



Universiteit
Leiden

The Netherlands

Zeegezichten: Een blik op de Nederlandse vloot in de jaren rondom 1770-1780 aan de hand van scheepsjournalen

Bruijn, J. R.

Citation

Bruijn, J. R. (2023). Zeegezichten: Een blik op de Nederlandse vloot in de jaren rondom 1770-1780 aan de hand van scheepsjournalen. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 42(1), 8-22. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306416>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306416>

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

Zeegezichten

*Een blik op de Nederlandse vloot in de jaren rondom
1770–1780 aan de hand van scheepsjournalen**

This article provides new insights in the daily business of the Dutch admiralities (especially Amsterdam and De Maze [Rotterdam]) in the last decades of the eighteenth century. After some general remarks on finances and naval officers, five captains, some of whom made several journeys, are followed at sea. They sail to Africa, the West-Indies and on the North Sea in the period between the Seven Year's War (1756–1763) and the beginning of the Fourth Anglo-Dutch War (1780–1784). Their ship's logs tell about the duration and routes of their travels, the weather, military activities, lying idle for months, and the discipline of the crew. Also the lack of discipline, mainly by lower-ranked officers, is singled out. Sickness and death among the crew turns out to be unpredictable, while complaints about the condition of the ships are commonplace.

Een eerste blik op de Republiek toont altijd een wat brokkelig geheel, dat bij nadere beschouwing lijkt op een puzzel die uit meerdere puzzels tegelijkertijd bestaat die op hun beurt ook weer in elkaar passen: eenvormig en divers. Die eenvormigheid zien we terug in een Staten-Generaal bestaande uit zeven soevereine gewesten, die zich als één land representeerden tegenover het buitenland. In de gewesten, bestaande uit autonoom handelende onderdelen, die gezamenlijk optraden in hun Statenvergadering. En in een leger door de gewesten gefinancierd, maar met één opperbevelhebber.

De diversiteit vinden we bij de admiraliteiten terug op allerlei terreinen. Landelijk geldende uniforme belastingen op handel en scheepvaart (de convoien en licenten) werden door vijf verschillende admiraliteiten geïnd en beheerd. Elke admiraliteit bepaalde uit eigen belang de toepassing van die tarieven en de inning ervan. Die vijf admiraliteiten waren een uitvloeisel van de eigenheid van de maritieme belangen van de zeegebieden. De inkomsten van de admiraliteit van Amsterdam waren vele malen groter dan die van de overige vier. In de loop van de achttiende eeuw stelde het maritieme belang van de admiraliteiten in Hoorn/Enkhuizen en Harlingen vrijwel niets meer

[†] De redactie heeft deze bijdrage een week voor het overlijden van de auteur ontvangen.

* Dr. P.C. van Royen ben ik dank verschuldigd voor het zorgvuldig lezen en commentariëren van de tekst, evenals dr. M.A. van Alphen.

voor, dat van Middelburg nog iets. Alleen de admiraliteit van de Maze in Rotterdam volgde op enige afstand Amsterdam bij de invulling van de maritieme taken ter zee. Zo kon het gebeuren dat vlootuitrustingen dikwijls vrijwel alleen door deze twee admiraliteiten werden gedaan.

En toch was ook daar weer sprake van een zekere uniformiteit. De vijf admiraliteiten waren op dezelfde wijze georganiseerd. Zij werden bestuurd door een raad van afgevaardigden uit de eigen stad en uit de omliggende steden en vanuit de overige gewesten, die het generaliteitskarakter moesten garanderen. Zij hadden hun vaste functionarissen van advocaat-fiscaal, secretaris, ontvanger-generaal, equipagemeester en andere. In het gebied waarin de convoeien en licenten werden geïnd en beheerd, was een netwerk van kantoren en vaste beamtben.

Tot welke scheefgroei de financiële ongelijkheid tussen de admiraliteiten heeft geleid, toont een schets van de personeelsopbouw in het willekeurig gekozen jaar 1773 aan de hand van het zogenoemde *Heerenboekje*, het jaarboekje met namen en gegevens van iedereen die verbonden was aan de admiraliteit.¹ Het boekje voor Zeeland en het Noorderkwartier beslaat acht pagina's, dat voor de Maze en Friesland tien pagina's en voor Amsterdam achttien. Het blijkt bijvoorbeeld dat de Maze 25 mensen werkzaam had bij de convoeien en licenten en het verhoogde last- en veïlgeld, Friesland maar liefst 56, Zeeland 18 en het Noorderkwartier 50. Amsterdam spande de kroon met 92. De geldbedragen waarom het in 1773 ging, waren f 829.226 voor Amsterdam, f 353.835 voor de Maze, f 70.554 voor Zeeland, f 69.459 voor het Noorderkwartier en tenslotte f 42.718 voor Friesland.² Handel en scheepvaart waren nu eenmaal niet in elk admiraliteitsressort gelijkelijk ontwikkeld. Een eenvoudige reken-som leert dat in Friesland een beamtbe gemiddeld goed was voor iets meer dan f 750 per jaar, in het Noorderkwartier voor nog niet het dubbele en in Zeeland voor bijna f 4.000. In Amsterdam inde een beamtbe gemiddeld per jaar meer dan f 9.000. Het gemiddeld hoogste bedrag haalde de Maze op met meer dan f 14.000.

Zulke uiteenlopende geldbedragen, in deze periode sporadisch aangevuld met subsidies van de Staten-Generaal, manifesteerden zich overduidelijk bij de tweede hoofdtaak van een admiraliteit: de zorg voor de oorlogsvloot. Hiervoor diende elke admiraliteit behalve schepen een vaste groep van vlagofficieren, kapiteins, commandeurs en luitenants tot haar beschikking te hebben, al dan niet in een vast dienstverband. Bijgaande tabel toont dat drie vijfde van de in totaal 251 officieren in 1773 met Amsterdam was verbonden, een kwart met de

1 Zie ook D.J.A. Roodhuyzen-van Breda Vriesman, 'De 'Admiraliteit in Friesland' en Harlingen', *It Baeken* 77 (2015) 70–71.

2 J. Hovy, *Het voorspel van 1751 tot instelling van een beperkt vrijhavenstelsel in de Republiek (Propositie tot een gelimiteerd porto-franco)* (Groningen 1966) 7–19 en 88–96; W. Veenstra,

Tussen gewest en Generaliteit. Staatsvorming en financiering van de oorlog te water in de Republiek der Verenigde Nederlanden, in het bijzonder Zeeland (1586–1795) (z.p. 2014) B2–6 geeft de totale inkomsten; zie ook hoofdstuk 3.

Tabel 1. Aantallen zeeofficieren per admiraliteit (peiljaar 1773).

	<i>vlagofficier</i>	<i>kapitein</i>	<i>commandeur</i>	<i>luitenant</i>	<i>totaal</i>
Amsterdam	2	45	42	62	151
Maze	3	16	8	40	67
Zeeland	2	7	3	6	18
Noorderkwartier	1	10	–	–	11
Friesland	–	4	–	–	4

Bron: *Naamwijzers of zogenoemde Heerenboekjes* (1773).

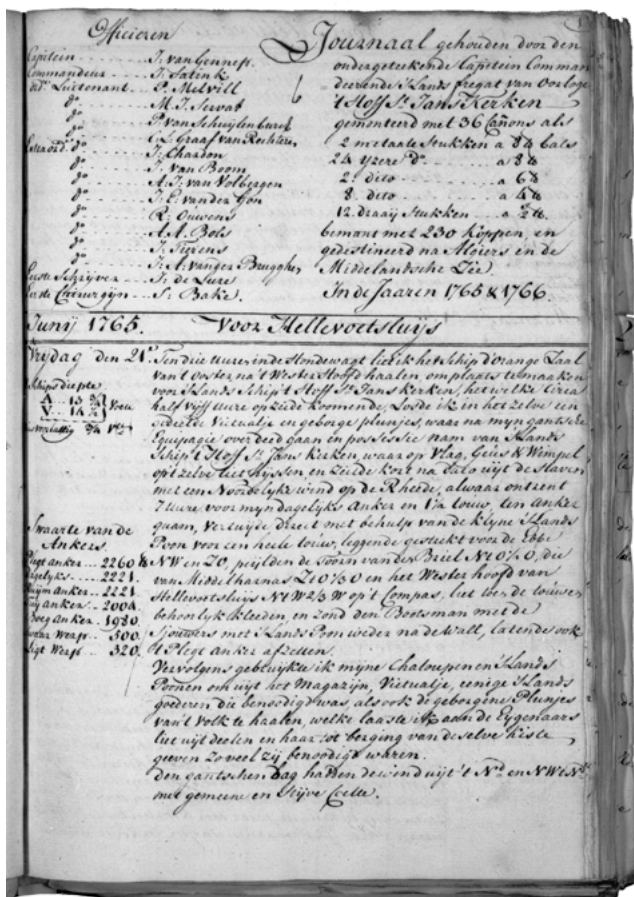
Maze. Ook hier was sprake van enorme ongelijkheid. Meer dan twee derde van de schepen was in de voorafgaande twintig jaar (1752–1772) van stapel gelopen van de Amsterdamse (38) en Rotterdamse werf (10). Daarnaast drie in Zeeland en slechts één in het Noorderkwartier.

Gelet op het geringe aantal schepen en kapiteins is het vanzelfsprekend dat de drie kleine admiraliteiten in deze jaren weinig activiteiten ontplooiden. Voor kapiteins van Amsterdam en de Maze bestond ondanks hun grotere aantallen veel meer perspectief om naar zee te worden gestuurd. In een land met een omvangrijke handels-, walvis- en visserijvloot was altijd behoefte aan konvooiëring en waren speciale expedities geregeld nodig. Na de Zevenjarige Oorlog (1756–1763) braken aanvankelijk rustige jaren aan, maar daarna vereisten oorlogen tegen de Noord-Afrikaanse staten extra vlootuitrustingen, op den duur samenvallend met onrust in de West-Indische wateren als gevolg van de Amerikaanse onafhankelijkheidsstrijd. Eind 1780 brak de Vierde Engelse Oorlog uit. Behalve voor het gewone konvooiwerk moesten in de jaren zeventig dus meer schepen dan gebruikelijk worden uitgereed. Bij de Maze en Amsterdam kregen verschillende kapiteins kort na elkaar een volgend commando. In dit artikel wordt een aantal van het soort reizen geschetst, die kapiteins in deze periode maakten. Dit gebeurt aan de hand van bewaard gebleven scheepsjournalen, aan boord bijgehouden door de kapitein en zijn schrijver.³ De reizen zelf en hun duur komen ter sprake naast eventuele militaire activiteiten, het soms maandenlange stilliggen en de orde en tucht onder de bemanningen. Kortom, het reilen en zeilen van oorlogsschepen rondom de jaren zeventig van de achttiende eeuw.⁴

3 Marc van Alphen, *Het oorlogsschip als varend bedrijf. Schrijvers, administratie en logistiek aan boord van Nederlandse marine-schepen in de 17de en 18de eeuw* (Franeker 2014) hoofdstuk 6, 196–219.

4 In colleges, vaak samen met dr. E.S. van Eijck van Heslinga, hebben studenten deze

journalen in het Nationaal Archief te Den Haag bestudeerd. Voor dit artikel zijn de verslagen van E. Blokzijl, M. de Keuning, P. Bergsma, N.D.B. Habermehl, M.K. Half, R.O. Hendrikx, W. Lamet, J. Schouten en H.J.M. Schrijver gebruikt.



De eerste pagina van het journaal van het fregat 't Hof van St. Janskerke onder bevel van J. van Gennep, 1765-1766. DEN HAAG, NATIONAAL ARCHIEF

JOHANNES VAN GENNEP NAAR ALGIERS (1765-1766)

Elk jaar werden oorlogsschepen uitgezonden ter konvooiering van koopvaarders in de Middellandse Zee, voor vlagvertoon in de havens van dit zeegebied en optreden tegen Noord-Afrikaanse kapers. Er was bijna voortdurend oorlog met een van de drie staten Marokko, Algiers en Tripoli. Economisch waren deze landen afhankelijk van de opbrengst van gekaapte koopvaarders met hun ladingen. De handelsvloten van de Republiek, Groot-Brittannië en Frankrijk waren voor de Noord-Afrikanen de aantrekkelijkste doelwitten en deze zorgden ervoor dat zij doorgaans met één van deze drie landen in oorlog waren. Met Spanje bestond een permanente staat van oorlog.

Jaarlijks voeren derhalve vanuit de Republiek enkele of meerdere oorlogsschepen naar de Straat van Gibraltar op weg naar de Middellandse Zee. Het waren fregatten en lichte lineschepen. Bijna alle admiraliteiten zetten hiervoor schepen in, soms ook de kleinere. Van tijd tot tijd moesten geschenken naar Noord-Afrika worden gebracht om de goede verhoudingen in stand te

houden. Dat was in 1765 de voornaamste opdracht voor kapitein Johannes van Gennep (1728-1779), sinds 1758 kapitein in dienst van de Maze. Zijn schip was het oude fregat *'t Hof van St. Janskerke* uit 1733 met 36 stukken geschut en een bemanning van 230 koppen.⁵ Voordat Van Gennep en zijn bemanning op 21 juni 1765 zouden vertrekken, hadden zij een scheepsramp overleefd. Aanvankelijk zou Van Gennep de *Pollux* commanderen, maar dit fregat liep kort na het uitzeilen reddeloos vast op de Ooster voor Schouwen en moest aan de zee worden prijsgegeven. De opvarenden werden gered, de lading geborgen. Onmiddellijk werd een ander schip, *'t Hof*, bestemd voor de belangrijk geachte reis naar Algiers.

Het duurde tot 18 augustus eer *'t Hof* in zee raakte. Het schip moest nog helemaal gereed gemaakt worden. Van Gennep zelf diende zich voor een Hoge Krijgsraad te verantwoorden voor het verlies van de *Pollux*. Hij werd van iedere schuld vrijgepleit en ontving op 31 juli zijn aanstelling op *'t Hof*. Zijn vorige bemanning was al op 21 juni aan boord gekomen. De geschenken voor de dei van Algiers kwamen 8 augustus. Het waren geen wapens, maar goederen als kandijbroden, porseleinen serviezen, fluwelen en damasten stoffen, laken in diverse kleuren en kwaliteiten. Onder de juwelen waren diamanten ringen en gouden horloges en tot slot 572 dozijn timmermangereedschap, van boren tot gutsen toe.

Tijdens een moeizame tocht door de Straat van Dover en het Kanaal met hardnekkige, dikke mist kreeg *'t Hof* op 11 september een aanvaring met een onbekende driemaster en raakte zij enige tijd aan dit schip vast ter hoogte van de kraanbalk aan stuurboord. Daarna lag men tien dagen stil in de haven van Torbay. Op 30 september werd Gibraltar bereikt, waar Nederlandse oorlogsschepen altijd andere eigen schepen aantreffen. Zo ook dit keer. Spoedig hierna zeilde Van Gennep met twee andere oorlogsschepen door naar Algiers, waar hij tot 8 december bleef liggen. De gebruikelijke beleefdheden werden uitgewisseld en de geschenken met sloepen aan de wal gebracht en plechtig overhandigd. Het lange verblijf was voor *'t Hof* hard nodig, want het schip schreeuwde om onderhoud, dat thuis op 's landswerf niet was gedaan. *'t Hof* moest zelfs voor enkele essentiële reparaties worden gekrensd. Vooral bij de boeg was veel hout verrot. Diverse nieuwe planken werden aangebracht om verdere lekkages te voorkomen. Na Algiers werd naar Livorno koers gezet, waar *'t Hof* als trage zeiler als laatste op 11 januari 1766 aankwam. Hier bleef men tot 12 maart om vervolgens na een verblijf op de rede van Malaga op 5 mei naar patria te vertrekken, elk schip op eigen gelegenheid. Ook in Malaga was weer onderhoud aan het schip nodig geweest. Van Gennep zeilde in konvooi met een Rotterdamse koopvaarder, geladen met Franse brandewijn. Op 20 juni 1766 ging hij onder het gebruike-

5 Nationaal Archief te Den Haag (NL-HANA), Admiraliteitsarchieven (1.01.46) (AA), inv. nr. 1163. Voor gegevens over de in dit artikel genoemde oorlogsschepen zie A.J. Hoving

en A.A. Lemmers, *In tekening gebracht. De achttiende-eeuwse scheepsbouwers en hun ontwerpmethoden* (Amsterdam 2001) 175-180.

lijke driemaal joelen van het scheepsvolk vanuit het want in Hellevoetsluis van boord.

Tijdens de reis overleden zes opvarenden en werden achttien man voor overtredingen van de Artikelbrief bestraft tijdens veertien verschillende krijgswachten. Het ging om vier officieren (luitenanten), negen onderofficieren en vijf matrozen. In het journaal wordt tweemaal het gebruik van een ventilator vermeld, zoals sinds 1766 was voorgeschreven. Tegen overlast van ratten, die onder meer kardoeszakken kapot vraten, werden van de wal katten gehaald.

QUIRIJN DABENIS NAAR MAROKKO (1774–1775)

Kapitein Quirijn Dabenis (1722–1796) van de admiraliteit van Amsterdam hoorde in 1775 dat de geschenken die hij kort tevoren in Larache aan de keizer van Marokko had gebracht, geweigerd waren en dat de oorlog was verklaard. Aan boord van het linesschip *Princes Royaal Frederica Sophia Wilhelmina* (56 stukken), gebouwd in 1768 en vernoemd naar de echtgenote van Willem V, was Dabenis op 19 augustus 1774 met driehonderd man bij Texel in zee gestoken.⁶ Op 15 september had de Nederlandse consul-generaal François Rossignol in Larache de geschenken voor de sultan in ontvangst genomen⁷, waarop Dabenis direct was doorgevaren naar Gibraltar, waar hij diverse collega's had aange troffen. Hij was daar onder hen vaak de oudste in rang, want hij was al in 1749 tot kapitein benoemd. Vergezeld van enige andere schepen zeilde hij nu via Alicante voor vlagvertoon naar Tunis en vervolgens naar Livorno, in welke drukke havenplaats hij van 29 november tot 20 januari 1775 verbleef. Met vijftig koopvaarders onder zijn hoede voer Dabenis daarna via de Straat van Gibraltar naar Cadix, waar hij van 24 februari tot 7 maart verbleef.

Tijdens zijn verblijf in de Middellandse Zee werd Dabenis met flink winterweer geconfronteerd. Soms ook met mist, dan werd de scheepsklok geluid en de trom geslagen. Als commandant van meerdere schepen was Dabenis erop gesteld dat de omgangsregels tussen kapiteins werden nageleefd. Kapitein Evert Bisdom (1733–1786) moest op 10 december in persoon verantwoorden waarom hij, zonder zijn bevelhebber erin te hebben gekend, contact met een ander schip had gezocht. Tijdens de reis werd er telkens voor gezorgd dat de watervoorraad werd aangevuld, zodra dit mogelijk was. Voortdurend was men op zijn hoede als onbekende schepen werden waargenomen. Schebekken (een type zeilschip) konden uit Noord-Afrika komen, maar werden ook door Spanje gebruikt. Een zestal Russische oorlogsschepen leidde tot vriendschappelijke ontmoetingen en onderlinge hulp.

Ondertussen was bekend geworden dat Marokko de oorlog inderdaad had

6 NL-HaNA, AA, inv.nr. 2410; J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* IV (Haarlem 1861) 365–366.

7 O. Schutte, *Repertorium der Nederlandse vertegenwoordigers, residerende in het buitenland 1584–1810* ('s-Gravenhage 1976) 386.

hervat. Dabenis kruiste met enige schepen korte tijd voor Larache. Koopvaarders werden zoveel mogelijk gewaarschuwd. Vanaf 19 maart was Dabenis terug in de baai van Gibraltar, waar tientallen koopvaarders binnenvielen. Dankzij de aanwezigheid van een flink aantal oorlogsschepen kon Dabenis de konvooiverlening coördineren. Zo vertrok op 2 april een konvooi van 36 koopvaarders met twee oorlogsschepen naar de Republiek. Zelf verliet Dabenis tezamen met drie collega's op 20 mei Gibraltar en zette koers naar patria. Op 22 juni 1775 kwam Kamperduin in zicht en de volgende dag was de reis ten einde. De bemanning was opvallend gezond gebleven. Toch waren er zeven sterfgevallen. De discipline was goed gehandhaafd. Acht keer moest de krijgsraad oordelen over overtredingen, waaronder dobbelen. Er waren vijf matrozen en vier onderofficieren bij betrokken.

JOHANNES VAN GENNEP: HEEN EN WEER NAAR GIBRALTAR EN OOK NOG NAAR MAROKKO (1776–1778)

Reizen van heen en weer tussen Hellevoetsluis en Gibraltar maakte kapitein Van Gennep van november 1776 tot juli 1778 met het fregat *Jason* van de Maze. Hij moest koopvaarders naar de Middellandse Zee konvooieren en deelnemen aan de strijd tegen de heerser van Marokko. Hiervoor werden diverse oorlogsschepen uitgerust, die meestal in de baai van Gibraltar hun rendez-vous hadden.⁸

Op 27 november 1776 was de *Jason* in zee met een bewapening van 36 stukken en een bemanning van 230 koppen.⁹ Drie koopvaarders van het beoogde konvooi raakten tegelijkertijd in zee en begonnen aan hun reis. In de weken hierna was van alles aan de hand met de *Jason*. Na een besluit van de krijgsraad werd op 11 december weer naar Goeree opgeduwd en was men de volgende dag in Hellevoetsluis terug. Daar verscheen op 14 december een javaan (onderbaas) van 's landswerf met vier timmerlieden om de kennelijk kapot geraakte beting (het sterke houten gestel achter de fokkenmast voor het vastmaken van ankerkabels) te repareren. Daarna viel winterweer in, waardoor de *Jason* in de haven haar toevlucht moest zoeken. Het roer raakte beschadigd, wat opnieuw reparatie vergde. Schildwachters uit het plaatselijk garnizoen moesten toen deserteurs tegenhouden. Door ijsgang op de stromen kon Van Gennep pas op 22 januari 1777 de haven verlaten. Toen ging het vlot. Op 6 februari werd Gibraltar bereikt. Tijdens de overtocht was volop geoefend met het geschut en het handgeweer. De Artikelbrief, de gedragsregels voor het leven aan boord, was telkens elke maand een keer voorgelezen.¹⁰

Van Gennep trof in Gibraltar diverse collega's die op de kust van Marokko

8 De Jonge, *Geschiedenis zeewezen* IV, 364–378; R.B. Prud'homme van Reine, *Jan Hendrik van Kinsbergen 1735–1819. Admiraal en*

filantroop (Amsterdam 1990) 98–107.

9 NL-HANA, AA, inv.nr. 1173 (3 en 4).

10 Van Alphen, *Het oorlogsschip*, 209–210.



Twee schebekken en een galei in de Middellandse Zee. Aquarel door Jan Hendrik van Kinsbergen, ongedateerd (c. 1776–1779). AMSTERDAM, HET SCHEEPVAARTMUSEUM

op kapers kruisten. De *Jason* kon hier pas op 25 februari aan meedoen, omdat eerst vier breeuwers uit Gibraltar kieren in de romp moesten breeuwen. Kennelijk was de staat van onderhoud van het schip, dat Pieter van Zwijndregt in 1770 had gebouwd, niet op orde. Van Gennep kruiste enige weken voor de noordwestkust van Marokko en men zag onder meer een schebek, een kaperschip in de baai van Tanger liggen. Op 10 april was Van Gennep terug in Gibraltar, waar hij een paar weken oudste officier was, nadat schout-bij-nacht Daniël Pichot (1722–1803) op 19 april op kruistocht was gegaan. Deze had voor zijn vertrek met enkele kapiteins aan boord van de *Jason* gedineerd. Schade aan de *Jason* werd hersteld. Als oudste instrueerde hij de al vermaarde kapitein Jan Hendrik van Kinsbergen enige koopvaarders naar de Atlantische Oceaan te begeleiden.

Onder de bemanning misdroegen zich enkele onderofficieren. Eerder al waren het timmerlieden en de kuiper, nu de bootsman en de tweede schrijver; deze laatste wilde zich na dagen van dronkenschap met een mes doden en had zich al verwondingen toegebracht. In de boeien bijgekomen, toonde de man oprecht berouw en kwam hij er met een reprimande vanaf. Twee maanden later werd deze schrijver opnieuw op dronkenschap betrapt, maar beloofde hij na twaalf dagen opsluiting wederom beterschap.¹¹

Op 6 mei 1777 vertrok Van Gennep opeens naar patria. Waarschijnlijk was de staat van de *Jason* te deplorabel om langer te blijven kruisen. Zonder konvooi kwam Van Gennep op 3 juni bij Goeree aan en lag zijn schip twee dagen later in Hellevoetsluis. Op 8 juni vertrok Van Gennep zelf naar Rotterdam om het admiraliteitsbestuur rapport te doen. Daags daarna kwam de javaan van 's landswerf met twintig timmerlieden en twee sjouwers aan boord voor niet nader aangeduide herstelwerkzaamheden. Ze hadden hiervoor zes dagen nodig. Ook het roer werd beter afgehangen. De aanwezigheid van de *Jason* werd wel opgemerkt. Zij vormde voor menig bestuurder een zomeruitje aan

11 NL-HANA, AA, inv.nr. 1173, 15 februari, 14 en 18 april, 14 en 26 juni 1778.

boord van hun jachten. Tot de bezoekers behoorden Zeeuwse raden en hun advocaat-fiscaal, de raadpensionaris van Holland, Pieter van Bleyswijk en de secretaris van de Raad van State, soms vergezeld van hun familie. Bij het bezoek van de raadpensionaris stond het scheepsvolk op de ra's en klonken saluutschoten. Van Gennep en zijn collega Andries de Bruyn (1725-1793) werden daarop voor een diner uitgenodigd bij de raadpensionaris. Op 30 juli was Willem V in het fort Hellevoetsluis, wat resulteerde in menig saluutschot. Zo ook op 7 augustus, de verjaardag van de Prinses van Oranje.

Daarna was het gedaan met het ontspannen scheepsleven. Op 8 augustus 1777 werd weer zee gekozen. Op weg naar wederom Gibraltar werd herhaaldelijk geoefend voor een zeegevecht, samen met twee andere schepen. Er werd in kiellinie gevaren, er werd een slaglinie geformeerd en gejaagd. Nog vlak voor aankomst in Gibraltar op 20 september werd opnieuw de 'linie van bataille en retraite' geoefend. Tien dagen later ging Van Gennep in opdracht van de eskadercommandant een verkenning doen van de haven Salé bij Rabat, waarvan hij op 15 oktober terug was. Verder lag de *Jason* in de baai van Gibraltar, waar op 7 januari een koopvaarder aanvulling van de victualie bracht. Wanneer de eskadercommandant in zee was, trad Van Gennep op als commanderend officier over de Nederlandse schepen. Op 16 maart maakte hij deel uit van het eskader dat kapitein Van Kinsbergen naar Tanger overbracht als onderhandelaar over vrede, waartoe de sultan zich bereid toonde. Deze zou daar tot begin mei blijven. Van Gennep was 20 maart terug in Gibraltar.

Op 26 mei 1778 kwam een einde aan de ogenschijnlijk weinig zinvolle tocht van Van Gennep, die de meeste tijd in Hellevoetsluis en Gibraltar had doorgebracht. Kort voor zijn vertrek huiswaarts was het op 6 juni nog nodig om in Cádiz hulp te vragen van scheepstimmerlieden. Er bleken bij de voorsteven open naden te zijn, waardoor het zeewater binnenstroomde. De naden werden gebreeuwd en met lood bekleed. Op 10 juni was de klus geklaard. Op 2 juli werd Goeree gepeild en voor Hellevoetsluis ten anker gegaan en acht dagen later verliet Van Gennep met zijn officieren het fregat.

JACOB ANDREAS VAN DEN VELDEN NAAR DE WEST (1777-1779)

Van den Velden (1740-1780) kwam in september 1779 ziek terug van een reis naar West-Indië en overleed enige maanden na terugkeer. Hij was sinds 1766 kapitein bij de admiraliteit van Amsterdam. Zijn schip *Jason* (1772, 36 stukken) behoorde in het Caribisch gebied tot een groot eskader van acht schepen ter bescherming van de Nederlandse handelsbelangen. De spanningen waren daar hoog opgelopen tussen de Britten en de zich onafhankelijk verklaard hebbende Amerikanen, oogluikend gesteund of geholpen door Franse en Nederlandse handelaren. Het eskader mocht bescherming en assistentie verlenen aan elk Nederlands koopvaardijship dat kon verklaren alleen buskruit en munitie voor eigen gebruik aan boord te hebben.



Gezicht op de stad Paramaribo met vele schepen op de rede. Aquarel opgedragen aan kapitein-ter-zee J.A. van den Velden door derde stuurman Fredrik Jägerschiöld, 1772. AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM

Na vertrek in december 1777 was het eskader op 23 februari 1778 bij Sint Eustatius gearriveerd, een brandhaard van spanning met de Britten. De *Jason*, vertrokken met 201 man aan boord¹², moest hier de scheepspapieren van alle inkomende en uitgaande koopvaarders inspecteren. In het journaal werden hun namen opgetekend. Daarnaast moesten kapers van allerlei nationaliteiten in de gaten gehouden worden. Lang duurde deze episode niet, want eind maart ontving Van den Velden order zich naar Suriname en Demerara (Demerary) te begeven, waar ook Britse en Amerikaanse schepen voor onrust zorgden. Vlagvertoon van Nederlandse kant was nodig. Na een rustige overtocht vanaf de Bovenwindse Eilanden arriveerde de *Jason* begin mei 1778 bij Suriname en voer zij op 3 mei door naar Paramaribo. Daar volgden natuurlijk de officiële ontvangsten, temeer daar de gouverneur van Suriname Jan Nepveu (1719–1779) de schoonvader van de kapitein was. En deze had zijn tienjarig zoontje Jan als adelborst bij zich aan boord. ‘De vreugde van den ouden heer was vooral op het zien van zijn kleinzoon buitengemeen’, tekende de vader in zijn scheepsjournaal op. Nadat hout voor een nieuwe grote steng was gevonden, verliet de *Jason* op 28 mei Paramaribo op weg naar Demerara.

In de kolonie was uit militair oogpunt nog meer te doen. Twee Britse kapers blokkeerden de rivier en zorgden voor schaarste aan goederen. Op verzoek van de commandeur van de kolonie bleef Van den Velden langer dan beoogd. Hij had vóór het begin van de orkaantijd, die half juli begon, naar St. Eustatius willen teruggaan. Op 11 juni slaagde hij erin orde op zaken te stellen. Eén van de kapers werd gedwongen te vertrekken en een Nederlandse schoener kon worden bevrijd. Toen sloeg het noodlot toe. Een tropische ziekte, al sinds

12 NL-HaNA, AA, inv.nr. 2103.

het vertrek uit Paramaribo heersend, bleek besmettelijk. De aantallen zieken liepen op tot 76 man, die aan de wal verpleegd moesten worden. Op 24 juni kreeg ook Van den Velden hoge koorts. Nog tot 29 september duurde het, eer de *Jason* naar Sint Eustatius kon terugkeren, waar het fregat vier weken later arriveerde.

Mocht de bemanning van de *Jason* hierna hopen spoedig te repatriëren, niets was minder waar. Het eskader zou eind maart 1779 met een konvooi thuisvaren, maar de schout-bij-nacht verordonneerde dat de *Jason* pas medio april kon vertrekken, zodat nog dertien koopvaarders zouden kunnen meevaren. Op 29 maart echter liep het schip aan de grond. De schade was groot. Een stuk kielbalk was verloren, ook van de voorsteven. Het doortrekken van zeilen onder het schip hielp onvoldoende, de pompen konden het werk niet aan. Reparatie van de kiel was onvermijdelijk, waartoe men doorzeilde naar Saint Thomas, een van de Maagdeneilanden, dat op 18 april werd bereikt. De werffaciliteiten aldaar waren zeer gebrekkig, de bemanning geloofde er niet meer in. Kapitein Van den Velden wist een opstand te voorkomen. 'Niemand dan de sulke, die het gesien hebben, kunnen zig een idé formeeren van de moeijte die ik gehad heb om alles op zulk een miserabel terrein in orde te brengen en het volk in goede order te houden'. Het lukte toch de *Jason* weer zeewaardig te maken, waarop 15 juli de terugreis werd aanvaard, die zonder verdere problemen verliep. Op 8 september 1779 arriveerde de *Jason* op de rede van Texel. De arme kapitein, tijdens de reis voortdurend geteisterd door zware koortsaanvalen, overleefde uiteindelijk niet.

ALBERT DELVOS OOK NAAR WEST-INDIË (1779–1780)

Er gingen geregeld oorlogsschepen naar Suriname. Bovengenoemde kapitein Van den Velden was ongeveer twintig maanden van huis. Er waren echter ook kortere of langere reizen. De zes Bovenwindse Eilanden, met name Sint Eustatius, hadden bescherming nodig tegen kapers en vijandelijke oorlogsschepen naast konvooiers voor hun scheepvaart naar de Republiek. Hetzelfde gold voor Essequibo, Demerara en Suriname op de Zuid-Amerikaanse noordkust. Albert Delvos (1735–1785) van de admiraliteit van de Maze, sinds 1777 kapitein, maakte in 1780 een reis van negen maanden.¹³ Eind december 1779 koos het fregat de *Arend*, bouwjaar 1768, bij Goeree zee met aan boord 150 man en een bewapening van 24 stukken. Op 6 maart 1780 zeilde de *Arend* langs fort Nieuw Amsterdam aan de monding van de Surinamerivier, waar op 8 maart in Paramaribo Delvos en zijn bemanning voluit de verjaardag van Willem V konden meevieren. De rivier moest van ongewenste schepen worden vrijgehouden. Delvos' handelingsvrijheid werd weldra beknot door een dringend verzoek om hulp van zijn Amsterdamse collega C.H. Mulder, die met zijn fregat *Alarm* (bouwjaar

13 NL-HaNA, AA, inv.nr. 1189.

1774) was vastgelopen op een bank in de monding van de Marowijne, oostelijk van de Surinamerivier. Dit gebeurde wel vaker.¹⁴ De *Alarm* kwam weer vlot en voegde zich bij de *Arend*. Pas begin mei werden verkenningstochten verder in zee tegen kapers gemaakt met barken van de twee oorlogsschepen. Delvos besloot vast te houden aan de eerder meegegeven vertrekdatum naar patria. Een verzoek tot uitstel wees hij af. En zo vertrokken Delvos en Mulder op 26 juli met in konvooi zes koopvaarders. Ondanks stormachtig weer in de Golf van Biskaje bleef het konvooi bijeen. Op 1 oktober 1780 was de *Arend* terug in Hellevoetsluis. Overigens moest tijdens de reis na ontmoetingen met andere schepen en bij het aanlopen van de kust van Suriname het bestek worden bijgesteld.

Een gehavende bemanning keerde terug. Vijftien procent (22 man) was overleden, deels door ongelukken, maar vooral door verandering van klimaat, zoals de dokter in Paramaribo stelde. Kapitein Delvos verloor niet alleen matrozen, zoals door valpartijen over boord, maar ook zijn chirurgijn, derde luitenant en schipper. Voor de terugreis begon, werden diverse opengevallen plaatsen door bevorderingen opgevuld. Ernstige overtredingen tegen de regels van de tucht deden zich soms voor. Nog voor vertrek uit Hellevoetsluis moesten drie man wegens dronkenschap in de boeien worden geplaatst. Twee vechtersbazen werden op 29 januari voor enkele dagen op water en brood gezet. Dat overkwam ook de schiemanmaat op 3 april, toen hij te lang aan de wal was gebleven. Ene Henk Smit werd betrapt op diefstal. Zijn straf was zwaar: driemaal van de ra vallen en 150 stokslagen. Toen een matroos bij een collega met een mes het voorste deel van de neus had afgesneden, moest hij als smartengeld drie maanden gage aan hem afstaan, driemaal van de ra vallen en kreeg hij een snee over de wang als blijvende herinnering.

CORNELIS VAN GENNEP IN HET KANAAL (1776)

Een jongere neef van Johannes van Gennep, Cornelis (1737-1791), ook uit Gorinchem afkomstig, maakte na terugkomst van een reis naar de Middellandse Zee en Marokko in Hellevoetsluis, in maart 1776 vervolgens met het fregat *Bellona* (1761, 24 stukken en 150 koppen) in de zomer van 1776 de bekende kruistocht in het Kanaal en in de Noordzee om de retourschepen van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (voc) op te vangen en naar hun thuishavens te begeleiden. Vier oorlogsschepen deden elk jaar dit werk sinds de zeventiende eeuw: twee van de admiraliteit van Amsterdam, één van die van Zeeland en de vierde bij toerbeurt van de admiraliteit van de Maze of het Noorderkwartier. De kostbare retourladingen konden zo op de drukbevaren West-Europese wateren worden beschermd. De kapiteins moesten voorko-

¹⁴ H. den Heijer, *Nederlands slavernijverleden. Historische inzichten en het debat nu* (Zutphen 2012) 150.

men dat particuliere vaartuigen contact kregen met de retourschepen en hun bemanningen. Smokkel moest verhinderd worden. Na de maandenlange terugreis uit Azië was het daarnaast vaak nodig de voorraden voeding, drinkwater en medicijnen aan te vullen.¹⁵

Van Gennep vertrok op 18 mei 1776 en was al op 22 mei op één van de twee gebruikelijke kruisposten aan de ingang van het Kanaal ter hoogte van Kaap Lizard.¹⁶ Dit was de meest westelijke kaap in Cornwall, door menig zeeman gevreesd omdat die niet goed op de zeekaart stond. Op 6 juni kwamen zes 'grote' schepen in zicht en hiermee begon een heel succesrijke zoektocht naar de overige schepen van de retourvloot uit Azië. Bij de opvang van de in totaal 24 retourschepen is de *Bellona* in veruit de meeste gevallen betrokken geweest. Zodra één of meer schepen werden gezien, werd het sein van verkenning gedaan, waarop met elf schoten werd gereageerd. Van Gennep beantwoordde dat saluut met negen. De schipper of schippers haalden daarop het seinboek op. Het was een zomer zonder problemen. De schepen werden naar de zeegaten van de respectievelijke Kamers begeleid.¹⁷ De Kamer Zeeland zond vaak een hoeker naar het Kanaal met een loods al aan boord. De *Bellona* liep op 2 juli het zeegat van Texel binnen om water te halen en op 1 september was Van Gennep terug in Hellevoetsluis.

CORNELIS VAN GENNEP IN DE NOORDZEE (1781–1782)

In 1781–1782 opereerde Cornelis van Gennep in de Noordzee als commandant van een groter schip, het linieschip *Maarten Harpertsz. Tromp*.¹⁸ Het waren nu oorlogsomstandigheden, namelijk oorlog met de Britten. Het schip had een bemanning van driehonderd koppen en een bewapening van 54 stukken. Lange tijd lag het schip stil bij Hellevoetsluis. Dat stilliggen had gevolgen voor de tucht onder de bemanning. Onder hen waren twaalf appointé's (cadetten) en acht jongens. De *Tromp* was in 1777 het tweede schip in de marine vernoemd naar een beroemde zeventiende-eeuwse vlootvoogd. De admiraliteit van Amsterdam was in 1774 voorgegaan met de *Admiraal Piet Hein*. De *Admiraal De Ruiter* volgde daar in 1778.¹⁹

Van 6 september 1781 af was Van Gennep de kapitein. De *Tromp* lag vóór of in de haven van Hellevoetsluis, tezamen met een tweede schip. Pas 10

15 J.R. Bruijn, 'Een routineuze aangelegenheid. De opvang van de voc-retourvloot in de achttiende eeuw' in: Anita van Dissel, Maurits Ebben en Karwan Fatah-Black eds, *Reizen door het maritieme verleden van Nederland. Opstellen aangeboden aan Henk J. den Heijer bij zijn afscheid als hoogleraar Zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden* (Zutphen 2015) 43–58, aldaar 43–48.

16 NL-HaNA, AA, inv.nr. 1176 (1).

17 *Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries* (DAS) III (Den Haag 1979) nrs. 7941–7966, niet 7955 en 7964.

18 NL-HaNA, AA, inv.nrs. 1193 (3) en 1194.

19 De VOC was vele jaren eerder met deze vernoemingen: DAS II (Den Haag 1979) nrs. 3483 en 3494; de *Admiraal De Ruyter* in 1749 door de Kamer Amsterdam en de *Admiraal Tromp* in 1749 door de Kamer Rotterdam.

april 1782 werd zee gekozen. Twee dagen later voegden beide schepen zich bij collega's op de rede van Texel. Op 14 mei kwam dit eskader, veertien schepen in totaal, in zee om twee weken later in het Vlie terug te keren. Eind juni lag de *Tromp* enige dagen op wacht buitengaats. Op 7 juli echter begon een periode van echt actieve dienst. Het eskader, ingedeeld in een achter-, midden- en voortocht, ging oefenen. De *Tromp* bleek een minder goede zeiler. Op 23 juli kreeg Van Gennep opdracht om met vijf schepen naar Trondheim te varen om drie aldaar binnengelopen retourschepen van de VOC op te halen. Op 25 augustus werden hier de drie schepen aangetroffen, die er sinds begin juli lagen. Britse oorlogsschepen maakten een verdere reis naar patria onveilig. Tenslotte bereikten Van Gennep en de zijnen via een tijdelijke toevlucht in Bergen met alle schepen in november de thuishavens.²⁰ Op 24 november werd Van Gennep van zijn commando ontheven.

Tijdens het commando van Van Gennep gedurende ruim één jaar werd dus weinig gevaren. De bemanning was met driehonderd betrekkelijk groot, maar het aantal zieken bleef laag met kleine uitschieters tijdens een golf van verkoudheid begin juni 1782 en beginnende scheurbuik eind september. Het sterftecijfer bedroeg 21. Opvallend echter waren de tuchtzaken opgetekend in het journaal: 41. Het ging hierbij niet zozeer om de matrozen en soldaten (twaalf keer) en ook niet om de officieren (vijf keer), waar met name de adelborsten soms over de schreef gingen. Nee, het waren de onderofficieren, die zich schuldig maakten aan dronkenschap, brutaal gedrag, plichtsverzuim en ongehoorzaamheid. Niet alleen kwartiermakers, botteliers, bootsmannen, schiemanen en koks, ook een tweede chirurgijn, tweede schrijver en eerste stuurman hoorden bij de boosdoeners. De straffen bestonden meestal uit het voor een of meer dagen in de boeien opsluiten, bij desertie volgden driemaal van de ra vallen en laarzen, dat wil zeggen het slaan met een stuk touw op het natte gat.

ENKELE OBSERVATIES TOT SLOT

De scheepsjournalen van kapiteins en schrijvers hebben een gebruikelijke en zakelijke inhoud.²¹ Zij werden later door meerdere personen gelezen en bevatten gegevens over weer, route, varen, stilliggen, ontmoetingen, scheepsleven, over ziekte en sterfte en de overtredingen van de Artikelbrief en soms over een bepaalde, bijzondere gebeurtenis, niet over festiviteiten als zeedopen of de aanwezigheid van vrouwen. Fraai, maar zeldzaam is de passage in het journaal van de *Dordrecht* onder kapitein Adriaan David van der Gon op 14 juli 1759 koersend richting Madeira: 'Kort daeraen zeijlde ik op een walvis die voor de boeg moet hebben leggen slaepen, 't welk zulk een beweging maekte eeven of 't schip op een bank stiete. Dit zeemonster quam knorrende en knorrende aen

20 DAS III, nrs. 8061, 8065 en 8068.

21 Van Alphen, *Het oorlogsschip*, 196–202.

bakboord langs de zijen bij de valreep met een groot geweld opborrelen'.²² Het is opvallend dat geregeld negatief wordt geschreven over de staat van onderhoud van de schepen die onvoldoende tot slecht zou zijn. Schepen waren niet voorbereid op een reis van een jaar of langer.

De neven Van Gennep kregen in deze jaren betrekkelijk veel commando's en waren soms lang van huis. Over de vaak gegoede thuisfronten van de kapiteins staat niets vermeld, ook niet over de echtgenotes die aan de wal verantwoordelijk waren voor de scheepsvoeding. Onvoorspelbaar is op elke reis het verloop van ziekte en sterfte onder de bemanning. Johan van Gennep in 1765/66 en Dabenis telden op hun betrekkelijk korte reizen niet meer dan respectievelijk zes en zeven sterfgevallen onder hun equipages van 230 en 300 man. Delvos zag zijn bemanning met vijftien procent afnemen, 22 van 150 man, na een tocht naar de West van tien maanden. Cornelis van Gennep verloor in de veertien maanden van zijn commando op de Noordzee 21 van 300 man. De verschillen waren groot, oorzaken werden slechts sporadisch aangegeven. In enkele journalen werd bij de vermelding van een sterfgeval in de marge een leeggelopen zandloper getekend. Overigens wordt nergens geschreven over een tekort aan bemanning bij vertrek.

Het valt op dat tijdens de meeste reizen vooral onderofficieren bij overtredingen van de Artikelbrief betrokken waren. Zij vormden veruit de grootste groep overtreders, met name op de eerste reis van Johan van Gennep en de Noordzeereis van neef Cornelis, niet de veel talrijker matrozen en soldaten. Enkele keren moest een officier worden bestraft, onder wie appointé's. Het soort overtredingen (vrijwel geen ernstige) is in het voorgaande reeds vermeld. Er bestond een zekere samenhang met de duur van de reis en de lange tijden van stilliggen in een haven. Eenmaal werd sodomie bestraft. Vaak is een of meer dagen eenzame opsluiting een voldoende bestraffing en werd berouw betoond. 'Jonkheid' gold als een verzachtende omstandigheid. Op elke reis waren altijd wel enige deserteurs. Het opmerkelijke gedrag van de toch betrekkelijk kleine groep onderofficieren was niet nieuw, want dit gold ook al voor de Engelse marine omstreeks 1700.²³

22 NL-HaNA, AA, inv.nr. 1153 (met dank aan dr. J. Francke en E. Havers).

Royal Navy about 1680–1720' in: *Mariner's Mirror* 108 (2022) 159–176, aldaar 161–173.

23 P. Schmidt, 'Disobedient officers in the