

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



5 | Op de binnenwateren of ter zee

Inleiding

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

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

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

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

Een aparte vloot voor op de rivieren

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

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

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

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

Inzet van de binnenvloot

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

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

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

licentkantoren, waarvan de Republiek er ruim negentig bezat.¹³

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

Arbeid en absenteïsme op de schepen

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

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

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

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

De admiraliteit van het Noorderkwartier beoordeelde het absentisme van haar kapiteins in 1626 nogal coulant. Zij dreigde slechts met inhouding van de gage en kostenpenningen voor de tijd dat de kapitein afwezig was geweest.²⁶ De Rotterdamse admiraliteit reageerde in diezelfde periode met het intensiveren van de controles.²⁷ Voortaan dienden haar schepen op de binnenwateren om de twee maanden bezocht te worden, waarbij de op pad gestuurde leden van de admiraliteitsraad zouden 'trachten den respectieve scheepsvolcken hier ende daer opt onversieste verrasschen'.²⁸ Het na onverwachte controle geconstateerde absentisme leidde soms tot een rigoureuze ingreep, zoals in juni 1643 toen de Rotterdamse admiraliteit de bemanningssterkte van acht op de binnenstromen liggende wachtschepen met ruim een kwart reduceerde van 216 koppen naar 159.²⁹ Dit was een forse bezuinigingsoperatie, waar behalve de direct betrokken kapiteins ook lokale bestuurders, zoals de burgemeesters van Dordrecht, zich over beklaagden.³⁰

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

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

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

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

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

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

Rol van de scheepsschrijver

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

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

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

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

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

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

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

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

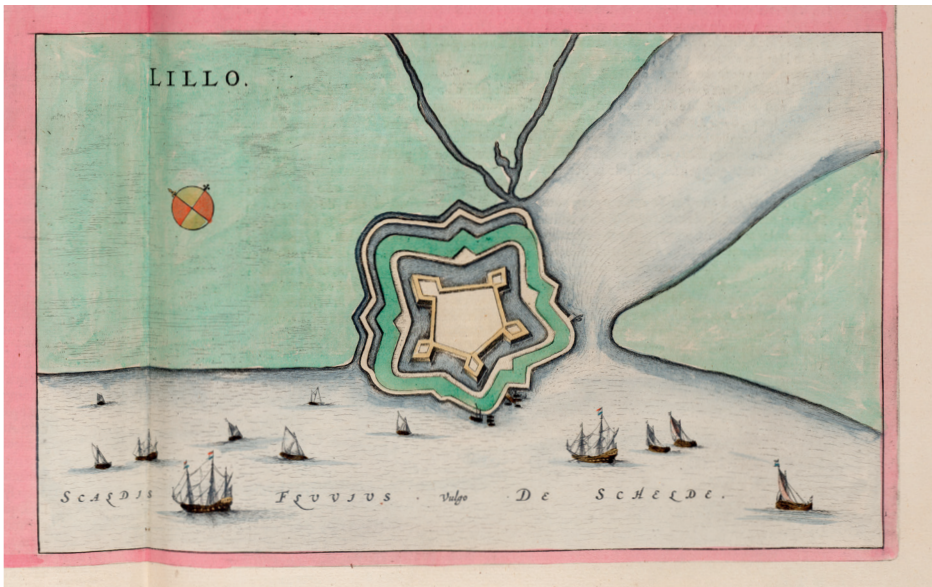
De door de Staten-Generaal in 1629 uitvaardigde nieuwe, strengere generale artikelbrief en de aparte instructies voor alle scheepscommandanten en hun schrijvers, schiepen duidelijkheid. Kort na de uitvaardiging van deze artikelbrief werd, net als in 1627, weer jacht gemaakt op kapiteins die zonder toestemming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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

afkomstige scheepsschrijver Gerrit Gerritszoon, werkzaam voor de admiraliteit van het Noorderkwartier, profiteerde in 1601 eveneens van zijn goede relatie met de leden van het admiraliteitscollege. Nadat hij als schrijver eerst bij Helgoland gewond was geraakt en later ziek was geworden, mocht hij met behoud van kostgeld aan de wal herstellen en kon daarna als konvooimeester in Zwolle aan de slag.⁶³ Een soortgelijk voorbeeld uit Rotterdam was Willem van Couwenburg, voormalige klerk van de ontvanger-generaal van de Rotterdamse admiraliteit, Johan van Yck. Op 'voospraeck ende hartelijcke recomandatie' van zijn vroegere baas werd Couwenburg in mei 1637 door het admiraliteitscollege aangesteld tot schrijver van kapitein Jan Roelofszoon Nieuweveen.⁶⁴ Deze lag met twee schepen op wacht voor Bockhoven. Nog geen jaar later, op 13 juli, promoveerde Couwenburg tot extra-ordinaris bode van het admiraliteitscollege in Rotterdam.⁶⁵ Een vroeg Zeeuws voorbeeld is de aanstelling van de schrijver van viceadmiraal Joos de Moor, Jan van Baveghum, tot tweede deurwaarder van het admiraliteitscollege in 1596.⁶⁶

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

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

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

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

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

Financiële onmacht en invloed van het admiraliteitscollege

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Verschillende soorten reizen en risico's ter zee

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contact met de admiraliteit op afstand

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

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

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

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

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

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

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

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

Specifieke taken op een konvooschip

De admiraliteiten begeleidden in roerige tijden niet alleen koopvaarders naar allerlei vooral Europese oorden, maar konvooeerden ook vissersvloten die vanuit verschillende Zeeuwse en Hollandse havens de Noordzee op zeilden en daar hun netten uitgooiden. Ook deze meegestuurde 'buiskonvooiers' verbleven maandenlang buitengaats ter bescherming van de 'haringbuisen' en andere visserijsschepen die ze op weg naar de visgronden hadden begeleid. Ze kwamen tussentijds terug voor herprovianderen. Om de bescherming zo lang mogelijk volledig intact te houden, vond het herbevoorraden soms plaats op zee.¹³ Bij het konvooiëren van de handelsvaart kwam dat niet voor, ook niet op de kortste routes naar Engelse havensteden. Tot de in tijd gemeten kortere konvooireizen behoorden ook die van de marineschepen welke erop uitgestuurd werden om de rijk beladen VOC-retourvloten op te vangen voor de ingang van Het Kanaal en ze daardoorheen te begeleiden naar hun thuishavens. In tijden van oorlog (met Engeland of Frankrijk) werd Het Kanaal gemeden. Dan zeilden de Oostindiëvaarders in gezelschap van de hen tegemoetgekomen marineschepen over een langere maar veiliger geachte route boven



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Specifieke taken tijdens een zeegevecht

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

