



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

## Het Nederlandse zeemanslied in de zeventiende en achttiende eeuw: Het gebruik als historisch bronnenmateriaal

Dauids, C.A.

### Citation

Dauids, C. A. (1974). Het Nederlandse zeemanslied in de zeventiende en achttiende eeuw: Het gebruik als historisch bronnenmateriaal. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 28, 5-28. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305462>

Version: Publisher's Version  
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)  
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305462>

**Note:** To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Het Nederlandse zeemanslied in de zeventiende en achttiende eeuw; het gebruik als historisch bronnenmateriaal\*

C. A. Davids

Inleiding

In dit artikel gaat het erom antwoord te geven op de vraag, in hoeverre het zeemanslied gebruikt kan worden als bron om te weten te komen, wat de zeeman dacht, voelde of wilde. Als de veronderstelling juist is, dat het zeemanslied een reflectie is van een historische situatie, moet het immers mogelijk zijn via het lied de zeeman terug te vinden. Het lied registreert de reacties van de zeeman naar aanleiding van zijn ervaringen; wij kunnen deze reacties uit het lied aflezen. In deze opvatting is het zeemanslied dus geen produkt van de fantasie van de schrijver. Het heeft meer documentaire dan literaire waarde.

Voor de bovengestelde vraag beantwoord kan worden, moeten eerst het ontstaan en de functie van het zeemanslied aan boord en aan de wal bekeken worden. Een zeemanslied is als bron in de bedoelde zin pas bruikbaar, als het inderdaad in kringen van zeelui ontstaan is of daar tenminste populariteit genoten heeft. Het probleem is nu: zijn alle liederen, die tot nog toe in de literatuur doorgingen voor "zeemansliederen" wel echt in kringen van zeelui ontstaan of daar populair geweest? Zijn het wel eigenlijke zeemansliederen? Dit probleem vormt het thema van het volgende hoofdstuk. Bij de behandeling ervan ging ik uit van de bestaande Engelse en Nederlandse literatuur, op basis waarvan ik verder theoretiseerde. Naderhand werden deze beschouwingen aangevuld met enige feitelijke gegevens.

1. Ontstaan en functie van het zeemanslied aan boord en aan de wal

Er kunnen twee groepen zeemansliederen onderscheiden worden: eigenlijke en oneigenlijke. Onder eigenlijke zeemansliederen versta ik die liederen, die onder de bemanning aan boord ontstaan zijn en/of regelmatig spontaan aan boord gezongen werden. Onder oneigenlijke zeemansliederen versta ik die liederen, die aan de wal ontstaan zijn, maar het leven van de zeeman tot onderwerp hebben of zich met een bepaalde bedoeling tot hem richten. Een korte toelichting bij deze definities. De eerste sluit liederen uit, die door passagiers aan boord geschreven zijn of die niet gezongen werden, tenzij op commando. Dit geldt ook voor de liederen, die aan de wal ontstaan zijn en slechts af en toe door een individuele zeeman aan boord gezongen werden. Wat de definitie niet uitsluit zijn liederen, welke aan de wal ontstaan zijn, maar regelmatig, spontaan aan boord gezongen werden. Evenmin vallen liederen, die door officieren of onderofficieren aan boord geschreven zijn buiten de klasse van de eigenlijke zeemansliederen. Dit zijn misschien twee controversiële punten. Het eerste standpunt moet in samenhang gezien worden met het doel van het onderzoek, zoals dat boven geformuleerd is. Als een lied, dat aan de wal ontstaan is, regelmatig en spontaan aan boord gezongen werd, dan appelleerde het blijkbaar ook aan bepaalde gedachten, gevoelens of strevingen van de zeeman. Deze herkent zichzelf erin. Als ik dus de zeeman wil terugvinden, is zo'n lied een even geschikt middel als een lied geschreven door de zeelui zelf. Het is trouwens de vraag, of de zeelui na enige tijd nog onderscheid gemaakt zullen hebben tussen het een en het ander. Het tweede punt is fundamenteel. Worden de begrippen "zeeman" en "zeemanslied" zo niet op een ontoelaatbare manier uitgerekt? Naar mijn mening is het juist omgekeerd: wie "zeeman" en "zeemanslied" gelijkstelt met "matroos" en "matrozenlied" brengt bij de twee

\* Dit artikel ontstond uit een beurt in het kader van een werkcollege over "De Nederlandse zeeman in de zeventiende en achttiende eeuw", onder leiding van Dr. J.R. Bruijn gehouden in het academiejaar 1972/73 aan de Rijksuniversiteit te Leiden.

begrippen een onlogische en onvruchtbare beperking aan. En wel om de volgende redenen.

1) Een schip herbergt een groep mensen, die georganiseerd zijn voor een bepaald doel - gewoonlijk het schip van punt A naar punt B brengen. In de tijd nodig om dit doel te bereiken - vroeger toch al gauw weken of maanden - is de groep volkomen geïsoleerd van de buitenwereld. Zij heeft te maken met een in principe onbeperkt aantal onpersoonlijke, niet te beheersen factoren, terwijl de beschikbare middelen (voorraden, personeel, kennis e.d.) begrensd zijn en zelfs afnemen. Een bijzonder kenmerk van de groep is, dat zij geheel uit mannen bestaat, die geen enkele mogelijkheid tot contact met vrouwen hebben. Deze beschrijving van het typische van een schip gaat voor alle plaatsen op tot zeker in de 20ste eeuw. Is het, gegeven deze situatie aan boord, nu logisch de matrozen van de hele groep af te scheiden en als primair object van onderzoek te kiezen? Alleen als men vindt, dat er in feite een belangrijker scheidingslijn bestaat tussen matrozen en de rest van de groep dan tussen de groep en de buitenwereld. Nu lijkt het mij niet voor de hand te liggen de eerste scheiding vóór de 20ste eeuw als de primaire te beschouwen. Er waren binnen de bemanning natuurlijk talrijke verschillen, vooral naar sociale en geografische afkomst, maar deze kwamen op de tweede plaats. Identificatie met de hele groep aan boord moest voorop staan, want zij was van levensbelang.

De "brede" opvatting van het begrip "zeeman" is verder m. i. ook de meer vruchtbare opvatting als men de gebeurtenissen aan boord, het gedrag van de afzonderlijke leden van de bemanning en de liederen zelf wil begrijpen. De officieren, onderofficieren of matrozen zaten niet alleen aan boord, ze waren op elkaar aangewezen om het doel te bereiken. Ieder zat letterlijk in hetzelfde schuitje, of hij nu zoon van een regent of een visser was, uit Amsterdam of uit Zweden kwam, als kapitein of als matroos in dienst was. Naar mijn mening is het voor het doel van het onderzoek nuttig uit te gaan van de onderlinge afhankelijkheid, niet de onderlinge onafhankelijkheid van de verschillende samenstellende delen van de bemanning. Dit is natuurlijk een axioma en als zodanig onbewezen. Ik stel dus voor hier de brede opvatting te volgen van "zeeman" als "elk lid van de bemanning van een schip" en dus ook een brede opvatting van het zeemanslied. Bemanning van een schip betekent dan: "alle personen, die een taak toegewezen hebben gekregen bij het bereiken van het doel van de schipvaart". In tweede instantie kan bij het onderzoek rekening gehouden worden met verschillen in sociale en geografische afkomst, bevangenheid, rang e.d.

### 1.1 De eigenlijke zeemansliederen

De twee hoofdgroepen van de zeemansliederen zijn naar hun functie nog in een groot aantal categorieën te verdelen. Tot de eigenlijke zeemansliederen behoren ten eerste de liederen, die bij de werkzaamheden en taken aan boord gezongen werden. Dit zijn voornamelijk de zogenoemde "shanties". Een shanty is een lied, dat gezongen wordt ter coördinering van gezamenlijk verrichte, ritmisch verloopende, fysieke arbeid aan boord van een schip. Er kan hier nog een onderscheid gemaakt worden tussen "hauling" en "heaving" shanties. 2) De eerste hebben te maken met de bediening van de zeilen, de tweede met het zware werk als het anker hieuwen, pompen en ballast inladen.

De ontwikkeling van de shanty als lied begint pas vanaf het eind van de 18de eeuw bij de Engelse koopvaardij. Bij de Engelse marine was shantying in verband met de discipline verboden; er werd daar gewerkt met vioolbegeleiding. 3) De meeste shanties ontstonden in de periode 1820 tot 1850/60, ze werden op de grootste schaal gebruikt tussen 1860 en 1880, daarna hoorde men ze minder, naarmate de mechanisering voortging. 4) De shanty werd afwisselend gezongen door een voorzanger (shantyman) en een koor (de matrozen). De shantyman genoot een voorkeurspositie boven de rest van de matrozen en was natuurlijk zeer bevaren. -5)

In het kader van dit artikel is het niet zonder belang in te gaan op het probleem van de Nederlandse shanties. Buitenlandse autoriteiten op shantygebied, Laura A. Smith en S. Hugill 6), nemen aan, dat er geen Nederlandstalige shanties hebben bestaan. Het is ook een opvallend feit, dat er in Nederland geen collecties van shanties bestaan, in tegenstelling tot Engeland, de V.S., Frankrijk, Duitsland, en de Scandinavische landen. Toch zou het probleem verkeerd gesteld worden, als we veronderstelden, dat er geen Nederlandstalige shanties bestaan hebben. Er blijken namelijk wel zeker dergelijke shanties in omloop geweest te zijn. 7) Het probleem is dus niet: waarom zijn er geen shanties ontstaan in het Nederlandse taalgebied?, maar: Waarom zijn er maar zo weinig Nederlands-

talige shanties bekend?

Er zijn nu twee mogelijkheden. Er zijn wél veel Nederlandstalige shanties geweest, ze zijn alleen niet systematisch verzameld. Of: er zijn inderdaad weinig Nederlandstalige shanties. Wat de eerste mogelijkheid betreft, het lijkt me onverklaarbaar, dat er geen enkele collectie Nederlandse shanties verschenen is, wanneer er zoveel shanties bestonden en er geen absoluut taboe heerste op het publiceren van en over shanties. 8) Onfatsoenlijke shanties had men toch althans gefatsoeneerd kunnen laten verschijnen. 9) De tweede mogelijkheid is dus de meer plausibele. Automatisch komt nu de vraag op, waarom er zo weinig Nederlandse shanties zijn geweest? Voor de beantwoording van die vraag heb ik een aantal hypothesen opgesteld.

Het leek me waarschijnlijk, dat er in de 17de en 18de eeuw op grotere marineschepen en in elk geval op de Compagnieschepen een rudimentaire vorm van shantying geïntroduceerd werd. Op Engelse schepen in de 16de en de vroege 17de eeuw was immers al zo'n primitieve vorm van shantying bekend. Dit gebruik was in de 18de eeuw bij de koopvaardij verdwenen, omdat goede shantymen voor marinedienst geprest werden, terwijl bij de Navy het shantying verboden was. 10) Nu, bij de marine van de Republiek bestond zo'n verbod naar mijn weten niet. Trompetter, tamboer en pijper dienden ook niet om het ritme aan te geven bij het werk (zoals de violist bij de Navy deed), maar om bevelen en signalen over te brengen. Op elk schip was een trompetter, die zijn vaste plaats had op de kampanje naast de gezagvoerder; op de grote schepen stond er bovendien een tamboer bij de grote mast. Wanneer er na 1665 mariniers aan boord van de schepen komen, brengen zij hun eigen tamboer(s) mee, na 1699 ook pijpers of schalmespeelers. 11) Er is geen sprake van violisten aan boord. Verder: de koopvaardij en de V.O.C. konden hun shantymen, als die op de schepen aanwezig waren, niet via de press verliezen. Tenslotte deden Compagnieschepen en marineschepen van de hoogste charters in de 17de en 18de eeuw, wat technische uitrusting (tuigage, anker) betreft, zeker niet onder voor de grotere Engelse schepen en kwamen dus ook in aanmerking voor het gebruik van shanties. M.a.w. de technische voorwaarden voor het shantying waren op bepaalde schepen van de Republiek net zo goed vervuld als in Engeland, maar in tegenstelling tot Engeland bestonden hier geen sterke tegenkrachten, of het moest het grote percentage buitenlanders aan boord zijn. Het is dus logisch te veronderstellen, dat er in de 17de en 18de eeuw rudimentaire Nederlandstalige shanties bestaan hebben.

Deze veronderstelling werd althans voor de periode rondom 1750 voor de Compagnieschepen bevestigd. In O.F. Mentzel's "Life at the Cape in the Mid-Eighteenth Century" (1784), p. 32 vindt men namelijk zo'n Nederlandstalige shanty (bijlage III, 1a). Mentzel schrijft verder: 'When the men are engaged on any hard tasks and especially on any, in which it is necessary for them to move rhythmically together, a little chant is sung...'. Eind 18de eeuw bestond er dus een rudimentaire vorm van shantying althans aan boord van Compagnieschepen.

Daarna stakte de ontwikkeling van de Nederlandse shanty. De bestaande traditie ging, zo veronderstel ik, verloren tijdens de 5de en 6de Engelse oorlog (1795-1802, 1803-1813), toen iedere Nederlandse scheepvaart van betekenis verdween. Uit dezelfde tijd echter stammen de vroegst bekende Engelse shanties boven het rudimentaire stadium. 12) De meeste Engelse shanties ontstonden in de periode 1820-1850/60, vooral aan boord van de snelle Amerikaanse mailboten op de lijnen tussen Europa en de V.S. 13) Juist dan mist Nederland de aansluiting. Ter verklaring van dit verschijnsel veronderstel ik het volgende. Ten eerste: onder de bemanning van koopvaardij schepen bevond zich een hoog percentage buitenlanders. Als er dus al een shanty gezongen werd, dan gebeurde het in een mengeltaaltje, maar niet in het Nederlands. Van shanties in mengeltaaltes en van ontlenen aan andere talen bestaan in de buitenlandse shantylitteratuur talrijke voorbeelden. Hayet vermeldt bijvoorbeeld dat er aan boord van Franse schepen gezongen werd: "Oh, mes boués" als verbastering van "Oh, my boys". 14) Het belangrijke element van deze hypothese, het grote percentage buitenlanders aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen, werd bij een eerste toetsing niet weerlegd. In de loop van de 19de eeuw schijnen er in ieder geval steeds klachten te zijn geuit over het gebrek aan Nederlandse matrozen. 15)

De tweede veronderstelling luidt: de Nederlandse zeilvaart bleef in technische ontwikkeling achter bij die in de Angelsaksische landen, met name de V.S., door de vrachtpolitiek van de N.H.M. De beurtlijst van de N.H.M. bezorgde de reders gemakkelijk, maar

beurtelings vrachten, zodat er geen stimulansen waren om snellere en grotere schepen te bouwen. Bij toetsing werd ook deze hypothese niet weerlegd, al bleek het verband tussen de N. H. M. en de technische ontwikkeling iets anders dan verwacht. De N. H. M. stelde aan schepen op haar beurtlijst zelfs expliciete eisen wat betreft maximum-grootte (sc. 400 last). 16) De Enquêtecommissie, die zich in de jaren zeventig met de problematiek van de Nederlandse scheepvaart bezighield, kwam ook "... meer en meer tot de conclusie, dat het (= de achterstand in de bouw van grotere en snellere schepen) lag aan de bepalingen van de Handelmaatschappij: het 'keurslijf' van deze Maatschappij, zooals sommige reders zich schamper deden hooren ..." 17) Door toedoen van de vrachtpolitiek van de N. H. M. werden er vóór 1850 in Nederland geen clippers gebouwd, terwijl op clipper-schepen juist tussen 1820 en 1850/60 de meeste shanties ontstonden. Dat Engeland vóór 1850 ook geen clippers bouwde, weerlegt mijn hypothese niet: Engelstalige shanties ontstonden meestal aan boord van Amerikaanse schepen. 18) Na 1850 worden er wél Nederlandse clippers gebouwd. Op deze schepen zal de bemanning waarschijnlijk weer voor een groot gedeelte uit buitenlanders hebben bestaan. Sommige Nederlanders aan boord zullen misschien eerder al op Amerikaanse clippers gevaren hebben. In elk geval zullen de shantymen, immers bevaren zeelui, óf buitenlanders óf Nederlanders met een lange staat van dienst op buitenlandse schepen geweest zijn. Als er dus al aan boord van zo'n Nederlandse clipper een shanty aangeheven moest worden, was er 90% kans, dat het een Engelse, geen Nederlandse was. Waarom zou je een Nederlandse shanty fabriceren, als je uit een groot repertoire van buitenlandse kon putten? (zie bijlage II).

Een vergelijking tussen de situatie in Nederland in de 19de eeuw met die in de Scandinavische landen zou serieuze bezwaren voor de twee bovengenoemde hypothesen kunnen opleveren. Als zou blijken, dat het percentage buitenlanders aan boord van koopvaardij-schepen daar minstens even hoog ligt als op Nederlandse koopvaardij-schepen en de technische ontwikkeling van de zeilvaart niet verder was voortgegaan dan in Nederland, terwijl daar wél shanties ontstonden, zal mijn theorie over de ontwikkeling van de Nederlandse shanty grondig aangepast moeten worden.

Naast de shanty bestond er nog een ander soort liederen, die aan boord tijdens het uitvoeren van werkzaamheden of taken gezongen werden, de "rituele liederen". 19) Dit zijn liederen, verbonden aan bepaalde taken aan boord, plechtig van karakter en min of meer geïnstitutionaliseerd. Tot deze categorie behoort ook het bekende "kwartierlied", soms ook wel "lied van de provoost", "porderslied" of "roerzang" genoemd. Het werd 's avonds en 's nachts gezongen bij de aflossing van de wacht aan boord van marine- en Compagnieschepen. Om 20.00 uur de middellange versie, door de provoost, nadat hij met de "roede van justitie" drie harde slagen tegen de grote mast gegeven had; om 00.00 uur en waarschijnlijk ook om 04.00 de lange versie, tussendeeks door twee matrozen onder leiding van een kwartiermeester. 20) Later kwam er voor dit laatste ritueel ook een korte versie in zwang. (zie bijlage III, 1b). De oorspronkelijke tekst van het lied dateert uit de 16de eeuw. Pas in het begin van deze eeuw is het in onbruik geraakt. 21) Godée Molsbergen vermeldt ook een kort "lied van de chirurgijn", dat op Compagnieschepen gezongen zou zijn, telkens als het moment kwam dat deze man zijn diensten verleende. 22) Het is inderdaad niet onmogelijk, dat er meer rituele liederen gedurende enige tijd in gebruik zijn geweest. Ik denk aan liederen bij aankomst en vertrek van Compagnieschepen. Gebruikelijk was bijvoorbeeld wél, dat het scheepsvolk aan de vooravond van het vertrek uit Batavia een extra oorlam en een extra rantsoen kreeg, terwijl de officieren en de notabelen in de stad aan het "schemaal" aanzaten. 23) Het vertrek werd blijkbaar toch als een plechtig moment gezien, dat enig ritueel vereiste. Tot nu toe zijn rituele liederen, die bij dergelijke gelegenheden gezongen zouden kunnen zijn, niet bekend. Ze zullen vermoedelijk niet in dezelfde mate het rituele karakter gedragen hebben als de kwartierliederen, die nu eenmaal gezongen werden bij één van de belangrijkste gebeurtenissen aan boord. Het opzetten en aflossen van de wacht was essentieel voor het behoud van het schip. De liederen vormden niet het enige rituele element aan boord. Wanneer men bepaalde punten op zee bereikte - de Scilly-eilanden, Barles bij de Portugese kust, de Albrolos bij Brazilië - werden er bepaalde inwijdingsriten (doop) en ceremoniën uitgevoerd. Bij het laatstgenoemde punt werden van hogerhand extraatjes uitgedeeld en vierde de bemanning groot feest. 24) De rituele liederen stonden dus niet op zichzelf, maar zij waren een onderdeel van het ritueel aan boord, waardoor de leden van de groep (de bemanning) steeds weer bevestigden, dat zij gemeenschappelijke groepswaarden aanhangen. Het is onmis-

baar voor de samenhang van de groep, vooral met het oog op de lange duur en de risico's van de reizen op zee.

De tweede categorie van de eigenlijke zeemansliederen vormen de liederen, die buiten het werk gezongen werden, ter amusement of ter meditatie, de zg. "forebitters" (bijlage III, 2). Men zong ze zowel individueel als in gezelschap, zowel gezamenlijk als afwisselend met een koor en een voorzanger. Als ze in gezelschap gezongen werden, gebeurde dit gewoonlijk tijdens het tweede gedeelte van de platvoetwacht (van 18.00 tot 20.00 uur), het enige tijdstip van de dag, waarop er weinig of geen werk te doen was. 25) Zoals gezegd hoeven deze liederen qua tekst of melodie niet persé aan boord ontstaan te zijn, om ze tot de eigenlijke zeemansliederen te mogen rekenen. Het gaat er vooral om, dat ze regelmatig, op initiatief van de bemanning zelf aan boord aangeheven werden. Dit onderscheidt ze van de oneigenlijke zeemansliederen.

## 1.2 De oneigenlijke zeemansliederen

Naast de twee categorieën eigenlijke zeemansliederen - liederen tijdens en buiten het werk aan boord - zijn er de oneigenlijke zeemansliederen, die naar hun ontstaan en hun functie nog in vijf categorieën verdeeld kunnen worden. Ze hebben wel allemaal het kenmerk gemeen, dat ze aan de wal ontstaan zijn, maar het leven van de zeeman tot onderwerp hebben of zich met een bepaalde bedoeling tot hem richten, terwijl ze niet regelmatig, spontaan aan boord gezongen werden.

Voor de eerste categorie oneigenlijke zeemansliederen moet ik die bewering direkt weer nuanceren. Het gaat hier om liederen ter informatie of als commentaar op informatie (bijlage III, 3a en 3b). Zolang er nog geen kranten waren of de bestaande kranten maar op een paar plaatsen en in kleine (betere) kring verspreid werden, terwijl het analfabetisme nog behoorlijk was, zolang bleef het lied een belangrijke nieuwsbron. 26) Bovendien gaven de bestaande kranten in de Republiek tot ongeveer 1780 alleen feiten, geen commentaar. 27) Zo bestaan er dus veel liederen, die wel informatie of commentaar op informatie over gebeurtenissen op zee geven, maar die ontstonden aan de wal en vervulden in eerste instantie daar een functie. Wel is waar - en hier moet ik dus nuanceren - dat ze soms gebaseerd zijn op mededelingen van zeelui of zelfs door deze geschreven zijn 28) en dat ze in tweede instantie populair konden worden aan boord. Maar in principe is er een onderscheid met de eigenlijke zeemansliederen: zij ontstaan en vervullen een functie gewoonlijk aan de wal. Wie dit onderscheid vergeet, loopt het risico de stem van de krantelezer voor die van de zeeman te verslijten.

Bij de tweede categorie, de "opvoedende liederen" liggen de zaken duidelijker. Dit zijn liederen, die erop gericht zijn bij de zeeman bepaalde morele of militaire kwaliteiten aan te kweken (bijlage III, 4). De auteur staat vaak met naam en toenaam vermeld. Dit soort liederen ontstaat zonder uitzondering aan de wal en wordt zelden spontaan aan boord gezongen 29) De doelstelling bij de zeeman bepaalde militaire kwaliteiten aan te kweken is natuurlijk vrij oud. Lieder en gedichten, waarin geprobeerd wordt de zeeman moed, opofferingsgezindheid e.d. bij te brengen, kan men in elke oorlog verwachten. Eind 18de eeuw komt naast deze doelstelling en gedeeltelijk in samenhang ermee het eerste doel naar voren: de zeeman bepaalde morele kwaliteiten te verschaffen. Volgens Immelman zouden de bewindhebbers van de V.O.C. al het matrozenlied in het algemeen bevorderd hebben en zelfs bepaalde liederen voorgeschreven hebben, omdat zij grote betekenis gehecht zouden hebben aan "die opbeuring van die seelui op hulle skepe ..." 30) Nu zijn de liederen, die Immelman ten bewijze aanvoert, als bewijs niet overtuigend. Regels als "O vreugd zien wij reeds in het verschiep/De blijde Kaapsche stranden niet/O ja, men zingt een welkom lied (bis)/Wij zullen haast aan gindsche stranden/naar onzen wensch gelukkig landen etc." 31) wijzen qua idioom en spelling zeker niet op een oorsprong vóór de late 18de eeuw. Bovendien toont Immelman niet aan, dat dit soort liederen altijd, aan boord van alle Compagnieschepen, gezongen werd. Verder kan het kwartierlied moeilijk gediend hebben om de zeelui "tot grote werkluks aan te wakker en om verveling te probeer teengaan..." 32) Er is dus geen bewijs, dat de overheid vóór de late 18de eeuw en waarschijnlijk zelfs vóór 1800 gebruik heeft gemaakt van het lied om de zeeman bepaalde morele kwaliteiten bij te brengen. Vóór 1799 kende men bij de vloot of de V.O.C. ook geen officiële scheepskapellen. 33) Wel wordt soms melding gemaakt van scheepsmuzikanten in particuliere dienst van vloot-

bevelhebbers of Compagniesadmiraals. 34). Sommige kapiteins zullen er een hobby van gemaakt hebben hun manschappen harmonisch te laten zingen. 35) Van een politiek om de muziekuivoering als pedagogisch wapen te hanteren is evenwel totaal geen sprake. Ten slotte: aan boord van marine- en Compagnieschepen in de 17de en 18de eeuw kende men ook niet de gedwongen "horlepiep". Bij de Engelse vloot was de "hornpipe" verplicht gesteld uit hygiënische overwegingen. Lichaamsbeweging in de vorm van dansen zou preventief werken tegen scheurbuik. 36) Weliswaar wordt in de Republiek "luiheid" soms als "oorzaak" van die ziekte beschouwd en rieden chirurgijns en dokters in Indië aan "het loopen zoveel mogelijk te onderhouden en te oefenen", maar deze opvatting leidde niet tot een bevordering van de "horlepiep" aan boord. 37) Als er gedanst werd, gebeurde het spontaan. De conclusie wordt dus zeer algemeen: vóór de 19de eeuw bestond er geen officiële politiek om het lied - qua tekst en/of uitvoering -, de dans of de muziek met een pedagogisch of ander oogmerk aan boord van een schip te gebruiken.

Vanaf het eind van de 18de eeuw diene zich een aantal schrijvers aan, die via het lied proberen bepaalde morele kwaliteiten de zeeman bij te brengen. Het zijn gewoonlijk gezeten burgers, vooral academici, die zelf nooit als zeeman gevaren hebben, als: Betje Wolff, Prof. J.H. Swildens, C.H. Spijkerman, Karel de Pecker, Hendrik Tollens, Dr. J.P. Heije, Prof. J.O.H. Arntzenius 38) Mr. J. van Lennep. Dit streven de zeeman voor te schrijven, wat hij moet zingen, is niet typisch Nederlands. In Engeland is Charles Dibdin er een goede representant van 39) Het streven staat ook niet op zichzelf, maar hangt samen met de didactische idealen van de Verlichting. Hiëronymus van Alphen werd als het ware vertaald voor de zeeman. Anders dan in Engeland en anders dan in Nederland aan de wal, leek de morele herbewapening bij de Nederlandse zeemacht wel bijzonder urgent. De Nederlandse zeeman had het paradijs van Piet Hein, Tromp en De Ruyter verloren. Vooral met het oog op de oorlogen, waarin Nederland na 1780 verwickeld raakte, was het noodzakelijk, dat de oude instelling terugkwam. Het ging er nu alle schrijvers van opvoedende liederen om de zeeman weer "Zilvervloot-minded" te maken. De Nederlandse zeeman moest de morele en militaire kwaliteiten verwerven, waarmee hij dat kunststukje zou kunnen en wllen herhalen. Die teneur blijft hetzelfde, ongeacht of het patriottische schrijvers vóór 1800 of Oranjegezinden na 1813 betreft. Alleen, de ene keer ging het om de verdediging van "Vrijheid en Vaderland", de andere om die van "Koning en Vaderland". In de 19de eeuw wordt het opvoedende lied door de overheid gepropageerd. Matrozen en adelborsten leren het bij de opleiding 40). De produkten van Heije c. s. verschijnen in goedkope liedboekjes voor "Janmaat en Soldaat" 41) Bij bezoeken aan buitenlandse havens worden ze officieel uitgevoerd 42) Het probleem, in hoeverre ze in de 19de eeuw spontaan gezongen werden, valt buiten het kader van dit artikel.

De derde categorie oneigenlijke zeemansliederen zijn de "werfliedjes" (bijlage III, 5a), dus liederen bedoeld om arbeidskrachten voor de vloot of de koopvaardij aan te werven. Van openlijke werfliedjes voor de vloot is in de 17de eeuw nog geen sprake. Wel verschenen in oorlogstijd liederen van een soort tussen de opvoedende liederen (militair) en werfliedjes in. "Een nieu Oorlogslid tot aanmoedighing van Matroosen en Soldaten" (1713, weer gebruikt in 1793) gaat al een eind in de richting van een werfliedje. In "Het hedendaags vermaaklyk en vrolyk leeven der Matroozen, hoe gemakkelij zy haar Geld verdienen en hoe plyzierig zy het weer verteeren" uit 1770 wordt expliciet het handgeld genoemd en naar de werfhuizen verwezen; de positieve kanten van het zeemansleven worden breed uitgemeten, de negatieve gebagatelliseerd (achttien maanden is nog wel uit te houden!). Dit lied vertoont dus een openlijk wervend karakter. Een ware hausse van werfliedjes voor de vloot komt pas in 1780/1 en 1795, dankzij de "patriottische" burgers. Betje Wolff is de eerste, die een dergelijk lied ook expliciet een "Werfliedje" noemt 43). De opkomst van de openlijke werfliedjes vanaf 1770 kan een indicatie zijn van het toemend tekort aan zeelieden bij de vloot.

Wat het werven voor de V.O.C. en de koopvaardij betreft, in de 17de eeuw was het de gewoonte, dat met trommels, pijpen, schalmieën en trompetten op straat tot dienstneming bij de V.O.C. opgeroepen werd, waarbij dikwijls gezongen zal zijn. 44) Sommige liedjes, die aan boord ontstonden, moeten als nevenfunctie aan land een wervende werking hebben gehad. In "Een nieuw lied gemaakt op het heerlijk Matroose leven" (1713) worden bijvoorbeeld nauwkeurig de gunstige arbeidsvoorwaarden opgesomd: "veertig sesthalve" per maand, vrij logies, geen overlast van vrouwen en kinderen etc. In liederen, die oorspronkelijk geschreven zijn als commentaar op informatie wordt vaak en passant

op de grote betekenis van de zeevaart voor het land gewezen. Speciale werfliedjes voor de koopvaardij worden pas ongeveer 1800 en in en na 1814 geschreven 45). De vierde categorie oneigenlijke zeemansliederen noem ik de "liederen als politiek wapen". Dit zijn ten eerste liederen, waarin kritiek wordt geleverd op een bepaald strategisch of tactisch beleid. Natuurlijk zijn ze in de Republiek net zo goed bekend als elders. Dit soort verzen was ook functioneel, zolang de situatie bij de kranten bleef als boven beschreven. De beoefening van het genre beleefde zijn ups en downs al naar gelang de oorlogconjunctuur (bijlage III, 6a). Maar het lied dat de regeringspartij hekelt door de zeeman al of niet terecht bepaalde grieven toe te dichten inzake de toestanden aan boord of zijn sociale positie komt in de Republiek in tegenstelling tot Engeland niet voor. Daar kent men bijvoorbeeld 'The Seamartyrs, or the seaman's sad lamentation for their faithful service, bad pay and cruel usage' (+ 1700) en 'The sailor's complaint, or the true character of the purser of a ship' (+ 1760) 46). De zeeman fungeerde hier niet als pion in het spel tussen twee partijen of facties. Nu was de kans, dat de "auctor intellectuelis" bij het inschakelen van beroepsliedschrijvers voor de productie van dit soort liederen niet ontdekt werd, ook bijzonder klein. Zeker kleiner dan wanneer men bijvoorbeeld tussenpersonen gebruikte om de kleine burgerij of het 'grauw' te mobiliseren tegen zijn opponent. Dit laatste was al een overtreding van de regentencode en kon alleen in het geheim gebeuren. Ik veronderstel dus, dat de regenten hier de zeelui niet door een appel op hun sociale grieven wilden mobiliseren in de politieke strijd, omdat zij het risico sancties uit te lokken, vanwege schending van de code te groot achtten 47).

De laatste categorie oneigenlijke zeemansliederen vormt de "zeelyriek". In het kader van bepaalde modes werden eenvoudige levenswijzen als die van de visser, de boer, de herder of de zeeman verheerlijkt door dichters uit de rederijderskamers, toneelschrijvers e.d. Ook werden wel in de vorm van gebeden of lofdichten (op melodie) door niet-zeelui gevoelsgeuit omtrent de zeevaart. In dat geval is de grens met "commentaar op informatie" soms vaag. Beide soorten zeelyriek zijn niet typisch Nederlands (bijlage III, 7).

### 1.3 Auteurs, melodieën, verspreiding

De shanty en het rituele lied ontstonden collectief. De forebitter kon collectief of individueel ontstaan. In de 17de en 18de eeuw vindt men auteurs van dergelijke liederen binnen alle groepen aan boord - officieren, onderofficieren, matrozen, soldaten. Het is mogelijk, dat er onevenredig veel geschreven produkten van chirurgijns, schrijvers en krankebezoekers in de liedboeken bewaard gebleven zijn. In deze groepen zal immers het anal-fabetisme minder verbreid zijn geweest dan onder de soldaten en matrozen en de rest van de onderofficieren. In het algemeen was het anal-fabetisme onder zeelieden, ook gemeten naar contemporaine maatstaven, hoog. Een cijfer: Hart vermeldt, dat onder de zeelieden te Amsterdam in 1660 het anal-fabetisme 53% bedroeg. Voor de overige bruidegoms te Amsterdam was dit cijfer 36%. 48) Het is dus waarschijnlijk, dat een flink deel van de liederen van de zeelieden, en zeker een groot deel van die van de matrozen, in eerste instantie mondeling overgeleverd zijn buiten de liedboeken om, al zal een aantal na verloop van tijd toch in deze liedboeken beland zijn. Het belangrijke punt is, dat de liederen uit de liedboeken dus een enigszins vertekend beeld van de zeeman kunnen geven, omdat de ene groep er te sterk, de andere er te zwak in vertegenwoordigd is.

Zoals eerder gezegd konden liederen ter informatie ook aan boord ontstaan. Dat was bijvoorbeeld het geval met liederen over de slag in de Sont (1658, door een kapitein), Beachy Head (1690, een officier), Vigos (1702, een onderofficier of matroos), Doggersbank (1781, een 'wimpelman') 49) Bij deze liederen is het overigens niet duidelijk, in hoeverre ze als "forebitter" aan boord en in hoeverre ze als lied ter informatie aan de wal gefungeerd hebben. Informatieve liederen werden verder voornamelijk geschreven door straatzangers. Commentaar op informatie meest door krantelezers, dus de gezeten burgerij (kooplieden, academici). De auteurs van opvoedende liederen, werfliedjes, politieke liederen en zeelyriek kwamen ook uit deze groep voort.

Forebitters, liederen ter informatie of als commentaar op informatie, opvoedende liederen aan het eind van de 18de eeuw, werfliedjes en zeelyriek werden gewoonlijk geschreven op bestaande melodieën van liederen of dansen. Het kon een melodie van een kerstlied zijn als "O heyligh, saligh Bethlehem", van het Wilhelmus of van een kermisdeun als "Vrolycke Geesten". Een enkele keer vindt men dat een nieuw lied, op de melodie van

**MATROOSEN  
VREUGHT,**

Vol van de Nieuwste ende Hedendaaghsche  
LIEDEKENS,

Aldermeest gebruyckelijck onder de Zee-  
varende Luyden.

Den Sessten Druck.



Tot AMSTERDAM,

Verkocht by Casparus Loots-Man, Boekverkooper  
In de Hoets-man/op 't Water/ 1696.

De Grootte Nieuwe  
**HOLLANDSCHE  
BOOTS-GEZEL,**  
Ofte  
**BATAVIERS HELDEN-STUK.**

Zijnde een groot deel vermeerderd / en dat met de  
Vermaakelijckste Melody en Min-gezangen.



Tot AMSTERDAM.

By JOANNES KANNEWET, Boek-  
verkooper in de Ples / in de Gekroonde  
Lugte Hugel.

( 70 )

**HONDERD ACHT EN DERTIGSTE TAFEREEL.**



*Drinkt vrij lustig! o matroosjes,  
Proeft met smaak het druivenst,  
Want gij hebt op uwe togten,  
Daarvan lang geen proef gehad.  
Is 't gewonnen geld gevlogen,  
Bij het spel, of bij den wijn;  
Dan kunt gij, op nieuw matroos,  
Voor de dienst der schepen zijn.  
Lustig dan den roos gedronken!  
Zoo als een' matroos behoort,  
En dan weder, om geld te winnen,  
Met vernieuwden moed naar board.*

links boven:

"Titelblad van een liedboek uit 1696  
met dansende matrozen."

Uit: 'Matroosen-vreught. Vol van de  
Nieuwste ende Hedendaagsche Liedekens  
aldermeest gebruyckelijck onder de  
Zeevarende Luyden', Amsterdam 1696<sup>6</sup>.  
Universiteitsbibliotheek Leiden.

rechts boven:

"Titelblad van een liedboek uit 1767."

Uit: 'De Grootte Nieuwe Hollandsche  
Bootsgezel ofte Bataviers Helden-stuk',  
Amsterdam 1767.

Koninklijke Bibliotheek 's-Gravenhage.

links onder:

"Matrozen aan het einde der achttiende  
eeuw." Uit: Verzameling van Neder-  
landsche taferelen van kunsten, ambach-  
ten en bedrijven etc. Eene wedergade  
van de Merkwaardigheden uit de Vader-  
landsche Geschiedenis van P.N. Muy't,  
Zaltbommel 1830, dl. III, p. 70/71.  
Koninklijke Bibliotheek 's-Gravenhage.

een bestaand lied geschreven, na verloop van tijd zijn eigen naam gaat geven aan deze melodie. Iedereen wordt blijkbaar geacht de melodie nu bij de naam van dit nieuwe lied te kennen. Dit verschijnsel is een betrouwbare indicatie van de populariteit van een lied. "Hooft toe matrozen al te saem" (oorspronkelijk in 1639 op een bestaande wijs geschreven, in 1649, '58 en '60 als nieuwe naam van deze wijs opgegeven), "Een droevigh lied van 't Schip de Swarte Haen" (in 1673 op een bestaande melodie geschreven, blijkt het in 1720 zijn eigen naam hieraan gegeven te hebben) en "Wie wil der mee naar Oost-Indië varen" (1713, in 1780 vermeld als aanduiding van de oude melodie) kunnen om deze reden dan ook als favorieten van de zeeman in de 17de en 18de eeuw gelden. Populair was waarschijnlijk ook het "Oost-Indisch Venuslied", dat Scheurleer in liedboeken van 1740 en 1785 aantrof, maar waarvan de beginregel al in 1676 als wijs van een ander lied vermeld wordt. De eerste regel van "Een Nieuw Bootsgezelslied", namelijk "Doen ick was in zijn jonge jaren" (1696), wordt in 1781 als wijs van een ander lied genoemd. Dit lied zal dus ook wel een succesnummer geweest zijn.

De verspreiding van de shanties en van veel forebitters verliep mondeling. Andere forebitters, liederen ter informatie/commentaar op informatie werden gedrukt op losse velle-tjes papier, die op straat verkocht werden door straatzangers, in pamfletten of liedboeken. In de 18de eeuw was er een groot aanbod van goedkope liedboeken (50) misschien omdat de afzetmogelijkheden onder de lagere burgerij vergroot waren door een stijgend alfabetisme. Van belang voor het onderwerp is, dat we juist door het grote aantal goedkope liedboeken uit de 18de eeuw over meer zeemansliederen uit de 18de eeuw dan uit de 17de eeuw beschikken. Ook dit is een factor, die het beeld van de zeeman, dat uit de liederen tevoorschijn komt, enigszins kan vertekenen.

2. Het gebruik van het zeemanslied als historisch bronnenmateriaal

In het algemeen zou men het zeemanslied, eigenlijk en oneigenlijk, op vier manieren als materiaal voor de zeehistorisch onderzoek kunnen gebruiken: louter illustratief, als bron voor feitelijke gegevens over het leven op zee, als bron voor de kennis van ideeën en gevoelens, die in de verschillende lagen van de maatschappij over de zeeman en zijn leven bestonden en de weerslag, die maritieme gebeurtenissen op de publieke opinie hadden, en tenslotte als bron voor de kennis van de denkbepelden en gevoelens, van de zeeman zelf over het leven aan boord en over zijn sociale positie. In het gevolg gaat het erom de vierde mogelijkheid te testen voor de 17de en 18de eeuw.

Bij de uitvoering van die test doen zich een paar problemen voor. Welke liederen geven weer, wat de zeeman dacht, voelde of wilde? Op grond van het bovenstaande over ontstaan en functie van het zeemanslied kan geconcludeerd worden, dat alleen liederen zoals vermeld in de categorie voorbeelden van bijlage III, als 1a, 1b en 2 en in misschien sommige uit 3 (n.l. liederen ter informatie, die aan boord populair geworden zijn) deze betrouwbare weergave opleveren. Een tweede probleem is, of er wel liederen uit die categorieën beschikbaar zijn en zo ja, of ze wel representatief zijn voor de opinie van de zeeman. Vrijwel alle Nederlandse shanties, die er over zijn, dateren uit de 19de eeuw en zijn dus onbruikbaar voor het doel. Het is verder zelden, op grond van aanwijzingen uit het lied zelf, direct met zekerheid te zeggen, of een lied tot categorie 2 behoort of niet. Dat veel liederen, die tot nu toe voor echte zeemansliederen doorgingen, in feite tot de groep van de oneigenlijke zeemansliederen gerekend moeten worden, staat buiten kijf. Objectieve criteria, waarmee het kaf van het koren gescheiden kan worden, bestaan evenwel niet. Steeds zijn er natuurlijk een aantal veronderstellingen over "de zeeman" in verwerkt. In elke beslissing blijft een element van willekeur steken.

De toegepaste methode was deze. In de collecties van liederen en gedichten over de Nederlandse zee-geschiedenis van Scheurleer, Wouters, Eekhout, Werumeus, Buning en Du Perron<sup>51</sup>) probeerde ik door externe kritiek uit te maken, welke liederen in elk geval geen eigenlijke zeemansliederen uit de 17de en 18de eeuw kunnen zijn, althans volgens de eerder gegeven definitie. De overgebleven liederen mogen eigenlijke zeemansliederen genoemd worden, bij gebrek aan bewijs voor het tegendeel. De maatstaven die ik heb aangelegd zijn als volgt. Een rederijkersmotto onder het lied, een prince, een al te verzorgd taalgebruik of mythologisch taalgebruik (52), dat niet beperkt bleef tot de obligate Cupido's, Venussen en Nephthunusvelden, waren voor mij redenen om een lied "oneigenlijk" te noemen. Lieder, waarin de krant als bron vermeld wordt door uitlatingen als "Het geen

ik u zal openbaren/Uyt koopluyl briefven en de krant. . ." of die duidelijk tot een publiek op straat gericht zijn ("blyft hier maar een weinig staan") kunnen niet tot de eigenlijke zeemansliederen gerekend worden. Dit geldt ook voor liederen, die ondertekend zijn door figuren, die zover bekend nooit als bemanningslid van een schip op zee gevaren hebben (tenzij er sterke aanwijzingen zijn, dat het lied toch populair geworden is onder zeelui). Als er op grond van dergelijke uiterlijke indicaties geen beslissing genomen kan worden, ging ik naar interne aanwijzingen over de oorsprong van het lied op zoek. Het was daarbij vooral om de geografische plaatsbepaling van de auteur te doen: van waaruit schreef hij over een bepaalde gebeurtenis? 53)

De liederen, die er na selectie met behulp van bovenstaande criteria 54) overblijven, vormen waarschijnlijk slechts een klein gedeelte van het totaal aantal zeemansliederen, dat er in de 17de en 18de eeuw geweest is. De liedboeken gaven al een selectie, Scheurleer en anderen selecteerden in de liedboeken. Gesteld, dat de liederen, die ik uiteindelijk overhoud, inderdaad eigenlijke zeemansliederen zijn, dan vormt deze groep niet helemaal een betrouwbare steekproef uit de klasse van alle eigenlijke zeemansliederen. Ook het beeld van de zeeman kan dus enigszins vertekend tevoorschijn komen. In de selectie in de liedboeken zijn chirurgijns, schrijvers en krankebezoekers vermoedelijk oververtegenwoordigd, de soldaten, matrozen en de rest van de onderofficieren ondervertegenwoordigd, om redenen die ik eerder opgaf. De 18de eeuw is sterker gerepresenteerd dan de 17de. In de selectie van Scheurleer zouden bepaalde aspecten van het zeemansleven systematisch verwaarloosd kunnen zijn, met name op moralistische gronden. Toch zijn die bezwaren in feite kleiner dan ze lijken. Lieder en worden niet voor niets in liedboeken opgenomen. Lieder en in liedboeken zijn waarschijnlijk juist die lieder en, die destijds populair waren. Ze beantwoorden dan precies aan wat het publiek dacht, voelde of wilde. In elk geval kon ervan verwacht worden, dat ze populair zouden zijn. De drukker zou ze niet op de markt gebracht hebben, als de afzetperspectieven niet gunstig waren. Wat het tweede bezwaar betreft: Eekhout en Werumeus Buning hebben hun selectie uit de liedboeken ongeveer 25 jaar later onafhankelijk van Scheurleer verricht 55); toch is er bij hen vrijwel geen enkel lied te vinden, dat niet ook bij Scheurleer opgenomen is. Verder geloof ik niet, dat moralistische overwegingen bij Scheurleer de doorslag gaven. Ten eerste ontkent hij dit zelf 56), ten tweede vindt men in zijn verzameling enkele lieder en, die een moralist beslist niet opgenomen zou hebben.

Een derde probleem is: geven de beschikbare lieder en de "allerindividueelste expressie van een allerindividueelste emotie" of een betrouwbare reflectie van een historische situatie? In hoeverre kan er gesproken worden van dé zeeman? Het antwoord verschilt per lied, maar m.i. wijst de gebruikelijke anonimiteit in het algemeen op een zekere identificatie met de groep. Als er gesproken wordt van "wij" zijn er geen problemen meer. Elk lied vertegenwoordigt voor mij dus in principe een brok historische opinie van de zeeman naar aanleiding van een werkelijk beleefde ervaring. Overigens zal ik zoveel mogelijk rekening houden met de sociale positie van de auteur.

Na selectie bleven uit de verschillende collecties 69 lieder en over, die ik wel als eigenlijke zeemanslieder en beschouwen wil, in die zin, dat ze aan boord ontstaan zijn of regelmatig, spontaan aan boord gezongen werden in de periode van 1600-1800 en die als historisch materiaal bruikbaar zijn (zie bijlage I). Aan deze lieder en heb ik telkens de vraag gesteld of en zo ja, hde denkbeelden etc. over voedsel/drank, werkzaamheden/taken, orde en tucht, werkgelegenheid, gage/verdiensten/dienstneming, sterfte/risico/ziekte en sociale positie erin voorkwamen. Bij het kwantitatief gedeelte heb ik onderscheid gemaakt tussen "thema" en "vermelding"; hierbij vormde het lied de eenheid: meer regels over één onderwerp binnen hetzelfde lied werden maar als één vermelding geteld. Bij het kwalitatief gedeelte heb ik telkens een soort schaal proberen op te stellen van de richting en de intensiteit van de waardering. Zodiende werd voor elk lied de score op zeven items nagegaan. Door de scores op te tellen kwam het resultaat van de opiniepeiling in de vorm van de 69 lieder en uit de bus.

Vooraf iets over de oorsprong van de lieder en. Wat de branche betreft, verreweg de meeste lieder en hebben vermoedelijk hun oorsprong bij de V.O.C. (37%), gevolgd door de vloot (27½%). Bij de W.I.C., de Straatvaart en de Groenlandvaart ontstonden respectievelijk 3, 4½ en 3% van de lieder en. De rest van de koopvaardij en de visserij leverden 5½ en 1½% op. Van 18% was de herkomst onzeker. Wat de periode betreft, één derde van de lieder en stamt uit de 17de, twee derde uit de 18de eeuw. Tenslotte: zeker twee derde

van de lieder en is door matrozen of soldaten geschreven, de rest grotendeels door onderofficieren. Enkele lieder en ontstonden aan land, drie werden door officieren geschreven. 1. Voedsel/drank vormde éénmaal het thema en werd negentien maal vermeld, meestal terloops, zonder commentaar. De opvallendste uitkomst hier was, dat scheldkanonnades op hoeveelheid of kwaliteit van het voedsel volkomen ontbreken, zelfs bij lieder en uit de V.O.C. of de marinehoek. Je komt hoogstens iets tegen in de geest van "niet best, maar gaat wel" (2x). Eén keer wordt gezegd, dat je je bij de V.O.C. rond als een ton kunt eten (nr. 32, 1713, niet representatief waarschijnlijk), twee keer (1746, 1780) wordt de voeding uitgesproken negatief beoordeeld bij respectievelijk de vloot en de V.O.C. De auteurs van de lieder en zijn beslist geen bevaren matrozen. De eerste klaagt over de haasje-repje manier, waarop je moet eten, de ander over de karigheid van het voedsel, vergeleken met het "wittebrood met butter", waaraan hij gewend was (iemand uit de middestand?).

2. Discipline/orde en tucht was twee keer het thema van een lied en werd zeven maal vermeld. De discipline werd zelden aangetast. Een lied uit 1696 (nr. 24) beschrijft de eenzame rebellie van een jongeman tegen het "systeem", die, wanneer hij ondanks alle straffen niet capituleert, tenslotte wordt afgezet op een onbewoond eiland. Maar de auteur concludeert: je kan de regels maar beter accepteren, zoals ze zijn. Uit het feit alleen al, dat dit geval aanleiding gaf tot een lied, kan opgemaakt worden, dat zo'n principieel verzet een uitzondering was. Desondanks kan er wel vaak van obstructie sprake zijn geweest, bijvoorbeeld door het aanmoedigen van vrouwen aan boord (nr. 34, 1713; 1785, 1789). Haar aanwezigheid was officieel verboden. In het gevecht kon je ongestraft bepaalde woorden gebruiken, die toen nog meer dan drie letters hadden (nr. 16, 1692). Deze gevallen kunnen als occasioneel verzet tegen de discipline geconstrueerd worden; ik heb ze niet als "vermelding" over het onderwerp "discipline" meegeteld. Duidelijke afwijzing van de scherpe discipline vond ik twee maal. In 1720 - maar de auteur was ook een koopvaardijmatroos, die door troebelen in de Oostzee gedwongen was dienst te nemen bij de vloot. De tweede keer in 1750 - maar ook dan gaat het om een betrekkelijke buitenstaander, misschien iemand uit de lagere burgerij, die door een malaise in zijn ambacht of nering naar zee moest. In Engelse lieder en is volgens Robinson kritiek op de discipline frequent 57), mogelijk omdat er een groot aantal koopvaardijmatrozen direct via de press op de vloot terecht kwamen. Zulke injecties waren op de Nederlandse vloot zeldzaam, onder meer omdat er in de 18de eeuw lange tijd geen grote oorlogen gevoerd werden. De mobiliteit van zeelui van koopvaardij naar de vloot was dus beperkt.

3. Werkzaamheden en taken vormden éénmaal het thema en werden zeventien keer genoemd. Gewoonlijk (14x) wordt zonder meer gezegd, dat een of ander werk verricht werd. Men vroeg zich normaal niet af, wat men van het werk vond. Eénmaal wordt het als licht ervaren (nr. 32, 1713), maar interessanter zijn de drie lieder en, waarin uitgesproken negatief wordt geoordeeld over het werk (1746, 1750, 1780). Alle drie keren gaat het om buitenstaanders, die als voornaamste bezwaar tegen de tucht aanvoeren: het voortdurend opgejaagd worden.

4. Werkgelegenheid was vier keer het thema van een lied. Eénmaal wordt er iets algemeen gezegd over het emplot op zee, namelijk in 1762: iedereen, die geen toekomst ziet te land kan altijd nog naar zee. Deze bewering zegt niet veel over de werkelijke situatie. Het idee van een gemeenschappelijke ontsnappingsmogelijkheid voor ieder, die het "niet meer ziet zitten", heeft een lange traditie op het land achter de rug. 58) Bijzonder is alleen, dat nu een zeeschip, de St. Reynuyt, het symbool wordt voor die "escape". Het lied zegt dus iets over de werkelijke toestand, maar niet veel. Overigens gaat het twee maal om een speciaal beroep: dat van zeilmaker schijnt altijd wel ter land en ter zee goede vooruitzichten te bieden (waarschijnlijk ± 1770), dat van scheepstimmerman in 1777 helemaal niet. Over het lied, dat de crisis in het emplot bij de koopvaardij in 1720 weerspiegelt, werd al gesproken. 59)

5. Gage/verdiensten/dienstneming waren drie maal het thema van een lied en werden 28 keer vermeld. Wat werden als motieven voor dienstneming opgegeven? Zes maal alleen: we moeten wel, omdat het geld op is, maar we blijven liever thuis, zeven keer: we moeten, omdat het geld op is, maar als je op zee vaart kom je misschien wel met schatten terug, vijf maal werd dienstneming op zee niet als een minder alternatief dan een beroep op het land gezien, twee keer vond men dienst op zee juist het heerlijkste leven, tien maal nam men een min of meer neutrale houding aan. De tweede houding kwam vooral bij Oost-In-

diëvaarders voor, maar van de andere houdingen zijn er ook representanten bij de V.O.C. De verschillende typen houdingen blijft men in de hele periode naast elkaar vinden; er overheerst nooit één type. Opvallend is, dat dienstneming bij de V.O.C. of de vloot op zich nimmer wrokgevoelens oproep. De V.O.C. wordt niet aansprakelijk gesteld. 60)

6. Sterfte/risico/ziekte heb ik onderverdeeld in vier onderwerpen: zeeslag-kapers-nautische gevaren-ziekte. Ze vormden resp. 9, 7, 5 en 0 maal het thema en werden 0, 10, 19 en 0 keer genoemd. Over het algemeen werden de gevaren van stormen en dergelijke het grootst gevonden, ofschoon de "roovers" (sc. de Duinkerkers en van 1666 tot 1770 de Turken) vaak in één adem daarbij werden genoemd. Bij het eerste moest je op God vertrouwen, bij het tweede kon je je nog tot het uiterste verdedigen was de teneur. Verhalen van verzet van eenzame scheepjes tegen een horde rovers vormen vier maal het thema (17de eeuw). Opvallend was, dat in beschrijvingen van zeeslagen gewoonlijk slechts gerept werd van de dood van officieren (ook in liederen, geschreven door minderen). Alleen in liederen van 1615 en 1781 wordt opgave gedaan van de verliezen onder de manschappen. Mij frappeerde het meest de volkomen afwezigheid van enige vermelding van ziektegevallen, zelfs aan boord van Compagnies- en marineschepen. Over stormen en kapers, over werk en voeding werd geschreven, maar over ziekte niet! Een gedeeltelijke verklaring voor deze omissie kan in deze richting gezocht worden. Gevechten tegen stormen en kapers roepen een sfeer van heldhaftigheid, van mannelijkheid op. De mannen vechten tot het uiterste; als ze verliezen ligt het niet aan hen, maar is er sprake van force majeure. Ziekte daarentegen heeft iets bijzonder onmannelijks: het heeft geen element van strijd in zich. Als men ziekte openlijk in liederen zou vermelden, zou de zeeman het aureool van mannelijkheid, dat men hem en hij zichzelf toekende, verliezen.

7. Sociale positie is een onderwerp, waarover in vrijwel elk lied wel wat te vinden is. De matroos lijkt gewoonlijk niet revolutionair ten aanzien van de bestaande orde, zeker niet bij de vloot (vgl. zijn opinie over de discipline en de werkzaamheden). Hij heeft zijn blik steeds op de kapitein, c.q. de schipper of commandeur (of vlagofficieren) gericht met bepaalde verwachtingen, vermeldt het als deze volkomen vervuld worden. Als de schipper zijn rol goed vervult (bijvoorbeeld de mannen voorgaat in het gevecht), is de matroos tevreden. Negatieve uitingen tegenover kapiteins heb ik niet gevonden. Af en toe heeft men enige kritiek op de luitenant of de officieren als geheel (1746, 1750, nr. 46 + 1750). De opperstuurman en de (hoog)bootsman, de kwartiermeesters werden gewoonlijk positief beoordeeld. De provoost werd vijf keer genoemd, twee maal in negatieve zin (1720, 1746, vloot). Over het algemeen keek de matroos wel naar boven - steeds de vergelijking met "heeren" - maar besepte, dat hij op een hogere plaats niet thuishoorde. Bijzonder veelzeggend in dit verband is het volgende voorbeeld. De Fransen, die bij La Hogue de Hollandse matrozen aanspreken met "mijnheer" (1692) wekken slechts de lachlust op! De matrozen van de V.O.C. of de marine kunnen, als ze ergens aan land komen, hun geld toch niet goed uitgeven, al hangen ze even de heer uit (nr. 19, 1696, 1718, 1769). Een enigszins onafhankelijker standpunt is alleen te lezen in een lied van 1780 uit de koopvaardij: als de matroos eens niet de risico's op zee trotseerde, zou de koning niet eten en zou de "koopmanschap" "slap" zijn. Over het algemeen concludeer ik uit het beschikbare materiaal, dat de matrozen bij de vloot en de V.O.C. geen eigen onafhankelijk bewustzijn van hun toestand hadden. In Engeland stimuleerden gepreste matrozen uit de koopvaardij en de interesse van politici en beroepsliedschrijvers in de zeelui als politiek wapen, dat besef onder matrozen van de marine juist wél. Bovendien zorgde de Quota Act er in de jaren negentig van de 18de eeuw voor, dat uitgerekend de meest kritische elementen uit de parishes in het binnenland op de vloot terecht kwamen 61).

#### Conclusie

De vraagstelling aan het begin van dit artikel was, in hoeverre het zeemanslied als bron gebruikt kan worden om te weten te komen, wat de zeeman dacht, voelde of wilde. Voor het antwoord op die vraag moesten eerst ontstaan en functie van het zeemanslied bekeken worden. Immers, als men zeemansliederen als bron betrouwbaar wil achten, dan moet vaststaan dat ze inderdaad onder zeelui ontstaan zijn of daar populariteit genoten hebben. Maar zijn alle liederen, die tot nu toe voor zeemansliederen doorgingen wel zeemansliederen in die eigenlijke zin? Naar mijn opvatting is dit niet het geval. De liederen blijken, wat hun ontstaan en functie betreft, scherp te verschillen. Er zijn maar enkele catego-

rieën eigenlijke zeemansliederen. Het volgende probleem was natuurlijk criteria te vinden om de eigenlijke van de oneigenlijke zeemansliederen te kunnen onderscheiden. Hoe weet men met welke soort men te doen heeft? Een verder: zijn er eigenlijke zeemansliederen beschikbaar en geven de liederen, die beschikbaar zijn, wel een representatief beeld van de zeeman van de 17de en 18de eeuw? Pas na dit voorbereidende werk kon geprobeerd worden de eigenlijke zeemansliederen in de praktijk als historisch bronnenmateriaal te gebruiken. Voor elk lied werd de score op zeven items nagegaan. Was er een uitlating over dat item aanwezig en zo ja, in welke richting en met welke intensiteit? Op die manier kon de opinie van de zeeman over verscheidene aspecten van het leven aan boord en zijn sociale positie achterhaald worden.

Heeft deze hele operatie nu iets opgeleverd? Mijns inziens is wel bewezen, dat het gebruik van het zeemanslied als historisch bronnenmateriaal met het genoemde oogmerk mogelijk is. Maar het is de vraag, of die gebruiksmogelijkheden althans voor de Republiek in de 17de en 18de eeuw zo groot zijn. Er zijn niet zoveel eigenlijke zeemansliederen over en de liederen, die over zijn, kunnen niet helemaal een representatief beeld geven van de zeeman uit die tijd.

Die bezwaren zijn niet gering, maar zij staan een positieve eindconclusie niet in de weg. Immers, de overgeleverde liederen zijn vermoedelijk wel de meest populaire geweest. Ten tweede: al zou de geanalyseerde groep liederen niet helemaal representatief zijn, dan nog blijft de afwezigheid van bepaalde uitlatingen significant. Als de zeeman uit de 17de en 18de eeuw werkelijk een bijzonder negatieve opinie over de discipline, de voeding, de werkzaamheden, de dienstneming bij de vloot en de V.O.C. en zijn sociale positie zou hebben gekoesterd, dan zou dit toch zeker duidelijke sporen in de liederen nagelaten moeten hebben. Die zijn er nu juist niet! Het feit, dat er enkele uitlatingen in die richting hier en daar wél aanwezig zijn, maakt de zaak alleen nog maar geloofwaardiger. Blijkbaar is de afwezigheid van scherpe negatieve uitlatingen in het algemeen niet te wijten aan een of andere opzettelijke, systematische verwaarlozing van die aspecten door de uitgevers van liedboeken of door Scheurleer. Censuur door de V.O.C. lijkt me in de 17de en 18de eeuw ondenkbaar. De uitzonderingen op de regel blijken bovendien meestal te verschijnen in liederen geschreven door betrekkelijke buitenstaanders. De bevaren zeeman, met name die bij de vloot en de V.O.C., uitte op de bovengenoemde punten geen negatieve kritiek. Bijzonder opvallend was verder, dat er in de liederen nooit over ziekte gesproken wordt, zelfs niet in neutrale zin, terwijl toch bekend is, dat ziektegevallen aan boord niet zelden voorkwamen.

#### Bijlage I

##### Lijst van eigenlijke zeemansliederen (1600-1800), die als historisch materiaal gebruikt zijn

Van de gebruikte liederen worden de korte titel, de vermoedelijke datum van ontstaan en de vindplaatsen in de verschillende collecties gegeven. De data zijn gewoonlijk uit Scheurleer overgenomen. Hij is in deze niet consequent; soms geeft hij de datum van een (wapen)feit, waarop het lied betrekking heeft, soms de datum van verschijnen van het liedboek, waaruit het lied getrokken is, soms de datum, waarop naar zijn mening het lied ontstaan is. De data geven dus slechts een globale indicatie.

Afkortingen: KSch = D. F. Scheurleer "Van varen en van vechten", 3 dln. (1914)  
 WB = J. W. F. Werumeus Buning "De zingende walvisch" (1939)  
 E = J. Eekhout "Hart van Holland" (1942)  
 W = D. Wouters "Van water en van wind" (1943)  
 K = J. Kunst "Terschellinger Volksleven" (1937)  
 OVI = Onze vloot, 20 (1928)

1. Ontwaekt mijn Batavieren koen 1615 KSch, I, pp. 116-121
2. De drie capiteynen 17e eeuw OVI., p. 25
3. Een nieuw liedeken ter eere... 1628 KSch, I, pp. 167-174, E pp. 32-38

4. Een nieuw lied van 't beklagh ... 1629 KSch, I, pp. 216-220
5. Van de zeeslag van 't Schip de Haan 1633 KSch, I, pp. 265-268
6. Een nieuw Matroosliedeken 1639 KSch, I, pp. 319-324, E pp. 40-44
7. Van de zeeslag in de Zont 1658 KSch, II, pp. 17-23
8. Een nieuw lied van een Straetvaerder 1666 KSch, II, pp. 245-249, E pp. 82-85
9. Journael van de fluyt Delfshaven 1668 KSch, II, pp. 327-330, E pp. 99-101
10. Journael gehouden na India 1670 KSch, II, pp. 334-336
11. Een Calislied 1670 KSch, II, pp. 336-338
12. Een Christelijcke Schipvaart 1670 KSch, II, pp. 338-341, E pp. 101-103
13. Een droevigh lied van 't Schip de Zwarte Haen 1673 KSch, II, pp. 443-450, W pp. 12-17
14. Een nieuw lied van de zeeslag 1690 KSch, III, pp. 11-15, E pp. 118-121
15. Een pertinent verhaal ... 1690 KSch, III, pp. 15-20
16. Den Hollandsen Bootsgesel 1692 KSch, III, pp. 73-77
17. Een liedeken te singen by de gene welke nu ter Zee gaen ... 1696 KSch, III, pp. 101-103, E pp. 124-125
18. Lof des Zeevaerts 1696 KSch, III, pp. 103-106, WB pp. 17-19
19. Nieuw Bootsgesels-liedt 1696 KSch, III, pp. 106-107, WB pp. 62-63  
E pp. 127-128
20. Matroos-af-scheyt 1696 KSch, III, pp. 108-111
21. Matroos wellekomst op de rede van Batavia 1696 KSch, III, pp. 111-114, WB pp. 74-75  
E pp. 128-130
22. Liedt 1696 KSch, III, pp. 114-116, E pp. 131-132
23. Een avontgebet voor den zeeman 1696 KSch, III, pp. 116-117
24. Een nieuw liedeken ter eeren ... 1696 KSch, III, pp. 117-120
25. 't Samenspraeck 1696 KSch, III, pp. 120-125, E pp. 132-136
26. Kaeydraeymolen 1696 KSch, III, pp. 125-129
27. Victorielied 1702 KSch, III, pp. 129-135, E pp. 136-139
28. Noch een nieuw lied 1702 KSch, III, pp. 138-142
29. Visscherslied 1702 KSch, III, pp. 161-163, WB, pp. 24-25  
E pp. 139-140
30. Matroozengezang 1704 KSch, III, pp. 180-182, WB, pp. 85-86  
E, pp. 143-144
31. Op een Reyz na Groenlandt 1706 KSch, III, pp. 183-189, WB pp. 157-159
32. Een nieuw lied, gemaakt op het heerlijk Matroosenleven 1713 KSch, III, pp. 208-211, WB, pp. 64-66
33. Matroozenlied 1713 KSch, III, pp. 215, WB, pp. 15  
E pp. 144-145
34. Een nieuw lied tot lof van een Oost Indiëvaerder 1713 KSch, III, pp. 205-208, WB pp. 67-68
35. Matroosenlied, haer vreugt en .... 1713 KSch, III, pp. 211-214
36. Een nieuw lied wegens het gelukkig arriveeren etc. 1718 KSch, III, pp. 221-224, E pp. 145-148
37. Reys na Oost-Indien 1720 KSch, III, pp. 228-232, WB pp. 69-73
38. Een nieuw matroozenlied 1720 KSch, III, pp. 232-234, WB pp. 112-113
39. Een nieuw lied of 't droevig journael 1722 KSch, III, pp. 239-243
40. Afscheidslied 1736 KSch, III, pp. 254-260
41. Oost-Indische Venuslied 1740/85 KSch, III, pp. 266-267, 570-572  
WB pp. 61-62, E pp. 148-149
42. Een zeemanslied in storm en onweer 1740 KSch, III, pp. 267-270
43. Een zeemanslied, wanneer het onweer over is 1740 KSch, III, pp. 270-273, E pp. 149-151
44. Een nieuw matroosenlied 1746 KSch, III, pp. 281-283, E pp. 151-153
45. De vroolijke bootsgesel 1750 KSch, III, pp. 287-288, WB pp. 115-116
46. Curaçao 1750 K, pp. 83-84, W pp. 33
47. Liedeken van 't Schip St. Reynuyt 1762 KSch, III, pp. 303-307
48. Zang aan Cupido 1767 KSch, III, pp. 335-337
49. Een nieuw lied van een jonkman 1767 KSch, III, pp. 340-342, E pp. 155-156
50. Merkwaardig verhaal van een dienstmaagd 1767 KSch, III, pp. 351-353, E pp. 157-158

51. Verhaal van twee Groenlandse schepen 1769 KSch, III, pp. 342-346
52. Op het vaaren van de Oost-Indië-vaarders 1769 KSch, III, pp. 349-350
53. Een nieuw lied of een koddig voorval 1769 KSch, III, pp. 353-355, WB pp. 30-31
54. De zingende zeylemaker + 1770 WB, pp. 21-22
55. Het hedendaagse leven .... 1777 KSch, III, pp. 359-360
56. Een zeemanslied 1780 KSch, III, 389-391
57. Een nieuw lied van drie die na ... 1780 KSch, III, pp. 391-393, E pp. 165-167
58. Zeemansdeun 1780 KSch, III, pp. 393-395
59. Afscheidslied van Batavia 1780 KSch, III, pp. 395-397
60. Op het ontdekken van de vijandelijke vloot 1781 KSch, III, pp. 476
61. Op de bloedige zee-batailje 1781 KSch, III, pp. 477-481, E pp. 177-181
62. Een nieuw op een vrouwe Matroos 1785 KSch, III, pp. 572-574, WB pp. 47-49
63. Een nieuw lied 1786 KSch, III, pp. 574-577
64. Een nieuw lied van de zeeman 1786 KSch, III, pp. 577-579
65. Op een meisje van 20 jaaren 1789 KSch, III, pp. 582-584
66. Drinklied 1789 KSch, III, pp. 584-586, WB pp. 76
67. Het matroozenmeisje + 1790 K, pp. 129-132, W pp. 21-23
68. Een nieuw zeemanslied + 1790 KSch, III, pp. 579-581, W pp. 44-45  
E pp. 184-185
69. Op de berugte held Paul Jones + 1790 KSch, III, pp. 367-369, W pp. 27-29  
E pp. 158-160

## Bijlage II

Lijst van gepubliceerde Nederlandse shanties

- "Au-o! set op ...", + 1750, in: O. F. Mentzel "Life at the Cape in the Mid-Eighteenth Century", p. 32. "Halyard shanty".
- "Heintje, Katrijntje, boelijntje", ?, in: H. de Booy "Met Zr. Ms. Zilveren Kruis door Straat Magelhaen" (Marineblad, 1941, pp. 487-505), J. F. Viëtor "Zeemanstaal", pp. 16-17, A. Chambon "Marinegewoonten en gebruiken", pp. 114-115. "Short-haul shanty".
- "Daar was eens een meisje loos", vóór 1870 ook al als shanty gezongen. In: M. A. Brandts Buys "Liedjes van en voor Neêrlands volk" en: J. H. Garms "Het zeemanslied" (Vereen. Tijdschr. Caecilia en het Muz. College, 1921, pp. 38-40), J. Kunst "Terschellinger Volksleven", pp. 131-132. Gangspilliedje.
- "En in Amsterdam en in Rotterdam", eind 19de eeuw. In: Lied. van Groot-Nederland, dl. 79-80. Gangspilliedje..
- "En toen was er dat kind een jaar of twee", eind 19de eeuw. In: Lied. van Groot-Nederland, dl. 79-80. Gangspilliedje.
- "Ons stuurman heeft er een vrouwtje getrouwd", eind 19de eeuw. In: J. Kunst "Terschellinger Volksleven", pp. 144-145. Ballastliedje.
- "West Zuid-West van Ameland", eind 19de eeuw. In: J. Kunst "Terschellinger Volksleven", pp. 143. Ballastliedje.

N. B. J. F. Viëtor geeft op pp. 71-72 nog een gangspilliedje, waarvan de oorspong onbekend zou zijn. Die is echter niet zo onbekend als Viëtor ons wil doen geloven: het liedje komt uit de "Zeemansliedjtens" van J. van Lennep (1852). Al de andere liedjes in die bundel zijn door Van Lennep zelf geschreven, er is geen reden om aan te nemen, dat het gangspilliedje oorspronkelijk zou zijn. De "gangspildeuntjes" op p. 17 kunnen nog niet tot de oorspronkelijke Nederlandse shanties gerekend worden, zolang niet bekend is, waar Viëtor ze vandaan heeft. Ze lijken op het eerste gezicht een vernederlandsing van de Engelse shanty "Cheer'ly Man".

Voorbeelden van verschillende categorieën zeemansliederen

1a. Shanties

Au-o! set op  
 Au-o! het op  
 Au-o! hogher op  
 Au-o! Rhee  
 Au-o! Marsch Rhée  
 Au-o! t' marsch zeyl mee  
 Au-o! Reys  
 Au-o! behouwe reys  
 Au-o! verley ons God  
 Au-o! en alle man  
 Au-o! behalven de Turcken  
 Au-o! dat binnen Schurken  
 etc.

Uit: O. F. Mentzel "Life at the Cape in the Mid-Eighteenth Century", p. 32. Deze shanty werd gezongen bij het hijsen van het marszeil. Voor meer ontwikkelde shanties, zie bijlage II, nummers 3 t/m 7.

1b. Rituele liederen: kwartierlied

Hoort, mannen, hoort  
 De een segh den andern het woord  
 Van de wacht all naer den Cooy  
 Om dan te rusten mooy  
 Die de Wacht niet en heeft die vertreck van hier  
 Het is vanavond Prins Quartier -  
 Prins Quartier heeft de eerste Wacht -  
 Godd verley ons eene goede Wacht  
 Eene goede nacht en eene behouwe reys daarmee  
 Luy de klok en keer uw glas

Uit: O. F. Mentzel "Life at the Cape in the Mid-Eighteenth Century", p. 33. Deze middel-lange versie werd om 20.00 uur bij het wachtopzetten gezongen. Er bestaan van het kwartierlied verschillende versies:

- . bij het wachtopzetten om 20.00 uur: middellange versie: in: Mentzel, p. 33; Chambon, p. 116; Wouters, p. 3; Een modernere variant van de middellange versie bij: Chambon, p. 115-116; Wouters, pp. 2-3; Zegers-Rijsen, p. 73; Q.X., p. 33.
- . bij het aflossen van de wacht om 00.00 en 04.00 uur: korte of lange versie: korte versie: Garms, p. 39; Lied. van Groot-Nederland, dl. 79-80; De Booy, p. 495; Q.X., p. 74; Chambon, p. 121 (2x).  
 lange versie: Wouters, pp. 4-5 (= roerzang bij Nic. Witsen 1671, p. 461); Chambon, pp. 119-120; Scheurleer, III, pp. 180-182; Werumeus Buning, pp. 85-86; Chambon, pp. 117-118; Eekhout, pp. 143-144; Schweitzer (in: Honoré Naber, dl. IX) p. 9.

2. Forebitters: "Een nieuw Matroosliedeken" (1639)

Wijze: Van de Mosselkreeckse Pape.

- (1) Hoort toe matrozen al te saem  
 die varen by der Zee  
 Zyt ghy met storm of noot bevaen  
 Godt help u op een Ree

Want menigh boots-gesel  
 Haer leven moeten wagen  
 Al op de Zee rebel  
 By nachten en by dagen

- (4) Oock groot geweld en tegenspoet  
 Lijdt den Zeeman vailjant  
 Van Turck en Roovers seer verwoet  
 Worden sy aengerant  
 En veel Vyanden meer  
 Die haer soecken te krencken  
 Die varen by der Zee  
 Mogen hier wel op dencken

- (7) Als sy krijgen haer Geldt in d'handt  
 Soo is het haest verteert,  
 Sy koopen daerom landt noch zandt,  
 De Weerdin en de Weert,  
 't Is of hy 't ergens vindt  
 Soo gaet hy domineren  
 Dat men soo suerlijcke windt  
 Siet men soo licht verteren.

- (16) Doe men dit Nieuw liedt eerstmael vant  
 Voeren wy over Zee  
 Van Oost-Indien na't Vaderlandt  
 Met 't Schip Prins Hendrik ree  
 In 't Jaer van dertigh negen  
 Een seshienhondert mee  
 Den tienden Maert geschreven.

Uit: D. F. Scheurleer "Van varen en van vechten", dl. I, pp. 319-324.

3a. Lied ter informatie: "Een nieuw lied van de Helddadige vissers van Schevening"  
 (1704) Vois: Wispeltuurige Matroos.

- (1) Die hooren wil een aardig ding  
 Van de Visschers van Schevening  
 Die blyft hier maar een weinig staan:  
 Ik zal hem laten hooren aan:  
 Hoe de Visschers aldaare  
 Helden ware

- (2) Zy gingen met haar vieren gaauw  
 In Zee te vangen Kabbeljaauw  
 En doen zy in het Visschen waar  
 Komt 'er een Kaper by die haar  
 Met haar vieren gelijken  
 Deede Strijken

De kaper belooft de vissers vrij te laten tegen een losprijs van f 400, -- de man. Wanneer hij geen genoegen neemt met betaling in schellingen en sesthalven, besluiten de vissers hem "met Kruit en Loot" te betalen. Ze roepen de hulp in van veertig grenadiers in Den Haag en weten in samenwerking met de soldaten het kaperschip zélf te veroveren. Het lied besluit:

- (17) Is dit ook niet een schoonder Ding  
 Van de Visschers van Schevening

Die haar Vyanden zo kordaat  
Met Kruit en Loot betaalen gaat  
Het zal staan in Memory  
Tot haar Glory

Uit: Scheurleer, III, pp. 172-176

3b. Commentaar op informatie: "Het waar en droevig verhaal van 's Lands Oorlogsschip genaamt 't Huys in het 't Bosch" (1751)

Wijs: Van 't Oorlogsschip.

(1) Wat hoort men droevelijk Mare  
Beschrijven in ons Nederland;  
Het geen ik u zal openbaren  
Uyt kooplyu brieven en de krant:  
Van veele droev'ge ongelukken  
Mijn pen kan 't nauwelijks uytdrukken  
Hoe dat 'er menig vrome held  
Moet buygen voor Nephthunis Veld.

(9) ô Heer wilt dog u Volk bewaren  
Bevrijdt haar van de Slavernij  
Op dat te wy behouden varen  
En 't Moors gespuys raakt aan een zy  
Geeft alle die u Naame voeren:  
U t'saam vertrouwen niet op haar Roere  
Op dat zy krygen geen gevaar  
van hier tot in den Hemel klaar

Uit: Scheurleer, III, pp. 289-292

4. Opvoedende liederen: "Zangen voor Nederlands Vlootelingen" (1797)

Wijs: Jadis un Célèbre Empereur

(2) 't Is voor 't behoud van 't Vaderland  
Dat wij hebben dienst genomen  
Daar 't Vryheidsvuur ook in ons brandt  
Om haast aan den dans te ontkomen  
Slaan wy den trotschen Engelsman, )  
ieder toon', dat hy vechten kan ) bis

(4) Komt, treden wy dan hand aan hand  
op het spoor dier dapp're helden,  
Die voor het lieve Vaderland,  
Hun goed, bloed en leven stelden,  
Toonen wy aan den Engelschman, )  
Dat ook ons volk nog vechten kan ! ) bis

(6) Hoe lieflyk streelt een poes'le meid  
Ons na't roemryk wederkeeren  
Wat is ons in haar arm bereid?  
Laat ons dan 't gevaar trotseren!  
Verwinnen wy den Engelschman, )  
Wy hebben eer en loon daarvan. ) bis

C. H. Spijkerman.

Uit: Scheurleer, III, pp. 595-596.

5a. Werfliedje voor de vloot: "Een nieuw lied op het aannemen der Matroozen, op 's lands Fregat binnen Amsterdam" (1780).

Op de wijs: Wie gaat hier zo verheugt.

(1) Weest vrolyk van gemoet,  
Gy Amsterdams Burgerye,  
Nu wy met Leeuwen moet,  
Voor 't Vaderland gaan strye,

Ons Schip dat leit al klaar,  
Tot Texel voor de Wal,  
Matroozen van Amsterdam,  
Maakt vreugt en bly geschal.

(2) Na Boort na Boort  
Het Schip dat leit reisvaardig,  
's Lands dienst heeft ons bekoort,  
Die dienst is ons wel waardig,  
Matroos gy moet in Zee,  
Na boord, na boord, na boord,  
Ons Schip leid op de Ree  
's Lands dienst heeft ons bekoort.

(8) Schep moed Matroosjes moed  
Waartoe zoud gy verzaaken,  
Hy die zyn pligt voldoet  
Kan rondom blydschap maaken,  
De wereld waar men ook lyd,  
Een yders kunst is goed,  
't Is al voor dienstbaarheid,  
Als men zyn pligt voldoet.

Uit: Scheurleer, III, pp. 425-427.

6a. Lied als politiek wapen: inzake strategie en tactiek: "De Amsterdamse matroos" (1780).

Wijs: Wie heeft ooit groter gek gezien?

(1) Naer boord, naer boord; wy moeten heen!  
Ja Kameraeds!  
Hier helpt geen praets;  
Men moet zyn dienst besteen  
Tot welzijn van het Vaderland;  
Daer voor te vegten is geen schand  
Maer eer als 't Vuur des Oorlogs brand  
Welaen welaen wela. . an!  
De Tyd wil dat wy gaen.

(3) Een laffen Roover vreest men niet;  
een kort beraed  
van onze staet  
Vergeeft ons 't Zeegebied  
Zo men maer zonder Twist of Nijd  
Eendragtig moedig gaet ten stryd  
Tot aller Britschgezinden spijt.  
Dan word dan word dan wo: . rd  
Ons heil hersteld in 't kort

- (4) Zo ieder Vaderlandsche Stad  
De Voorzorg nam  
als Amsterdam  
En zulke Reders had  
Dan had geen toomloos Engelschman  
Ooit kunnen doen dat hy thans kan;  
Men had dan geen bewijzen van  
Zijn kwaed zijn kwaed zij kwa. . ad  
Van Turken zelfs gehaet.

Uit: Scheurleer, III, pp. 428-430.

7. Zeelyriek: "Een nieuw lied van den Visserman" (1670)

Op de wijs In 't Grootte Gilt valt veel te doen.

Den Visserman heeft veel van doen,  
Eer hy hem kan ter Zee-waert spoen,  
Daer hy sijn Brood mee moet winnen:  
Veel meer als ick kan versinnen:  
Soo aen Wandt, soo aen stel,  
Yder een Bootsgesel  
Heeft van doen, Kous en Schoen:  
Een paer Hosen met een Vel,  
Leermouwen om den arm,  
Een Zeepack, met Bult-sack  
Een Combaers, oyt ontbrack,  
Met een Schort, niet te kort,  
Voet-doecken om 't gemack:  
Schans-loper dicht en warm,  
Een Hoet met toppenant  
Dat past een Zeemans quant  
Mes en Schee, Lendenier seer aerdigh  
Dan is hij eerst slaghvaerdigh.  
(...)  
Prinse met blijdschap roepmen dan:  
Welkom, welkom, welkom, stierman,  
Welkom Gasten allegader:  
Welkom Soon, ick danckje Vader:  
Welkom Louw, 'k danckje Vrouw,  
(...)  
Daer valt soo veel van doen,  
Als visserman komt an;  
Met een behouwen Reys,  
Dat na veel langh verbeys,  
Dan gaet men vreugd'op een nieu vermeerren.  
Houdt den Visserman in eeren.

Lijd en St rijd.  
Boxhoorn.

Uit: Scheurleer, II, pp. 347-353.

NOTEN

1. Het volgende betoog is gericht tegen de "enge" opvatting van het begrip "zeeman", zoals men die vindt bij Christopher Lloyd en, in mindere mate, bij H. Henningsen.

Lloyd schrijft in "The British seaman", p. 11: "... there has been so little written about the British seaman himself. The "people" as the ship's company came to be called, remain an anonymous mass, too often neglected by those in authority because of the gulf between the lower deck and the quarterdeck". De zeeman wordt dus gelijkgesteld met de bewoner van het "lower deck", Henningsen stelt in zijn artikel op p. 130: "It is true, that captains and mates are also seamen and have a natural place as objects of research. Still, for us, the truest representative of the life at sea is the ordinary man before the mast (...). Men live both fore and aft; the traditions and descriptions of both supplement each other, and they are both the object of our study".

Mijn opvatting verschilt dus niet zoveel van die van Henningsen; alleen, ik stel "zeeman" gelijk aan "elk bemanningslid" en ga pas in tweede instantie naar differentiaties binnen de bemanning zoeken. Binnen scheepsboord bestaan er geen "eigenlijke" zeelui.

2. Dit onderscheid bij Hugill, 1961, p. 26, die overigens nog een verdere differentiatie aanbrengt. Doerflinger onderscheidt "short haul", "halyard" en "capstan/windlass" shanties, (p. 1), Hayet "chansons à hisser" en "chansons à virer" (resp. pp. 213-238 en 247-268). Voor volledige titels zie literatuurlijst.
3. Hugill, 1961, pp. 5-6
4. Hugill, 1961, pp. 12, 20. Doerflinger, pp. XII, 91.
5. Harlow, pp. 2, 10. Hugill, 1961, p. 30: De bijzondere positie geldt tot ongeveer 1850.
6. Hugill, 1961, p. 39; vermeldt ook op p. 38 de opinie van Mrs. Smith, welke ik niet in haar eigen werk heb kunnen controleren.
7. Zie bijlage II.
8. Er is ± 1920 wel een poging geweest van twee marineofficieren, G. F. Tydeman en J. P. Muller (Q. X.) om "marineliedjes en verhalen" te verzamelen. Het ging ze, geloof ik, in de eerste plaats om "forebitters". De poging mislukte, omdat oude matrozen zich geschaamd zouden hebben de liedjes aan de openbaarheid prijs te geven. Zie Tydeman, pp. 416-417, Q. X., p. 36.
9. Zoals bijvoorbeeld wel in Engeland gebeurde, waartegen kapitein Whall in het geweer kwam: de echte shanty was per se niet "decent". Zie Whall, pp. XI e. v.
10. Doerflinger, pp. XII, 91-93, A. L. Lloyd, pp. 288-289. Ook Hugill, 1961, pp. 5-6 erkent dit impliciet.
11. Cambier, pp. 193, 195. Van Yperen, pp. 11-12, 15. De tamboer gaf wel het ritme bij de geschutsexercities aan, zie Nicolas, p. 1048.
12. Hugill, 1961, p. 5; 1969, p. 34 e. v.
13. Doerflinger, pp. XII, 96.
14. Hayet, p. 197 e. v. Zie ook Hugill, 1961, pp. 504 e. v. en Tegtmeier, p. 93.
15. Oderwald, pp. 266-269.
16. Oderwald, p. 45.
17. Oderwald, p. 69, vgl. ook p. 28, 33.
18. Hugill, 1961, pp. 11-12.
19. Bij Hugill, 1969, pp. 98-101: "ceremonial shanties".
20. De Hullu, 1914, pp. 325, 327-328, Q. X., pp. 33-34, Mentzel, p. 33, Wouters, pp. 3-4, Chambon, pp. 115 e. v. Om precies te zijn vond het ritueel telkens een kwartier vóór het hele uur plaats.
21. Zegers-Rijsen, pp. 73-74, Chambon, pp. 121-122.
22. Godée Moldbergen, I, p. 11.
23. S. Kalff, p. 164.
24. De Hullu, 1913, pp. 404-405.
25. Mentzel, p. 34, Hugill, 1961, p. 46, Doerflinger, p. 103.
26. Schneider, pp. 33-34. Voor verspreiding zie pp. 52 e. v. Vgl. Robinson, p. 385 en Firth, VIII en CXIV voor de situatie in Engeland.
27. Schneider, pp. 74-76, 88, 98.
28. Vgl. Firth, p. IX.
29. Vgl. Hugill, 1969, pp. 31 e. v., p. CVI. Volgens Chambon, p. 111 werden liederen geschreven door dichters of zangers van professie zelden spontaan aan boord gezongen. Opvoedende liederen konden het aan boord van buitenlandse schepen soms wel vanzelf goed doen. De "Zilvervloot" van Heije, bijvoorbeeld, wordt bij Tegtmeier,

- pp. 26-27 als Duitse "forebitter" vermeld. ("Hebht ji von de silwern Flott woll all hört!").
30. Immelman, p. 83.
  31. Immelman, p. 131. Trouwens, de auteur doet deze bewering op gezag van J. J. G. Grobbelaar's "Pêrels en pruike, 'n avontuurverhaal uit die dae van Rijk Tulbagh" (Kaapstad, 1948), die zelf zijn materiaal haalde uit "Matroozenzang op reis na Cabo de Goede Hoop". In dit liedboekje wordt de V. O. C. nooit genoemd. Er wordt wel gesproken over de zegeningen van de pas aangebroken vrede. Ik vermoed dan ook, dat het bundeltje uit 1802 of 1803 dateert, zoals Immelman ook zelf zegt op p. 81 noot 1. Dat betekent, dat alles wat Immelman direct of indirect (via Grobbelaar) uit het bundeltje aanhaalt, irrelevant is voor zijn artikel, omdat het de 19de en niet de 17de en 18de eeuw betreft. Mogelijk zijn ook deze liederen geschreven door een of andere academicus.
  32. Immelman, p. 131.
  33. Nicolas, p. 1050, d.w.z. pas in 1799 komen scheepsmuzikanten voor het eerst op monsterrollen van schepen met meer dan 56 stukken voor.
  34. De Haan, II, pp. 222-223, De Hullu, 1913, p. 406, Van Yperen, p. 15.
  35. Hickey, II, p. 233.
  36. Hugill, 1969, pp. 24-27.
  37. Schoute, p. 57. Wel vermeldt Merklein (in: l'Honoré Naber, VIII), p. 8 (+ 1650), dat naar de opvatting van de kapitein van zijn schip vrolijkheid en ontspanning met vers voedsel en drank het juiste middel was tegen scheurbuik. Spontaan gedanst werd niet alleen de horlepiep, maar ook de "reel", die volgens Kunst, p. 185-186 onder zeelui altijd populair was en de "zevensprong", zie Kunst, pp. 190-191.
  38. J. O. H. Arntzenius is ook de auteur van het "Hollandse Matroozenlied" uit het MS van Kimberley, dat Immelman op pp. 14-15 bespreekt. Deze professor in het recht te Harderwijk wordt tenminste genoemd als auteur van het lied in de "Zeemansliederen" van H. C. Juta. Het lied moet tussen 1815 (vermelding "Koning") en 1825 (dood Arntzenius) geschreven zijn.
  39. Vgl. Hugill, 1969, p. 21, Firth, pp. LXXI, CVI.
  40. De Booy, p. 499, Chambon, p. 113, Q.X., p. 36.
  41. Zie bijvoorbeeld Clockener, Brousson en H. C. Juta.
  42. De Booy, p. 499, Chambon, p. 113.
  43. Scheurleer, Varen, III, pp. 417-418.
  44. De Hullu, 1914, pp. 318. Het is onwaarschijnlijk, dat hierbij het werfliedje gezongen is, dat Immelman geeft, pp. 82-83. Dit is juist het werfliedje, dat Betje Wolff in 1780 voor de vloot schreef! (zie boven).
  45. Bijvoorbeeld Wouters, 1943, pp. 38-41, 49-51.
  46. Firth, LXXXIII, pp. 140-143, 233-234. Hugill, 1969, pp. 29-30, Robinson, p. 382.
  47. Als deze redenering juist is, dan moeten er ook geen pamfletten te vinden zijn, waarin geprobeerd wordt de zeelui als stoottroepen te gebruiken door te appelleren aan eventuele grieven over de toestanden aan boord. De juistheid van deze conclusie is getest in een aantal "zeemanspraatjes" uit de 17de eeuw: een uit 1643, drie uit 1652, een uit 1663, twee uit 1665, een uit 1666 en een uit 1672. De conclusie werd inderdaad niet weerlegd.
  48. Hart, p. 15.
  49. Respectievelijk nr. 7, 14 en 27 en 61 in bijlage I.
  50. Wouters, 1938, p. 11.
  51. Er bestaan nog wel meer collecties: de anonieme "Faambazuin", uit 1941, die gebaseerd is op Scheurleer, J. Moulijn "De brulboei. Een bundel Hollandse zeemansliedjes" (1946-48), en Rombout "Nederlandse spotliedjes en zeemansliedjes" (New York, 1943). De laatste twee bundels heb ik niet kunnen bekijken. Ze zullen weinig of geen nieuws over de 17de en 18de eeuw bevatten.
  52. Achteraf bleek, dat ook Hugill, 1969, pp. 7-8, "mythologisch taalgebruik" als criterium voor het onderscheiden van "sailor-made" en "street-ballad made" liederen wil hanteren.
  53. Lied nr. 9 (Journael van de fluyt Delfshaven) werd toch opgenomen, ondanks de prince, omdat het ontegenzeggelijk aan boord ontstaan is. Toegevoegd werd, buiten de collecties om, "De drie capiteynen", om dezelfde reden.

54. Hayet, p. 187, Hugill, 1969, pp. 8 en 30 e.v., en Tegtmeier, pp. 92-93 willen ook een scheiding "eigenlijke" - "oneigenlijke" zeemansliederen maken, maar geven hun criteria daarvoor niet op.
55. Werumeus Buning, voorwoord, Eekhout, p. 5.
56. Scheurleer, Varen, I, pp. VIII-IX.
57. Robinson, p. 359, vgl. Firth, p. LXXXIV.
58. G. Kalff, p. 117. Vroeger symboliseerde een schip op het land, het Narrenschip bijvoorbeeld, deze ontsnappingsmogelijkheid. Kalff dateert het lied in de 17de eeuw, omdat het al in een liedboek van 1672 voorkomt.
59. Het bekende meisje-loosthema kan ook in het kader van de werkgelegenheid geïnterpreteerd worden. Het thema wordt pas aan het eind van de 18de eeuw frequent in de liedboeken: 1767, 1785, 1789, 1790. Dergelijke gevallen als het optreden van een "meisje-loos" kwamen blijkbaar wel voor, maar toch zelden genoeg om ze interessante stof voor een lied te maken. Een verklaring voor deze ontwikkeling kan zijn, dat de zielverkopers door een schaarste aan zeelieden aan het eind van de 18de eeuw gedwongen waren zéér marginale arbeidskrachten aan te nemen (in de liederen neemt het meisje steeds dienst, ze wordt niet aan boord gesmokkeld) om aan de vraag van V. O. C. en vloot te voldoen. Het verminkte liedje over Grietje van Dijk, dat Van Lennep, 1856, p. 75 geeft en dat waarschijnlijk uit de 17de eeuw dateert, weerlegt mijn veronderstelling niet. Naar het verhaal is de Grietje-ra naar dit meisje-loos (-avant-la-lettre) genoemd (Viëtor, pp. 79-81). Als dat waar is, moet het geval een hoge uitzondering geweest zijn in de 17de eeuw.
60. Klachten over de betaling blijven in tegenstelling tot Engeland volkomen achterwege. Vgl. Robinson, pp. 356-358, Firth, p. LXXXIII.
61. Chr. Lloyd, pp. 198-201.

#### Geraadpleegde literatuur en bronnen

- Booy H. de, "Met Z. M. "Zilveren Kruis" door de Straat Magelhaen", in Marineblad, 56 (1941) pp. 487-505.
- Brandts Buys M. A., Lieder en van en voor Neêrlands volk (Leiden, 1872-1874).
- Broers J. H. (ed.), Bijdragen tot de geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen (Utrecht, 1869).
- Cambier J. R. J. Ph., "Iets over scheepstrompetters, trommelslagers, pijpers en halve-maanblazers", in: Tijdschrift Het Nederlands Zeewezen, 18 (1919) pp. 193-199.
- Chambon A., Marinegewoonten en gebruiken (Den Helder, 1941).
- Clockener-Brousson H. C. C., Liederbundel voor Janmaat en Soldaat (1893<sup>2</sup>).
- Doerflinger W. M., Shantymen and shantyboy (New York, 1951).
- Du Perron E., De muze van Jan Compagnie (Bandoeng, 1948<sup>2</sup>).
- Eekhout J. H., Hart van Holland (Lochem, 1942).
- Faambazuin der Hollandse zeelieden, De, Amsterdam, 1941.
- Firth C. H. (ed.), Naval songs and ballads (Navy Records Society, 33).
- Garms J. H., "Het zeemanslied", in: De Vereenigde Tijdschriften Caecilia en het Muz. College, 79 (1921/22) pp. 38-40.
- Godée Molsbergen E. C., Tijdens de Oost-Indische Compagnie 2 dln. (Bandoeng, 1935).
- Haan F. de, Oud Batavia 2 dln. (Batavia, 1922).
- Hallema A., "Het verleden van de Nederlandse marine in de spiegel van onze Nederlandse letteren", in: Marineblad, 65 (1955) pp. 330-341.
- Harlow F. P., Chanteying aboard American ships (1962).
- Hart S., "Zeelieden te Amsterdam in de zeventiende eeuw. Een historisch-demografisch onderzoek", in: Mededelingen van de Ned. Vereniging voor Zeegeschiedenis, 17 (1968) pp. 5-20.
- Hayet A., Dictons, tirades et chansons de bord des anciens de la voile (Paris, 1971).
- Heaton P., Songs under sail; a book of sailor shanties. Musical arrangements by Maria Bird (London, 1963.).
- Henningens H., "The life of the sailor afloat and ashore. Sources and systems of classification", in: O. Hasslöf (ed.) "Ships and shipyards, sailors and fishermen" (Kopenhagen,

1972) pp. 123-150.

- Hickey W., The memoirs of William Hickey, 4 dln. Ed. A. Spencer (London, 1919).
- Hugill S., Shanties from the seven seas; shipboard worksongs, songs used as worksongs from the great days of sail. (London, 1961).
- Id., Sea songs and shanties (London, 1969).
- Hullu J. de, "Amusementen aan boord van de schepen der Oost-Indische Compagnie", in "Vragen van den dag, 1913, pp. 404-412.
- Id., "De matrozen en soldaten aan boord van de schepen van de Oost-Indische Compagnie", in: Bijdr. Taal-, Land- en Volkenkunde van Ned. Indië, 1914, pp. 318-365.
- Immelman R. F. M., "Hollandse matroosliederen op die Kaapvaart in die 17de en 18de eeuw", in: Quarterly Bulletin of the South African Library, 14 (1959/60) pp. 81-86, 125-133 en 15 (1960/61) pp. 12-18.
- Juta H. C., Zeemansliederen (Leiden, 1876).
- Kalff C., Van zeevarende luyden en zeepoëten (Den Haag, 1915).
- Kalff S., "Vroegere marinefeesten", in: Onze Vloot, 12 (1920), pp. 164-165, 185-188.
- Kunst J., Terschellinger Volksleven (Den Haag, 1937).
- Lennep J. van, Zeemansliedjes (Amsterdam, 1852).
- Id., Zeemanswoordeboek (Amsterdam, 1856).
- Lieder van Groot-Nederland. Uitgave van de Vereniging Het Nederlands Lied, Verzameld door J. R. Coers, 1904 e.v., dl. 21, 52, 79/80, 180-181.
- Lloyd A. L., Folksong in England (London, 1967).
- Lloyd Chr., The British seaman (London, 1968).
- Maritieme Encyclopedie, dl. VI.
- Matroozenzang op reis naar Cabo de Goede Hoop, z. j.
- Mentzel O. F., Life at the Cape in the Mid-Eighteenth Century. Publications of the Van Riebeeck Society, 2 (Cape Town, 1910).
- Naber S. P. l'Honoré, Reisebeschreibungen von deutschen Beamten und Kriegssleute im Dienst der niederländische West- und Ostindische Kompagnien, 13 dln. (Den Haag, 1930-1932).
- Nicolas C. B., "Marinemuziek", in: Marineblad, 81(1971) pp. 1043-1097.
- Oderwald J., Het Nederlandse zeilschip van 1800 tot het einde. (Amsterdam, 1939).
- Pollmann J. C. M., Ons eigen volkslied (Nijmegen, 1935).
- Q. X., Herinneringen van een adelborst (Haarlem, 1927).
- Robinson C. M., The British tar in fact and fiction; the poetry, pathos and humour of the sailor's life (London, 1911).
- Scheurleer D. F., Van varen en van vechten, 3 dln. (Den Haag, 1914).
- Id., Mannen ter zee, 3 dln. (Den Haag, 1914).
- Schoute D., De geneeskunde in den dienst der Oost-Indische Compagnie in Nederlandsch-Indië (Amsterdam, 1929).
- Schnijder M., De Nederlandse krant. Van nieuwstijdinghe tot dagblad. (Amsterdam, 1949).
- Tegtmeier K., Alte seemanslied und shanties (Hamburg, z. j.).
- Tydemans G. F., "Marineliedjes en verhalen", in: Marineblad, 33 (1918/1919) pp. 416-417.
- Viëtor J. F., Zeemanstaal (Amsterdam, 1972).
- Werumeus Buning J. W. F., De zingende walvisch (Amsterdam, 1939).
- Whall W. B., Ships, seasons and shanties (Glasgow, 1910).
- Wouters D., Het Nederlandse straatlied (Baarn, 1938).
- Id., Lieder uit de oude doos: III: Van water en wind. ('s-Gravenhage, 1943).
- Yperen R. van, Militaire muziek (1966).
- Zegers-Rijsen C. C., "Het lied van den Provoost", in: Marineblad, 57 (1942) pp. 73-74.

Pamfletten

Knuttel, nrs. 5033b, 7208, 7265, 8750, 9125a, 9125b, 9330, 10234.

## Aspecten van de bouw van oorlogsschepen in de Republiek tijdens de achttiende eeuw (I)

Ir. B. E. van Bruggen.

Na de Spaanse Successieoorlog liep de rol van de Republiek als grote mogendheid gaandeweg af, daarover zijn alle schrijvers het wel eens. Voor de redenen waarom een herstel van onze zeemacht, - een belangrijke factor in dezen -, hoewel aanvankelijk wel beproefd, zeer moeizaam verliep, c. q. zelfs geheel achterwege bleef, moge ik naar de desbetreffende literatuur verwijzen. 1)

Liet de kwantiteit nieuw gebouwde schepen in vergelijking met het buitenland dan ook in de 18de eeuw te wensen over, de vraag rijst of dit eveneens het geval was met de kwaliteit daarvan en of men de technische vooruitgang elders al dan niet bijhield. In het volgende wil ik trachten deze vraag te belichten, speciaal voor wat betreft de ontwikkeling van hoofdafmetingen en bewapening en die van de kennis van de theoretische grondslagen van de scheepsbouw. Het is daarbij mijn bedoeling een aantal van de mij beschikbare gegevens in deze te analyseren.

### Charters 2)

Het heeft in de Republiek steeds de grootste moeite gekost een zekere eenheid te verkrijgen in de hoofdafmetingen van de schepen waaruit de vloot bestond, zulks in tegenstelling bijvoorbeeld tot Engeland waar de elkaar opvolgende "Establishments" deze voorschreven. Wel werden zo nu en dan door de Staten-Generaal of door individuele admiraliteiten pogingen in het werk gesteld vaste klassen of "charters" in te voeren, maar door het ingewikkeld bestel van ons maritiem bestuur hadden die steeds slechts tijdelijk succes. In 1682 werden bijvoorbeeld door de Staten-Generaal voor de grootste klassen de volgende afmetingen voorgeschreven (lengten "over steven" gemeten):

1e charter 80-96 stukken: 170 à 176 x 43/46 x 16/17 voet
2e charter 70-74 stukken: 152 à 156 voet
3e charter 60-68 stukken: 143 à 151 voet
4e charter 50-54 stukken: 135 à 140 voet 3).

Wij komen dan ook in de volgende jaren schepen tegen als:

1682 Admiraal Generaal (M) 80-86 : 170 x 43 x 16'
1683 Princes Maria (A) 92 : 170 x 43 x 16'
1683 Maze (M) 72 : 156 x 40 x 15'
1683 Hollandia (A) 72-74 : 156 x 40 x 15'
1683 Honselaarsdijk (M) 50 : 135 x 35 x 14'
1683 Stad en Lande (A) 52 : 135 x 35 1/4 x 14'
1692 Wassenaar (M) 60-66 : 145 x 39 3/4 x 14'
1688 Haarlem (A) 64 : 145 x 37 1/2 x 14 1/2'

maar ook geheel afwijkende afmetingen bestonden. Er werd nadien wel met het begrip "charters" gewerkt waarbij men, als hiervóór, de schepen verdeelde per 10-tal stukken geschut, maar veel eenheid in de afmetingen valt ondanks het pogen daatoo niet te bespeuren. Een aanverwante poging was vervat in de resolutie van H. H. Mog. van 6-12-1703 waarbij voor het 4e charter werd voorgeschreven dat een houten model moest worden vervaardigd om bij de aanbouw te worden "geobserveerd", maar bij resolutie van 22-3-1704 werd dit weer ingetrokken en aan de admiraliteiten de vrijheid hergeven "zoodanig een bestek te doen volgen als zij ten meesten dienste van den Lande zouden oordelen te behoeven, om te maken, dat de voors. schepen goed en wel bezeild mogen wezen". 4)

Aan een handschrift van Pieter van Zwyndregt Paulusz., dat zich in het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum bevindt, 5), ontleen ik dat ook in 1747 charters werden vastgesteld, wellicht evenwel alleen door de admiraliteit op de Maze, namelijk: