

Zeevarenden van de Gouden Eeuw

Omstreeks 1595 voeren Nederlandse schepen voor het eerst zowel naar Oost- als naar West-Indië. Dit was het begin van een zich snel uitbreidende en zeer geregelde vaart in de volgende eeuwen. In de eerste decennia van de 17e eeuw was vooral de West-Indische Compagnie naast vele particulieren actief in de vaart op West-Afrika en West-Indië. De reizen in het Atlantische gebied waren korter dan die van de VOC naar Azië; in gemiddeld anderhalf jaar kon men bijvoorbeeld in West-Afrika slaven gaan halen, deze naar West-Indië brengen en met suiker naar Europa terugkeren. Anders dan de VOC legde de WIC zich vooral toe op kaapvaart en slaventransporten. De bemanning van deze schepen was over het algemeen kleiner, in de periode 1623-1636 gemiddeld 80 koppen. Voor de uitbreiding van de overzeese bezittingen en handel waren veel zeelui en soldaten nodig.

Rangen en taken aan boord

De organisatie aan boord verschilde vooral naar gelang het doel van de vaart: koopvaardij, walvisvaart of oorlogsvaart. Hoe groter de schepen, hoe groter de specialisatie. Alle taken en rangen kwamen bijna nooit op één schip voor. Niet alleen op marineschepen, ook op VOC- en WIC-schepen waren soldaten aanwezig. In 1665 werd door de Staten van Holland een aparte organisatie voor “scheepssoldaten” op de vloot opgezet, het latere Korps Mariniers dat eigen officieren had en een vast dienstverband. Aan het hoofd van de soldaten stond de commandeur. De konstabel of scheepsartilleriemeester zorgde voor alle artillerie. De scheepskorporaal had de zorg voor het “kleine schiet- en handgeweer” en moest tevens sleutels en sloten kunnen maken. De rangen zijn het meest onzeker, deze worden dikwijls verschillend aangeduid. Bovendien steeg in de loop van de tijd het aanzien van bepaalde werkzaamheden, bijvoorbeeld de rang van de chirurgijns, degenen die belast waren met de medische zorg. Over de promotiemogelijkheden, bijvoorbeeld om van scheepsjongen op te klimmen tot schipper (kapitein), of op de vloot tot admiraal, bestaat nog geen systematisch

onderzoek. De kleinste sociale eenheid werd gevormd door de matroos en zijn maat. Deze maten verzorgden elkaar bijvoorbeeld in geval van ziekte, indien daarvoor geen speciale voorzieningen waren getroffen.

Alle schepelingen, behalve de officieren die aan de kajuitstafel aanzaten, werden na aankomst aan boord door de bottelier, de persoon die belast is met het uitdelen van de drank en de spijsen, en de schipper in groepen van meestal zeven personen verdeeld. Zo'n sociale eenheid werd “de bak” genoemd omdat zij de hele reis samen uit één bak aten. De verdeling geschiedde naar rang en bezigheden. Zo aten de kok, de bottelier en hun maten samen, de bootsman, schieman en zeilmaker met hun maten, de timmerlui enz. De bakken, samengesteld uit een ambachtsman en zijn volk, noemde men kombuisbakken. Aan het hoofd van het baksvolk stond de bakmeester, soms om de week bij toerbeurt gekozen. Van de jongste van de bak horen we in 1718 dat hij het bijzondere voorrecht had de bakslui tegen het einde van de maaltijden “lenz” te roepen. Allen moesten dan ophouden met eten en hij mocht de schotel uitlikken.

Behalve officieren, de ziekentroosters, de chirurgijns en de timmerlieden, werden allen ingedeeld in twee of drie wachten. Behalve voor wachtlopen en roergang zorgde het wachtsvolk voor de verpleging van de eigen zieken, de dagelijkse reiniging van het schip, het laden en lossen en het leegpompen van het ruim om half twaalf 's avonds. In het begin van de 17e eeuw was een etmaal verdeeld in vier wachten van zes uur, later werden dit zes wachten van vier uur.

Verschillen in rang en werkzaamheden brengen uiteraard ook verschillen in loon, premiestelsel en secundaire arbeidsvoorwaarden met zich mee. Zo was het voedsel aan de kajuitstafel aanzienlijk beter dan voor degenen die uit de bak schaftten. Ook de slaapgelegenheid verschilde: de matrozen sliepen in hangmatten op de overloop, de lagere officieren bij hun werk, de hogere officieren verbleven in de hut op het halfdek of in de konstabelskamer op de overloop. De soldaten aan boord bestonden voor een groot gedeelte uit buitenlanders en stonden nog lager in aanzien dan de matrozen.

Tucht en orde

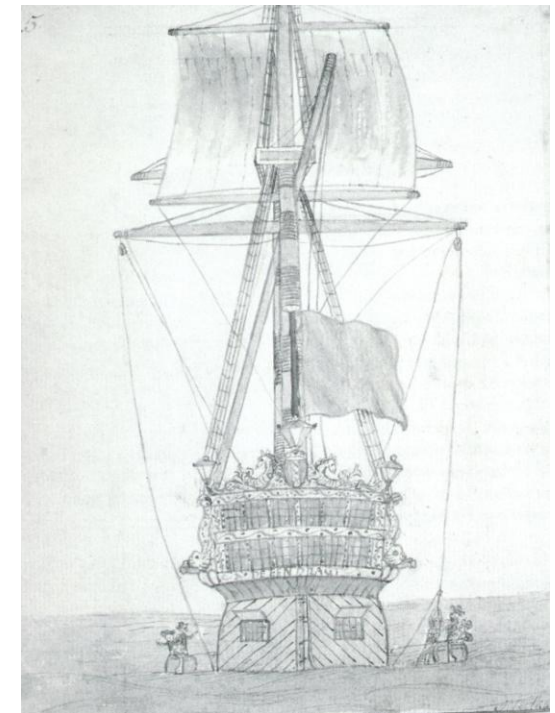
Om zo efficiënt mogelijk goederen te transporteren en oorlog te voeren, achtten reders en admiraliteiten tucht en orde aan boord noodzakelijk. Temeer daar het volk dat men recruteerde van huis uit nu niet bepaald het meest vredelievend was.

De bekendste overtreding is muiterij. Veel gehoorde aanleidingen zijn tekort aan goed voedsel, langer dienstverband dan afgesproken was en te lange reizen. Meestal werden kapitein en officieren opgesloten en zeilde de muitende bemanning zelf verder. Op muiterij stonden natuurlijk de strengste straffen. Ieder schip had zijn eigen scheepsraad voor lichte vergrijpen; hiervoor werden geldboetes of lichte lijfstraffen opgelegd. Ingeval er soldaten terecht stonden, werd deze raad kriegsraad genoemd. In de scheepsraad hadden opperkoopman, schipper, koopman of boekhouder, opperstuurman en commandeur der soldaten zitting. Indien meer schepen samen voeren kon men een brede raad instellen voor “kapitale of criminele misdrijven”. Hierop stond de doodstraf of andere zware straffen. Hoofd van politie en tegelijk officier van justitie was de provoost, die erop moest toezien dat de regels werden nageleefd. Als iemand zich “crimineellijk verliep” werd hij door de provoost gevangen gezet, die daarvoor boven zijn gage het “sluitgeld” ontving: van ieder die in de boeien werd gesloten zes stuiver als het een mindere en tien stuiver als het een officier betrof. De meeste vergrijpen werden met geldboetes afgedaan. De zwaarste straffen stonden op moord (in dat geval werd de dader met het slachtoffer in zee geworpen), “vuyle sonden” of homo-sexualiteit, desertie en muiterij. Op mishandeling stond het

afhakken van de hand, voor messteken werd men met de hand aan de mast vastgestoken, tot men zelf de hand door het mes had teruggehaald. Hierbij zou het gaan om een pennemesje dat tussen twee uitgespreide vingers door het vel werd gestoken. Een gewoon gevecht met het mes werd bestraft met het insluiten in de boeien. Beruchte zware straffen waren kielhalen, van de ra vallen, de wip, het houten paard en het laarzen. Bij het kielhalen werd de veroordeelde onder het schip doorgehaald. Daartoe werd hij in een soort loden harnas geplaatst. Men bond dan op zijn bovenarm een grote met olie doordrenkte lap of spons, stopte zijn oren vol met wol en raadde hem aan sterk in de spons te bijten om zo minder zeewater binnen te krijgen. Het grote gevaar was natuurlijk dat de man tegen de kiel te pletter zou slaan. Evenals bij het kielhalen werd ook bij het van de ra vallen de veroordeelde aan de ra opgetakeld, vastgemaakt aan een lijn die men op bevel “los allemaal” plotseling liet schieten. Tengevolge van het lood waarmee hij was verzwaard, plofte hij pijlsnel in het water. Dit werd meestal driemaal herhaald. De wip was een soort van de ra vallen, maar dan op het dek en het houten paard stond voor een soort pijnbank, voorzien van pinnen waarop men werd vastgebonden.

Omdat de veroordeelden hierdoor erg verminkt werden, werden later hiervoor straffen als geldboetes en laarzen ingesteld. Bij het laarzen, dikwijls na het van de ra vallen, werd de veroordeelde “mettet natte gat” aan de mast vastgebonden en met de dagge, een dik eind touw, geslagen “daar waar zijn laarzen eindigen”. O.a. een star loonpeil, een groot aanbod van zeelui en het feit dat noch marine noch

koopvaardij in de eerste plaats hun heil zochten in het beknibbelen op lonen of voedsel van de zeearbeiders, maken dat er in de Gouden Eeuw geen grote ontwikkelingen in de arbeidsvoorwaarden van de zeelui te bespeuren zijn.



Kielhalen van een matroos op het oorlogsschip Eendracht, 1764