

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



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 marieneorganisatie 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 machtsstrijd 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 koken 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 'convooiën 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, verschaftte 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 admiraliteitsraadsleden 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 admiraliteits-



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 koopvaardij-schepen. 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 rekestes 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 samenkomen 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 'altijd 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 herstelmaterial 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 provianderen 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 standaardstelsel. 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 beschicht ende besorcht zal werden byden Capiteyn (van een yeghelijc schip, galeyde ofte jacht,) in zulcker manieren als men 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 voedselverstreking 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 koopvaardijsschepen. 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 homogener 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 hoopgevendende 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 ingehuurd 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 toegeeroepen 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 konvoieren 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 ramstevan. 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 scheepsmacht 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 schrickelijcken 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 Wassenaer 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 opklaaien 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 provieschuiten.⁴² De introductie van een staande vloot betekende evenmin dat er geen gebruik meer werd gemaakt van koopvaardijsschepen 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 'linie-schepen', 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 mijndend gedrag om de in de zeventiende eeuw opgebouwde welvaart zoveel mogelijk te consolideren, bijvoorbeeld door het ter betuigeling 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 konvooverlening 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 linesschepen 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 linesschepen 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 kanonneerboden, 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 'climbers'.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, handwerker of scheepsjongen was.⁵⁴ Omstreeks 1600 behoorden uitsluitend de matrozen of bootsgezellen (inclusief busschieters/kanonnières, 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 'lieutenant(d)t' aan zijn zijde. Deze officier, aan het eind van de zestiende eeuw soms nog aangeduid met 'lieutenantd-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 Eliaszon 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 dekkofficieren 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 dekkofficier 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 dekkofficier gemaakt. Ook hun officiële assistenten en vervangers, de tweede schipper en de tweede, derde en eventueel vierde stuurman, werden opgenomen in de categorie dekkofficieren.

Naast een herschikking aan de bovenzijde van de piramide, waarbij de schipper het robuust klinkende predicaat 'eerste dekkofficier' 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 dekkofficieren 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 opklaaien 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 monsterte 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, buschietters 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 kanonnières 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 dekkofficieren, 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 'admiraal' genoemd. Dat gebeurde overigens zowel bij de marine als bij de koopvaardij. Indien een aantal handelsvaartuigen gezamenlijk voer zonder konvoibescherming 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 admiraal' 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 garde' of voorhoede, en aan 'de arriere garde' 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-bij-nacht.

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 'admiraal

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-admiraal van Holland en West-Friesland' werd vanaf 1673 aangeduid met 'luitenant-admiraal-generaal'. 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 (adelijke) 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 luitenanten 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.