

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

Den xxij Julij. 1596.

Des Dage jaer ende over Commissie van Jacob Pietersz van
van Hartinghen Gefijbert allebei van ons vrees dacht. van
Seigade van hoo ter reuwer Ende Jeyn Jans d. vnd
xxv jaer vboonden ende niens dade byns vrees voren
vrees dacht. van ons vrees dacht by de beide by ons by consent
vrees dacht. van ons vrees dacht Ende gady van vrees dacht
vrees dacht. van ons vrees dacht Ende na die by ons vrees dacht
vrees dacht. van ons vrees dacht Ende saligen

By Raedt van Raet
1596

Des Dage jaer van ons Commissie van Jacob Pietersz van
van Hartinghen Gefijbert allebei van ons vrees dacht. van
10. ans
vrees dacht. van ons vrees dacht Ende vrees dacht
vrees dacht. van ons vrees dacht Ende vrees dacht
19. ans
vrees dacht. van ons vrees dacht Ende vrees dacht
vrees dacht. van ons vrees dacht Ende vrees dacht
vrees dacht. van ons vrees dacht Ende vrees dacht

by mij Joob verbindt Susanna van Lohal

Des Dage jaer ende over Commissie van Jacob Pietersz van
van Hartinghen Gefijbert allebei van ons vrees dacht. van
vrees dacht. van ons vrees dacht Ende vrees dacht
vrees dacht. van ons vrees dacht Ende vrees dacht

3 | De schrijver en de scheepsleiding

Inleiding

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

De aanstelling en de positie van de kapitein

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

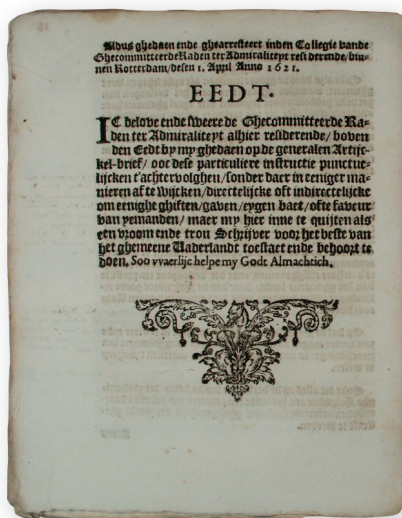
Voor de uitbetaling van de kostgelden waren de admiraliteiten vooral afhankelijk van belastingen die zijzelf inden: de zogeheten 'convoaien en licenten' en het 'last- en veilgeld'.¹⁹ Deze belangrijke eigen inkomstenbron werd aangevuld met onder andere leningen en gewestelijke subsidies. Daling van inkomsten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

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

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

De aanstelling van de schrijver

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Een kapitein kon zelf het initiatief nemen en iemand polsen en voordragen. Andersom kwam het ook voor dat een schrijver tegenover de admiraliteit aangaf graag onder een bepaalde kapitein te willen werken. Dergelijke voorkeuren werden vaak wel, maar niet altijd gehonoreerd. Een schrijver buiten de admiraliteit om aanstellen, was voor een kapitein niet onmogelijk. Soms kon het zelfs niet anders, bijvoorbeeld als de schrijver onderweg tijdens een zeereis stierf en moest worden vervangen. Na terugkomst moest de admiraliteitsraad wel met de vervanging instemmen, en iemand die buitengaats tijdelijk als scheepsschrijver had gefunctioneerd, kon niet anoniem blijven. Hij was hoe dan ook verplicht zijn ambtseed van trouw te doen, desnoods achteraf, en trad ook op andere momenten bij de admiraliteitsheren op de voorgrond.⁴³ Dit machtige bestuurscollege had altijd het laatste woord en kon een scheepsschrijver naar eigen goeddunken aanstellen, overplaatsen of ontslaan. Toen raadsleden van de Rotterdamse admiraliteit met eigen ogen zagen dat een van hun kapiteins 'tot schrijver hadde vercooren een jong geselleken van 14 oft 15 jaeren, die men nouwelijcks met den gewoonlijcken eed conde belaste', stelden zij direct orde op zaken en wezen iemand anders aan in plaats van deze te jeugdige schrijver.⁴⁴ Dat is een opmerkelijke ingreep, want er bestond toen nog geen leeftijdsgrens voor scheepsschrijvers. In de praktijk was een scheepsschrijver bij de zeemacht 21 jaar of ouder. Jonger kwam wel voor, maar een schrijver onder de 18 was uitzonderlijk.⁴⁵ Vanaf 1678 mochten er bij de Rotterdamse admiraliteit alleen nog schrijvers aangesteld worden die ouder waren dan 20.⁴⁶ Hiervan werd zelden afgeweken.⁴⁷ Scheepsschrijvers onder de 20 jaar kwamen bij andere admiraliteiten, waaronder die van Amsterdam, ook nauwelijks voor. Of dat het gevolg was van een in de praktijk gehanteerde leeftijdseis, is onbekend. Het eisen van een minimumleeftijd voor een bepaalde functie aan boord van een oorlogsschip bleef tot ver in de achttiende eeuw ongebruikelijk. Een maximumleeftijd was zowel in de zeventiende als achttiende eeuw een nog onbekend fenomeen.

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

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

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

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

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

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

De officiersrang voor de schrijvers

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

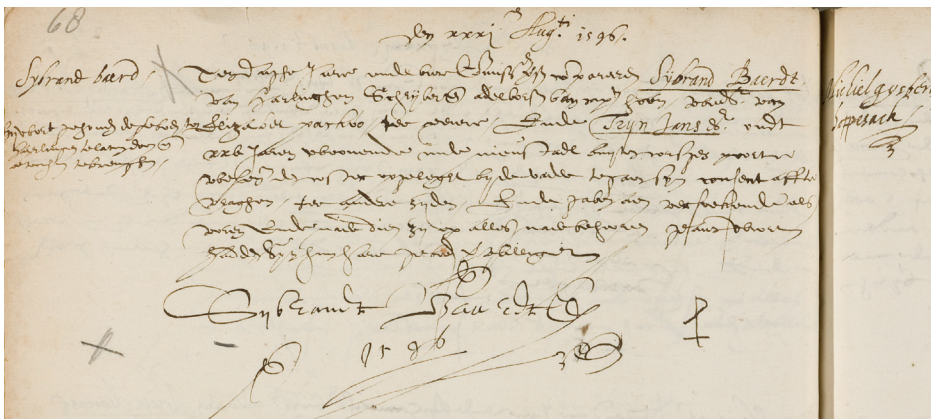
Zo kreeg aan het eind van de achttiende eeuw een net aangestelde kapitein nog steeds hetzelfde drietal aan (onder)officieren ter assistentie toegewezen als tweehonderd jaar eerder. Binnen dat tot de scheepsleiding behorende trio van luitenant, schrijver en schipper was de onderlinge taakverdeling en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

De status en positie van de schrijver

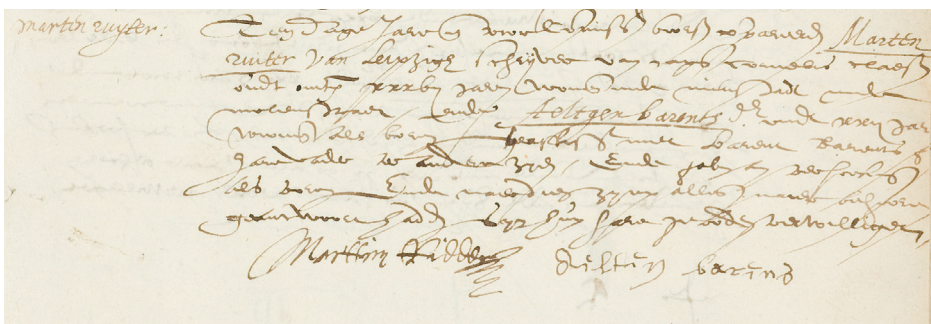
In de zestiende eeuw was de sloopschrijver nog een tot 'de hofhouding' van de admiraal of kapitein behorende dienaar.⁷² Hij was een persoonlijk assistent van de commandant en deed gelijk de klerk van een notaris voor hem het schrijfwerk. Vier bewaard gebleven 'munster cedulle[n] vanden Officiers ende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

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

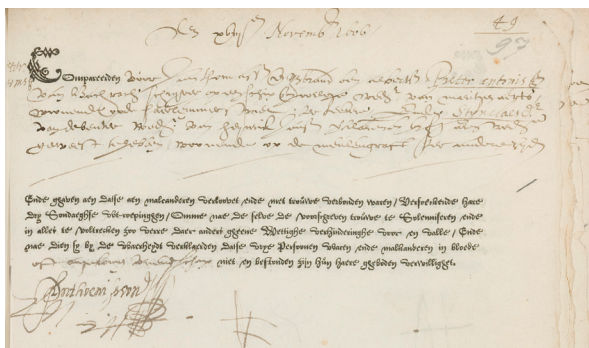
De verzelfstandiging van de scheepsschrijver aan de hand van een drietal ondertrouwaktes uit het Stadsarchief Amsterdam (SAA).



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



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



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

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

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

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

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

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

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

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