

Jaap R. Bruijn

Zeegang

Zeevarend Nederland in de achttiende eeuw



WalburgPers

Deze uitgave kwam tot stand mede dankzij financiële steun van:
G.Ph. Verhagen-Stichting, Stichting Unger – Van Brero Fonds,
Vaderlandsch Fonds ter Aanmoediging van 's-Lands Zeedienst en
het door Prins Bernhard Cultuurfonds beheerde Wim van Kooten Fonds.



Afbeeldingen omslag

Smakschip met roeiboot. Onbekende schilder (Sneek, Fries Scheepvaartmuseum) en matroos met pruimtabak (ca. 1798), prent recentelijk door Dr. M.A. van Alphen gevonden in het Dordrecht Museum.

Omslagontwerp

Floor Boissevain, Eijgen Stijl, Den Haag

Ontwerp binnenwerk

Marijke Maarleveld, ViaMare, Zutphen

© 2016 Jaap R. Bruijn, p/a Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Zutphen

Eerste druk, 2016

Tweede druk, 2018

www.walburgpers.nl

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veele-
voudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of open-
baar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch,
mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder
voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Zoveel mogelijk is getracht de eventuele rechthebbenden van de afbeel-
dingen te achterhalen. Rechthebbenden die in dit verband niet zijn bena-
derd wordt verzocht zich met de uitgever in verbinding te stellen.

ISBN 9789462490987

NUR 688

INHOUD

WOORD VOORAF	7
TER INLEIDING	9
Hoofdstuk 1: Wie werd er zeeman en waar kwam hij vandaan?	13
<i>De eerste ervaringen 14 Veel werk in de zeevaart 16 Altijd veel buitenlanders op de Nederlandse schepen 19 Veranderingen onder de buitenlanders bij de koopvaardij en walvisvaart 21 Vaste patronen 23 Bij de Compagnie 26</i>	
Hoofdstuk 2: De aanmonstering	29
<i>Makelaars ter zeevaart vooral voor koopvaardij en walvisvaart 30 Aanmonsteren bij de VOC 33 Zielverkopers en transportkopers 37 Naar de oorlogsvloot 41 Werfagenten 45</i>	
Hoofdstuk 3: De vijf takken van zeevaart: hun schepen en bemanningen	49
<i>Oorlogsschepen en Oost-Indiëvaarders 49 Schepen in de Atlantische vaart 50 Schepen in de Europese vaart 51 Walvisvaarders 52 Vissersschepen 53 Een wereld van verschil in rang en benaming 54 De verdiensten bij de koopvaardij, walvisvaart en zeevisserij 58 De verdiensten bij de Compagnie en admiraliteit 60 Gratis voeding 62 Scholing 63</i>	
Hoofdstuk 4: Werken op de schepen	67
<i>Kwartieren en wachten 68 De eerste ervaringen 70 Slapen en eten 72 De scheepskost 74 De zeekapitein heeft een financieel belang bij het eten 74 Het eten op de andere schepen 76 Werken voor het goud van de zee 77 Varen naar een bestemming 79 De enige die voor zijn scheepswerk heeft geleerd, is de stuurman 83</i>	
Hoofdstuk 5: Leven op de schepen	87
<i>Plagerijen en zeedoop 87 Straffen 89 Medische zorg 92 Godsdienstige zorg 96 Vrij van werk 100 Vrije tijd op Compagnies en oorlogsschepen 101 Een zeemansgraf 106</i>	
Hoofdstuk 6: Anderen aan boord	109
<i>Aziatische zeelieden, slaven en veroordeelden 109 Op slavenschepen 113 Slavenvervoer op VOC schepen 119 Passagiers 120</i>	

Hoofdstuk 7: Ter walvisvangst	127
<i>Zeven reizen van Jens Jacob Eschels (1769-1775)</i> 128 <i>Overheidssteun voor de walvisvaart</i> 133 <i>De zes complete reizen van Pieter Bezemer (1787-1794)</i> 134 <i>De walvisjacht door Bezemer</i> 137 <i>1789: Bezemers schipbreuk</i> 142 <i>De thuisreis</i> 144	
Hoofdstuk 8: Ter visvangst	145
<i>Visserij bezorgt vele handen werk</i> 146 <i>Het hele jaar door vissen</i> 149 <i>Tegenvallers</i> 155 <i>Vervelende voorvallen op zee</i> 156 <i>Reddingen door vissersschepen</i> 157 <i>IJsland: vaak een gevaarlijk visgebied</i> 158 <i>Visserij in oorlogstijd</i> 160	
Hoofdstuk 9: Ter koopvaardij	199
<i>Vele bestemmingen</i> 200 <i>Schipper Bartels en zijn bemanning (1754-1763)</i> 202 <i>Oude en nieuwe zeevarende gemeenschappen: West-Friesland</i> 204 <i>Friesland</i> 206 <i>Groningen</i> 208 <i>Ter koopvaardij in Zeeland</i> 208 <i>De Straatvaart en twee onaangename aspecten</i> 211 <i>Naar de West</i> 214 <i>Ontboezemingen van een zeeman ter koopvaardij</i> 217	
Hoofdstuk 10: Naar de Oost en terug	219
<i>Wie aan boord</i> 219 <i>Carrière perspectieven</i> 221 <i>De reis naar Azië</i> 223 <i>Terug naar patria</i> 229 <i>Dronken en boosaardige schippers</i> 234 <i>Geweld tegen de scheepsleiding</i> 235 <i>Scheepsrampen</i> 237	
Hoofdstuk 11: Bij de marine	241
<i>Telkens andere matrozen, vooral in Zeeland</i> 241 <i>Kleine veranderingen bij de onderofficieren</i> 243 <i>Zaken waaraan het scheepsvolk aan boord behoefte had</i> 244 <i>Deserteren</i> 246 <i>Over de schreef</i> 247 <i>Grote kans op ziek worden en erger</i> 249 <i>Een werkweigering in 1745</i> 251 <i>Krijgsgevangenschap</i> 254 <i>Op reis naar de West</i> 254 <i>Twee tochten naar de Middellandse Zee</i> 258	
Hoofdstuk 12: Het thuisfront	263
<i>Twee gezagvoerders, twee levens</i> 263 <i>Veel zeelieden hadden een thuisfront</i> 264 <i>Postverzending</i> 266 <i>Brieven</i> 268 <i>De achterblijvers</i> 270 <i>Steun vanuit de gemeenschap</i> 272 <i>Zeevarende beurzen</i> 273 <i>Huisvesting</i> 274 <i>Verandering voor het thuisfront: een overstap naar een andere vaart</i> 276 <i>Stoppen met varen</i> 277	
Ter afsluiting	281
NOTEN	287
BRONNEN	299
BIBLIOGRAFIE	301
LIJST VAN ILLUSTRATIES	313
REGISTER OP PERSOONSNAMEN	314
REGISTER OP SCHEEPSNAMEN	318

WOORD VOORAF

Schrijven over een maritiem historisch onderwerp heb ik altijd een prettige bezigheid gevonden. Ik heb het gelukkig verschillende keren kunnen doen. Ons maritieme verleden biedt vele onderwerpen betreffende het weidse spectrum dat het gebruik door de mens van de zee omvat, in welk tijdvak dan ook. Het zeegebeuren in de achttiende eeuw heeft mij altijd speciaal geboeid en daarbij in het bijzonder de mens aan boord van de schepen. In de loop van de tijd kon ik over dit facet niet alleen door eigen onderzoek veel informatie verzamelen, maar ook door de resultaten van studieopdrachten van studenten en in hun latere proefschriften. In dit boek zijn deze gegevens bijeengebracht en heb ik soms op een impressionistische wijze een beeld geschetst van de vele gezichten die het zeemansleven van de vroege achttiende eeuw tot in de zogenoemde Franse tijd had. Dit gebeurt niet chronologisch, meestal wel thematisch. In de Inhoud staan zoals gebruikelijk de titels van de twaalf hoofdstukken, maar ook de onderwerpen die in een hoofdstuk aan de orde komen. Sommige hiervan worden wat breder behandeld, andere korter omdat nog onvoldoende informatie daaromtrent beschikbaar is.

Het schrijven zelf is een eenzame bezigheid, maar wat er aan vooraf gaat en volgt heeft een veel socialer karakter. Raad en hulp vragen levert immers goede gesprekken op, commentaar op tekst interessante reacties. Een aantal van de personen die hierbij betrokken zijn geweest, vaak vroegere studenten, noem ik graag en met dankbaarheid en erkentelijkheid. Van Paul van Royen kwam de suggestie voor de titel ‘Zeegang’, die ik in het Ter Inleiding uitleg. Hij las ook alle hoofdstukken minutieus door en hielp me bij de correspondentie van koopvaardijshipper Bartels. Dr. J. Schouten (†2010) heeft op zijn eigen initiatief vele scheepsjournalen op bepaalde thema’s voor mij doorgelezen en daarover gedegen verslag gedaan. Jan van de Voort heeft mij met raad en met nieuwe bronnen op weg geholpen om over de zeevisserman meer te weten te komen en leverde daarnaast illustratiemateriaal uit het vroegere Visserijmuseum, sinds de zomer van dit jaar het Museum Vlaardingeng. Arent Vos van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed deed hetzelfde met

afbeeldingen van voorwerpen gevonden in scheepswrakken. Jur Leinenga stelde zijn documentatie betreffende de achttiende-eeuwse walvisvaart ter beschikking, Ton van Velzen hielp met het zoeken en vinden van zeelieden in de scheepsbetaalboeken van de VOC. Peter Poortvliet en Erik van der Doe waren onmisbare gidsen in het Zeeuwse zeelieden bestand. Thea Roodhuyzen-Van Breda Vriesman tipte me over een marinethema, Hans Beelen (Oldenburg) legde mij een paar oude zeevaarttermen uit. Marc van Alphen en Henk den Heijer ten slotte voorzagen respectievelijk hoofdstuk 2 en 6 van waardevol commentaar. Wie alles telkens heeft gelezen en van haar opmerkingen voorzien was mijn geduldige echtgenote Elly. Naast alle eerder genoemden wil ik vooral haar dankzeggen.

Jaap R. Bruijn
Oegstgeest, oktober 2015

Woord Vooraf bij de tweede druk

Op pagina 19 is in de tabel het jaartal 1694 vervangen door c. 1680. Dr. J. Francke (Zoutelande) wees mij er terecht op dat een oorlogsjaar minder geschikt is voor deze tabel.

Oegstgeest, februari 2018

TER INLEIDING

Met de titel *Zeegang* wil dit boek een tweede betekenis aan dit woord geven. De eerste en eigenlijke betekenis van zeegang is de beweging van het zeeoppervlak onder invloed van de wind, dus de deining. De zeeman heeft met dit verschijnsel volop te maken. De tweede en nieuwe betekenis waarvoor het woord zeegang hier wordt gebruikt is die van de gang naar zee door de zeeman. De zeeman op zoek naar werk, dat hij op en door middel van de zee zal verrichten.

In dit boek staat centraal de achttiende-eeuwse zeeman aan boord van Nederlandse schepen. Wat bracht iemand ertoe om naar zee te gaan en waar kwam hij vandaan? Uit welke delen van de Republiek en uit welke buurlanden? Welke groepen van de samenleving brachten zeelieden voort? Hoe vond de zeeman een schip, wat voor werk moest hij doen, wat kreeg hij te eten en hoe leefde hij aan boord? Ongeveer een tiental verschillende zeelieden heeft diverse keren op deze vragen antwoord gegeven. Dit hebben ze in hun zelf verwoorde levensverhalen gedaan. Met hun antwoorden duiken deze mannen verspreid over twaalf hoofdstukken steeds weer ergens op. Zij versterken of illustreren de informatie die onderzoek in archieven en de beschikbare literatuur op bovengestelde vragen oplevert. Daarnaast zijn vijf hoofdstukken specifiek gewijd aan de karakteristieken van de walvisvaart, visserij, koopvaardij, Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) en de marine. Tot slot krijgen zowel het contact met het thuisfront als de levensomstandigheden van het zeemansgezin aan de wal aandacht.

In de achttiende eeuw lagen de patronen in de Nederlandse zeevaart over het algemeen vast. Een zeeman die bij een van de takken van zeevaart terecht kwam, wachtte geen grote verrassingen. De weg naar aanmonstering op een schip was afgebakend en bekend. Vaak ook welke omstandigheden hij in havenbuurten zou aantreffen. De arbeidsvoorwaarden en de rangen aan boord waren al vroeger vastgelegd. Over de hoogte van de gages kon maar zelden onderhandeld worden. De regels voor het leven aan boord waren in artikelbrieven beschreven. Het waren niet alleen duizenden Nederlandse

mannen en jongens die op de schepen werk zochten. Altijd ook duizenden buitenlanders afkomstig uit de omliggende landen in Europa. Het betrof werk op alle soorten schepen, van visserspink tot Oost-Indiëvaarder. Vele dingen veranderden nooit en gingen jaren achtereen op dezelfde manier. Iets nieuws in de achttiende eeuw was wel dat walvissen vanaf 1719 ook in Straat Davis ten westen van Groenland werden gevangen, waarvoor een maand vroeger moest worden aangemonsterd in verband met de langere duur van de reis. Er was één regelrechte verstoring in de achttiende-eeuwse scheepvaart. Dat was de Vierde Engelse Oorlog (1780-1783). Toen moest het uitvaren van schepen stilgelegd worden en had de marine opeens duizenden manschappen nodig. Honderden koopvaarders en vissersvaartuigen werden door de Britten gekaapt. Het Nederlandse antwoord hierop was het uitvlaggen van schepen naar neutrale staten en staatjes, waarbij de bemanningen eveneens de betreffende nationaliteit aannamen. Zodoende konden handel en scheepvaart gewoon doorgaan.

Uitvlaggen of neutraliseren gebeurde in de zogenoemde Franse Tijd in versterkte mate. Dat was vanaf 1795, toen een invasie van Franse revolutionaire legers een einde maakte aan het voortbestaan van de aloude Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. Groot-Brittannië was van toen af aan tot 1813 de vijand van ons land en de Britse marine was meester ter zee. Heel veel zeelieden gingen in deze periode onder een andere nationaliteit toch door met varen. Mede daardoor betekende het einde van de Republiek geen essentiële breuk in het werk van de zeeman. Alleen de grote jaarlijkse vloten van de VOC hielden op te bestaan, waardoor werkgelegenheid voor duizenden zeelieden verdween. De al sterk verminderde walvisvaart ging slechts mondjesmaat door. Zeeman zijn was nog steeds varen op een zeilschip. Zijn werkzaamheden veranderen pas echt ingrijpend, wanneer de stoommachine aan boord komt en ijzer in de scheepsbouw wordt toegepast. De negentiende eeuw was toen al enkele decennia oud.

De achtergrond waartegen de zeeman en visserman in de achttiende eeuw hun beroep uitoefenden was een andere dan die in de late zestiende en zeventiende eeuw. In die eerste fase van haar bestaan vertoonde de Republiek een onstuimige maritieme groei. Overal werd naar nieuwe routes en handelsmogelijkheden gezocht. In Azië, in het westelijk deel van de Atlantische Oceaan, in West-Afrika en wat dichterbij huis in de Middellandse Zee en in het hoge Noorden. In dit laatste gebied werd afgetast wat de kansen waren voor een nieuwe activiteit: de jacht op walvissen. De vraag naar Noordzee-haring in

Europa leek welhaast onbegrensd. De bijna ongebreidelde expansie wekte rivaliteit op bij andere mogendheden en dwong de Republiek een flinke oorlogsvloot op te bouwen. In 1672-1673 bleek die vloot zelfs onmisbaar voor het voortbestaan van ons land als een zelfstandige staat. De ene zeeoorlog volgde op de andere. De late zestiende en zeventiende eeuw waren voor de handel, scheepvaart en visserij vaak turbulente tijden.

De achttiende-eeuwse achtergrond was anders. Spoedig na afloop van de Spaanse Successie Oorlog in 1713 hield de Republiek op een belangrijke machtsfactor in de Europese machtsverhoudingen te zijn. Het immer dreigende gevaar van de Duinkerker kapers was, op een enkele oprisping na, verdwenen. De Barbarijse kapers uit Noord-Afrika waren er nog altijd, maar zij opereerden niet meer tot diep in de Noordzee. Door het sluiten van vredesverdragen met geschenken en incidenteel vlagvertoon door oorlogsschepen bleef het Barbarijse gevaar een beheersbaar probleem voor de veiligheid van de handelsvaart in de Middellandse Zee en voor de Atlantische kust van het Iberisch schiereiland. De prominente rol van de vijf admiraliteitscolleges als de verantwoordelijken voor de uitrusting van grote aantallen oorlogsschepen was uitgespeeld. De veiligheid van het land was bijna niet meer in het geding. Mede door geldgebrek waren de uitrustingen van oorlogsschepen meestal beperkt in aantal. Als werkgever voor grote aantallen zeelieden was de marine verdwenen.

In de Europese handelsvaart lagen de bestemmingen vast, verschuivingen deden zich slechts voor in het goederenpakket en in de frequentie van het aanlopen van havens. Het begrip stapelmarkt had zijn betekenis verloren. Het belang van de scheepvaart in het zuidelijk deel van de Atlantische Oceaan steeg. De VOC gebruikte, afgezien van de admiraliteiten, nog steeds de grootste schepen met hun talrijke bemanningen. Haar handel en scheepvaart groeiden in de achttiende eeuw lang door. In de walvisvaart verminderde ondanks de opening van een tweede jachtgebied geleidelijk het aantal uitrustingen als gevolg van overbevissing en buitenlandse concurrentie. De haringvisserij verloor in de achttiende eeuw sterk aan betekenis, op kabeljauw echter bleef onverminderd gevist worden.

Aan de tienduizenden mannen en jongens die jaar in jaar uit in de zeevaart, de visserij of walvisvaart hun brood verdienden en aan de wal meestal de zorg voor een gezin of hun ouders hadden, is als collectief tot nu toe geen monografie gewijd. Dat is wel gedaan voor facetten van het zeemansbedrijf. In dit boek is een poging gedaan een meer integrale geschiedenis te bieden van leven en werken van

zeeman en visserman in de lange achttiende eeuw met in begrip van de Franse Tijd. De verschijning van veel literatuur over de sociale geschiedenis van de Republiek heeft hiervoor de mogelijkheid geschapen. In die geschiedschrijving zijn de zeevaart, visserij en walvisvaart niet achtergebleven. Een reeks van voor dit boek relevante dissertaties is in de afgelopen jaren ter beschikking gekomen. Daarnaast zijn jarenlang in werkgroepen van studenten zeegechiedenis aan de Universiteit Leiden talloze gegevens uit archiefmateriaal bijeengebracht, met name uit scheepsjournalen. Deze gegevens konden nu worden verwerkt. Een soortgelijke studie over de zeeman tijdens de voorgaande periode in het bestaan van de Republiek blijft nog een desideratum.

In dit boek is er bewust van afgezien vergelijkingen met zeelieden in de andere Europese scheepvaart te maken. Het zou de omvang van het boek sterk hebben uitgebreid en onbedoeld de aandacht hebben afgeleid van de zeeman op Nederlandse schepen en diens arbeidsvoorwaarden en werkomstandigheden. Die zeeman staat centraal. Wel vonden veel Nederlandse aspecten van het zeemanswerk hun weg naar het Duitse Rijk en Scandinavië. Een belangrijk verschil tussen de Republiek en andere landen in Europa was een grotere bemoeienis van de centrale overheid met de scheepvaart en een structurele verwevenheid met de oorlogsvloot, zowel in Groot-Brittannië en Frankrijk als ook in Spanje, Denemarken en Zweden.