

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



4 | De werkzaamheden vóór vertrek

Inleiding

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

Het uitrusten van een oorlogsschip

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Het bevoorraden van een oorlogsschip

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

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

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

Voor het zelf leveren van de 'kocks gereetschappen' incasseerden alle kapiteins van de blokkadevloot voor de Vlaamse kust in 1636 een maandelijks vergoeding van 12 gulden. Voor 'cajuys gereetschap' en het verzorgen van 'keerssen, putsen, besems, dweylen ende swabbers' ontvingen zij daarnaast maandelijks respectievelijk 6 en 8 gulden.³⁵ In 1634 had de voor de Rotterdamse admiraliteit varende kapitein Antony van Walbeek als vergoeding voor het zelf leveren van kombuisgoederen voor de kok, het zogeheten 'keuckeng(h)ewant', nog 18 gulden per maand gekregen in plaats van 12.³⁶ In Zeeland werd ongeveer twee decennia eerder veel minder aan keukengewant betaald. In 1616 ontvingen viceadmiraal Joos de Moor (1548-1618) en kapitein Cornelis Legiersen ieder voor een heel jaar slechts vier pond, drie schellingen en vier groten Vlaams (is in totaal gelijk aan 25 gulden).³⁷ De door de kapiteins verstrekte spullen vormden echter maar een klein deel van wat zij voor een scheepsreis moesten inslaan. Zij verzorgden immers ook de voeding en drank voor de bemanning aan boord. Daar waren grote hoeveelheden levensmiddelen mee gemoeid, want een oorlogsschip moest zelfs op de kortere trajecten, bijvoorbeeld op en neer naar Schotland, al voor minimaal twee à drie maanden voorzien zijn. Ook als schepen zich tijdens een campagne tussentijds moesten herbevoorraden, kregen de desbetreffende kapiteins van de vlootvoogd de opdracht zich voor minimaal twee à drie maanden te voorzien. Voor het te Hellevoetsluis 'revictuailleeren voor den tijt van twee maanden ofte soo veel meer als hij soude connen bergen' kreeg kapitein Leendert Arienszoon Haeckswant (1599-1678) in 1630 maximaal zes à zeven dagen de tijd.³⁸

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

	480,-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

schuerbuijck onder de selve quam'.¹⁰⁵

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

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

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

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

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

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

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

Het bemannen van een oorlogsschip

De schrijver als werver

Het bemannen van een oorlogsschip was geen eenvoudige zaak. Het verliep altijd met horten en stoten. Niemand, zelfs niet de succesvolste admiraal, kreeg zijn schip in een paar dagen volledig bemand. De werving van het benodigde scheepsvolk nam weken zo niet maanden in beslag. De zeemacht was geen gewilde werkgever. Zij moest concurreren met andere scheepvaarttakken die meer te bieden hadden. Bij de koopvaardij in Europese wateren, de visserij en de walvisvaart lagen de lonen hoger en was het verkrijgen van personeel doorgaans geen probleem. Hier was eigenlijk nauwelijks sprake van concurrentie met de zeemacht, want deze scheepvaarttakken visten voor hun personeel in een andere vijver dan de marine. Zij rekruteerden hoofdzakelijk op lokaal niveau in de Nederlandse kustgebieden (dorpen en kleinere havensteden) en vulden de zo verkregen bemanning, indien nodig, aan met werkzoekenden van elders. Deze werden geworven in de grotere Nederlandse havensteden en waren meestal afkomstig uit de rest van Nederland en uit Duitse, Scandinavische en Baltische kustgebieden. Buitenlanders vormden doorgaans een minderheid aan boord van deze schepen. De kernbemanning bestond in de regel uit familieleden en streek- of dorpsgenoten van de schipper of kapitein.¹⁴ Bij impopulaire scheepvaarttakken, naast de marine ook de koopvaardij buiten Europa in compagniesverband, was de personeelsvoorziening anders geregeld.

De animo om te gaan varen, nam bij de Nederlandse kuststreekbewoners af naarmate de reizen langer duurden of gevaarlijker werden. De vaart op het Middellandse Zeegebied vormde in dat opzicht een soort overgangsgebied. Koopvaardijsschepen die de Straat van Gibraltar passeerden, waren in de zeventiende en achttiende eeuw het doelwit van de zogeheten 'Barbarijse kaapvaart'. De vanuit Algiers, Tunis, Salée en andere Noord-Afrikaanse havensteden opererende kapers manifesteerden zich weliswaar ook buiten de Middellandse Zee, maar veel minder intensief en grootschalig.¹⁵ Vooral het zeegebied in de buurt van Gibraltar was bijzonder onveilig en daardoor berucht. Ondanks allerlei beschermende maatregelen, variërende van wapeningsvoorschriften en het in admiraalschap moeten varen tot konvooiverlening, kruisen voor de kust, het sluiten van vredestraktaten en het verstrekken van (afkoop)geschenken aan toe, bleef de Barbarijse kaapvaart ruim twee eeuwen lang Nederlandse slachtoffers maken. Door dit continue gevaar moest de kapitein of reder van een 'Straatvaarder' om de monsterrol geheel gevuld te krijgen soms zijn toevlucht nemen tot ronselaars, gevestigd in een van de grotere Nederlandse havensteden. Het ging dan echter altijd om een of een paar zeelui, nooit om grote aantallen. De rest van de bemanning monsterde in diezelfde havensteden zonder de hulp van een ronselaar aan.

Bij de nog minder populaire scheepvaarttakken van de Republiek, de VOC, WIC en de marine, vormden ronselaars niet incidenteel maar structureel de oplossing voor het (op tijd) bemand krijgen van een schip.¹⁶ Hier betrof het per schip tientallen tot enige honderden geronselde zeelieden. Zij waren afkomstig uit de Republiek en het omringende

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De scheepsplunje

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

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

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

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

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

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

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

De maandbrief

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

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

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

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

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

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

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

OP EEN WOEKERAAR.

Behoeftē en nood,
Geeft Woek'raars brood.



Is imand, door behoefte, in ly'en,
Op maand-geel, pand of bood'maryen,
Komt ligt een Woek'raar daar omtrent,
En weet zyn fchraaplufst-net te werpen:
Maar' laas! wie tragt zyn Geeft te fcherpen?
Wie zet op woeker zyn Talent?

*engr. door Huyberts en 1750
Gravéer*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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