruitgave van de Vereniging Oud Enkhuizen* (Enkhuizen z.j. [1995]) 28-34.

Alphen, M.A. van, 'Voorlopers van het Koninklijk Instituut voor de Marine. De opleiding van adelborsten tot 1829', in: *Mars et Historia*. Uitgave van de Nederlandse Vereniging ter beoefening van de Militaire Historie (juli-september 1996) 11-39.

Alphen, M.A. van, 'Aanvullende bronnen voor onderzoek naar het varend marineperso-

neel (ca. 1600-1850)', in: *Jaarboek Centraal Bureau voor Genealogie* 52 (1998) 111-136.
Alphen M.A. van, 'Cornelis Cruys in the Netherlands', in: *Norsk Tidskrift for Sjovesen* (december 1998) 15-20.
Alphen, M.A. van, *Het Paleis van Willemsoord. De geschiedenis van het Commandementsgebouw der Koninklijke Marine te Den Helder* (Den Haag 2001).
Alphen, M.A. van, 'Uit hetzelfde hout gesneden. De marine en de Verenigde Oost-indische Compagnie', in: *Marineblad* 112 (maart 2002) 74-80.
Alphen, M.A. van, 'Admiral Cornelis Cruys (1655-1727). Born in Norway, Honoured in Russia but Burried in the Netherlands', in: L.H.J. Sicking e.a. (red.), *Dutch Light in the Norwegian Night. Maritime Relations and Migration across the North Sea in Early Modern Times* (Hilversum 2004) 69-80.
Alphen, M.A. van, en A.M.C. van Dissel (red.), *Kroniek der Zeemacht. Gedenkwaardige gebeurtenissen uit vijf eeuwen Nederlandse marinegeschiedenis* (Amsterdam 2009).
Andringa, T., 'Joris Andringa 1635-1676. Schrijver kaper kapitein', in: *A(ndringa)S(taach) N(ijs)*, Familiekrantje van de Andringa Stichting, nr. 46 (november 2007) 1-28.
Articul-brief, waer by eenighe annotatien ghevoeght zijn door Peter Pappus van Tratzberg (Groningen 1603).
Articule-brieff, Ofte Ordonnantie op de discipline militaire. Ghedaen ende ghearresteert den xiii Augusti vijfthienhondert en neghentich (Delft, 1590).
Asaert, G. e.a. (red.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*. 4 delen (Bussum 1976-1978).
Backer Dirks, J.J., *De Nederlandsche zeemacht in hare verschillende tijdperken geschetst*, 2 delen (tweede druk; Den Haag 1890).
Bijl Mz., A., *De Nederlandse Convooidienst. De maritieme bescherming van koopvaardij en zeevisserij tegen piraten en oorlogsgevaar in het verleden* (Den Haag 1951).
Bochove, C. van, *The economic consequences of the Dutch. Economic integration around the North Sea, 1500-1800* (Amsterdam 2008).
Boon, P., *Bouwers van de zee. Zeevarenden van het Westfriese platteland, c. 1680-1720* (Den Haag 1996).
Bosch, L. van den, *Leven en bedryf van den vermaarden zeeheld Cornelis Tromp, graaf van Sylliesburg, ridder van den Olifant, baronnet etc., lieutenant admiraal generaal van Holland en Westvriesland. Ondermengd met de voornaamste daaden van verscheidene andere zeehoofden, en voornaamentlijk met die van Marten Harpertsz. Tromp. Benevens een naauwkeurig verhaal van der Nederlanderen en hunner bondgenooten oorlogen sedert den jaare 1650 tegens verscheidene volkeren gevoerd* (Amsterdam 1692).
Bosscher, Ph.M., 'Marinegebouwen', in: P. Nijhof e.a., *Monumenten van bedrijf en techniek. Industriële archeologie in Nederland* (Zutphen 1978) 186-213.
Brand, R., ' "Daar zijn ook duijzende onaangenaamigheden". 's Lands zeemacht in Curaçao', in: E. van der Doe, P. Moree en D.J. Tang (red.), *De smeekbede van een oude slavin en andere verhalen uit de West*, Sailing Letters Journaal 11 (Zutphen 2009) 102-108.
Brandon, P., *Masters of War: State, Capital and Military Enterprise in the Dutch Cycle of Accumulation (1600-1795)*, (ongepubliceerde dissertatie, Universiteit van Amsterdam

2013).
Braunius, S.W.P.C., 'Van schrijver tot officier van administratie, 1597-1844', in: *Marineblad* 74 (augustus 1964) 345-357.
Braunius, S.W.P.C., 'Admiraal zilvervloot of grondlegger marine?', in: *Marineblad* 76 (juni 1966) 457-482.
Braunius, S.W.P.C., 'De schaftmeester 1636', in: *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis* 12 (september 1966) 38-46.
Braunius, S.W.P.C., 'Oorlogsvaart' in: G. Asaert e.a. (red.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, deel 2 (Bussum 1977) 316-354.
Braunius, S.W.P.C., 'Het leven van de zeventiende-eeuwse zeeman: valse romantiek of werkelijkheid?', in: *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis*, 40/41 (oktober 1980) 11-22.
Braunius, S.W.P.C.,'De artikelbrief van de admiraliteit in Friesland tijdens het Twaalfjarig Bestand', in: *Jaarboek 1990. Fries Scheepvaart Museum en Oudheidkamer* (z.p., z.j. [1991]) 51-57.
Braunius, S.W.P.C., ' "Soo een notabel en fundamenteel point". Een heroriëntering op de tekst van de Artikelbrief voor 's landsvloot van 27 april 1629', in: *Verslagen en Mededelingen oud-Vaderlands Recht*, Nieuwe reeks 7 (1992) 99-114.
Bremer, J.T., *Oorkonden in Steen. 17e en 18e eeuwse grafzerken op de oude begraafplaats van Huisduinen/Den Helder* (Schoorl 1991).
Brouwer, J., 'Volgens het boekje. Brieftheorie in een Amsterdamse brief uit 1672', in: E. van der Doe e.a. (red.), *De dominee met het stenen hart en andere overzeese briefgeheimen*, Sailing Letters Journaal 1 (Zutphen 2008) 42-46.
Bruijn, J.R. (red.), *De oorlogvoering ter zee in 1673 in journalen en andere stukken* (Groningen 1966).
Bruijn, J.R., 'Voeding op de Staatse vloot', in: *Spiegel Historiael* 2 (1967) 175-183.
Bruijn, J.R., *De admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren 1713-1751. Regenten en financiën, schepen en zeevarenden* (Amsterdam/Haarlem 1970).
Bruijn, J.R., 'ʼs Lands vloot aan de vooravond van de Derde Engelse Oorlog', *Verslag van het symposium. Nederland in de Derde Engelse Oorlog 14-15 juni 1973*, uitgave van het Koninklijk Instituut voor de Marine (Den Helder 1974) 19-30.
Bruijn, J.R., 'De baten van de zee. Financiën van De Ruyter en zijn kapiteins', in: *Mededelingenblad van het Koninklijk Instituut voor de Marine* 46A (1977) 52-56.
Bruijn, J.R., *Het gelag der zeelieden. Rede uitgesproken bij de aanvaarding van het ambt van gewoon lector in de zeegeschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Leiden op 3 februari 1978* (Leiden 1978).
Bruijn, J.R., 'Mercurius en Mars uiteen. De uitrusting van de oorlogsvloot in de zeventiende eeuw', in: S. Groenveld e.a. (red.), *Bestuurders en Geleerden* (Amsterdam/Dieren 1985) 97-106.
Bruijn, J.R., *The Dutch Navy of the seventeenth and eighteenth centuries*, (Columbia 1993).
Bruijn, J.R., *Varend Verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw*

(Meppel 1998).
Bruijn, J.R. e.a. (red.), *Marinekapiteins uit de achttiende eeuw. Een Zeeuws elftal* (Den Haag/Middelburg 2000).
Bruijn, J.R., *Schippers van de VOC in de achttiende eeuw aan de wal en op zee* (Amsterdam 2008).
Bruijn, J.R., *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Newfoundland 2011).
Bruijn, J.R. e.a. (red.), *De Ruyter. Dutch Admiral* (Rotterdam 2011).
Bruijn, J.R. en C. van Baalen, *Van zeeman tot residentieburger. Cornelius de Jong van Rodenburgh (1762-1838)* (Hilversum 1996).
Bruijn, J.R. en E.S. van Eyck van Heslinga (red.), 'Aan "wijffje lief". Brieven van zeekapitein Eland du Bois aan zijn vrouw (1669-1674)', in: *Nederlandse Historische Bronnen* 5 (Hilversum 1985) 111-144.
Buingha, J., *Corte instructie om boeck te houden voor commysen/onder commysen ofte adsistenten die hun ten dienst vande Vereenigde Oost-Indische Compagnie sullen willen begeven* (Amsterdam 1627).
Davids, C.A., *Zeewezen en wetenschap. De wetenschap en de ontwikkeling van de navigatietechniek in Nederland tussen 1585 en 1815* (Amsterdam/Dieren 1985).
Davies, J.D., *Gentlemen and Tarpaulins. The Officers and Men of the Restoration Navy* (Oxford 1991).
Dekker, R., 'Tijd meten en dagboek schrijven in de zeventiende eeuw. De relatie tussen innovatie in techniek en cultuur bij Constantijn junior en Christiaan Huygens', in: *Tijdschrift voor sociale en economische geschiedenis* 1 (2004) 22-39.
Dekker, R., 'Brieven uit zee. De correspondentie van en met Nederlandse zeevarenden in de 17de en 18de eeuw' in: *Spiegel historiael* nr. 3/4 (maart/april 2005) 124-130.
Deursen, A.Th. van, *De last van veel geluk. De geschiedenis van Nederland 1555-1702* (Amsterdam 2004).
Dissel, A.M.C. van, *Varen en Vechten. 's Lands zeemacht (1597-1795) in druk*. Tentoonstellingscatalogus Koninklijke Bibliotheek (Den Haag 1997).
Dissel, A.M.C. van, en P.M.H. Groen, *In de West. De Nederlandse krijgsmacht in het Caribisch gebied* (Franeker 2010).
Doel, H. van den, 'Geschiedenis van de ambtseed', in: *Bestuur. Maandblad voor overheidskunde 7* (augustus 1989) 220.
Driesen, J.J., *Russen en Nederlanders. Uit de geschiedenis van de betrekkingen tussen Nederland en Rusland 1600-1917* (Den Haag 1989).
Droevighe tijdinghe van de aldergrouwelijckste Moordery gheschiet door eenighe Matrosen op 't Schip Batavia (...) met een Droevich Clach-Liedt (Rotterdam 1630).
Duin, M. van der, *Admiraal Swartenhondt. Een vergeten zeeheld uit de zestiende eeuw* (Kampen 1927).
Duym, A., *Instructie wegens de gronden van't scheeps boek-houden met het journaal en grootboek. Zeer dienstig voor alle die hun ten dienst van de ed: Oost- of West-Indische Compagnie of op andere voyagien, voor koopman, assistent, super-carga enz. willen begeven* (Amsterdam

1717).
Eekhout, L.L.M., *Het admiralenboek. De vlagofficieren van de Nederlandse marine, 1382-1991* (Amsterdam 1992).
Eekhout, R.A en P.J.L. de Gijselaar, 'Overzigt van de opleiding van adelborsten tot zeeofficieren bij de voornaamste zeemogendheden', in: *Almanak der adelborsten aan het Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord 7* (Nieuwediep 1877) 116-251.
Elias, J.E., *Schetsen uit de geschiedenis van ons zeewezen*, 4 delen (Den Haag 1916-1930).
Elias, J.E., *De vlootbouw in Nederland in de eerste helft der 17de eeuw, 1596-1655* (Amsterdam 1933).
Enthoven, V., 'Mars en Mercurius bijeen. De smalle marges van het Nederlands maritieme veiligheidsbeleid rond 1650', in: L. Akveld e.a. (red.), *In het kielzog. Maritiem historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden* (Amsterdam 2003) 40-60.
Gaastra, F.S., 'Scheepsvolk'. Rede uitgesproken door prof.dr. Femme S. Gaastra ter gelegenheid van zijn afscheid als hoogleraar in de Zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden op vrijdag 11 juni 2010 (Leiden 2010).
Gelder, R. van, *Sailing Letters. Verslag van een inventariserend onderzoek naar Nederlandse brieven in het archief van het High Court of Admiralty in The National Archives in Kew, Groot-Brittannië* (Amsterdam 2006).
Glete, J., *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, 2 delen (Stockholm 1993).
Glete, J., *War and the State in Early Modern Europe. Spain, the Dutch Republic and Sweden as Fiscal-Military States, 1500-1660* (Londen/New York 2002).
Glete, J., *Swedish Naval Administration 1521-1721. Resource Flows and Organisational Capabilities* (Leiden 2010).
Goedkoop, H. en K. Zandvliet, *De Gouden Eeuw. Proeftuin van onze wereld* (Zutphen 2012).
Govertsz, N., *Afbeelding van alle de generale zeinen die gedaan en geobserveerd werden in 's Lands vloot, zoo in het zeilen en ankeren bij daag en nagt, als ten tyde van gevegt; Met de beteekenis van ieder signaal, en aanwyzing der plaatsen daar dezelve in originele Hollandsze en Engelsze zein-boeken te vinden zyn. Als meede een register van alle de instructien en waarschouwingen daar toe behoorende; Te zamen gesteld, en in 't ligt gebragt, tot gemak en dienst van 's Lands officieren ter zee, door N. Govertsz, schryver in 's Lands dienst ter zee* (Amsterdam 1746).
Graaf, R. de, *Oorlog, mijn arme schapen. Een andere kijk op de Tachtigjarige Oorlog 1565-1648* (Franeker 2004).
Grimm, P. (red.), *Heeren in zaken. De kamer Rotterdam van de verenigde Oostindische Compagnie* (Zutphen 1994).
Groen, P.M.H. (red.), *De Tachtigjarige Oorlog. Van opstand naar geregelde oorlog 1568-1648* (Amsterdam 2013).
Groenveld, S., *Het Twaalfjarig Bestand 1609-1621. De jongelingsjaren van de Republiek der Verenigde Nederlanden*. Uitgave van het Haags Historisch Museum bij de tentoonstelling

'Het Vredesjaar 1609' (Den Haag 2009).
Haas, A. de, *Wie de wereld bestiert weet ik niet. Het rustloze leven van Cornelis van der Gon, dichter en zeekapitein 1660-1731* (Amsterdam 2008).
Habermehl, N.D.B., 'Jan den Haen (1630-1676). Goudse zeeheld zonder praalgraf', in: *Tidinge van Die Goude* 24 (2006) 84-88.
Haks, D., *Vaderland en vrede 1672-1713. Publiciteit over de Nederlandse Republiek in oorlog* (Hilversum 2013).
Heijer, H. den, 'Michiel de Ruyters Expedition to West Africa and America, 1664-1665', in: J. R. Bruijn, e.a. (red.), *De Ruyter. Dutch Admiral* (Rotterdam 2011) 163-181.
Heuvel, H. van den, *'Bij uijtlandigheijt van haar man'. Echtgenotes van VOC-zeelieden, aangemonsterd voor de kamer Enkhuizen (1700-1750)* (Amsterdam 2005).
Honoré Naber, S.P. L' (red.), *Reizen van Willem Barents, Jacob van Heemskerck, Jan Cornelisz. Rijp en anderen naar het noorden (1594-1597) verhaald door Gerrit de Veer* (Den Haag 1917).
Honoré Naber, S.P. L' (red.), *Reisebeschreibungen von Deutschen Beamten und Kriegsleuten im dienst der Niederländischen West- und Ost-Indischen Kompagnien 1602-1797*. Deel 12, *Martin Wintergerst, Reisen auf dem Mittelländischen Meere, der Nordsee, nach Ceylon und nach Java 1688-1710* (Den Haag 1932).
Hoogenberk, H., *De rechtsvoorschriften voor de vaart op Oost-Indië 1595-1620* (Utrecht 1940).
Hove, O. ten, *De leer van het boekhouden in de Nederlanden tijdens de zeventiende en achttiende eeuw* (Delft 1933).
Jeroense, J., *Koddige en ernstige opschriften op luijffels, wagens, glazen, uithangborden en andere tafereelen* (Amsterdam 1690).
Jong, C. de, *Reize naar de Middellandsche Zee, in de jaren 1777, 1778 en 1779* (Haarlem 1806).
Jong, C. de, *Tweede Reize naar de Middellandsche Zee gedaan in de jaren 1783, 1784 en 1785* (Haarlem 1807).
Jong, M.A.G. de, *Wapenbedrijf en militaire hervorming in de Republiek der Verenigde Nederlanden 1585-1621* (Hilversum 2005).
Jonge, J.C. de, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, 5 delen (derde druk; Zwolle 1869).
Jurriëns, R., 'De werving in de 19e eeuw. Een schets', in: *Marineblad* 6 (1969) 735-742.
Ketelaars, M., *Compagnies dochters. Vrouwen en de VOC (1602-1795)* (Amsterdam 2014).
Ketting, H., *Leven, werk en rebellie aan boord van Oost-Indiëvaarders (1595-ca. 1650)* (Amsterdam 2002).
Klaassen, M.J.C., *De officier van administratie bij de Koninklijke Marine, 1824-1913* (z.p. 1965).
Klaassen, M.J.C., *Adelborstenopleiding te Delft-Medemblik-Breda 1816-1857* (z.p. 1979).
Klaassen, M.J.C., *Adelborstenopleiding te Hellevoetsluis-Feijenoord-Enkhuizen 1803-1812* (Den Haag 1986).
Klooster, V.A.J. en D.H.A. Kolff (red.), *Driftig van spraak, levendig van gang. Herinneringen van marineofficier Dirk Hendrik Kolff (1761-1835)* (Zutphen 2011).
Koelmans, L., *Teken en klank bij Michiel de Ruyter* (Assen 1959).
Koelmans, L., *Zeemans Lexicon. Woord en woordbetekenis bij Michiel de Ruyter* (Zutphen

1997).
Kooijmans, L., *Onder regenten. De elite in een Hollandse stad Hoorn 1700-1780* (z.p. [Amsterdam] 1985).
Krijchs-Recht Ofte Artiickel-brief Dienstich den Oorlochsvolcke te Lande in desen tegenwoordighen Krijch (Leiden 1621).
Krotov, P.A., 'Nederlanders en Vlamingen op de Russische vloot in de tijd van Peter de Grote', in: E. Waegemans en H. van Koningsbrugge (red.), *Noord- en Zuid-Nederlanders in Rusland 1703-2003* (Groningen 2004) 280-292.
Kuipers, J.J.B., *De Staats-Spaanse Linies. Monumenten van conflict en cultuur* (Vlissingen 2013).
Kuijk, L. e.a. (red.), *Anna Abrahamsz. Journaal eener Oostindiesche Reis. De belevenissen van een tienjarig meisje in 1847 en 1848* (Amsterdam 1993).
Kuperus, D.F.C.,'Vice-admiraal Gerrit Verdooren (1757-1824). Enige gedenkwaardigheden uit het marineleven van Gerrit Verdooren CMWO, in leven Heer van Asperen', in: *Mars et Historia* 3 (2008) 28-37.
Lambrechts, M., *Zeemanshandboek, behelzende een omstandig berigt van verscheidene zaaken die een jong zee-officier noodwendig diend te weeten, benevens een beknopte beschryving van de takelagie der oorlogssschepen van onderscheidene charters* (Amsterdam 1782).
Lemmers, A.A., *Van werf tot facilitair complex. 350 jaar marinegeschiedenis op Kattenburg* (Den Haag 2005).
Leuftink, A.E., *De geneeskunde bij 's Lands oorlogsvloot in de 17de eeuw* (Assen z.j. [1953]).
Leuftink, A.E., *Harde heelmeesters. Zeelieden en hun dokters in de 18de eeuw*. (Zutphen 1991).
Lloyd, C., *The British Seaman 1200-1860. A Social Survey* (Londen 1968).
Mazur, T.P. e.a. (red.), *Preparing the Russian Navy for Victories. Letters of Peter I to admiral Cornelius Cruys* (St. Petersburg 2003).
Meer, S. de, *'s Lands Zeemagazijn* (Zutphen 1994).
Meij, J.C.A. de, *De Watergeuzen en de Nederlanden 1568-1572* (Amsterdam/Londen 1972).
Mollema, J.C., *Geschiedenis van Nederland ter zee*, 6 delen (Amsterdam 1939-1942).
Naamlyst van het Corps Zee-Officieren by 's Lands Marine voor het jaar 1801 (Den Haag z.j. [1801]).
Naamlyst en Rangschikking van het Vaste Corps Zee-Officieren der Bataafsche Republiek zo als hetzelve zich bevond den eersten februari 1804 (Den Haag, 1804).
Nederlandtsche placcaet-boeck: waerinne alle voornaemste placcaten, ordonnantiën, accorden, ende andere acten ende munimenten, uyt-ghegeven by de Staten Generaal der Vereenigde Nederlandtsche Provintien; sedert dat Philippus II. Koninck van Spagnien eerst verclaert is, vervallen te wesen vande Hoogh-overigheyt deser landen, in 't jaer 1581, tot op den teghenwoordighen jare 1644; 't Eerste deel gaende tot op 't jaer XXV. 't Tweede deel sedert het jaer onses Heeren 1625, tot op het tegenwoordighe jaer 1644 (Amsterdam 1644).
Nooteboom, C., *Scheepsjournaal. Een boek van verre reizen* (Amsterdam 2010).
Nimwegen, O. van, *'Deser landen crijchsvolck'. Het Staatse leger en de militaire revoluties 1588-1688* (Amsterdam 2006).

Obreen, W.M., *Staat van S'Lands Zeemacht, Inhoudende de Namen der Scheepen met derselver Commandanten en Schrijvers, welke met den Jaare 1795 en Successivelijk daarnaa bij het Land zijn indienst gesteld, benevens eenige bijsonderheeden, omtrend de Marine voorgevallen etc.* (1795-1799).

Obreen, W.M., *Staat van S'Lands Zeemacht, Tweede Deel, Inhoudende de Namen der Scheepen met derselver Commandanten en Schrijvers, welke met den Jaare 1800 en Successivelijk daarnaa bij het Land zijn indienst gesteld, benevens eenige bijsonderheeden, omtrend de Marine voorgevallen etc.* (1800-1824).

Oldewelt, W.F.H., (red.), *Kohier van de Personeele Quotisatie te Amsterdam over het jaar 1742*, 2 delen (Amsterdam 1945).

Parrott, D., *The Business of War. Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe* (Cambridge 2012).

Pennings, J.C.M. en Th.H.P.M. Thomassen, *Archieven van Nederlandse gezanten en consuls tot 1813. Deel 1. Overgedragen archieven van gezanten en consuls in de Christelijke wereld* (Den Haag 1994).

Pollentier, F., 'Admiraliteit', in: G. Asaert e.a. (red.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*. Deel 1 (Bussum 1976) 295-306.

Prud'homme van Reine, R.B., *Rechterhand van Nederland. Biografie van Michiel Adriaenszoon de Ruyter* (derde druk; Amsterdam/Antwerpen 1998).

Prud'homme van Reine, R.B., *Schittering en schandaal. Biografie van Maerten en Cornelis Tromp* (Amsterdam/Antwerpen 2001).

Prud'homme van Reine, R.B., *Admiraal Zilvervloot. Biografie van Piet Hein* (Amsterdam/Antwerpen 2003).

Prud'homme van Reine, R.B., *Zeehelden* (Amsterdam/Antwerpen 2005).

Prud'homme van Reine, R.B., *Opkomst en ondergang van Nederlands gouden vloot. Door de ogen van de zeeschilders Willem van de Velde de Oude en de Jonge* (Amsterdam/Antwerpen 2009).

Raven, G.J.A., ' "Aanhoudend sukkelen om bootsvolk". Een keerpunt in het personeelsbeleid van de marine, 1775-1795', in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 2 (1982) 132-142.

Raven, G.J.A., 'That Expensive Asset. A Short History of Netherlands Naval personnel', in: *Revue Internationale d'Histoire Militaire* (Den Haag 1984) 167-185.

Recuëil van alle de Placaten, Ordonnantien, Resolutien, Instructien, Lysten en Waerschouwingen, betreffende de Admiraliteyten, Convoyen, Licenten ende verdere Zee-Saecke (Den Haag 1689).

Ribbink, H.J., 'Geschiedenis van het materieel strafrecht van 's Lands Vloot vanaf het begin van de Tachtigjarige Oorlog tot de Bataafse Omwenteling' (ongepubliceerde scriptie, Arnhem 1966).

Rijlaarsdam, J., 'Imago cruciaal bij vulling krijgsmacht', in: *Defensiekrant* (3 februari 1994), 7.

Rijneveld, N.A. van, *Reize naar de Middelandsche Zee en door den Archipel naar Constantinopolen, gedaan in de jaaren 1783 tot 1786, met 's Lands schip Noord Holland* (Amsterdam

1803).
Rodger, N.A.M., *The Wooden World. An Anatomy of the Georgian Navy* (Londen 1986).
Rodger, N.A.M., *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain 1649-1815* (Londen 2004).
Roodhuyzen, T.J.A., *In woelig vaarwater. Marineofficieren in de jaren 1779-1802* (Amsterdam 1998).
Roos, D., *Twee eeuwen varen en vechten 1550-1750. Het admiralengeslacht Evertsen* (Vlissingen 2003).
Royen, P.C. van, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot. Omstreeks 1700* (Amsterdam 1987).
Ruiter, P. de, *'s Lands werf. De roemrijke historie van een bijzondere plek in Rotterdam* (Rotterdam 2010).
Sanders, G., *Het present van Staat. De gouden ketens, kettingen en medailles verleend door de Staten-Generaal, 1588-1795* (Hilversum 2013).
Schulten, C.M., *Met vliegende vaandels en slaande trom. Oorlog in de Lage Landen 1559-1659* (Amsterdam 2005).
Sicking, L.H.J., 'Recht door zee. Orde en tucht aan boord van Nederlandse (oorlogs)schepen in de zestiende eeuw', in: *Verslagen en mededelingen van de Stichting tot uitgaaf der bronnen van het oud-vaderlandse recht*. Nieuwe reeks 9 (1997) 7-38.
Sicking, L.H.J., *Zeemacht en onmacht. Maritieme politiek in de Nederlanden 1488-1558* (Amsterdam 1998).
Sicking, L.H.J., 'Edele admiralen en anonieme matrozen. Status en herkomst van het zeevarend personeel van de eerste Nederlandse marine', in: L. Akveld e.a. (eds.), *In het kielzog. Maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden* (Amsterdam 2003) 409-423.
Sigmond, J.P., *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800* (Amsterdam 1989).
Sigmond, J.P., *Zeemacht in Holland en Zeeland in de zestiende eeuw* (Hilversum 2013).
Sigmond, J.P. en W. Kloek, *Zeeslagen en zeehelden in de Gouden Eeuw* (Amsterdam 2007).
Simons, C.H.F., *Marine Justitie. Ontwikkelingen in de strafrechtspleging bij de Nederlandse Zeemacht, in het bijzonder gedurende de tweede helft van de 18e eeuw en het begin van de 19e eeuw* (Assen 1974).
Sloot, H. van der, en I. van der Vlis, *Cornelis Haga. (1578-1654). Diplomaat & pionier in Instanbul* (Amsterdam 2012).
Stapelkamp, H., 'De blauwe knoop op het marine-uniform. Pogingen tot afschaffing van sterke drank aan boord van Nederlandse marineschepen in de 19de eeuw', in L. Akveld e.a. (red.), *In het kielzog. Maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden* (Amsterdam 2003) 424-435.
Sommer, M., *Wat een held! Tien vaderlanders op een voetstuk* (Diemen 2012).
Swart, P., 'Medemblik en de West-Friese admiraliteit', in: *West-Friesland 'Oud & Nieuw'*, 76 (Midwoud 2009) 28-56.
Tanner, J.R., *Samuel Pepys and the Royal Navy* (Cambridge 1920).

Teitler, G., *De wording van het professionele officierskorps* (Rotterdam 1974).
Tjassens, J., *Zee-politie der Vereenigde Nederlanden* (Den Haag 1670).
Veenstra, W. en A. Otte, 'Financiering van de oorlogvoering te water. De Admiraliteit van Zeeland, 1597-1795', in: H. Boels (red.), *Overheidsfinanciën tijdens de Republiek en het Koninkrijk, 1600-1850* (Hilversum 2012) 9-38.
Velzen, T. van, 'Uitgevaren voor de Kamers; 700.00 mensen overzee', in: J. Parmentier (red.), *Uitgevaren voor de Kamer Zeeland* (Zutphen 2006) 11-30.
Verhoeff, J.M., *De oude Nederlandse maten en gewichten* (Amsterdam 1983).
VerHuell C.A. (red.), *De scheepsdienst, door J.H. van Kinsbergen, ridder en kapitein ter zee* (Amsterdam 1780).
Vervolgh van het Recueil van alle de Placaten, Ordonnantien, Resolutien, Instructien, Lysten en Waerschouwingen, betreffende de Admiraliteyten, Convoyen, Licenten ende verdere Zee-Saken; Beginnende met de Ordonnantie op de Admodiatie en het nieuw Placaet op de Convoyen en Licenten, in dato 19 Junii 1687., twaalf delen (Den Haag 1689-1780).
Vlaeminck, T., 'Veelzijdige mannen in de haven; de equipagemeesters van de Zeeuwse Admiraliteit in de achttiende eeuw', *Archief 2008. Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (2008) 73-89.
Vliet, A.P. van, *'Een vriendelijcke groetenisse'. Brieven van het thuisfront aan de vloot van De Ruyter (1664-1665)* (Franeker 2007).
Wagenaar, J., *Tegenwoordige Staat der Vereenigde Nederlanden* (Amsterdam 1739).
Warnsinck, J.C.M., *De vloot van den Koning-Stadhouder 1689-1690* (Amsterdam 1934).
Weber, R.E.J., *De seinboeken voor Nederlandse oorlogsvloten tot 1690* (Amsterdam 1982).
Wilcox, M., 'The "Mystery and Business" of Navy Agents, c. 1700-1820', in: *International Journal of Maritime History*, XXIII (December 2011) 41-68.
Winkel-Rauws, H., *Nederlandsch-Engelsche samenwerking in de Spaansche wateren 1625-1627* (Amsterdam 1947).
Witsen, N., *Aeloude en hedendaegsche scheepsbouw en bestier* (Amsterdam 1671).
Zwart, P., 'Aen de minst aennemende besteedt. De bouw van admiraliteitsschepen door Enkhuizer aannemers 1700-1760', in: J. de Bruin e.a. (red.), *Steevast 2005. Jaaruitgave van de Vereniging Oud Enkhuizen* (Enkhuizen 2005) 5-23.

WEBSITES

http://dare.uva.nl/document/463655 (geraadpleegd in september 2013)
http://find.galegroup.com/ecco/infomark.do?&source=gale&prodId=ECCO&userGroupName=leiden&tabID=T001&docId=CW3305821947&type=multipage&contentSet=ECCOArticles&version=1.0&docLevel=FASCIMILE (geraadpleegd in juni-2013)
http://www.brievenalsbuit.inl.nl (geraadpleegd in september 2013)
http://www.gekaaptebrieven.nl (geraadpleegd in mei 2013)
http://www.gemeentearchief.rotterdam.nl/collectie/digitalestamboom (geraadpleegd in

2011 t/m 2013)
http://www.gemeentearchief.rotterdam.nl/na/extern/zoeken (geraadpleegd in 2011 t/m 2013)
http://www.maritiemdigitaal.nl/index (geraadpleegd in 2012)
http://www.stadsarchief.amsterdam.nl/archiefbank/indexen/doopregisters/zoek/index.nl (geraadpleegd in 2012 en 2013)
http://www.stadsarchief.amsterdam.nl/archiefbank/indexen/ondertrouwregisters/zoek/index.nl (geraadpleegd in 2012 en 2013)
http://www.stadsarchief.amsterdam.nl/archiefbank/indexen/begraafregisters/zoek/index.nl (geraadpleegd in 2012 en 2013)
http://www.vocopvarenden.nationaalarchief.nl (geraadpleegd in december 2012)

Afkortingenlijst

AA	Archieven der admiraliteiten
ARZ	Archief Rekenkamer van Zeeland
ASG	Archief Staten-Generaal
ASHWF	Archief Staten van Holland en West-Friesland
ATO	Archief thesaurieren ordinaris
AVR	Archief Van Rhemen
b.d.	buiten dienst
ca.	circa
d.i.	dit is
dr.	doktor
DTB	Doop-, trouw- en begraafregisters
e.a.	en andere(n)
etc.	et cetera
GelA	Geldersarchief
HCA	*High Court of Admiralty*
Hs.	handschriftenverzameling
inv.nr.	inventaris nummer
M.c.h.	maandcedulehouder
mr.	meester (in de rechten)
MVM	(Archief) Ministerie van Marine
NA	Nationaal Archief
NAE	Notarieel Archief Enkhuizen
NAH	Notarieel Archief Hoorn
NIMH	Nederlands Instituut voor Militaire Historie
nr.	nummer
NSMA	Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam
ONA	Oud Notarieel Archief
RB	Rekeningen met bijbehorende stukken van de baljuw van de wateren
ROG	Rekeningen met bijbehorende stukken van de ontvanger – generaal betreffende de administratie te water
SAA	Stadsarchief Amsterdam
SAR	Stadsarchief Rotterdam
red.	redacteur/ redactie
R.z.d.	restantzedule
t/m	tot en met
TNA	*The National Archives*
VOC	(Archief) Verenigde Oost-Indische Compagnie
WAH	Westfries Archief Hoorn
WIC	(Archief) West Indische Compagnie
ZA	Zeeuws Archief

Personen- en schepenregister

Aalst, J. van, 11
Aalst, *, van, 254
Abbas, H., 274
Ackoy, J.C. van, 179
Admirael-Generael, 208
Adriaenszoon, C., 196
Akkerman, C., 274
Alckemade, F. van, 275, 288
Aleman, F., 246-247
Aller Az., J. van, 290-291
Allevrienden, (zie Allevrunden)
Allevrunden, G. van, 275
Allevrunden, P. van, 84-85, 140
Almeloo, A., 150, 236, 238, 253, 287
Andriesen, L., 103
Andringa, J., 247-249
Andringa, T., 161
Anna, Z., 231
Bader, B., 191
Ba(e)rts(zoon), P., 103, 197, 246
Barentszoon, B., 267
Bastiaansen, V., 196
Baveghum, J. van, 141
Beaumont, *, 166
Beets,C. van der, 285
Beets, L. van der, 285
Bergen, W. van, 134
Beudt, L., 236-238, 253, 258, 262, 287
Biesevelt, D. van, 242-243
Blake, R., 158
Blanckert, D., 206
Bloemensteijn, J., 206
Bois, E. du, 110, 223
Bois, G. du, 222-223
Booy, A. de, 18
Bonnet, C., 238, 287
Bonnet, J., 238
Bonte, J. de, 276-278
Bontius, H., 158
Borch, G. ter, 272
Boursse, IJ., 140
Bout, F.C. den, 275, 281
Braam, W.C. van, 147-148
Braeckel, W. van, 272
Braesem, A., 284
Brakel, C. van, 154
Brakel, J. van, 85
Brande, J.G. van den, 264
Brant, M.G., 288
Brants, W.C., 281
Braunius, S.W.P.C., 13, 51, 156, 161
Brederode, *, 90
Brederode, 158
Breukman, N.R., 274
Brienen, D. van, 144
Brinkman, F.,238
Broeck, P.J. van der, 105
Bruckingh, A., 273
Bruijn, B. de, 254
Bruijn, J.R., 12, 277
Bruijnick, H., 243
Buingha, J., 262
Callenburgh, G., 96
Cant, J.A., 34, 158, 206
Capelle, T.F. van de, 108-109
Castel, P., 111
Castor, 194
Claesen, R., 112
Clarebout, J., 264
Clerck, P., 158, 247
Clercq, M. de, 281
Coelentrouver, C.P., 140
Commersteijn, J., 140, 275
Coningh, C., 279-280
Conink, F. de, 253
Convent, J. van, 289
Cooperen, J.J. van, 254
Coopvaer, C.J., 136
Coopvaer, J.J., 136
Copius, J., 255
Coppier, A., 290
Corneliszoon, J., 142
Cors, J., 267
Coulster, J.A. van, 289
Coulster, W.J. van, 199, 244
Couwenburg, W. van, 141, 284
Cramer, G., 186
Croog(h), C., 289-290
Croog(h), M., 289
Cruys, C., 292
Dam, J. van, 264
Das, L., 261
Dekker, R., 201
Dekker, S., 145, 182
Den Briel, 205
Diemen, J.A. van, 137, 179
Diemers, C., 290
Dierendonck, S. van, 267
Dirckxzoon, G., 242
Dogger, C.J., 143
Dorp, P. van, 103, 143, 154, 198, 244, 246-247
Dort, C. van, 292
Duivendijck, W., 234
Duivenvoorde, J. van Wassenaar van, 34-35, 103, 197, 246
Duquast, D.W., (zie Verhair, D.W.)
Duque talve, 249
Duyvelandt (junior), J., 288
Duyvelandt (senior), J., 281
Egbertszoon, J., 157
Elsevier, A., 289
Elsevier, I., 289
Elsevier, S.A., 275, 281, 289-290
Engelen, A., 282
Evertsen de Jongste, C., 272, 276
Evertsen de Oude, C., 272, 276
Evertszoon, G., 233
Expeditie, 181-182, 189, 195
Forant, J., 83
Forman,S., 226
Gelder, A. van, 248
Gelder, J. van, 247

Gelder, M. van, 248
Gerbrantszoon, J., 206, 243
Gerritszoon, G., 141
Gerritszoon, T., 290
Ghent, W.J. van, 32
Gheeraerts, L., 166
Gheertsen, H., 196
Goes, 87
Goes, J. van der, 96, 167
Graaff, H.H.A. de, 13
Grave, H., 215
Griffioen, 103
Gon, C. van der, 229, 261, 265
Gon, J. van der, 258
Gorcum, 156
Gorinchem, 95, 153-154, 209
Geus, H. de, 179
Grevenie, J.H., 171
Groen, J., 255-256
Groene Draeck, 157
Groot, F. de, 176
Grote, P. de, 229, 292
Grote Tijger, 264
Guldemont, P., 254-255
Haeck, G.J., 244
Haecxwant, L.A., 102, 280
Haen, J.J. den, 276
Haerlem, N. van, 292
Haes, J. de, 140, 264
Halen, J. van, 235
Hansen, E., (zie Janszoon, E.)
Haringman, J.S.,108-109
Harmse, N., 171
Haverkamp, J., 183, 189-190, 194
Hegh, J., 167
Heim, P. van der, 258
Heijbeeck, J., 291
Heijbeeck, P., 291
Helm, A. van der, 289-290
Helman, A., 176
Hendrickszoon, W., 287
Hertog van Gelderland, 111
Hessing, G., 239
Heyn, P.P., 45, 51, 157-158, 246
Heemskerck, J. van, 31, 197
Hoeufft, J.D., 249
Hoeve, C. van der, 205, 266
Hoeven, J. van der, 261
Hoevenaer, H., 197, 246
't Hof Sint Janskerke, 238
Hogenberg, *, 254
Hola, C., 275
Hoogerwerff, P. van, 163
Hopman, *, 254
Horn, D., 186, 194
't Huis te Neck, 176
't Huis te Warmeloo, 170, 175-176
Houtingh, N., 177-178
Hove, C. van, 239
Hoven, J. van der, 149
Huijsman, A., 279
Hullift, C., 283
Huyck, A., 290
Ilcksen, J.H., 17, 149-150, 192, 194, 219, 259
Isaacs, J., 239, 254, 256
Isegaard, I., 255
Jacobszoon, C., 80
Jacobszoon, W., 140
Jager, P. de, 275
Jansens, Y., 242
Janszoon, C., 218
Janszoon, E., 157
Janszoon, W., 138, 140
Jochemszoon, J., 292
Jonas, 233
Jong, C. de, 183
Jong, L.L. de, 140
Jonge, J.C. de, 50-51, 81
Jonge Geusehand, 274
Jonge Prins, 279
Juynbol, M.C., 105, 207
Karel V, 30
Kelck, C., 238
Kerckhof, J.J. van de, 190-191, 284
Kerckhof, P. van de, 275
Kerckhof, Q., van de, 275
Kesteren, P.A. van, 275
Ketelaer, P.A., 196
Kievit, J., 165
Kinsbergen, J.H. van, 110, 249
Klaassen, M.J.C., 13
Knotter, J., 238
Kortenaer, E.M., 109
Kos, N.,279
Kox, W., 238
Lakeman, H., 192
Lambrechtszoon, J., 275
Lamoureux, W., 207
Lanen, A. van der, 245, 249
's Lants Magazijn, 96-97
Leeuw, L. van, 138
Leeuwen, J.W. van, 281
Legiersen, C., 102
Lekkerbek, H., 261
Lenaertszoon, W., 197
Licht, S. de, 238
Liedekercke, A.C. de, 272
Liedekercke, S. de, 272
Liefde, J. de, 85
Liefkint, A., 137
Lijnslager, H., 257
Lloyd, C., 15
Lodewijck(szoon), D., 233, 290
Loenen, A.J., 88
Luilofszoon, B., 216
Maan, 158
Maayken, Z., 231
Mair(e), A. le, 244, 281
Marsman, T.P., 289
Mercau, J., 275
Medea, 265
Meieren, R. van, 255-256
Meij, J.F. de, 145
Meij, J.G. de, 146
Meijer, J.F., 267
Meppel, J.C., 85, 279-280
Middelandt, P. van, 85,
Moor, J. de, 34, 141
Mossel, C., 288
Muijlman, *, 254
Munnick, B.J. de, 233
Munnick, H.J. de, 282
Munnick, J.J. de, 210
Musquetier, J.D., 110
Nacquelijn, H., 173, 182-183, 189-190, 194-195, 291
Nagel, *, 254
Nassau, W. van, 78
Neptunus, 88
Nes, A. van, 84
Nes, J.J. van, 156, 279
Nieuweveen, J.R., 141, 284
't Noorderkwartier, 280
Obreen, W.M., 91
Oijen, L.W. van, 267
Oostenrijk, M. van, 23, 33
Oosterlingh, G., 143
Orange, 206
Orangie, 35
Oranje, F.H. van, 29, 58
Oranje, M. van, 29
Oranje, prins van, 40, 58-59, 87, 139
Oranje, W. van, 23, 29
Oranje Zaal, 259
Os, D.J., 280
Ovinck ten Oever, J., 139
Pater, D.J., 276

Peckius, H., 251
Penninck, W.J., 264-265
Pichot, D., 110
Pieterson, A., 254
Pieterszoon, A., 275
Pijl, D., 284-285
Planckes, A. de, 140
Poort, J. van der, 248
Pool, A., 145
Pool, P., 145
Posthoorn, J.J., 275
Pot, S. van der, 223
Pot, A. van der, (zie Waelpot, A.)
Princesse Carolina, 163
Provincie van Utrecht, 247
Pycke, *, 276
Quackenbosch, P., 284
Raedt, J. de., 229
Raven, G.J.A., 265-266
Rees, J. van, 292
Reijn, H. van, 238
Reijn, W. van, 238
Reijnhout, D., 254
Reinierszoon Jongeboer, B., 78, 80
Rheede, G.A. van, 255
Ribbink, H.J., 13
Rijckevorsel, A. van, 254-255
Rijckevorsel, H. van, 255
Rijk, J.C., 16
Rijsbergen, P. van, 282
Rinckinck, J., 205
Robberts, J., 290-291
Rochussen, I., 258
Rodger, N.A.M., 112
Rolandus, J., 219
Romer, C.J., 290
Rosendael, 155
Rossum, 258
Rotterdam, 209, 238
Ruel, J. del, 272
Ruimpen, D., 261
Ruyter, M.A. de, 32, 45, 84, 99, 108, 110, 112-113, 158, 179, 247-249, 267, 272
Salings, E.,276
Salings, R., 276
Salsonius, S., 283-284
Santen, J.J. van, 281
Santvoort, C. F. van, 223
Sas van den Bossche, J.E., 111
Schaef, B.H., 279
Schaef, H.B., 278-279
Sch(e)ure, P. van der, 141, 283
Schiedam, 236
Schijf, C., 196
Schone, F. de, 23
Schrijver, C., 87
Schrijver, J.H., 265
Schuylenburg, A. van, 137
Seeus, H., 215
Silvergieter, C.E., 179
Simons, C.H.F., 13, 173-174
Smeer, F., 148
Smit, B.,283
Smit, H., 283
Smit, J.D., 145
Smoor, A.C., 142
Sneeck, J. van, 206, 253, 266
Soetendael, A. van, 275
Sparrenburg, 254
Spiegel, 158
Stad en land, 248
Stalpaert, D., 69
Stapelkamp, H., 195
Sterck, *, 103
Sterrenburg, 206
Steur, 238
Stewart, W., 272
Stockum, D. van, 289
Stolwijck, B., 255
Storm, J.H., 264
Straalen, M. van, 120, 236, 238
Suijlen, C. van, 277-278
Surmonts, P., 134
Sutter, J. de, 238
Sutter, P. de, 90
Suyrbier, C. S., 84
Swaen, J.C., 283-284
Swart, J., 175
Swartehondt, J.H., 45, 52-53, 188
Sweerts, J., 208, 290
Thijszoon, T., 139
Tjassens, J., 201
Touw, F.J., 162
Tratzberg, P.P. van, 48
Tromp, C., 108
Tromp, M.H., 31-32, 40, 45, 84, 113, 157-158, 204, 245, 247, 272
Twee Ponen, 255
Valehen, K., 279
Valle, G. de la, 243
Veere, 276
Verbregge, A.W., 281
Verbregge, W.A., 281
Verdooren van Asperen, G., 272
Verhaer, A., 134
Verhaer, D.W., 105, 275
Vermaaten, J., 185
Verspronck, J.C., 272
Vijgh, S., 199, 210
Vingerhoets, H., 234
Vingerhoets, J., 234
Visser, *, van der, 216
Voogt, C., 292
Voorzichtigheid, 145
Vos, *, 244
Vredehof, 170, 173, 176-178, 180, 185-190
Waelpot, A., 244, 284-285
Waesberghe, J. van, 50
Wagensvelt, D.P., 251
Walbeeck, A. van, 102
Walcheren, 272
Wassenaar, C. 205
Wassenaar van Obdam, J. van, 109
Wijs, C. de, 233-234, 281-282
Wildt, G. de, 247
Willem III, 32, 58
Willems, A., 290-291
Willems, P., 205
Willems, S., 120, 233, 282
Winter, J. de, 248
With, W.C. de, 113
Witsen, N., 91, 113
Witt, J. de, 31-32, 113-114
Westfrieslandt, 85
Wolfswinckel, 170, 227
Yck, J. van, 141
Ysselsteyn, J. van, 196
Zeelandsen Post, 243
Zephijr, 267
Zeven Provinciën, 36
Ziegler, C., 291
Zierikzee, 87
Zoete, W. de, 278
Zuid Beveland, 272
Zwarte Galei, 34

*= voorletter(s) onbekend

Illustratieverantwoording

De illustraties zijn afkomstig van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie tenzij hieronder anders vermeld.

Belasting & Douanemuseum, Rotterdam: 63
Boerboom, N.J.: 276
Doe, E. van der: 200
Dordrecht Museum, Atlas Van Gijn: 193
Frans Hals Museum, Haarlem: 273
Gelders Archief, Arnhem: 50-51, 81
Gemeentemuseum Het Hannemahuis, Harlingen: 190
Marinemuseum, Den Helder: 16, 191
Mauritshuis, Den Haag: 27
Rijksmuseum, Amsterdam: 26, 39, 96, 157, 204, 277
Scheepvaartmuseum, Amsterdam: 43, 100, 126, 139, 187, 288
Stadsarchief Amsterdam: 89, 232

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie heeft getracht alle rechthebbenden van het fotomateriaal te achterhalen. Mochten personen of instanties desondanks van mening zijn dat fotorechten niet zijn gehonoreerd, dan kunnen zij zich wenden tot het instituut.

Curriculum vitae

Marcus Anthonius (Marc) van Alphen (geboren te Amsterdam, 9 juni 1954) behaalde zijn VWO-diploma aan de Scholengemeenschap West-Friesland te Hoorn. In 1988 voltooide hij cum laude zijn studie geschiedenis aan de Gemeentelijke Universiteit Amsterdam met een scriptie over de personeelsvoorziening van de Verenigde Oost-Indische Compagnie in Enkhuizen. Daarna was hij docent geschiedenis en maatschappijleer aan de Scholengemeenschap Lelystad. Vanaf 1991 was hij werkzaam bij de Koninklijke Marine, aanvankelijk als docent Zeegeschiedenis op het Koninklijk Instituut voor de Marine te Den Helder en vanaf 1992 als wetenschappelijk medewerker bij het Instituut voor Maritieme Historie te Den Haag. Thans is hij werkzaam bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie te Den Haag. Van zijn hand verschenen verschillende publicaties over maritiem historische onderwerpen, zoals het ronselen van scheepsvolk, de opleiding van adelborsten en de ontwikkeling van marine-etablissementen.