

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



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 bureaucrativering 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 metten ghequalificeersten heeren ende krijchsoversten 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 monsterring 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 geldschietters 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

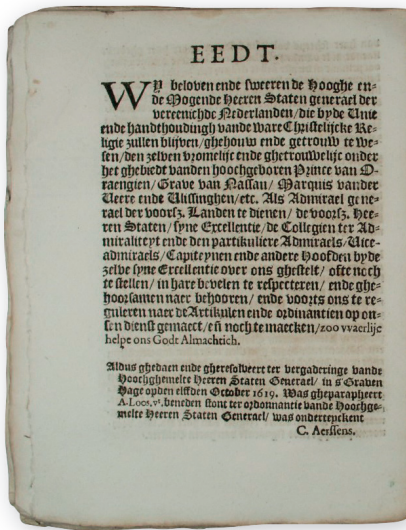
in het Staatse leger.⁵ In recente studies over de militaire geschiedenis van Nederland ten tijde van de Opstand of Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) speelt de in 1590 verschenen artikelbrief echter een opvallend bescheiden rol.⁶

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 bespote, 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 marinpersoneel 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-

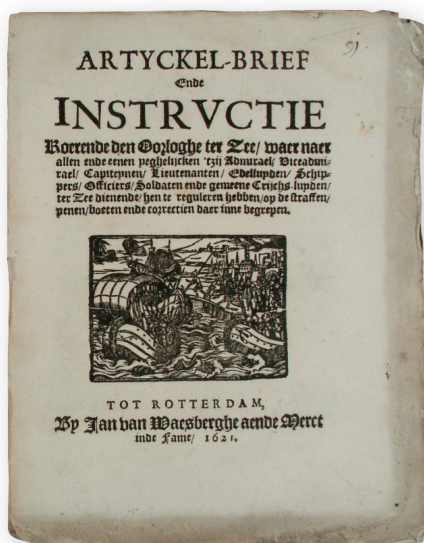


Eed van trouw die de bemanningen van oorlogsschepen moesten zweren. Deze eed was in 1619 door de Staten-Generaal goedgekeurd voor alle vijf de admiraliteiten en werd in 1621 waarschijnlijk voor het eerst in druk uitgegeven. De eed is opgenomen in een ongedateerde bundel met allerlei scheepvaartverordeningen 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 verschaftte 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 krijchs-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 gelijkkluidende 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 moeilijk'.¹⁷ Maar hij gaf daarbij aan:



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 aanwijken. 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 resorтерende onder tgebiet vant collegie 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 monsterringe' tot aan de 'afdanckinge van t schips volck'. Indien een bemanningslid deserteerde ('voor schelm quame te verlopen') 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 voor-schotten.

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 trouw 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 verkoopinge 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 bureaucrativering. 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 marineliding 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 superior, 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 gelijkshakeling 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 monsterring.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 afmonsterring.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 virtualisering 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 gelegenheit 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 maandenlonen. 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 maandelijksse 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 gecommiteerde 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 scheepsbehoefden 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 aanmonstern 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 aanmonsterning werd door trommelslagen van een tamboer het moment van de verplichte inscheeping in de stad bekendgemaakt. Met lichters werd het aangeworven volk vervolgens op het angekondigde tijdstip afgevoerd naar het (op de rede voor Hellevoetsluis liggende) schip. Tussen de eerste aanmonsterning 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 monsterning 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 Geweldig' 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 geactualiseerd. 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 actualiseerden, 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 baetsoeckenthey' 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 erschoten (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 bedierven. 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 schiemanen 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 'notities'.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 controledoelinden 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 raekende' (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 monsterringhe te kunnen 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 'onbehoorlijke 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 dichterbij 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 daarop gehoort te kunnen 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 gedeeltes 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 dijen 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?

