

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

7 | De werkzaamheden na terugkomst

Inleiding

De dag waarop de bemanning van een oorlogsschip werd afgedankt en van boord ging, was meestal ook de dag waarop de schrijver zijn scheepsadministratie afsloot en debarkeerde, al dan niet in gezelschap van de kapitein. Beiden werden bij terugkomst in de thuishaven in het Prinsenhof verwacht. Tussen het moment waarop het schip op de rede arriveerde en de kapitein en schrijver in het Prinsenhof hun opwachting maakten, zaten altijd een paar dagen, soms olopend tot enige weken. Voordat de schrijver terug aan de wal zijn administratie kon laten controleren, moest hij voorafgaande aan zijn eigen ontscheping en die van de rest van de bemanning eerst aan boord nog het een en ander op de valreep regelen. Dat gebeurde deels in overleg met de commissaris van de monsterring. Die kwam als een van de eersten aan boord als een admiraliteitsschip zich op de rede vertoonde.

Eenmaal terug in de thuishaven werden de luitenant en verscheidene onderofficieren, onder wie de schipper, vooral in beslag genomen door de restitutie van de aan het begin van de reis ontvangen scheepsgoederen, zoals de vaatjes buskruit en kilometerslange touwen. De kapitein was daar ook bij betrokken. Hij was mede verantwoordelijk voor het in goede staat retourneren van hetgeen eertijds uit de admiraliteitsmagazijnen of van de werf was ontvangen. Hij diende verder verantwoording af te leggen aan de equipagemeester voor het verbruik en de eventuele vervanging tijdens de reis van het ontvangen materieel. Daarnaast moest de kapitein dat wat hij had overgehouden aan proviand voor zijn bemanning van boord laten halen, tenzij het schip in de vaart bleef en hij het restant kon doorverkopen aan zijn opvolger.

De meeste werkzaamheden die na terugkomst van het schip plaatsvonden, kwamen grotendeels overeen met die voorafgaande aan de reis, alleen in omgekeerde richting. Daarom blijven ze hier buiten beschouwing. De kapitein droeg het schip over aan de (onder) equipagemeester of aan de bootsman van de werf, de scheepsbehoefte gingen terug naar de (werf)magazijnen en de overgebleven victualie werd verkocht of kwam in opslag bij de kapitein. De scheepsschrijver kreeg de eerste dagen na zijn terugkomst aan de wal voor de verdere afhandeling van zijn zaken ook te maken met de (onder)equipagemeester, gevolgd door de advocaat-fiscaal of secretaris van de admiraliteit en administratief personeel van het Hoofdelijk Betalingskantoor.

De afmonstering

Pas bij terugkomst op de rede vernam de kapitein waar zijn admiraliteitscollege het schip geankerd wilde hebben. Afhankelijk van de vraag of het vaartuig meteen weer ingezet zou worden, reparatie behoefde of opgelegd diende te worden, kreeg de kapitein te horen of hij op de rede kon blijven liggen of moest doorvaren naar de (thuis)haven. Dat bericht kon hem op verschillende manieren bereiken. Soms was het een al op de rede liggende collega of een erop uitgezonden (onder)equipagemeester die hem op de hoogte bracht. Dat gebeurde vooral in oorlogstijd als de schepen na een zeeslag gehavend binnenliepen. Meestal was de boodschapper een admiraliteitsbode, een loods of een commissaris van de monstering. Vooral de op de rede en in de rivierendelta gestationeerde loodsbotten vervulden twee eeuwen lang een belangrijke rol in de laatste en eerste communicatie tussen de scheepsleiding en de admiraliteit. De buitenloods, die het schip begeleidde van de beschutte voorhaven naar de rede, was de laatste persoon aan wie de kapitein of schrijver iets kon doorgeven bestemd voor de admiraliteitsraad. En bij aankomst op de rede was de buitenloods de eerste persoon die de kapitein een order van de admiraliteit kon overhandigen. Als de loods niets te melden had, moest de kapitein de komst afwachten van de commissaris van de monstering of een van diens commiezen.

De monsterheer of commissaris van de monstering deed meer dan zijn beroepsaanduiding aangaf. Hij hield ook toezicht op de binnenkomende en vertrekkende koopvaardij-schepen en controleerde eventueel hun lading. Afhankelijk van zijn standplaats kon de commissaris van de monstering nog meer vaste aanverwante nevenfuncties hebben, zoals 'opsichter en bewaarder van s'Lands magazijn'.¹ Zijn kerntaak bleef echter de aan- en afmonstering van de bemanningen voor de oorlogsschepen. Zijn betrokkenheid daarbij ging verder dan het, in opdracht van de admiraliteit, geregeld aan boord controleren van de daadwerkelijke bemanningssterkten en het opsturen van de door hem nagekeken en afgesloten monsterrollen naar het Prinsenhof. Soms schoot hij de handgages voor van de net aangenomen bemanning, kocht haar maandbrieven of trad op als de zaakwaarnemer van een scheepsschrijver en voorzag deze van contant geld.² De monsterheren – want elke admiraliteit had er doorgaans meer dan een – en de scheepsschrijvers zagen elkaar veelvuldig aan boord van de oorlogsschepen, vooral gedurende de laatste dagen vlak voor vertrek en de eerste direct na terugkomst van het schip.

De monsterheren en de scheepsschrijvers behoorden ondanks de intensieve onderlinge contacten, hun nauwe samenwerking en grote overeenkomsten qua werkzaamheden, tot twee totaal verschillende groepen. De commissaris van de monstering trad aan boord van de net binnengekomen of bijna vertrokken oorlogsschepen altijd op als spreekbuis en afgevaardigde van het admiraliteitscollege dat hem had aangesteld. Hij reisde regelmatig met leden van de admiraliteitsraad samen en deed in status nauwelijks voor hen onder. Zij allen behoorden tot het stedelijk patriciaat. Soms was de monsterheer een burgemeesterszoon of zelfs een voormalig lid van het admiraliteitscollege. Zo volgde bijvoorbeeld in april 1658 Govert du Bois, zoon van een oud-burgemeester van Schiedam,

Symon van der Pot op als commissaris van de monstering te Den Briel. Van der Pot was in de jaren dertig van de zeventiende eeuw werkzaam geweest als raadslid van het Rotterdamse admiraliteitscollege. Hij had zijn aanstelling tot commissaris van de monstering al geregeld terwijl hij zelf nog raadslid was. Op 19 januari 1639, tijdens een vergadering van de admiraliteitsraad die hij presideerde, vroeg Van der Pot zijn collega's hem over negen maanden aan te stellen wanneer hij 'uyt dit collegie soude comen te scheyden'.³ Dit verzoek werd 'eendrachtelijcken ingewillicht'.⁴ Een andere voorganger van Govert du Bois uit de jaren dertig was Cornelis Franszoon van Santvoort. Deze had tot 1639 de functie van monsterheer vervuld en was eerder schepen in Rotterdam geweest.⁵ De in 1658 tot commissaris van de monstering aangestelde Govert du Bois had een broer, Eland du Bois, die kapitein bij de admiraliteit van Rotterdam werd. De familie Du Bois behoorde tot het Schiedamse patriciaat.⁶ De zeegaande scheepsschrijvers van de marine woonden, net als de meeste leden van de admiraliteitsraad en de commissarissen van de monstering, vaak in of vlakbij de vestigingplaats van de admiraliteit. Maar zij hadden geen bloedband met de bestuurlijke bovenlaag in de thuishaven van het oorlogsschip. Beide groepen ontmoetten elkaar op de schepen en in het Prinsenhof, daarbuiten niet.

Aan boord van de teruggekeerde schepen werd uitgekeken naar de commissaris van de monstering. De bemanning mocht pas embarkeren als hij aan boord was geweest en hen van verdere dienst had ontslagen. Wie voor die tijd zonder toestemming van de kapitein van boord ging, was al zijn verdiende gage kwijt. Indien de komst van de commissaris op zich liet wachten, stuurde de kapitein zijn sloep naar de wal om hem te waarschuwen dat hij kon komen monstereen. Ongeacht of een schip snel weer zou moeten uitvaren of juist voor langere tijd opgelegd ging worden, bepaalde zaken moesten hoe dan ook worden afgehandeld, zoals het wegbrengen van de tientallen lege (water)vaten naar het magazijn. De commissaris kwam nu vrijwel dagelijks langs om te monstereen en, na het ontvangen van orders, te melden wat de admiraliteitsraad voorhad met de bemanning: door laten dienen en eventueel toestaan om een paar weken aan de wal bij te komen, of ontslaan. Indien de bemanning werd 'afgedankt', zoals ontslag uit de zeedienst meestal werd genoemd, volgde een massale uittocht naar de wal.

Het vervoer van het scheepsvolk met hun plunje vanaf het schip op de rede naar de haven kwam voor rekening van de zeelieden zelf. Schepelingen van de West-Friese en de Amsterdamse admiraliteit stonden bij terugkeer op de rede (van Texel) nog een flinke vaartocht met een kaag of een ander door de kapitein geregeld vaarttuig over de Zuiderzee te wachten.⁷ Voor dit soort vervoer werd per persoon ongeveer 1 gulden aan zogeheten 'kaagvragt' in rekening gebracht.⁸ Van de scheepsschrijver konden de afgemonsterde schepelingen ieder 3 gulden aan reis- en teergeld krijgen. Ook dat bedrag werd ingehouden op hun verdiensten.⁹



Ingekleurde gravure van een kaag, opgenomen als illustratie in het door Pierre Brunel (1687-1740) met officiële toestemming van de Staten van Holland en West-Friesland uitgegeven *Dictionnaire de Marine, contenant les termes de la Navigation (...) avec les diverses fonctions* (Amsterdam 1702). Kagen werden vaak ingezet voor het vervoer van personeel, materieel en proviand van en naar de op de rede liggende oorlogsschepen.

Het confereren

Eenmaal terug in de stad waar men in admiraliteitsdienst was getreden, brak voor het afgemonsterde scheepsvolk een periode aan van ontspanning en inactiviteit. Het was nu een kwestie van een slaapplek regelen en wachten tot het moment waarop met trommelslagen in de stad bekend werd gemaakt wanneer de uitbetaling op het Hoofdelijk Betalingskantoor in het Prinsenhof ter hand zou worden genomen. Voordat het zover was, moesten daar eerst alle benodigde (schuld- en monster)rollen en (journaal)boeken zijn gecontroleerd.¹⁰ Daarbij was de inbreng en aanwezigheid van de scheepsschrijver onontbeerlijk.

Terwijl de afgemonsterde schepelingen zich naar hun huis- of logeeradressen begaven om bij te komen van de afgelopen reis of campagne, brak voor de scheepsschrijver een drukke tijd aan. Hij moest zich, in navolging van zijn instructie, direct na terugkomst van het schip zowel gaan verantwoorden bij de equipagemeester in het magazijn van de admiraliteit als bij de advocaat-fiscaal in het Prinsenhof en het administratief personeel op het secretariaat en Hoofdelijk Betalingskantoor. Het repatriëren van de schrijver begon 'aanstonds na arrivement' van zijn schip met het zich melden bij de equipagemeester. Daar diende hij een door hem ondertekende kopie van zijn notitie over het verbruik van de aan de verschillende onderofficieren meegegeven admiraliteitsgoederen in te leveren, samen met het residu van de door hemzelf beheerde psalmboekjes. De equipagemeester verstreekte de schrijver daarop een 'recipisse' (ontvangstbewijs).¹¹ Dit was een belangrijk document, want als de schrijver de notitie en overgehouden psalmboekjes niet had ingeleverd, en dus geen ontvangstbewijs van de equipagemeester kon overleggen aan de admiraliteitsraad, werd hij beboet met twee maandgages en kreeg in het Prinsenhof niets uitbetaald.

Naast de equipagemeester stond doorgaans ook een bezoek aan de advocaat-fiscaal op het programma van de net teruggekeerde scheepsschrijver. Als de dag van aankomst niet haalbaar was, dan mocht de scheepsschrijver die ontmoeting uitstellen tot de daaropvolgende dag en dan pas zijn opwachting maken in het Prinsenhof.¹² De advocaat-fiscaal was de aangewezen persoon voor het 'examineren' van alle in het Prinsenhof ingeleverde scheepsjournalen. Als hij afwezig was, nam de secretaris of een van de klerken de journalen voor hem in ontvangst. Aangezien niet alleen de schrijver, maar ook de kapitein zich na terugkomst van een reis met zijn scheepsjournaal in het Prinsenhof meldde om verslag uit te brengen, kreeg de advocaat-fiscaal (en bij diens afwezigheid de secretaris) verschillende journalen van dezelfde reis onder ogen.¹³

De advocaat-fiscaal controleerde aan de hand van de scheepsjournalen of het kader, inclusief de schrijver en kapitein, zich aan de voorschriften en instructies had gehouden en bijvoorbeeld niet nodeloos met het schip in een haven had gelegen. Ook keek hij of de tijdens de reis door de kapitein opgelegde straffen wel in overeenstemming waren met de vigerende artikelbrief. Een zeeman die in de ogen van de advocaat-fiscaal er te genadig bij zijn kapitein vanaf was gekomen, kon alsnog een zwaardere straf opgelegd krijgen. In

1693 wees commandeur Samuel Forman de door hem bijeengroepen leden van de krijgsraad op deze mogelijkheid nadat zij hadden besloten dat een veroordeelde zeeman zijn lijfstraf niet hoefde te ondergaan.¹⁴ Indien de kapitein in zijn journaal iets had opgeschreven dat ook van belang kon zijn voor zijn collega's, bijvoorbeeld de beschrijving en positie van een nog onbekende rotspunt in zee of van opvallend zware stormen in een bepaald zeegebied, werd die informatie in gecomprimeerde vorm gedrukt en verspreid onder de andere kapiteins.¹⁵ De door de schrijver en de kapitein ingeleverde journalen werden na beoordeling gebundeld opgeborgen in het admiraliteitsarchief van het secretariaat. Als de schrijver geen scheepsjournaal inleverde, kostte hem dat 50 gulden en ook dan kreeg hij niets uitbetaald van wat hij had verdiend.¹⁶

De dag na het ontslag van de bemanning was het door de admiraliteitsraad vastgestelde moment waarop de schrijver zich met zijn monsterrol moest melden in het Prinsenhof om daar 'te confereren' met de controleur van het Hoofdelijk Betalingskantoor en de commies of eerste klerk van het secretariaat. Die conferentie of samenkomst van de schrijver met de controleur en de commies was bedoeld om 'na een accurate collatie (...) de abuizen by misverstand of anders ingeslopen' uit de monsterrol te halen.¹⁷ De geconstateerde onvolkomenheden werden in de door de schrijver meegebrachte originele monsterrol (in dit stadium ook wel 'confereerrol' genoemd) aangepast. Van die in het Prinsenhof gecontroleerde en aangepaste monsterrol moest de schrijver een afschrift maken, bestemd voor de advocaat-fiscaal. Daarvoor kreeg de schrijver drie dagen de tijd. Lukte dat niet en leverde hij het afschrift een of meer dagen later in bij de advocaat-fiscaal, dan volgde een in hoogte oplopende boete.¹⁸

Ook van het resterende hoofdbestanddeel van de scheepsadministratie, de schuldrol, moest de schrijver na afdanking een kopie maken. In dit geval zelfs drie stuks, bedoeld voor zowel de admiraliteitsraad als het Hoofdelijk Betalingskantoor en het secretariaat. De schuldrol die gekopieerd moest worden, was het door de commissaris van de monsterring vlak voor de afdanking gecontroleerde exemplaar. Zonder de ingeleverde kopieën konden de scheepsschulden niet worden verrekend.

Om de schepelingen te kunnen uitbetalen, moest eerst de ingeleverde administratie van de schrijver zijn gecontroleerd en goedgekeurd. Met het controleren van de financiële administratie van de schepsschrijver was behalve de controleur van de hoofdelijke betaling ook de commies of eerste klerk van de admiraliteit belast. Hij was de belangrijkste administratieve kracht in het Prinsenhof. Hij verving indien nodig de secretaris van de admiraliteitsraad en moest

'de scheepsrolle der officieren en matroosen in een behoorlijke ordre brengen, met de schrijvers telkens confereeren om de veranderinge vandien geweten kunnen werden, alsmede de lijstende van de veranderingen behoorlijk op ijder folio te brengen die de schrijvers gehouden sijn over [te] sende, de soldije en verdienste van alle officieren en matrosen uit te reekenen daar van een rolle te formeeren, alle betalinge bij te woenen, om 's Lands interest waar te nemen en sorge dragen dat behoorlijk werde geboekt.'¹⁹

In navolging van zijn instructie was de schrijver maximaal een dag of drie à vier doende met het in orde maken en inleveren van alle voor de uitbetalingen noodzakelijke stukken. Toch werd geen enkele afgemonsterde scheepsbemanning binnen een week uitbetaald. Voordat de afgemonsterde zeelieden en soldaten in het Prinsenhof terecht konden voor het incasseren van hun nog niet uitbetaalde gages, waren in de regel geen dagen maar één of meer maanden verstreken. Zelfs een zeer korte reis met weinig administratieve rompslomp bood geen enkele garantie voor een snelle afwikkeling en uitbetaling. Zo ontving bijvoorbeeld de bemanning van het oorlogsschip *Wolfswinckel*, afgedankt op 19 augustus 1722, na een probleemloos verlopen reis en dienstverband van ruim drie maanden, pas op 3 november 1772 haar gage.²⁰

De afrekening

Hoewel verschillende admiraliteitscolleges zich regelmatig voornamen de uitbetalingen op hun Prinsenhoven sneller of met meer regelmaat te laten uitvoeren, duurde het altijd weken of maanden voordat alle rollen waren nagekeken en het benodigde geld in contanten beschikbaar was gekomen, zodat een betaalrol kon worden gemaakt. Het verkrijgen van voldoende pecunia om iedere afgedankte zeeman of soldaat meteen te kunnen uitbetalen, was een groot structureel probleem.²¹ Net als bij de uitbetalingen van de kostenpenningen aan de kapiteins, moesten ook de overige bemanningsleden vaak lang wachten op hun geld, omdat de door de gewesten toegezegde financiële bijdragen aan de oorlogvoering ter zee niet of slechts voor een deel waren afgedragen. Bij de admiraliteiten was contant geld ter uitbetaling van de scheepsbemanningen vrijwel altijd een schaars goed. Voor het betalen van de handgages moesten zij soms al een beroep doen op de commissaris van de monsterring. Maar die was niet kapitaalkrchtig genoeg om ook, indien nodig, het geld voor te schieten aan zijn werkgever als er afgedankte bemanningen moesten worden uitbetaald. Dan ging het om veel grotere bedragen. Gevoed door de constante schaarste aan liquide middelen ontstond bij de admiraliteiten een alternatieve wijze van uitbetaling, namelijk met waardepapieren, zogeheten 'restcedulen'.

Zoals de indiensttredingen bij de zeemacht werden gekenmerkt door het laten opmaken, belenen/verkopen, afstaan of verpanden van 'maandcedulen', zo werden de dagen en weken die volgden op het ontslag gedomineerd door het laten opmaken, belenen/verkopen, afstaan of verpanden van deze restcedul(en). Deze waardepapieren, ook wel 'restantbriefjes', 'afschrijfbriefjes', 'dienstobligaties', 'afrekeninghen (obligatoir)', 'afdankbriefjes', 'aafscheidjen', 'afmonsterbriefjes' en soms zelfs 'papierkens' genoemd, waren aan boord verkrijgbaar bij de schrijver en aan de wal in het Prinsenhof bij de eerste klerk of commies van het Hoofdelijk Betalingskantoor. De schrijver verstreekte ze in individuele gevallen van ontslag uit de zeedienst of bij een tussentijdse overplaatsing van een bemanningslid van het ene schip naar het andere. Indien een hele bemanning of een groot deel daarvan werd afgedankt, was de eerste klerk van het Hoofdelijk Betalingskantoor de aangewezen persoon voor het verkrijgen van een 'restantcedule'. Restantbriefjes werden,

evenmin als maand- en kostbrieven, gratis verstrekt: de zeelieden moesten daarvoor betalen. De scheepsschrijver en de desbetreffende klerk van de admiraliteit ontvingen tezamen voor het invullen, controleren en betaalbaar stellen van deze waardevolle papieren meestal 10 of 12 stuivers. De schrijver die de 'restcedule' bij de afdanking had verstrekt, ontving daarvoor 6 stuivers. De klerk kreeg voor het controleren en betaalbaar stellen van de ceel eenzelfde bedrag.²² Voor het opmaken en invullen van maandbrieven ontvingen de scheepsschrijver en de admiraliteitsklerk ieder 3 stuivers.²³

Op de 'rest(ant)cedul(le)' had de scheepsschrijver of admiraliteitsklerk uitgerekend hoeveel de afgedankte zeeman of soldaat nog tegoed had van zijn werkgever. De verdiende maandgages waren bij elkaar opgeteld en alle bedragen die nog ingehouden moesten worden, zoals de aan boord gemaakte schulden, waren verrekend. Het restantbriefje gaf dus aan hoeveel geld er aan het einde van het dienstverband netto overbleef. Wie zonder restcedule afmonsterde en de met trommelslagen in de stad aangekondigde uitbetaling op het Hoofdelijk Betalingskantoor liet passeren, liep het risico onbetaald te blijven.²⁴

Met zijn restcedule in de hand kon de afgedankte zeeman of soldaat aantonen hoeveel geld hij tegemoet kon zien bij de uitbetaling of eindafrekening op het Hoofdelijk Betalingskantoor. In afwachting daarvan was de zeeman een gewilde klant. Voor restantbriefjes gingen in de havenbuurten alle deuren open. Het restantbriefje verschaft de afgemonsterde zeeman bijvoorbeeld eenvoudig toegang tot het etablissement of logement van zijn keuze, want gasten die aantoonbaar een bepaalde som geld tegoed hadden van de admiraliteit boden immers veel meer zekerheid van betaling dan (berooide) gasten die bijna of net aangemonsterd waren en nog niets hadden verdiend.

De in de havenbuurten gevestigde logementhouders waren niet selectief. Iedere afgemonsterde of potentiële zeeman was welkom, ongeacht voor welke scheepvaarttak hij had gevaren of zou gaan varen en ongeacht uit welk land hij afkomstig was. Maar zeelieden, zowel werkzoekenden als net afgemonsterden, die zich niet lieten meetronen door de eerste de beste die hen op straat aansprak, kozen meestal voor een logement van een land- of taalgenoot. In de internationaal georiënteerde havenbuurten van de belangrijkste zeehavens van de Republiek, waaronder Amsterdam, Rotterdam, Vlissingen en Enkhuizen, speelden nationaliteit en taal op het gebied van de tijdelijke huisvesting wel degelijk een rol. Gevelstenen en uithangborden spraken boekdelen. Wie zijn intrek nam in een logement met op het uithangboord een Andreaskruis, kon ervan verzekerd zijn dat de logementhoud(st)er uit Schotland kwam, terwijl matrozen en soldaten die aanklopten bij een herberg met de naam De Drie Lelies, in het Frans te woord konden worden gestaan.²⁵ Voor sommigen was zo'n herberg of logement van een landgenoot een decennium lang hun vaste verblijfplaats tussen de verschillende scheepsreizen door.²⁶

Behalve met restcedulen lieten logementhouders zich in de zeventiende en achttiende eeuw ook massaal betalen met notariële akten. Dat tonen de protocollen aan van in de havensteden gevestigde notarissen. De daarin aanwezige duizenden afschriften van zeventiende- en achttiende-eeuwse testamenten, machtigingen en schuldbekentenissen van zeelieden die daarmee, zoals blijkt uit de inhoud van die akten, hun logementhouders

betaalden voor de genoten kost en inwoning, bewijzen dat dit een veelvoorkomende betaalmethode was voor het scheepsvolk van de marine, VOC en WIC. Het door een notaris laten opmaken van een akte kostte de zeeman, net als het verkrijgen van een restcedule, ook altijd een aantal stuivers. Dat de zeeman een notaris moest betalen voor diens schriftwerk, was nooit een heikel punt. Maar dat de klerk of commies van de admiraliteit in het Prinsenhof voor het uitbetalen van een restcedule of een maandcedule steeds 10 of 12 stuivers mocht inhouden, werd als minder vanzelfsprekend gezien. Dat bleek uit de door de Rotterdamse marineofficier Cornelis van der Gon in de *Schiedamse Saturnus* van 22 juli 1713 geplaatste oproep aan zeelui om over te stappen naar de jonge, in opkomst zijnde, Russische oorlogsvloot van tsaar Peter de Grote. Als een van de grootste voordelen van een dergelijke overgang noemde Van der Gon de uitbetaling, want 'de penningen gaan er contant, je hoeft er geen twaalf stuivers voor een maandbrief en nog zo veel voor de afrekening te geven'.²⁷

Een paar jaar na het plaatsen van de advertentie vertrok luitenant-ter-zee Van der Gon zelf naar Rusland en kwam er al snel achter dat het betalingsbeleid bij de Russische marine beslist niet beter was dan in de Republiek. Het niet of nauwelijks uitbetalen van zeelieden was op de Russische oorlogsvloot eerder regel dan uitzondering. Menig Nederlandse zeeofficier kwam in de achttiende eeuw na jarenlange Russische marinedienst berooid terug in eigen land. Ook Cornelis van der Gon was, na zijn repatriëring in 1728, teleurgesteld over het financiële onrecht dat hem op de tsaristische vloot was aangedaan. Hij had vanaf februari 1717 ruim twee jaar opgesloten gezeten in Sint Petersburg nadat hij door het langdurig uitblijven van betalingen aan hem en zijn bemanning, oude aftandse scheepsonderdelen van zijn Russische oorlogsbodem te gelde had gemaakt. Voordat Van der Gon een afgekeurde sloep en andere kapotte scheepsbehoeften was gaan verkopen, had hij zich diep in de schulden gestoken om zijn bemanning van eten, drinken en kleding te kunnen voorzien. Het geld dat hij had voorgesloten aan zijn bemanning kreeg Van der Gon na zijn vrij spraak en terugkeer op de vloot in december 1719 nooit vergoed.²⁸

Wanneer het op uitbetalen aankwam, dienden in de Republiek ook de schepelingen het nodige geduld te betrachten. Als zij in dienst bleven, konden zij tussentijds hoogstens een voorschot krijgen en geen restcedule, want die was uitsluitend verkrijgbaar bij ontslag of overplaatsing. Wie niet wilde wachten op de generale afdanking en daaropvolgende eindafrekening, kon zijn geld soms eerder krijgen in het Prinsenhof, maar dat was erg onvoordelig, omdat er in zulke gevallen een veel groter bedrag ingehouden werd dan de eerder genoemde 12 stuivers.²⁹ Door deze betalingsperikelen en het maanden moeten wachten op de uitbetaling, ging het varend marinepersoneel er al snel toe over hun restcedules kort na de afdanking te verkopen of als betaalmiddel in te zetten. Hoewel de handel in celen ten koste ging van de zeeman – want die ontving bij verkoop of inzet als betaalmiddel nooit de nominale waarde voor zijn ceel – werkten de admiraliteiten daar toch aan mee. Zo stemde de Rotterdamse admiraliteitsraad in 1600 in met het voorstel van zijn kapitein Jan de Raedt om afgedankte matrozen voortaan toe te staan hun 'cedullen [te] mogen vercoopen, transporteeren ende versetten aen heurluyder capiteinen ofte

aen anderen diet goet dunckt', en die dus wel bereid waren om te wachten op de uitbetaling ervan op het Hoofdelijk Betalingskantoor.³⁰

Omstreeks 1600 was menig kapitein nog de belangrijkste schuldeiser van zijn eigen scheepsvolk, omdat hij voorschotten gaf, kleding verschaft of handgages voorschoot.³¹ Door de afrekening of restantbrief van zijn scheepsvolk te kopen, verstevigde de kapitein zijn claim. Datzelfde speelde een rol bij de scheepsschrijvers. Doordat zij, zoals eerder uiteengezet, in de loop van de zeventiende eeuw de positie van de kapitein als belangrijkste schuldeiser van het scheepsvolk overnamen, kregen ook zij meer belangstelling voor de restcedulen van hun medebemanningsleden. Door tegen een gereduceerd tarief een of meer restcedulen te kopen, trachtte de schrijver de winstgevendheid van zijn baan of dienstverband te vergroten. De scheepsschrijver wist door zijn eigen administratie hoe elk bemanningslid er bij afdanking financieel voorstond. Als hij een restcedule opstelde voor een medebemanningslid was hij meteen ook de eerste die deze 'tegoedbon' met verstand van zaken kon kopen.

Maar hij was niet de enige potentiële koper. Net als bij de uitbetaling van ordonnanties voor kostenpenningen aan de kapiteins, ontstonden er ook bij de uitbetaling van restcedulen al tijdens het eerste kwart van de zeventiende eeuw forse betalingsachterstanden. Zo keerden de eerste klerk, samen met een tweetal afgevaardigde raadsleden, op 14 september 1626 in het Prinsenhof te Rotterdam bijna 5.000 gulden uit aan nog niet verzilverde restcedulen. Daarbij gold als restrictie dat in ieder geval 'd'alleroutste souden werden betaelt'.³² De meeste ingebrachte restantbriefjes hadden eigenlijk al in de winter van 1623 of eerder betaald moeten zijn. Na de uitbetaling van de oudste exemplaren in 1626 resteerde nog een 'meenichte van restcedullen' van twee à drie jaar oud.³³

De betalingsachterstanden van verdiende gages ontstonden niet uitsluitend door gebrek aan contanten. Er was in de jaren twintig ook sprake van een gebrek aan mankracht, althans op de secretarie en het Hoofdelijk Betalingskantoor van het Prinsenhof te Rotterdam. De daar werkzame klerken konden het werk niet meer aan. Vooral het afhandelen van de door de kapiteins ingediende rekeningen, het na het confereren met de schrijvers opmaken van de soldijrekeningen en het fabriceren en/of controleren van maand- en restantcedulen waren tijdrovende bezigheden. In november 1626 kreeg de secretaris van het Rotterdamse admiraliteitscollege toestemming om 'soveel clerquien boven d'ordinarissen op behoerlijck schrijffloon te employeeren, als hij soude moegen verdelen hem tot reddinge van de achterstallen ende bevorderinge van de dagelijxe besoignes van noode te weesen'.³⁴ Door meer administratief personeel in huis te halen kon het werk beter en gemakkelijker worden verdeeld, maar de achterstanden in de uitbetalingen aan de kapiteins en de rest van de bemanningen verdwenen er niet geheel door.³⁵

Dat ondanks het uitblijven van betalingen de admiraliteiten toch geen grote problemen kregen met hun varende volk kwam doordat de afgemonsterde zeelieden en soldaten hun restantbriefjes al ver voor een mogelijke verzilvering in het Prinsenhof tegen een gereduceerd tarief van de hand hadden gedaan of als betaalmiddel hadden ingezet. Dat laatste was vooral het geval bij logementhouders en leveranciers van levensmiddelen,

zoals bakkers en bierbrouwers. Die lieten de zeeman (of zijn gezin) zijn nog openstaande rekeningen betalen met notariële akten en maandbrieven, en ook met restcedulen.³⁶ Aangezien logementhouders net als hun gasten de restantbriefjes meestal maar kort in bezit hielden en deze op hun beurt ook weer doorverkochten of als betaalmiddel gebruikten, wachtten ook zij de uitbetalingen doorgaans niet af. De personen die dat juist wel deden, waren de zogeheten ceel- of zielkopers, die tegen een gereduceerd tarief de restantbriefjes (en ook de maand- en kostbriefjes) van de zeelieden (of hun gezinnen) en logementhouders kochten. Tevergeefs probeerden de Rotterdamse admiraliteitsraad te voorkomen dat 'de veeltijts eenvoudige matroosen' hun restantbriefjes 'voor klein gelt op onverdraechlijcke woeker' al in het Prinsenhof van de hand deden.³⁷ De admiraliteit trachtte haar scheepsvolk zo lang mogelijk te behouden en vanaf 1627 alleen iemands ontslag en het opmaken van een restantcedule te accepteren als ten minste drie raadsleden hiermee hadden ingestemd. Dit beleid kwam omstreeks 1630 in Rotterdam onder grote druk te staan omdat het scheepsvolk van de binnen liggende schepen werd opgejut door 'huyckefaecken ende andere baetsoeckende persooen' om ontslag of overplaatsing aan te vragen, zodat er een restcedule kon worden opgemaakt.³⁸

Zo gauw de net afgemonsterde schepelingen zich in het Prinsenhof meldden, vertoonden zich daar ook 'vrouwspersooen die om haer gewins wel zijn gewoon de rescedulden te solliciteren'.³⁹ De admiraliteitsheren verafschuwden de vrouwen die in het Prinsenhof zo openlijk aasden op de restantbriefjes. Zij beschouwden deze zielkopers als 'huyckefaecken', of wel dubieuze handelaren, omdat ze de restcedulen van de zeelieden probeerden te kopen voor ongeveer twee derde tot zelfs minder dan de helft van het op de restcedule vermelde bedrag.⁴⁰ Een matroos die op het aanbod inging, kon direct over contant geld beschikken, maar was daarmee dus wel in één klap een derde tot ruim de helft van de gage die hij nog tegoed had kwijt.

Het aan de zeelieden ontfutselen van hun restcedulen gaf op het Rotterdamse Prinsenhof zoveel onrust, dat de admiraliteitsraad de vrouwen die zich daarmee bezighielden in 1633 een toegangsverbod oplegde.⁴¹ Daarmee verdwenen de opkoopsters slechts even uit beeld. Het door de Rotterdamse admiraliteitsheren verfoeide systeem van de gehaaide, op restantbriefjes jagende vrouwen bleef gewoon intact, net als bij andere admiraliteiten. Ook elders verklaarden de admiraliteitsraden opdringerige luidruchtige vrouwen wel eens tot *persona non grata*. Zo werd bijvoorbeeld in 1641 een aantal schreeuwende vrouwen, onder wie 'Zwarte Anna en Zeeuwse Maayken', de toegang tot het Prinsenhof in Amsterdam ontzegd.⁴² In Engeland bestond overigens eenzelfde soort systeem. Ook daar betaalde de admiraliteit haar scheepsvolk vanwege een gebrek aan contant geld vaak uit in tegoedbrieven, zogeheten *tickets*.⁴³ Die konden in Londen worden verzilverd.

Bij de admiraliteit van het Noorderkwartier werd het verstrekken van restantbriefjes geen tussenstap, maar zelfs de laatste schakel in de uitbetalingsketen. In Hoorn en Enkhuizen kregen de afgedankte schepelingen dus niet meer uitbetaald in contanten maar in restcedulen.⁴⁴ In tegenstelling tot het Rotterdamse admiraliteitscollege zagen de leden van het West-Friese admiraliteitscollege daar geen kwaad in, maar juist een groot (finan-



De binnenplaats van het Prins- of Admiraliteitshof te Amsterdam. Tekening door Reinier Vinkeles, 1765. Het pand (tegenwoordig in gebruik als hotel) staat aan de Oudezijds Voorburgwal. Links worden enige aanpalende huizen aan de Oudezijds Achterburgwal gesloopt en herbouwd, rechts is de hoofdingang. De binnenplaats van het Prinsenhof was een levendige ontmoetingsplaats voor lieden die de admiraliteitsheren wilden spreken of die wilden aanmonsteren. Ook scheepsschrijvers kwamen hier regelmatig.

cieel) voordeel. Dit verschil van inzicht openbaarde zich in 1653 toen de Staten-Generaal alle admiraliteiten opriepen tot grotere uniformiteit in de hoogte van de toegezegde of uitbetaalde gages op de oorlogsvloot. De in Den Haag bijeengekomen afgevaardigden van de admiraliteiten stemden hiermee in, met uitzondering van de admiraliteit van het Noorderkwartier. De afgevaardigde raadsleden van dat college voelden zich niet aangesproken omdat bij hen in Hoorn en Enkhuizen

‘gepractiseert wordt de affdanckinge vant bootsvolck soo ras de scheepen voor de steeden aldaer coomen te arriveren ende de matrosen niet met gelt maer met restcedullen worden gecontenteert dies sij alsdan met verlies moeten vercoopen, waer door het Gemeene lant wort ontheven soo van maentgelden als costgelden, daer ter contrarie in andere collegien de matrosen worden affgedanct ende betaelt met contante penninge.’²⁴⁵

In de andere admiraliteitssteden hielden de colleges de uitbetalingen in contante penningen overeind, maar ook daar bleven restcedulen een onmisbare schakel in het betalingssysteem. Zo ook in Rotterdam, waar de zeelieden tot aan de opheffing van de admiraliteiten aan toe hun restcedulen massaal bleven belenen/verkopen of gebruiken als onderpand en betaalmiddel. Het opkopen van door de admiraliteiten en de VOC- en WIC-kamers voor hun schepelingen opgemaakte (maand-, kost-, transport- en restant) brieven of celen, ontpopte zich in de zeventiende eeuw tot een apart beroep: dat van de al eerder genoemde ceelkoper. Het beroep ontstond in de belangrijkste Nederlandse zeehavens, waaronder Amsterdam en Rotterdam, waar een kleine groep succesvolle logementhoudsters in de eerste helft van de zeventiende eeuw de brieven ging kopen van een veel grotere groep beduidend minder kapitaalkrachtige collega's uit de havenbuurten.

De vele logementhouders die financieel niet in staat waren om de, als betaling van hun zeevarende gasten, geaccepteerde ce(du)len vast te houden tot aan de verzilvering op het soldij- of betaalkantoor, werden smalend 'zieltjesverkopers' genoemd, een verbastering van ceelverkopers. Zij moesten net als hun gasten bij verkoop of overdracht van de (maand-, transport-, kost- of rest)celen genoeg nemen met een gereduceerde opbrengst. Het verschil tussen de bij verzilvering op het betaalkantoor uitgekeerde som geld en de verkoopprijs van de cedula, was de brutowinst van de ceelkoper of koopster. Het waren deze in het Prinsenhof opererende ceelkoopsters waar de leden van het Rotterdamse admiraliteitscollege zich regelmatig vol afgrijsen over uitspraken. In die tamelijk louche wereld van ziel(ver)kopers was de scheepsschrijver een bekende, belangrijke en vooral goed ingevoerde verschijning.

Verscheidene schrijvers waren de logementhoud(st)er behulpzaam door voor hem/haar geld in het Prinsenhof te incasseren dat bepaalde zeelieden hem/haar nog schuldig waren. Of ze begeleidden net aangemonsterde zeelieden naar een notaris om ze daar een testament, schuldbekentenis of procuratie te laten opstellen ten gunste van hun volkhoud(st)er. Een voorbeeld van een dergelijke behulpzame scheepsschrijver was David Lodewijkszoon. In juni 1628 ging hij met een uit Hamburg afkomstige jongen die als matroos diende op het oorlogsschip *Jonas*, waar hijzelf de scheepsschrijver van was, naar een notaris om de jongen zijn testament te laten opstellen. De matroos maakte een logementhoudster in Rotterdam tot zijn enige erfgenaam. Mocht hij aan boord sterven, dan gingen al zijn bezittingen naar deze 'slaepvrouw'. Lodewijkszoon en de koksmat van het schip zetten onder het testament hun handtekening als getuigen.⁴⁶ Een ander voorbeeld, uit april 1628, was Gerrit Evertszoon, scheepsschrijver van kapitein Bastiaen Jacobszoon de Munnick. Hij beloofde aan een medeopvarende dat hij diens afrekening of restcedule zou afleveren bij een bepaalde 'slaepheer' en liet dit notarieel vastleggen.⁴⁷

De uit Amsterdam afkomstige scheepsschrijver Cornelis de Wijs ging nog een stap verder. Hij trouwde in 1626 met de Rotterdamse logementhoudster Susanna Willems. Dat zijn vrouw zich prompt ontwikkelde tot de belangrijkste ceelkoper van het land, was geen toeval. Van de in de havenbuurten als betaalmiddel gebruikte celen wisten schrijvers zo-

als Cornelis de Wijs, die lang in het vak zaten, alles af.⁴⁸ Zij vulden die brieven immers zelf vaak voor een net aangenomen of afgedankt bemanningslid in. Dat een scheepsschrijver geïnteresseerd was of raakte in het kopen van restantcedulen werd in de hand gewerkt door zijn positie. Hij kende de belangrijkste zielverkopers persoonlijk en was, omdat hij geld voorschoot of tabak en scheepsplunje leverde, een belangrijke schuldeiser van de schepelingen geworden.

Het afhandelen en laten controleren van de aan boord gevoerde administratie vergde enige weken tot maanden en betekende dat de recent afgedankte schrijver regelmatig in het Prinsenhof te vinden was en daar ook als een van de eersten hoorde wanneer de verdiende gages werden uitgekeerd en de restant- en maandbrieven konden worden verzilverd. Dit alles maakte hem tot een logische partner of juist tot een concurrent van de op of bij het Prinsenhof rondhangende zielkoopsters. Personen die niet zelf betrokken waren bij de opvang of uitrusting van zeelieden, en daar waarschijnlijk ook niet mee geassocieerd wilden worden, maar wel financiële voordelen zagen in het kopen van restcedulen, konden een beroep doen op een scheepsschrijver. Die was immers goed ingevoerd in de materie en niet afkerig van onderhandelingen over rest- en maandbrieven met zeelieden, hun families, hun logementhouders of degenen die hen van een uitrusting hadden voorzien. Bovendien kon de afgemonsterde scheepsschrijver in de gaten houden wanneer de maand- of restcedulen te verzilveren waren in het Prinsenhof. Dat geld kon hij dan met een machtiging incasseren en vervolgens tegen een vergoeding afdragen aan de verlener van de procuratie, de eigenlijke bezitter van de celen.

Een voorbeeld van een dergelijke voor de buitenwereld onzichtbare koper van restcedulen is een zekere Willem Duijvendijck in Rotterdam. Hij verstreekte in 1683 tientallen zilveren dukaten aan de scheepsschrijver Jacobus Vingerhoets met het verzoek daarvoor restcedulen te kopen. Doordat diens vader, Hendrick Vingerhoets, een deel van die dukaten, tegen de gemaakte afspraken in, voor privédoeleinden gebruikte, kwam de mondelinge afspraak tussen Duijvendijck en Jacobus Vingerhoets in de openbaarheid.⁴⁹

Vanaf de jaren dertig uitten leden van het Rotterdamse admiraliteitscollege geregeld klachten over het optreden van zielkoopsters; de laatsten verdwenen evenwel niet nadat ze in 1633 korte tijd van het Prinsenhof waren geweerd.⁵⁰ Ze waren moeilijk uit te schakelen, omdat de admiraliteit voor het verkrijgen van scheepsvolk afhankelijk was van deze vrouwen. Zij zorgden ervoor dat de werving functioneerde en de marineschepen werden bemand door de maand- en restcelen te kopen van zeelieden, volkhouders en hun leveranciers. Dat ook scheepsschrijvers en administratief personeel van de admiraliteit in het Prinsenhof zich hiermee bezighielden, werd hen niet in dank afgenomen door zowel de concurrerende zielkoopsters als de leden van het admiraliteitscollege. Vooral het door 'de clerquen mitsgaders de tsaementlijcke suppoosten' kopen van 'ordonnantien, restcedulle, obligatien en diergelycke actens staende tot laste van dit collegie' ging het admiraliteitscollege te ver en leidde tot het verbod hiervan in maart 1631.⁵¹ Klerken en andere bedienden in het Prinsenhof die zich nog met het kopen van celen zouden inlaten, zouden die celen en hun baan kwijtraken. Daarnaast werd het door scheepsschrijvers en

admiraliteitsklerken verstrekken van restcedulen bemoeilijkt.⁵² Om te beoordelen of de scheepsschrijvers en eerste klerk van het Hoofdelijk Betalingskantoor schepelingen wel op de juiste gronden van een restcedule hadden voorzien, moesten de restcedulen vanaf 1633, voordat ze betaalbaar werden gesteld, eerst ter goedkeuring zijn voorgelegd aan de admiraliteitsraad.⁵³ De klerken op het secretariaat moesten op hun beurt controleren of de ter verzilvering aangeboden restcedulen daadwerkelijk waren goedgekeurd door de admiraliteitsraad. Het tegengaan van het ontslag van bemanningen door zo lang mogelijk het verstrekken van restcedulen uit te stellen, bleef tot aan het einde van de Opstand gehandhaafd.⁵⁴

Tijdens de Eerste Engelse Oorlog trachtte het Rotterdamse admiraliteitscollege 'voortaan te beletten het vercoopen van afscheidjen off restcedullen' door de hoogste klerk van het secretariaat, Johan van Halen, te verbieden nog langer informatie te vertrekken aan derden over de tegoeden van net afgedankte schepelingen.⁵⁵ Nog geen twee weken nadat die rigoureuze beslissing was genomen, werd deze op 29 april 1653 weer herroepen nadat ziel(ver)kopers zich hadden beklaagd over de veranderde houding van de klerk.⁵⁶ Alles bleef bij het oude. Aangezien de op het Rotterdamse Prinsenhof werkzame klerken, deurwaarders, boden en hellebaardiers zich al vanaf de jaren dertig officieel niet meer met het kopen of verkopen van restantbriefjes mochten inlaten, resteerden daar de scheepsschrijvers als belangrijkste concurrent van de verafschuwde particuliere opko(opst)ers van restcedulen, maandbrieven en schuldbekentenissen van zeelieden. De als zielkoper optredende scheepsschrijvers konden daardoor lange tijd hun gang blijven gaan. Pas aan het eind van de zeventiende eeuw kwam het Rotterdamse admiraliteitscollege tegen deze handelwijze in het geweer.

In 1694 besloten de Rotterdamse admiraliteitsheren dat, 'tot sluitinge van de desordres spruitende uit de betalinge die schrijvers aan het bootsvolk ingevallen zijnde doen op haar verdiende gagien', de schrijvers voortaan geen restcedulen meer mochten kopen.⁵⁷ Wie daar toch mee doorging, dreigde zijn baan en al zijn nog niet uitbetaalde gage te verliezen. Een paar jaar later werd de controle op scheepsschrijvers die restcedulen of afrekeningen vervaardigden, verscherpt. Zij mochten die voortaan alleen nog opmaken in het bijzijn van de desbetreffende zeeman.⁵⁸ Ook hun betrokkenheid bij het kopen of belenen van maandbrieven werd op den duur aan banden gelegd.⁵⁹

Hoewel scheepsschrijvers en ook klerken en andere bedienden van de admiraliteit in het Prinsenhof nooit helemaal van het toneel verdwenen, en bijvoorbeeld celen voor derden – onder wie zielkopers – bleven verzilveren, werd het kopen van restant- en maandbrieven in de achttiende eeuw primair een bezigheid voor goed ingevoerde havenbewoners die niet (meer) werkzaam waren bij de zeemacht, onder wie gewezen zeelui, voormalige logementhoudsters, en zeemansvrouwen. Het beroep van ceel- of zielkoper, vaak verhullend aangeduid met cedulehouder (en dat kon iedereen zijn met een of meer celen in zijn bezit) evolueerde in de loop van de achttiende eeuw van een vrouwenberoep dat nauw verbonden was met het ronselen van zeelieden, naar een bezigheid van mannen die vaak zelf hadden gevaren of met een ziel(ver)koopster getrouwd waren geweest. Hoewel

de als zielkoper optredende mannen in de tweede helft van de achttiende eeuw hun vrouwelijke collega's in aantal flink ontstegen, bleven vrouwen de markt toch deels beheersen omdat een van de belangrijkste cedulehouders van de Republiek ook toen nog steeds een vrouw was, namelijk de al eerder genoemde Martha van Straalen.

In Rotterdam domineerde deze zeemansvrouw de markt. Zij werkte samen met de ex-scheepsschrijver Anthony Almeloo, die sollicitateur was voor diverse scheepsschrijvers. Martha kocht jaarlijks honderden cedulen van de schepelingen en hun families of van logementhoud(st)ers en andere personen bij wie de desbetreffende zeeman in het krijt stond. Zo kreeg zij bijvoorbeeld van de 288 in december 1779 aan het scheepsvolk van de *Schiedam* verstrekte maandbrieven, er 222 in handen. De resterende exemplaren waren voor het merendeel ook overgegaan in het bezit van derden, die de brieven hadden gekocht of als onderpand of betaling hadden geaccepteerd. Slechts 28 stuks bleven eigendom van de zeeman of zijn gezin.⁶⁰ Andere marineschepen die dat jaar in Rotterdam waren uitgerust en bemand gaven globaal eenzelfde beeld te zien. Ook dan bleef niet meer dan ongeveer 10% van de verstrekte maandcedulen buiten het bereik van een klein aantal cedulekopers, onder wie de oppermachtige Martha van Straalen.⁶¹

Hoe groot de invloed van deze Martha van Straalen was, bleek na haar overlijden in 1781. De met handel in cedulen financieel overeind gehouden personeelsvoorziening van de marine dreigde daarop ineen te storten. Logementhouders en leveranciers van scheepsplunje bleven na het wegvallen van Martha van Straalen zitten met deels onverkoopbare celen van hun zeevarende klanten. Maar er was toen meer aan de hand, want hetzelfde gebeurde buiten Rotterdam, in andere admiraliteitssteden. Daar hielden de belangrijkste zielkopers het voor gezien omdat het rendement van de opgekochte schuldbrieven (zowel bij de zeemacht als de VOC) vanaf circa 1775 zo sterk was geslonken dat er overal verlies op werd geleden en verscheidene opkopers failliet gingen. De toegenomen sterfte aan boord van de schepen, waardoor veel zeelieden en soldaten hun schuldbrieven niet afbetaalden, was hier debet aan. Doordat Martha van Straalen en andere belangrijke zielkopers van de markt verdwenen, werden zowel de admiraliteitscolleges als de bewindhebbers van de verschillende VOC-kamers min of meer gedwongen zelf de schuldbrieven van hun eigen scheepsvolk te gaan kopen. De eerste havensteden waar dat gebeurde waren Enkhuizen in 1772 en Hoorn in 1774. Het betrof hier de schuldbrieven van VOC-schepelingen. In 1779 was de VOC-kamer Amsterdam inmiddels ook de grootste schuldeiser van haar eigen scheepsvolk geworden. Datzelfde jaar begon in Zeeland de admiraliteit zich als zielkoper te manifesteren. In de jaren tachtig van de achttiende eeuw volgden andere admiraliteiten en VOC-kamers.

In Rotterdam liet het admiraliteitscollege het, met 'beleenen' aangeduide, aanschaffen van de maandbrieven over aan een oude rot in het vak: Laurentius Beudt (1751-1804). Deze gewezen scheepsschrijver wist van de hoed en de rand. Hij was tijdens de Vierde Engelse Oorlog gestopt met varen en sollicitateur geworden van andere voor de Rotterdamse admiraliteit varende scheepsschrijvers.⁶² Hij bezat en beheerde vanaf die tijd ook maandbrieven. In 1786 besloot het Rotterdamse admiraliteitscollege Beudt aan te stellen tot direc-

teur van haar ‘Fonds der arme oude Zeelieden’ en via dat fonds voortaan maadbrieven te gaan belenen.⁶³ Het was een van de vele maatregelen die dat jaar werden genomen ‘tot couragement van den dienst van het Land en van de cedulkooper’ en diende om zowel de zeeman zelf als eventueel zijn gezin of volkhouder ‘thans op hunne maadbrieven of in het geheel niet of zeer bezwaarlyk geld kunnen bekomen’, tegemoet te komen.⁶⁴ Het sterk geslonken vertrouwen in het rendement van de maadbrieff moest worden hersteld om zo de moeizame werving van scheepslui weer vlot te kunnen trekken.⁶⁵

Tot na de opheffing van de admiraliteitscolleges in 1795 bleef Beudt als directeur van het fonds maadbrieven belenen en als sollicitateur scheepsschrijvers begeleiden. Een belangrijke voorwaarde voor het kopen van een maadbrieff was de aanwezigheid van een borg, iemand die er financieel garant voor stond dat de desbetreffende zeeman daadwerkelijk uitvoer en niet meteen ging deserteren. Met dergelijke garantstellingen was Beudt vertrouwd geraakt toen hij nog meevoer als scheepsschrijver. Maar Beudt wist ook wat het betekende om zelf borg te zijn. Als sollicitateur stond hij borg voor de schrijvers die hij tegen betaling behulpzaam was bij de uitoefening van hun beroep. De borgstellingen werden opgemaakt en bewaard op het Hoofdelijk Betalingskantoor. Zij dienden om eventuele schade aangericht door wanbeheer of plichtsverzuim van de scheepsschrijver op iemand te kunnen verhalen. Pas als na afloop van de gemaakte reis de ingeleverde scheepsadministratie in het Prinsenhof in orde was bevonden, werd de akte van borgtocht op het Hoofdelijk Betalingskantoor geroyeerd en kon ook de scheepsschrijver daar worden uitbetaald. Daarmee kwam maanden na terugkeer van het schip ook voor de schrijver een eind aan de tocht. Hij kon zijn goedgekeurde maar nog niet uitbetaalde schuldrol eventueel gebruiken als onderpand voor het verkrijgen van een nieuwe borgstelling of voor het afsluiten van een lening voor het financieren van een volgende reis als scheepsschrijver.⁶⁶

De borgstelling

Sinds wanneer in de Republiek een borgtocht voor scheepsschrijvers werd ingevoerd of vereist, is onbekend.⁶⁷ In Engeland begon de admiraliteit ermee in 1662 toen zij haar *pursers*, die een enigszins vergelijkbare functie hadden als de scheepsschrijvers op de Nederlandse schepen, verplichtte ‘to pay substantial sureties, wich varied according to the rate op ship’.⁶⁸ Braunius situeerde de borgtocht voor de Nederlandse scheepsschrijvers veel later, pas in de negentiende eeuw, kort na het ontstaan van het Koninkrijk der Nederlanden. Volgens hem dienden de schrijvers van de Koninklijke Marine ‘een borgtocht te stellen van f 2,10 per kop’.⁶⁹ In de papieren nalatenschappen van de verschillende admiraliteiten in de Republiek werd echter een register aangetroffen waaruit bleek dat de scheepsschrijvers van de Rotterdamse admiraliteit die verplichting al veel eerder kenden.⁷⁰

In het door de klerken van het Hoofdelijk Betalingskantoor op het Rotterdamse Prinsenhof bijgehouden register van borgtochten of cauties stonden de namen opgetekend van tientallen personen die tussen 1708 en 1795 borg stonden voor een of meer scheeps-

schrijvers van de Rotterdamse admiraliteit.⁷¹ Daarnaast bevatte het register de namen van personen die borg stonden voor iemand die na het verlies van de maandbrief daarvan een duplicaat had ontvangen. Deze eveneens op het Hoofdelijk Betalingkantoor bijgehouden registratie liep over de jaren 1778-1795 en bevatte onder andere de namen van verschillende in Rotterdam actieve ziel(ver)kopers, scheepsschrijvers en sollicitteurs. Sommigen van hen, zoals de al genoemde Martha van Straalen, haar man Jan de Sutter en de sollicitteur Beudt, kwamen ook voor op de lijst van borgstellers van scheepsschrijvers. Op die lijst stonden meer belangrijke 'sollicitteurs alhier', zoals A. Almeloo en H. en W. van Reijn. Naast deze categorie van professionele borgstellers bleek dat familieleden van scheepsschrijvers zich vaak garant stelden. Meestal betrof het de vader of moeder, soms een oom, neef of schoonvader. Verder traden sommige schrijvers op als borg voor een collega.⁷² Enkele kapiteins waren eveneens borgsteller.⁷³ Datzelfde gold voor de commies van de Charterkamer in het Prinsenhof, die het voor zijn varende zoon was.⁷⁴ Bij enige tientallen borgstellers was echter niet meteen hun relatie met de marine of scheepsschrijver herleidbaar. In de spaarzame gevallen waarin het beroep van de borgsteller stond vermeld, betrof het, behalve de al genoemde sollicitteurs, commies, kapiteins en scheepsschrijvers, een schoolmeester, een tuinier, een bode, tweemaal een koopman, een wijnhandelaar, en een bakker. Soms bleek uit enig nader onderzoek dat er sprake was van een familiere of vriendschappelijke band. Zo was bijvoorbeeld de als borg optredende schoolmeester (Salomon de Licht) in 1736 getuige bij het dopen van een dochter van de scheepsschrijver (Jacob Knotter) voor wie hij in 1737 garant stond.⁷⁵ Het ging, ongeacht het uitgeoefende beroep van de borgsteller of zijn specifieke band met de schrijver, wel bijna altijd om duurzame relaties.

Of een schrijver nu vaak of zelden van schip en kapitein wisselde en veel of weinig reizen maakte, zijn borgsteller bleef hem doorgaans trouw. De borgstelling moest in de regel wel steeds worden vernieuwd, want de hoogte van het bedrag waar de borg zich garant voor stelde, was afhankelijk van de bemanningssterkte van het schip waarop de desbetreffende scheepsschrijver te werk was gesteld. Een borgsteller stond garant voor 2 gulden en 10 stuivers per bemanningslid. Kortom, hoe zwaarder het schip was bemand, des te hoger was de vereiste borgsom. De in het Rotterdamse register genoemde bedragen varieerden van 100 gulden (in 1785 voor L. Beudt, als borg voor de schrijver Fredrik Brinkman op het schip *Steur* met een veertigkoppige bemanning) tot 875 gulden (in 1748 voor Jean Bonnet, als borg voor zijn zoon Caesar Bonnet, schrijver op het schip *Rotterdam* met 350 koppen). Een enkele keer was sprake van twee personen die gelijktijdig garant stonden voor dezelfde schrijver en beiden goed waren voor de helft van de vereiste borgsom. Zo stelden op 26 augustus 1757 Martha van Straalen en Willem Kox zich ieder voor 350 gulden borg voor Christiaan Kelk, die als scheepsschrijver zou uitvaren met 't *Hof Sint Janskerke*.⁷⁶

Indien een scheepsschrijver zijn admiraliteit flinke schade berokkende of fors bena-deelde, kon zijn borg daar in principe op worden aangesproken. Maar of dat daadwerkelijk ooit is gebeurd, blijft gissen. Er zijn geen voorbeelden van gevonden. Bovendien

is nergens uit gebleken dat het verplicht was voor scheepsschrijvers om een borg te hebben. Toen men in 1746 de door de scheepsschrijver Josefis Isaacs ingeleverde administratie controleerde, bleek dat hij meer had uitgegeven dan verdiend, waardoor zijn geldschietters schade leden. Toch werd er toen geen borg aansprakelijk gesteld: de gedupeerden deelden de geleden schade. Isaacs kwam wel tweemaal voor in het register van borgtochten dat op het Hoofdelijk Betalingskantoor van de Rotterdamse admiraliteit werd bijgehouden. Zowel in 1743 als in 1744 had ene Catharina van Ho(o)ve, weduwe van Gerardus Hessing, borg voor hem gestaan. Maar daarbij was sprake geweest van twee reizen die voorafgegaan waren aan de tocht die voor Isaacs in een financiële ramp eindigde.⁷ In 1746, bij het opstellen van een afbetalingsregeling voor de gedupeerden op het Hoofdelijk Betalingskantoor, kwam er geen borgstelling op tafel, maar evenmin een salaris voor de scheepsschrijver. De door Josefis Isaacs verdiende gage ging in zijn geheel naar zijn gedupeerde financiers. Het was trouwens heel uitzonderlijk dat schrijvers niets overhielden aan een zeereis of dienstverband van meer dan een jaar.