

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

## | Samenvatting en conclusies

Van 1597 tot 1795 bestond de Nederlandse zeemacht uit vijf admiraliteiten met elk een eigen walorganisatie. In omvang, macht en vestigingsplaats waren ze verschillend, maar alle vijf opereerden ze vanuit dezelfde taakstelling: het bouwen, onderhouden en uitrusten van oorlogsschepen voor de verdediging van de Republiek en haar (handels)belangen. Met behulp van een zeer gemêleerd scheepspark gaven de admiraliteiten hieraan gehoor. Hun vaartuigen konden op diverse manieren worden ingezet, van konvooier tot wachtschip en van kruiser tot slagschip. Hoe het oorlogsschip in de praktijk ook werd aangewend, het was primair een wapen of machtsmiddel. Vanuit die optiek wordt de operationele inzet van oorlogsschepen al eeuwen lang bestudeerd en beschreven. Dan wordt doorgaans gekeken naar de specifieke reden(en) van de inzet en het resultaat, en naar de daarbij betrokken hoofdrolspelers: de politieke leiders die de opdracht tot de inzet gaven en de militaire aanvoerders op de schepen die de opdracht uitvoerden.

Een oorlogsschip was echter meer dan een geducht wapen of machtsmiddel in handen van de overheid. Het was ook een mobiel bedrijf met specifieke arbeidsregels en procedures. Als je vanuit die gedachtegang naar de inzet en het functioneren van een oorlogsschip in de zeventiende of achttiende eeuw kijkt, openbaart zich een heel andere wereld dan die van het inmiddels wel bekende schouwspel vol kruitdampen en heldhaftige admiralen. De commandant van een oorlogsschip is dan niet langer uitsluitend een door de admiraliteit op pad gestuurde militair die een bepaalde taak moest uitvoeren, maar ook een varende ondernemer met eigen particuliere belangen. Dat laatste gaat evenzeer op voor de zogeheten '(scheeps)schrijver'. Deze vooralsnog nauwelijks onderzochte onderofficier nam zowel aan boord als op de wal een belangrijke centrale plaats in. Hij was in menig opzicht een sleutelfiguur. Op hem concentreert zich het onderzoek met als kader het oorlogsschip als varend bedrijf.

Tot in de tweede helft van de zeventiende eeuw kon de commandant van een oorlogsschip een koopvaardijshipper zijn die zich, samen met zijn bemanning en schip, voor een bepaalde campagne of tocht verhuurde. Vanaf 1626 waren er ook kapiteins in vaste marinedienst. Zij kregen een vaartuig toegewezen en brachten geen eigen voor oorlogsdoeleinden aangepast koopvaardijship met personeel in. Toch was het onderlinge verschil veel kleiner dan op het eerste gezicht lijkt. Beide kapiteins ontvingen een even hoge gage, namelijk 30 gulden per maand, en in beide gevallen verzorgden zij de voeding en drank voor hun bemanning. De hiervoor van de admiraliteit ontvangen vergoeding, de zogeheten 'costpenningen', meestal ter grootte van 6 à 7 stuivers per bemanningslid

per dag, was voor iedere kapitein een veel lucratievere inkomstenbron dan zijn reguliere maandsalaris. Een winstmarge van 1 à 2 stuivers per bemanningslid per dag was zowel in de zeventiende als achttiende eeuw courant. Bij de uitbetalingen van de kostenpenningen aan de kapiteins ging het altijd om forse bedragen, meestal ter grootte van enige duizenden guldens.

Om na te kunnen gaan op hoeveel kostenpenningen een kapitein recht had, moest eerst vastgesteld worden hoeveel eters hij per dag aan boord had gehad. Door onder meer tijdelijk verblijf aan de wal, sterfte en desertie veranderde dat aantal vrijwel dagelijks. Een nauwkeurige registratie van zowel de scheepsreis als de bezetting aan boord was onontbeerlijk. De schrijver was van oudsher de aangewezen persoon om daarvoor zorg te dragen en deze op schrift te stellen. Naast deze administratieve controle vervulde hij nog allerlei andere taken in het niet-militaire leven aan boord, waardoor hij de spil werd van het varend bedrijf, het door de kapitein bevoorradte en gecommandeerde schip.

De schrijver aan boord van een oorlogsschip was oorspronkelijk, tot aan het begin van de zeventiende eeuw, een vertrouweling van de kapitein. Het kon zijn zoon zijn of een ander familielid, maar ook een van zijn knechten of bemanningsleden met wie hij jarenlang ervaring had. Diens invloed op de bedrijfsvoering was in beginsel gering. De schrijver noteerde in de monsterrol en in andere onderdelen van de scheepsadministratie slechts wat hem werd opgedragen door zijn baas, de kapitein. Het was tenslotte vaak diens schip. De aanmonstering, de uitbetaling en de afmonstering van de bemanning liepen via de kapitein. Deze bood niet alleen kost en inwoning aan boord, maar schoot eventueel de handgages voor, verschaftte op krediet scheepsplunje of gaf tussentijds een voorschot indien de admiraliteit te lang op zich liet wachten met het aan hem afdragen van de overeengekomen huur, gages en vergoeding van de mondkosten. De kapitein was een kleine zelfstandige ondernemer en nog geen militair *pur sang*. Hij kon oorlogsvaart afwisselen met kaap- en koopvaart.

Dit begon in de decennia na het verschijnen van de instructie op de admiraliteit, in 1597, te veranderen. De samenstelling van de bemanning van een oorlogsschip was bij de vijf admiraliteiten niet louter meer een zaak van de desbetreffende kapitein, ook al was deze nog steeds vaak de eigenaar van het schip. Bepaalde sleutelfuncties, zoals die van zijn vervanger, de luitenant, en ook die van zijn boekhouder of klerk, de schrijver, werden bij akte door de desbetreffende admiraliteitsraad aangesteld. De door de admiraliteit in losse of vaste dienst aangenomen kapitein mocht eventueel nog wel zijn zoon of iemand anders als schrijver voordragen. Leden van een admiraliteitsraad konden ook zelf personen kandideren. Maar wie er ook werd voorgedragen of zichzelf naar voren schoof, iedere kandidaat moest persoonlijk zijn opwachting komen maken in het Prinsenhof, het bestuurscentrum van de admiraliteit. Daar diende de sollicitant zich, al dan niet voorzien van een referentie, te presenteren aan de in vergadering bijeengekomen leden van zijn admiraliteitsraad. Als zij de kandidaat accepteerden, kon die direct als schrijver worden aangesteld. Hem werd de zogeheten 'particuliere schrijversinstructie' voorgelezen en hij moest de bijbehorende ambtseed doen. In zijn ambtseed beloofde de schrijver geen mis-

bruik te zullen maken van zijn functie. De voorgelezen en daarna uitgereikte instructie bevatte een opsomming van de belangrijkste taken en regels betreffende het schrijverschap aan boord van een oorlogsschip. In het Prinsenhof werd op het secretariaat meteen ook een aanstellingsakte voor de schrijver opgemaakt. Daarin stond vermeld bij welke kapitein de persoon in kwestie als schrijver was geplaatst. Behalve een ambtseed legde de schrijver, net als alle andere bemanningsleden van een oorlogsschip van de Staatse marine, een eed van trouw af, aan de Staten-Generaal en de admiraal-generaal op de (generale) artikelbrief. Die bevatte een opsomming van alle regels waaraan eenieder aan boord zich moest houden, inclusief de strafbepalingen bij overtreding.

De verplichte aanstelling bij akte en het moeten afleggen van een dubbele eed wijzen erop dat de schrijver een belangrijke, verantwoordelijke baan had. Toch bestonden er geen speciale studieboeken of strenge toelatingseisen voor deze functie. Een schrijver mocht niet te jong zijn: minimaal 21 jaar oud. Maar zelfs van die basale eis werd zo nu en dan nog afgeweken, want een goed aangeschreven 18- of 19-jarige kandidaat die door een lid van de admiraliteitsraad werd voorgedragen, ontving geen afwijzing. Met zijn aanstellingsakte op zak kon de schrijver in de rang van onderofficier meteen aan de slag bij de kapitein aan wie hij door de admiraliteitsraad was toegewezen.

In de praktijk bleek de schrijver meer te doen dan zijn instructie aangaf. Zijn eerste werkzaamheden bestonden bijvoorbeeld in de regel uit het werven en aanmonteren van het benodigde scheepsvolk. Nadat in het Prinsenhof een eerste groep gegadigden als rompbemanningsleden was aangemonsterd, zette de schrijver de werving voort. Hij bleef personeel aannemen tot de monsterrol gevuld was met de namen van het vereiste aantal schepelingen.

Door zijn betrokkenheid bij de werving was de schrijver al vanaf het begin van de zeventiende eeuw een bekende verschijning in de havenbuurten. Hij ontpopte zich daar tot de belangrijkste contactpersoon tussen de werkgever (de admiraliteit), de werknemers (de aangemonsterde zeelieden), en de leveranciers van werkzoekenden (ronselaars en volkhouders) en van onderdelen voor de scheepsuitrustingen (kleermakers, tabakshandelaren, schoenmakers, drankhandelaren etc.). Dit werk, de werving en aanmontering van bemanningsleden, werd oorspronkelijk door de kapitein zelf gedaan, maar eenmaal in dienst van een admiraliteit liet deze het in toenemende mate over aan de hem toegewezen schrijver. Die ging dan niet meer, zoals in vroeger tijden, steeds samen met de kapitein op pad, maar trok er alleen op uit of in gezelschap van de luitenant en/of de schipper. Ook die twee monsterden niet aan in het Prinsenhof, maar werden net als de schrijver al in een eerder stadium per akte door de admiraliteit aangesteld. Dit trio gaf leiding aan het uitrusten, bemannen en bevoorraden van het aan de kapitein toegewezen (of door hem ingebrachte) oorlogsschip.

De schipper richtte zich primair op het in gereedheid brengen van het vaartuig, de schrijver op het aannemen en aan boord krijgen van de bemanning, terwijl de luitenant de voorbereidende werkzaamheden aan boord coördineerde en toezag op de juiste belading. Behalve leden van de al aangenomen rompbemanningsleden waren hierbij ook arbeiders

van de werf en de magazijnen betrokken. Voor de proviandering zette de kapitein particuliere schippers in en eigen personeel, familieleden en eventueel ook nog een door hem betaalde belangenbehartiger, een zogeheten 'solliciteur'. Indien nodig kon de kapitein, die zelf doorgaans pas kort voor vertrek aan boord kwam, voor het begeleiden van de proviandering tevens een beroep doen op de luitenant, de schrijver en de tot de rompbe-manning behorende bottelier en kok. Gedurende twee eeuwen bleef deze werkverdeling gehandhaafd. De onderlinge verstandhouding tussen de luitenant, schipper en schrijver veranderde in die tijd wel.

De schipper, tijdens de middeleeuwen nog de belangrijkste echte zeeman aan boord van een oorlogsschip, verloor invloed en terrein aan de luitenant en de schrijver. De luitenant werd de vaste plaatsvervanger van de kapitein en verdrong de schipper als tweede man. In de eerste helft van de zeventiende eeuw verkreeg hij een grotere zelfstandigheid en meer verantwoordelijkheid. De luitenant was niet langer uitsluitend de vaste plaatsvervanger en belangrijkste assistent van de kapitein, maar kon via zijn admiraliteit ook een zelfstandig commando krijgen en dan dus als eerste man uitvaren. Eenzelfde soort ontwikkeling deed zich voor bij de schrijver. Die passeerde de schipper ook in de hiërarchie aan boord, maar pas later, in de achttiende eeuw.

Halverwege de zeventiende eeuw was de schipper nog onmiskenbaar de derde man aan boord. Hij stond toen te boek als 'eerste dek- en onderofficier' en volgde in de rangorde direct op de beide hoofdofficieren, de kapitein en de luitenant. Vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw nam het aantal kaderleden aan boord toe als gevolg van de schaalvergroting der schepen en bemanningen. Er kwamen steeds meer personen in rang en gezag boven de schipper te staan. Het aantal luitenants aan boord steeg naar twee, drie en op den duur zelfs vier of meer, waarbij de eerste of opperluitenant als plaatsvervanger van de kapitein boven zijn collega's verheven bleef. Ook de schrijver kreeg personele ondersteuning in de vorm van een vaste tweede man. In 1664, aan de vooravond van de Tweede Engelse Oorlog, deden de hulpschrijvers hun intrede op de Staatse vloot. De introductie van deze zogeheten 'tweede schrijvers' was een teken dat de (administratieve) werkzaamheden toenamen. Bij andere dek- en onderofficieren, die vaak al tijdens de Eerste Engelse Oorlog een of meer assistenten hadden gekregen, was dat ook het geval. Maar bij de schrijver was meer aan de hand: zijn status, positie en belang waren eveneens in het geding.

Dat de schrijver in de loop van de zeventiende en achttiende eeuw steeds meer taken kreeg toebedeeld en stringenter moest gaan optreden, valt af te lezen uit de instructie waarop de schrijver zijn ambtseed deed. De instructie bevatte oorspronkelijk een beperkt aantal artikelen met voorschriften waaraan de schrijver zich beroepshalve diende te houden. Diens arbeid en taken stonden er globaal in omschreven. Hoewel de scheepsschrijvers van de vijf admiraliteiten in principe precies hetzelfde werk verrichtten, had elke admiraliteit eigen instructies voor zijn schrijvers. Sommige instructies waren expliciet bedoeld voor schrijvers die uitsluitend dienst deden op de binnenwateren, anderen golden alleen voor een bepaalde reis of campagne. In de jaren twintig van de zeventiende eeuw

vaardigden de Staten-Generaal voor het eerst een voor alle schrijvers geldende instructie uit. Deze 'Particuliere instructie waer naer hun sullen hebben te reguleren de Schrijvers op 's Lants schepen van oorloghe', verdrong slechts tijdelijk de door de admiraliteiten zelf uitgevaardigde exemplaren.

In 1641 besloot de Rotterdamse admiraliteitsraad om de bestaande voorschriften – te weten de generale artikelbrief en de eveneens door de Staten-Generaal uitgevaardigde instructies voor de schrijvers en voor de kapiteins – tegen het licht te houden om te komen tot een betere verantwoording van de scheepsbehoeften. Het betrof vooral scheepsbehoeften die volgens gebruik door de kapiteins zelf werden aangeschaft en daarna bij de admiraliteit konden worden gedeclareerd. Het declaratiesysteem voor de zo aangeschafte bezems, emmers, dweilen, kaarsen, sluitwerk etc. werd vereenvoudigd en omgezet in een systeem met een beperkt aantal vaste vergoedingen. Zaken die buiten de nieuwe regeling bleven, moesten aan strengere eisen voldoen. Indien de kapitein in het buitenland iets kocht tot onderhoud of reparatie van zijn schip, was het niet meer voldoende een kwitantie te kunnen overleggen om de gemaakte kosten vergoed te krijgen. De kapitein moest voortaan tevens een verklaring kunnen laten zien waarin de luitenant en de schipper of een tweetal andere (dek)officieren beaamden dat de gekochte spullen daadwerkelijk aan boord waren afgeleverd en gebruikt. De vanouds bij de schrijver ondergebrachte controle op het kruitverbruik werd eveneens drastisch uitgebreid. Hij moest vanaf 1643 elk kanonschot registreren inclusief een vermelding van het gewicht van de verschoten kogel, de hoeveelheid gebruikt kruit en de reden waarom er was geschoten. De nieuwe regeling uit 1643 betekende een uitbreiding van de door de Staten-Generaal uitgevaardigde instructies van 1629, want die bleven in Rotterdam vooralsnog gewoon van kracht.

De in Amsterdam gevestigde grootste admiraliteit van het land stapte in 1657 over op een eigen instructie voor al zijn sloopsschrijvers. Het streven naar een verbeterde controle op de door de equipagemeester verstrekte scheepsbehoeften leidde hier tot een forse uitbreiding van de controlerende taken van de sloopsschrijver. Deze diende vanaf 1657 het verbruik van alle door de equipagemeester aan de dek- en onderofficieren verstrekte sloopsgoederen in notities vast te leggen. De notities moest hij vervolgens na afloop van de reis bij de equipagemeester inleveren. De Rotterdamse admiraliteit nam in 1697 de Amsterdamse maatregelen van 1657 over en breidde deze verder uit. In de achttiende eeuw zou de waakhondenfunctie van schrijver bij zowel de Rotterdamse als Amsterdamse admiraliteit nog verder uitdijen. Periodieke controle op het onderhoud van de sloopspunjes door de bemanning werd toen ook een van zijn vaste taken.

Vanaf de eerste gedrukte schrijversinstructies in de jaren twintig van de zeventiende eeuw begonnen zich duidelijke tendensen af te tekenen. De instructies werden in de loop der tijd steeds uitgebreider en gedetailleerder. Hetzelfde gold voor de generale artikelbrief waaraan niet alleen de sloopsschrijver zich moest houden, maar ook alle andere bemanningsleden. Kortom, er kwamen steeds meer regels en richtlijnen, en dat bracht extra werk met zich mee voor de sloopsschrijver.

De *core business* of kernactiviteit van de geëmbarkeerde scheepsschrijver bleef onverminderd het bijhouden van een drietal rollen of boekwerken: de monsterrol, het scheepsjournaal en de schuldrol. Maar wat hij daarin optekende moest steeds uitgebreider, nauwkeuriger en met meer specificaties. Binnen de groeiende bureaucratie aan boord was sprake van een accentverschuiving. De nadruk kwam steeds meer te liggen op het (beter) controleren van de kapitein en van andere kaderleden wat betreft de wijze waarop zij omsprongen met de door de admiraliteit ter beschikking gestelde scheepsgoederen. De vroegste aanzetten daartoe dateren uit de eerste helft van de zeventiende eeuw. De admiraliteiten waren toen nog vooral gericht op het implementeren van een betrouwbare scheepsadministratie met bijbehorende instructies voor de schrijver en de kapitein. Het moeten bijhouden van een dagregister en de verplichting tot dagelijkse aanwezigheid aan boord, een verplichting waar zelfs de kapitein niet aan mocht tornen, illustreerden de centrale positie en controlerende functie die de walautoriteit aan de schrijver had gegeven. Op basis van de door de schrijvers bijgehouden monsterrollen en scheepsjournalen kon onder andere worden nagegaan op hoeveel kostpenningen de kapiteins recht hadden en waar(voor) deze de schepen hadden ingezet. Controle van de meegegeven scheepsbehoeften bleef voor de schrijver alleen gedurende de eerste vier decennia van de zeventiende eeuw nog beperkt tot het kruitverbruik ter bestrijding van onnodige ereschoten.

De groeiende controlerende rol van de schrijver aan boord was een afspiegeling van de veranderde positie van de zeemacht van de Republiek. De zeventiende-eeuwse 'vechtmarine' werd in de achttiende eeuw een 'konvooiemarine'. Het plegen van onderhoud en het begeleiden van koopvaarders gingen de boventoon voeren. Deelname aan strafexpedities en zeeslagen behoorden tot het verleden. De scheepsschrijver, een non-combattant die bij een zeeslag eerder in de weg liep dan dat hij een rol van betekenis speelde, gedijde functioneel bij de sterk geslonken invloed van de Republiek als maritieme mogendheid.

De al voor 1700 ingezette verdeftiging van de scheepscommandant, die het ook steeds meer moest hebben van uiterlijk (vlag)vertoon en minder van heldhaftig optreden, liet de scheepsschrijver evenmin ongemoeid. In december 1765 werd voor het eerst een voor alle zeeofficieren geldend uniformreglement vastgesteld. Hoewel adelborsten en scheepsschrijvers officieel (nog) geen officieren waren, werden zij – wat hun montering betreft – al wel als zodanig aangemerkt en kregen ook zij voor het eerst een uniform. Hun uniformen waren, met uitzondering van de rangonderscheidingstekens, vrijwel identiek aan die van de vlagofficier, kapitein, commandeur en luitenant. De schrijver was nu niet meer alleen op papier, maar ook feitelijk en uiterlijk herkenbaar de schipper in de rangorde aan boord ontstegen. Ruim vijftien jaar later werd het voor scheepsschrijvers zelfs mogelijk om daadwerkelijk als officier op het rangniveau van luitenant uit te varen. In die nieuwe, vanaf 1781 geldende constellatie, stond de scheepsschrijver binnen het officierskorps wel op de laagste tree, waardoor iedere (andere) luitenant, ook de jongste, aan hem vooraf bleef gaan. Maar geen enkele andere dek- en onderofficier wist tijdens het ancien régime een gelijksoortige officiersstatus te verwerven.

In twee eeuwen tijd was de schrijver opgeklommen van een ondergeschikte pennen-

voerder tot de belangrijkste dekkofficier van een oorlogsschip. Zijn werkzaamheden namen in de loop der tijd toe, werden ook meer gewaardeerd en leverden hem uiteindelijk een invloedrijke centrale positie op, zowel aan de wal als aan boord. Eenmaal op het water behield de schrijver zijn sleutelpositie. Hij bleef vanaf het schip beroepsmatig contact onderhouden met de admiraliteit, en wie aan boord verlegen zat om scheepsplunje, een hangmat, tabak of een voorschot kon niet om hem heen. Dat hij, in navolging van zijn instructie, aan boord de financiële boekhouding van zowel de provoost als de chirurgijn moest verzorgen, vergrootte zijn invloed. Door zijn notariële werkzaamheden, het opmaken van maandbrieven, schuldbekentenissen, testamenten, inventarissen en procuraties, drong hij ook diep door in het varend bestaan van het gewone scheepsvolk. Iedereen kende de scheepsschrijver, ook de aangemonsterde zeeman die aan de wal nog weinig contact met hem had gehad. Eenmaal ingescheept, ging de schrijver tot tweemaal toe dagelijks voor in het gebed en moest tevens ter versterking van de discipline periodiek de artikelbrief hardop voorlezen aan de bemanning.

Het maandloon van de scheepsschrijver was niet hoog in verhouding tot het veelomvattende en vooral verantwoordelijke (denk)werk dat hij geacht werd te doen. Andere dek- en onderofficieren met geringere verantwoordelijkheden of eenvoudiger (hand)arbeid, verdienden vaak hetzelfde of kregen een iets hogere gage. De schrijver had echter structurele neveninkomsten waardoor zijn salaris behoorlijk steeg, net als bij de kapitein, alleen niet in dezelfde mate. Voor de kapitein van een admiraliteitsschip was zijn maandgage twee eeuwen lang bijzaak. Hij verdiende immers meer aan de door de admiraliteit aan hem uitbetaalde vergoeding voor het verzorgen van de proviandering van het schip. Die vergoeding fluctueerde weliswaar, maar zelfs in relatief ongunstige tijden met prijsstijgingen voor levensmiddelen of minder werk hielden de kapiteins nog altijd meer aan hun kostenpenningen over dan aan hun salaris. Bij de schrijver was dat niet het geval. Bij hem was het verschil in hoogte tussen de maandgage en de genoten neveninkomsten veel kleiner. Ondanks zijn vele betaalde bijbaantjes aan boord bleef voor de schrijver toch zijn maandgage de belangrijkste inkomstenbron. Het opbrengen of buitmaken van een vijandelijk (handels)schip vormde slechts een incidentele inkomstenbron.

Als het meezat, kon de schrijver zijn maandgage met behulp van de geoorloofde neveninkomsten verdubbelen en zo het maandsalaris van de kapitein (zonder de kostenpenningen) evenaren of daar zelfs iets bovenuit komen. Maar veel meer zat er voor hem toch niet in, tenzij hij kapitaalkrachtig genoeg was om de bemanning voorschotten te kunnen verstrekken uit eigen middelen. De admiraliteiten stonden voor die dienstverlening al in de zeventiende eeuw een rente van 40% toe, wat ongekend hoog was. Scheepsschrijvers waren van huis uit echter niet vermogend. Als ze tijdens hun dienstverband over enige honderden of duizenden guldens konden beschikken, hadden ze dat geld zelf tegen rente geleend of was het tegen betaling aan hen beschikbaar gesteld door hun sollicitateur of met hem samenwerkende correspondenten en consuls in het buitenland. Alle andere neveninkomsten vereisten geen of minder investeringen, maar waren ook aanzienlijk minder lucratief. Het tegen betaling opmaken van officiële stukken (voor medebeman-



ningsleden of de zeekrijgsraad) leverde geen grote bedragen op. Datzelfde gold voor de boekhoudkundige ondersteuning van de provoost en de chirurgijn. Aangezien vrijwel iedereen aan boord van een oorlogsschip rookte, bood het monopolie op de tabaksverkoop aan boord de schrijver een mogelijkheid om aan velen wat te verdienen. Hierbij leidde ongebreideld winstbejag in de tweede helft van de achttiende eeuw tot klachten en ingrijpen door de Rotterdamse admiraliteitsraad. Deze stelde in 1762 een maximum verkoopprijs vast voor tabak.

Dat de Rotterdamse admiraliteitsraad in 1762 moest ingrijpen in de door zijn scheepsschrijvers aan boord gehanteerde tarieven, zegt veel over de veranderde positie en mentaliteit van diezelfde scheepsschrijvers. In de tweede helft van de achttiende eeuw bestond menige vaartocht van een oorlogsschip uit een konvoiereis van circa anderhalf jaar, waarbij diverse buitenlandse havens werden aangedaan. Op zulke reizen speelde de scheepsschrijver altijd een belangrijke rol omdat hij de bemanning voor het passagieren aan geld en kleding kon helpen en bovendien in het buitenland ook nog regelmatig over nuttige contacten met lokale kennis beschikte. Zijn groeiende belang ging gepaard met een commerciële houding.

De eerste duidelijke tekenen daarvan dateren uit het begin van de achttiende eeuw: in 1706 begon een drietal scheepsschrijvers van de Rotterdamse admiraliteit voor het distribueren aan boord van door de admiraliteit te koop aangeboden hangmatten zonder enige aanleiding plotseling provisiekosten in rekening te brengen. Toen deze nieuwe inhouding op het salaris van de zeeman niet van de hand werd gewezen in het Prinsenhof, gold de spontaan ingevoerde provisie prompt bij alle Rotterdamse schrijvers als een verworven recht. Dat het administratief personeel van het Hoofdelijk Betalingskantoor niet ingreep, had naar alle waarschijnlijkheid te maken met het feit dat de schrijvers een vast gedeelte van de in rekening gebrachte provisie afdroegen aan datzelfde administratief personeel. Eenzelfde ontwikkeling deed zich voor bij de psalmboekjes die de Rotterdamse admiraliteit beschikbaar stelde aan haar scheepsvolk. In 1722 ging een enkele schrijver voor het distribueren daarvan ook provisie berekenen, waarop al zijn collega's hem daarin volgden. Bij andere admiraliteiten gingen scheepsschrijvers er vervolgens eveneens toe over om dergelijke provisies door te berekenen aan hun klanten.

De commerciële inborst van de scheepsschrijver kreeg in Rotterdam nog een extra prikkel toen de admiraliteitsraad hier in 1759 besliste dat zijn scheepsschrijvers voortaan de aan boord met provisie verkochte scheepsplunje ook zelf mochten inkopen. Voorheen had de admiraliteit dat steeds gedaan en daardoor zicht en grip gehouden op de provisie die de schrijver bij de verkoop mocht hanteren. Meteen vanaf 1759 probeerden de schrijvers meer dan voorheen te verdienen aan de verkoop van scheepsplunje. Ook hier moest de admiraliteitsraad ingrijpen. Met regelgeving en prijsafspraken werd het scheepsvolk in bescherming genomen tegen te winzuchtige scheepsschrijvers.

De vercommercialisering van het vakgebied weerspiegelde zich in de achtergrond van de schrijver. Geen enkele andere opvarende van een oorlogsschip beheerste zo'n veelzijdig vakgebied als de scheepsschrijver. Deze moest letterlijk en figuurlijk van vele mark-

ten thuis zijn. De scheepsschrijver combineerde aan boord allerlei werkzaamheden die aan de wal uitsluitend werden gedaan door specifieke beroepsbeoefenaren, zoals notarissen en predikanten. Verscheidene scheepsschrijvers waren van huis uit ook notaris of predikant. Binnen de beroepsgroep van scheepsschrijvers behoorden zij tot de top en werden doorgaans toegevoegd aan een admiraal. Zij vormden echter een kleine minderheid; de modale scheepsschrijver zat aan boord bij een kapitein of commandeur en had een geheel andere achtergrond. Maar hoe verschillend die achtergrond ook kon zijn, alle scheepsschrijvers hadden twee belangrijke gemeenschappelijke kenmerken: zij woonde in een admiraliteitsstad, of de directe omgeving daarvan, en voordat zij in de hoedanigheid van schrijver uitvoeren, waren zij al nauw bij de (marine)scheepvaart betrokken. Dat kon zowel betrekking hebben op eerdere bezigheden aan de wal als op het water. In dat laatste geval waren het zeelieden die al in een andere functie hadden gevaren, meestal als matroos of als adelborst.

Indien een matroos, scheepskorporaal, kwartiermeester of andere onderofficier werd aangesteld tot schrijver, betrof het altijd een promotie. Meestal was het tevens de hoogst bereikte positie in de carrière van die zeeman. Bij een adelborst was dat juist niet het geval. Deze werd alleen ingezet als schrijver indien er geen andere geschikte persoon op het schip was of indien het om de zoon van een kapitein ging die het schrijverschap slechts tijdelijk op zich nam als onderdeel van zijn praktische scholing aan boord tot marineofficier. Voor hem was het schrijverschap niet meer dan een tussenstap. Datzelfde gold voor verscheidene klerken en andere administratieve medewerkers van de admiraliteit aan de wal. Zij probeerden via een aanstelling tot schrijver op een admiraliteitsjacht of ander binnenvaartuig zich tevens meester te maken van een 'chercherschap' (het controleren van bepaalde in- en uitvoerheffingen). Of zij hoopten na enige jaren als scheepsschrijver een beter betaalde administratieve baan in het Prinsenhof te kunnen krijgen. Er waren behalve klerken ook nog andere lagere admiraliteitsdienaren, zoals de kamerbewaarder en de hellebaardier, die het beroep van schrijver op zich namen, maar dan aan boord van een zeegaand oorlogsschip. Hun drijfveren daartoe zijn minder duidelijk.

Het merendeel der schrijvers had geen zeemansbloed, maar een andersoortige connectie met de scheepvaart. Zij waren als (zoon van een) winkelier, handelaar, neringdoende, herbergier of logementhouder betrokken bij de opvang van zeelieden en/of de verzorging van hun persoonlijke scheepsuitrusting. Zij vergezelden als het ware hun eigen klanten, of beter gezegd hun schuldenaren. Het waren namelijk vrijwel altijd klanten die op krediet plunje of onderdak hadden verkregen en daar pas later, met behulp van een schuldbekentenis, een maandbrief of een andere inhouding op het verdiende salaris, voor betaalden. Dit type scheepsschrijver zette aan boord het werk voort dat hij tussen zijn reizen door gezamenlijk deed met zijn echtgenote of andere familieleden. Hoewel als havenbuurtbewoner uitstekend thuis in de wereld van de zeeman, was de doorsnee-scheepsschrijver zelf geen ex-zeevarende of zeemanszoon. Scheepsschrijvers waren in de regel getrouwd en geboren in de Republiek of daar net buiten in een Vlaamse of Duitse stad. Het was een bont gezelschap van lieden die geen specifieke opleiding hadden gevolgd voor het

schrijverschap aan boord van een oorlogsschip, maar wel thuis waren in een of meer van de deeltaken van de schrijver en goed, of in ieder geval niet slecht, bekend stonden.

Het loskoppelen van de beroepen van scheepsschrijver en scheepscommandant was een eerste essentiële stap in de professionalisering van de marine. Een andere belangrijke stap in dat proces was – later – dat de Staten-Generaal grotere eenheid in de regelgeving bij de verschillende admiraliteiten stimuleerden. Zo beschikte de zeemacht van de Republiek vanaf 1619 over een gelijklopende eed van trouw voor de bemanningen en vanaf 1626 over een vast dienstverband voor kapiteins. De introductie van een staande vloot in 1654 was een volgende elementaire stap. De in 1657 in Amsterdam uitgevaardigde nieuwe schrijversinstructie haakte hierop in. Deze schreef namelijk voor dat de schrijver het (verantwoord) gebruik aan boord van alle, door de equipagemeester verstrekte, overheidsgoederen nauwgezet diende bij te houden. De controlerende taken van de schrijver zouden in de achttiende eeuw onder een minder strijdbaar gesternte verder worden uitgebouwd.

Om de schrijver autonoom van de kapitein te kunnen laten functioneren, paste de admiraliteitsraad een verdeel- en heerspolitiek toe. De kapitein behield de kostpenningen als lucratieve inkomstenbron, maar mocht zijn schrijver niet van boord sturen, en deze laatste kon via zijn contacten in het Prinsenhof, correspondentie met de walautoriteiten en ook via opmerkingen in het scheepsjournaal negatieve bevindingen aan de admiraliteitsraad melden. Om te voorkomen dat de schrijver op zijn beurt te veel macht en invloed zou krijgen of zou gaan frauderen, moest ook diens arbeid al aan boord structureel gecontroleerd worden door derden. Daarom werden in opdracht van de admiraliteitsraad de monsterrol en de schuldrol altijd door zowel de commissaris van de monsterring als de kapitein gecontroleerd en gebeurde dit steeds ten overstaan van de bemanning. Op andere momenten werd de schrijver ook steeds door minimaal twee personen gecontroleerd, bijvoorbeeld bij het inventariseren van een nalatenschap of het vervaardigen van een lijst met de opbrengsten van aan boord geveilde scheepsplunjes. Na afmonsterring en afdanking van de bemanning werd de scheepsadministratie uitvoerig nagekeken op het Hoofdelijke Betalingskantoor en de secretarie. Als er malversaties aan het licht kwamen of tekortkomingen werden vermoed of geconstateerd, had dat direct consequenties voor de schrijver. Die werd ter verantwoording geroepen en moest veel langer op zijn eindafrekening wachten. Hij kreeg eventueel een boete, ontving minder of helemaal geen gage en liep kans zijn uitgaven of kosten niet vergoed te krijgen. In het uiterste geval volgde ontslag met de aantekening dat de schrijver in kwestie nooit meer het land in welke functie dan ook mocht dienen. Zover kwam het echter zelden.

Indien de schrijver de scheepsschuld binnen de perken hield en ervoor zorgde dat de bemanningsleden conform de regels nooit meer dan een kwart (bij de Amsterdamse admiraliteit) of een vijfde (bij de Rotterdamse admiraliteit) van hun verdiende loon bij hem in het krijt stonden, kon hem weinig gebeuren en viel hem niets te verwijten. Zelfs het tegen een gereduceerd tarief opkopen van waardepapieren (zoals schuldbekentenissen, maand-, kost- en restantbrieven) van medeopvarenden werd hem lange tijd oogluikend toegestaan. Het met veel winst verkopen van tabak werd met prijsafspraken weliswaar de kop inge-

drukt, maar het in rekening brengen van buitensporige rentes voor het verstrekken van voorschotten – waar nu juist de grootste scheepsschulden door ontstonden – bleef twee eeuwen lang geoorloofd. De door de scheepsschrijvers berekende hoge rentes werden zelfs door de admiraliteitsraad openlijk verdedigd. Dat gebeurde mede uit eigenbelang, want als scheepsschrijvers hun bankiersdiensten zouden staken, zou de admiraliteit zelf voor het uitbetalen van voorschotten geld beschikbaar moeten stellen. Voor de admiraliteit was het het gunstigst als de scheepsschrijver de voorschotten regelde. Bemanningsleden die een voorschot opnamen – geen verplichting maar een vrije keuze, want ze hadden het niet nodig – betaalden daar de (hoge) rekening voor. Datzelfde gold voor de zeeman die zijn hardhandige zeedoop afkocht.

Admiraliteiten waren weliswaar overheidsinstellingen maar functioneerden als een soort familiebedrijven, want een beperkt aantal families maakte hier de dienst uit. Het walpersoneel, van de eenvoudige kamerbewaarder tot het presiderend lid van de admiraliteitsraad aan toe, had eigen particuliere belangen. Het salaris was een vast gegeven, maar daar kwamen altijd emolumenten bij en elke functie bood tevens de mogelijkheid om bij te verdienen. Dat laatste gebeurde op grote schaal. De hellebaardier die het aan boord afleveren van nieuw aangenomen scheepsvolk altijd combineerde met de verkoop van sterke drank, de deurwaarder die optrad als betaalde belangenbehartiger van kapiteins en scheepsschrijvers, de commissaris van de monsterring die maandbrieven opkocht en maandgages voorschoot, en de provoost-generaal die de aankoop van proviand voor kapiteins financierde en op kosten van de admiraliteit een eigen vaartuig mocht onderhouden, zijn hiervan slechts een paar voorbeelden. Dat de leden van de admiraliteitsraad allerlei financieel interessante banen mochten vergeven, versterkte de onderlinge belangenverstremgeling en afhankelijkheid nog meer. Een andere belangrijke exponent van de vercommercialisering van de zeemacht waren de scheepsschrijvers die door de admiraliteitsraad bij akte werden aangesteld en vervolgens op alle mogelijke manieren aan medeopvarenden mochten verdienen.

De scheepsschrijver had een commerciële inborst dan het gros van de opvarenden. Dat bracht zijn werk met zich mee en kon zijn klanten wantrouwig maken. Maar hij was daardoor niet per se onbetrouwbaarder en criminelere dan de rest van de bemanning of dan het personeel in het Prinsenhof. De admiraliteiten hadden veel profijt van de scheepsschrijver. Deze non-combattant was een zeer belangrijke schakel in de per definitie altijd moeizame personeelsvoorziening van de marine. Hij zorgde er bovendien voor dat de walautoriteiten meer greep kregen op de logistiek aan boord en het functioneren van de scheepscommandanten. Dankzij de scheepsschrijver werd de kapitein van een oorlogsschip 'getemd' en omgevormd van een eigengereide, op buit beluste ondernemer tot een volgzame controleerbare militair in dienst van de overheid – een cruciale ontwikkeling in het professioneler worden van de zeemacht. Toen de kruiddampen van de grote zeventiende-eeuwse Europese zeeoorlogen eenmaal goed en wel waren opgetrokken, werd steeds duidelijker zichtbaar dat de scheepsschrijver bij de marine allang geen meevechtende voorman meer was, maar een meevarende filiaalhouder.