

# VEELZIJDIGE MANNEN IN DE HAVEN: DE EQUIPAGEMEESTERS VAN DE ZEEUWSE ADMIRALITEIT IN DE 18<sup>DE</sup> EEUW

Tom Vlaeminck  
Historicus

## 1. Inleiding

Hoewel we in onze moderne maatschappij met reusachtige olietankers en containerschepen het zeilvaarttijdperk ver achter ons hebben gelaten, blijven schepen die de natuurelementen tot hun maximum benutten tot de verbeelding spreken. Het is vanuit deze fascinatie dat mijn onderzoek naar de equipagemeesters binnen de Zeeuwse Admiraliteit is gestart. Als academicus eindigt mijn interesse in het maritieme immers niet bij het nakijken van een schip aan de horizon, het begint er pas.

Bij de start van mijn onderzoek heb ik ervoor geopteerd het aspect van de uitreding van oorlogsschepen te doorgronden. De hechte band met onze noorderburen en vooral hun rijk maritiem verleden hebben me ertoe aangezet dit te kaderen binnen de Zeeuwse Admiraliteit. Aangezien (onder andere) de Zeeuwse Admiraliteit tijdens de 18<sup>de</sup> eeuw enkele malen in bijzonder hachelijke situaties verzeild raakte, leek het me interessant net deze periode te bestuderen.

Om u beter vertrouwd te maken met de situatie waarin de Republiek tijdens de 18<sup>de</sup> eeuw verkeerde, zal eerst en vooral een kader worden aangereikt waarin de organisatie van de Staatse oorlogsvoering ter zee nader wordt toegelicht. Vanuit dit kader zal vertrokken worden om de ontstaansgeschiedenis van het equipagemeesterambt na te gaan. Vervolgens mag u een gedetailleerde omschrijving van de ambtsinhoud van de equipagemeester verwachten. Ook de professionele omgeving van de hier bestudeerde functionaris zal besproken worden. Teneinde een beter zicht te krijgen op de persoon achter het ambt zal ook de sociale positie van de equipagemeesters besproken worden. Op het einde van dit artikel zal duidelijk worden dat de equipagemeesters essentiële schakels waren in de uitreding van zeeschepen en zelfs meer noten op hun zang hadden.

## 2. De Admiraliteiten van de Republiek

Van bij het begin van haar bestaan heeft de Republiek steeds te kampen gehad met een sterke onderlinge verdeeldheid. De zeven gewesten die de Republiek

uitmaakten waren immers bijzonder op hun autonomie gesteld<sup>1</sup>. Hoewel Staten-Generaal (de vergadering van afgevaardigden uit de verschillende gewesten) als hoogste orgaan bestempeld werd, bleven de provincies dan ook grote bevoegdheden behouden. Eén van de markantste voorbeelden hiervan kan in de organisatie van de oorlogsvoering ter zee worden gezien. Hiervoor telde de Republiek maar liefst vijf verschillende Admiraliteiten!

Dat deze in de belangrijkste havensteden van de Republiek gevestigd waren kan niet verbazen. De oudste kan in Rotterdam worden teruggevonden, stond beter bekend als de Admiraliteit van de Maze. De belangrijkste was gevestigd in Amsterdam, de rijkste haven van de Republiek. In hetzelfde gewest lag ook de Admiraliteit van het Noorderkwartier, afwisselend gevestigd in Hoorn en Enkhuizen. Ook in Friesland werd uiteindelijk een marineorganisatie opgericht. Deze werd bestuurd vanuit Dokkum. Tot slot mocht Zeeland haar Admiraliteit huisvesten in Middelburg.



Fig. 1. De abdij van Middelburg, vergaderplaats van de Admiraliteit.

### 3. De Zeeuwse Admiraliteit

Zoals eerder is vermeld, werden de activiteiten van de Zeeuwse Admiraliteit vanuit Middelburg gecoördineerd. Daar beraadden de Raden ter Admiraliteit in de abdij over de organisatie van de Zeeuwse oorlogsvloot.

<sup>1</sup> De zeven opstandige gewesten waren Holland, Utrecht, Friesland, Gelre, Overijsel, Groningen en Zeeland.

De algemene vergadering van de Zeeuwse Admiraliteit bestond uit tien leden, ook wel de 'Edele Mogende Heeren de Gecommitteerde Raden ter Admiraliteit' genoemd. Van deze tien leden waren er zes afkomstig uit Zeeland. Zij vertegenwoordigden de belangrijkste Zeeuwse steden (te weten Middelburg, Vlissingen, Veere, Goes, Zierikzee en Tholen). De drie overige leden van de Admiraliteitsraad waren afkomstig uit de andere provincies en dienden een oogje in het zeil te houden. Aan het hoofd van de Zeeuwse Admiraliteit stond dan het staatshoofd, of bij diens afwezigheid zijn vertegenwoordiger<sup>2</sup>.

Het Admiraliteitscollege was met een veelheid aan taken belast. Zo dienden de Raden ter Admiraliteit onder andere in te staan voor de inning van convooien en licenten<sup>3</sup>, rechtspraak inzake piraterij en allerhande overtredingen binnen de Admiraliteit in het algemeen en het opstellen van instructies voor het grote ambtenarenapparaat.

Hoewel de voltallige Admiraliteitsraad zich over deze taken boog, waren het vooral de Advocaat-fiscaal, de Ontvanger-generaal en de Secretaris die het dagelijkse bestuur van het college uitmaakten. Zij konden de grootste invloed binnen de Admiraliteit uitoefenen<sup>4</sup>.

Het was dan ook uit hun handen dat de ambtenaren in de vier Zeeuwse uitvalsbassissen hun orders ontvingen. In tegenstelling tot de overige marine-instellingen had de Zeeuwse Admiraliteit immers de beschikking over maar liefst vier havenfaciliteiten! Zowel in Vlissingen, Veere, Middelburg als Zierikzee waren functionarissen in dienst van de Admiraliteit actief. Het is in deze vier havens dat we de equipagemeesters aantreffen.

Toch dient hier enige nuancering te worden aangebracht. Door de steeds toenemende verzanding van de Middelburgse en Zierikzeese haven zullen beide aan belang inboeten tijdens de 18<sup>de</sup> eeuw. Het waren dan Veere, en vooral Vlissingen die het leeuwendeel van de Zeeuwse uitredingen op zich namen. De activiteiten in de twee andere havens kunnen bijna verwaarloosd worden.

---

<sup>2</sup> A.P. VAN VLIET, Van Wangedrogt naar Comité, de Zeeuwse marine-organisatie (1572-1795), in : BRUIJN, J.R., MEIJER, A.C. en VLIET, A.P. VAN (red.), *Marinekapiteins uit de achttiende eeuw. Een Zeeuws Elftal*, Middelburg, KZGW, 2000, p. 10.

<sup>3</sup> De term convooien en licenten is de benaming voor de in- en uitvoerrechten op de handel tussen de Zuidelijke Nederlanden en de Republiek. Vooral in de oorlogsjaren zorgde deze belasting voor enorme inkomsten voor de Admiraliteiten. Tijdens de 18<sup>de</sup> eeuw zullen de opbrengsten hieruit sterk beginnen tanen wat de minder sterke positie van de Staatse marineorganisaties verklaart.

<sup>4</sup> J.R. BRUIJN, *Varend verleden : de Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw*, Amsterdam, 1998, p. 123

## 2. Het ambt van de equipagemeester

### 2.1. Ontstaansgeschiedenis

Een exacte datum op de in functiestelling van Zeeuwse equipagemeesters te len is vrij moeilijk. De woelige oorlogsjaren tussen 1566 en 1573 zorgen voor dat de historicus een vrij onduidelijk beeld heeft van deze periode. Wanneer in 1572 een geuzenvloot Brielle verovert duurt het niet lang vooraleer men werk maakt van de constructie van een *soort marine*. Vanaf 1573 komen rekeningen van ‘equipagemeesters’, voor zover men hen deze titel kan toebedelen voor in de rekeningen van de Zeeuwse Admiraliteit. Toch kan deze datum door gebrek aan enige coördinatie van de overheid – niet als officiële datum aangenomen worden.

In 1577 kan de eerste officiële erkenning van het ambt aangetroffen worden in de archieven. Dan wordt Pieter Reygersbergh, burgemeester van Veere, aangesteld als ammunitiemeester van Zeeland. Het is nog niet de exacte functie die hier besproken zal worden, maar beide functies lagen in het verlengde van elkaar<sup>5</sup>.

Het zal uiteindelijk nog tot 1597 duren vooraleer de Staten-Generaal een gedetailleerde functieomschrijving van – onder andere - het equipagemeesterambt opneemt in de Instructie der Honderd Artikelen. Hierin werd de totale organisatie van de oorlogsvoering ter zee vastgelegd (denk hierbij aan de vastlegging van bevoegdheden, ambtstermijnen, benoemingsmogelijkheden enz.). Deze zal van kracht blijven tot 1795, de val van de Republiek. Later zal in 1674 nog een kleine wijziging worden aangebracht, maar deze was enkel van toepassing voor de Zeeuwse equipagemeesters<sup>6</sup>.

### 2.2. De concrete inhoud verder uitgediept

Bij de aanvang van dit onderzoek werd de vraag gesteld naar wat het woord ‘*equipagen*’ of ‘*equipage*’ juist inhoudt. Een eerste denkpiste ging richting het aanwerven

---

<sup>5</sup> De ammunitiemeester was de functionaris in dienst van de Admiraliteit die belast was met de oorlogsvoering te land. Hij diende de vuurkracht aan land te verzekeren door voldoende buskruit, kanonnen en allerlei andere vuurwapens in voorraad te hebben. De functie hing nauw samen met het equipagemeesterambt. Vanaf 1597 zullen beide functies dan ook door één persoon uitgeoefend worden

De woelige oorlogsjaren slaan op het uitbreken van de Tachtigjarige Oorlog – de strijd tegen Spanje en de opstandige gewesten in de Nederlanden (1568-1648).

<sup>6</sup> Deze uitweiding was bedoeld voor de Vlissingse equipagemeesters. Zij kregen de bevoegdheid over het in aanleg zijnde droogdok in de stad en het onderhoud van het bakensysteem op Zoutelande in de Westerschelde.

van het nodige boordpersoneel. Enig onderzoek bracht echter gauw aan het licht dat vooral de *commissaris ter monstering* met deze taak was belast.

Een raadpleging van Van Beylens Zeilvaartlexicon bracht echter meer soelaas. Hij geeft de volgende omschrijving van het ambt: *De equipagemeester is een ambtenaar belast met het toezicht op de uitrusting van schepen in een arsenaal en/of op een scheepswerf. Hij is verantwoordelijk voor de onderdelen en uitrustingsstukken van een schip, het meren en verhalen ervan, en het personeel dat met het praktische aspect van deze taken is belast*<sup>7</sup>.

Zoals uit deze omschrijving blijkt is de equipagemeester vooral verantwoordelijk voor het volledige uitreden van een schip. Nader onderzoek van het bronnenmateriaal toont dat het takenpakket van de equipagemeester vooral in drie grote luiken kan ingedeeld worden. Deze beslaan het bestellen en stockeren van allerlei equipagegoederen, het bouwen, uitrusten en onderhouden van de Staatse oorlogsvloot en het verzorgen van transporten tussen de vier marinehavens.

### 2.2.1. Het bestellen en stockeren van equipagegoederen

In iedere haven was de equipagemeester verplicht een permanente stock te hebben van de meest courante equipagegoederen. De Staatse oorlogsvloot diende immers te allen tijde te worden uitgereed. Het kan niet verwonderen dat een groot aantal rondhouten, vlaggen, kabels, touwen en immense hoeveelheden zeildoek in voorraad werden gehouden.

Bestellingen om hun voorraad op peil te houden deden equipagemeesters bij particulieren. De Zeeuwse Admiraliteit beschikte niet over een eigen industrieel complex, waardoor het uitreden van oorlogsschepen voor een deel dus aan externen werd uitbesteed<sup>8</sup>. Tijdens het onderzoek werd het bijzonder merkbaar dat kleine bestellingen vooral binnen de eigen stad gebeurden (niet onbelangrijk om de eigen positie binnen de stad te versterken). Orders waar grote bedragen mee gepaard gingen werden duidelijk vanuit de Admiraliteit geplaatst. Dit kan niet verbazen als men weet dat de Raden ter Admiraliteit hierdoor belangrijke industriëlen – die meestal tot hun kennissenkring behoorden – een (weder)dienst konden bewijzen. Hoewel er verder dieper op in zal worden gegaan, kan nu reeds worden gesteld dat het *voor-wat-hoort-wat-principe* in het Zeeland van de 18<sup>de</sup> eeuw bijzonder belangrijk was.

<sup>7</sup> J. VAN BEYLEN, *Zeilvaart Lexicon. Viertalig Maritiem Woordenboek*, Weesp, 1985, pp. 61-62.

<sup>8</sup> P. VANDER PADT, De tocht naar Cadiz, 1694-1695, in : *Nehallania*, n° 65, 1987, pp. 20-24.

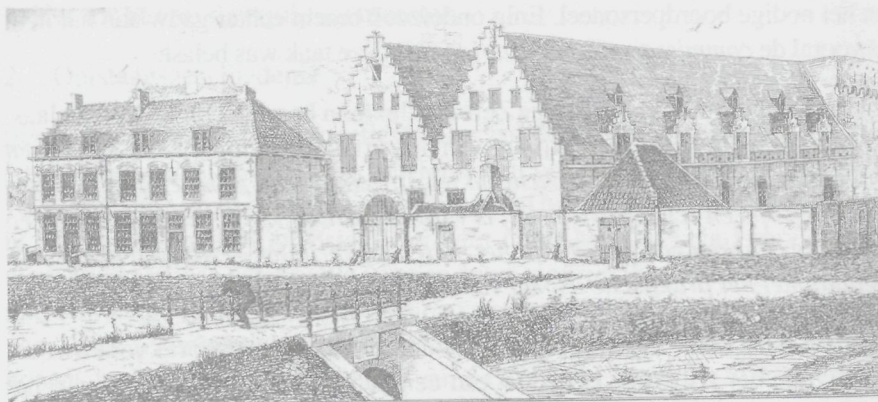


Fig. 2. Het arsenaal van Veere (1829). Deze tekening toont niet alleen het Veerse arsenaal maar ook de huizen van de bootsman (uiterst links) en dat van de equipagemeester.

Om deze enorme hoeveelheden te kunnen stockeren hadden zowel de Vlissingers als de Veerse equipagemeesters de beschikking over een arsenaal. Gigantische hoeveelheden konden hierin opgeslagen worden. Hun collega's in Middelburg en Zierikzee dienden zich echter te behelpen door ruimtes af te huren van handelscompagnieën<sup>9</sup>.

Aan het arsenaal was een bootsman verbonden die instond voor het onderhoud ervan. Zijn gedane kosten diende hij aan de equipagemeester te rapporteren. In Veere hadden beide functionarissen zelfs de beschikking over een ambtelijke woning naast het arsenaal.

Verder kreeg de equipagemeester dikwijls de hulp van een assistent-equipagemeester. Opnieuw waren het de Veerse en Vlissingse equipagemeesters die een assistent op hun betaalrol hadden. Logisch, gezien de voornaamste Zeeuwse marineactiviteiten zich in beide havens voordeden.

### 2.2.2. Het bouwen, uitrusten en onderhoud van de Staatse oorlogsvloot

Zoals reeds eerder werd vermeld had de Republiek tijdens de 18<sup>de</sup> eeuw veel van haar pluimen verloren. De langdurige oorlogen aan het eind van de 17<sup>de</sup> eeuw hadden hun tol geëist, waardoor de opstandige gewesten aangewezen waren op sterke bezuinigingen. Dit had zeker doorwerking naar de Admiraliteiten. Hoewel zij in principe in hun eigen onderhoud dienden te voorzien

<sup>9</sup> In beide steden waren het vooral magazijnen van de WIC (West-Indische Compagnie) gehuurd werden door de equipagemeesters.

deden heel wat Admiraliteiten regelmatig beroep op financiële hulp van de Staten-Generaal<sup>10</sup>.

Waar de Admiraliteiten tijdens het laatste kwart van de 17<sup>de</sup> eeuw heel wat in nieuwbouw investeerden, werden deze activiteiten tijdens de 18<sup>de</sup> eeuw hevig teruggeschroefd. Tussen 1714 en 1795 liepen slechts 19 lineschepen van de Zeeuwse scheepshellingen. De equipagemeesters werd gelast vooral in het onderhoud van 's lands oorlogsschepen te voorzien. Men ging in bepaalde periodes zelfs zo ver schepen te huren bij particuliere werven – een gebruik dat uit de beginjaren van de Tachtigjarige Oorlog stamde<sup>11</sup>.

De weinige oorlogsschepen die tijdens de 18<sup>de</sup> eeuw op stapel stonden, dienen vooral in Vlissingen gezocht te worden. Doordat in Veere nieuwbouw feitelijk reeds in 1746 gestopt was, bleef dus enkel Vlissingen als enige thuishaven in Zeeland over.

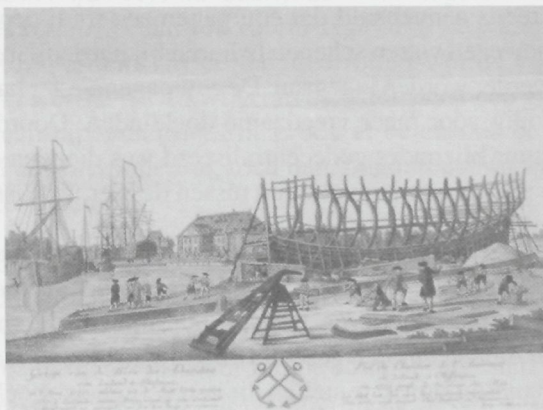


Fig. 3. De Admiraliteitswerf van Vlissingen (1779).

Met haar drie scheepshellingen en droogdok (vanaf 1705) was deze havenstad perfect uitgerust voor deze taak. Door de eerder aangehaalde financiële malaise van de Zeeuwse Admiraliteit heeft de Vlissingse marine-infrastructuur echter nooit haar volledige capaciteit kunnen bereiken<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> J. SINKE, *De acties van de Zeeuwse Admiraliteit op de Westerschelde tijdens de Oostenrijkse Successieoorlog in de jaren 1744-1747*, Halsteren, 2000, pp. 5-6.

Enkel de Admiraliteit van Amsterdam slaagde er tijdens de 18<sup>de</sup> eeuw in haar boekjaren met een positief saldo af te ronden.

<sup>11</sup> J.P. SIGMOND, *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800*, Amsterdam, 1989, p. 165.

<sup>12</sup> P. VANDER PADT, *op.cit.*, pp. 22-23.

Voor de concrete afwikkeling van dit onderdeel van zijn takenpakket, kon equipagemeester rekenen op de hulp van een groot aantal timmerlieden ambachtslui. Hiervoor deed de equipagemeester meestal beroep op de timmergilde uit de desbetreffende stad. De timmerlui waren dus niet vast in dienst.

Wel kon de equipagemeester rekenen op de hulp van een hoofdtimmerman. Hij regelde de praktische zaken op de werf en diende aan de equipagemeester de vooruitgang van de werkzaamheden te rapporteren. De equipagemeester had hierin dus vooral een delegerende functie.

Ook het financiële aspect was voor rekening van de equipagemeester. De betaling van de werklieden was hem toevertrouwd, alsook het uitkeren van de zogenaamde *smartegeld*<sup>13</sup>.

### 2.2.3. Het transporteren van gestockeerde goederen

Hiervoor werd reeds aangehaald dat equipagemeesters tijdens de 18<sup>de</sup> eeuw regelmatig aangewezen waren schepen te huren bij particulieren. In dit laatste luik kan hierop verder worden ingegaan. De equipagemeester had immers eveneens schepen nodig voor meer vreedzame doeleinden. Doordat de Zeeuwse haveninfrastructuur bijzonder gedecentraliseerd was dienden er bijvoorbeeld regelmatig transporten worden voorzien tussen de vier uitvalsbassissen.

Deze transporten verliepen regelmatig via land, maar aangezien deze provincie als *Zee-land* gekend staat, maakte men liever gebruik van de talrijke waterwegen om de equipagegoederen hun bestemming te laten bereiken. De equipagemeester diende dus een geschikt vaartuig te huren bij een particulier werf en een bemanning samen te stellen die een veilige overtocht kon garanderen. De lading van deze schepen kon een enorm brede waaier producten omvatten. Van zakjes buskruit tot hele detachementen soldaten, ze werden allemaal regelmatig uitgewisseld.

Naast het transporteren van goederen van stad naar stad, dienden de gestockeerde goederen uit het arsenaal aan boord van de uit te redden schepen te worden gebracht. Het aanschaffen van het nodige basismateriaal was dus één ding, het ander was het aan boord brengen ervan op een schip, een ander. Ook dit behoorde tot het takenpakket van de equipagemeester.

---

<sup>13</sup> Het smartegeld kan gezien worden als de allereerste vergoeding voor werkongevallen. Wanneer een arbeider werkonbekwaam door een ongeval op de werf, dan diende de equipagemeester ervoor te zorgen dat deze gratis een chirurgijn kon raadplegen.

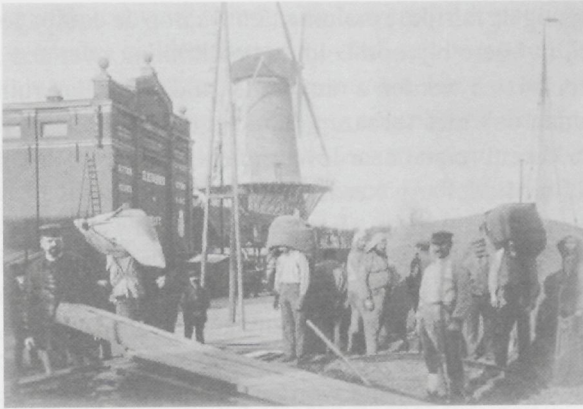


Fig. 4. Sjouwers in de Vlissingse haven (1823)

Voor het aan boord brengen van de equipage- en ammunitiegoederen huurde de equipagemeester sjouwers in. Gezien de steeds lagere bedrijvigheid in de Zeeuwse havens waren het dan ook vooral dagloners. Ze waren dus niet vast in dienst bij de Admiraliteit. Uit de daglonerrollen van de equipagemeesterrekeningen blijkt wel dat het dikwijls om dezelfde personen gaat. Waarschijnlijk betrof het een bijverdienste. Maar, ook al betekende de arbeid voor de werklieden zelf een bijverdienste, toch nam hun uitbetaling een grote hap uit de equipagerekeningen.

Deze activiteiten moeten voor een enorme bedrijvigheid binnen de haven hebben gezorgd. Om dit alles in goede banen te leiden, kon de equipagemeester een beroep doen op de deskundigheid van de havenmeester. Net zoals de dagloners stond ook hij op de betaalrol van de equipagemeester. Hij zorgde voor de praktische afwikkeling van alle verkeer in de haven. Zo was hij verantwoordelijk voor het aanmeren van schepen, het sluiten van de haven met kettingen op de vastgelegde uren, gaf de te herstellen schepen een juiste plaats in de haven, enz. ... maar hij ontving geen (directe) orders van de equipagemeester. Hoewel beiden ongetwijfeld regelmatig samenwerkten, behoorde de havenmeester immers niet tot de administratie van de equipagemeester.

### 2.3. Voordelen verbonden aan het beroep

Tegenover de grote verantwoordelijkheden die de equipagemeester op zich diende te nemen, stond uiteraard een degelijke verloning. Jaarlijks genoten de Zeeuwse equipagemeesters een (basis-)inkomen van 1.500 gulden. Vergelijken met de 250 gulden waarmee een gewone arbeider een jaar moest rondkomen is dat zeker niet slecht geboerd.

Komen daarbij nog de talrijke emolumenten waarop de equipagemeester recht had. Zo had hij in Veere bijvoorbeeld de beschikking over een ambtswoning (supra). Ook reiskosten werden a rato van 3 gulden per dag ruimschoots vergoed. Het kan dan ook niet verbazen dat de equipagemeesters regelmatig afwezig waren<sup>14</sup>. Vooral reizen naar leveranciers, collega-equipagemeesters en de Admiraliteit in Middelburg werden ondernomen.

De functie stelde de equipagemeester in staat talrijke contacten te onderhouden. Hoewel hij voor de grote opdrachten het advies van de Raden ter Admiraliteit diende te volgen, beschikten de equipagemeesters over een relatief grote vrijheid wat de kleinere orders betrof. Het voor-wat-hoort-wat principe (infradiant in dit licht zeker aangehaald worden. Het plaatsnemen van bepaalde bestellingen bij bevriende industriëlen kan voor talrijke equipagemeesters een strategische zet zijn geweest in het opklimmen op de sociale ladder. Tijdens de 18<sup>de</sup> eeuw – en nu nog steeds – sprak het voor zich dat begunstiging van de juiste personen later grote voordelen kan opleveren.

Verder waren de equipagemeesters benoemd voor het leven. Eens men door de Admiraliteit de functie toegewezen kreeg had men dus levenslang zekerheid. Echte ontslagen vielen er niet tijdens de 18<sup>de</sup> eeuw. Enkel bij grote fraude werden er door de Admiraliteit ingegrepen.

### 3. De sociale status van de equipagemeester

#### 3.1. Toetsing aan de klasse der regenten

Enkele feiten die hiervoor reeds vermeld zijn, doen vermoeden dat de hier besproken functie bijzonder gewichtig moet zijn geweest binnen de thuisstad. Door zijn bijzonder uitgebreide takenpakket was de equipagemeester immers ideaal geplaatst om zijn gunstelingen regelmatig te bevoordelen. In het licht van de 18<sup>de</sup> eeuwse *voor-wat-hoort-wat mentaliteit* een niet te onderschatten troef. Doordat het equipagemeesterambt op de lijst voorkwam van functies onder de voornaamste politieke families van de stad - de regenten - werd verdeeld, heeft dit de aanzet gegeven dit vermoeden verder te onderzoeken.

<sup>14</sup> Een feit dat gestaafd kan worden door de vondst van talrijke documenten die ondertekend waren door de assistent-equipagemeester. De data van ondertekening door de assistent staven met de reiskosten in de equipagerekeningen levert meer dan eens overeenstemming op.

<sup>15</sup> Het *voor-wat-hoort-wat principe* was bijzonder gangbaar onder de welgestelde elite in Zeeland, en ruimer gezien binnen de Republiek. Vriendendiensten bestonden niet, men verwachtte steeds een wederdienst op kort of middellange termijn. Vergevoerde netwerken zoals men vandaag zou kunnen stellen.

Kort gesteld waren de regenten vermogende burgers die de politieke macht binnen de stad stevig in handen hielden. Binnen de stad, en voor sommigen zelfs binnen het gewest, was hun macht onaantastbaar geworden. Het was het eindresultaat van een proces van oligarchische ontwikkeling en consolidatie dat zijn oorsprong had in de late Middeleeuwen. De vorst rekende toen immers op kleine groepen families om zijn macht binnen de steden uit te oefenen. Deze situatie bleef onveranderd tot aan de Opstand. Dan werden de regenten die trouw bleven aan de Spaanse vorst ontzet uit hun ambt en vervangen door andere, staatsgezinde regenten. Geld en voldoende sociale relaties werden de sleutelwoorden om toe te treden tot de regenteliteit<sup>16</sup>. Het exclusieve karakter dat voor de Opstand zo eigen was aan deze elite, zal nadien nog meer gesloten zijn. In de 18<sup>de</sup> eeuw was het dan ook niet zomaar vanzelfsprekend om tot de regenteliteit van een stad toe te treden.

Het sociaal profiel van de regent kan als volgt worden geschetst. Als een heer van stand diende een regent zijn rijkdom te kunnen etaleren. Maar het bezit van een voldoende kapitaal was echter niet de enige voorwaarde om tot de regenteliteit te worden gerekend. Nog belangrijker was de familiale achtergrond. Van een aanzienlijke geboorte zijn was een kenmerk van de regent dat allesbehalve te onderschatten was. Het zorgvuldig uitkiezen van een geschikte huwelijkspartner behoorde dan ook tot één van de grootste bezorgdheden van een regent. Voorts hadden regenten enige kennis van de wereld. Ze hadden bijna allemaal school gelopen aan een Latijnse of Franse kostinstelling.

Nadien was een universiteitsopleiding de volgende stap in het leven van de jonge regent. Had men de uitoefening van een openbaar ambt op het oog, dan was het beschikken over een universitair diploma immers onvermijdelijk<sup>17</sup>. Na zijn studies afgemaakt te hebben, werd men - indien men tot de voornaamste regenten van de stad werd gerekend - lid van de vroedschap (infra), waarna een hele waaier aan jobmogelijkheden binnen het Zeeuwse politieke bestel open lag. Alhoewel de betekenis van het regentschap van stad tot stad varieerde, mag een bovenstaand levensverhaal als algemeen model voor de Zeeuwse regenten worden beschouwd.

### 3.2. De equipagemeester als vermogend man

Een eerste vereiste om als regent door het leven te kunnen gaan hield in dat men over voldoende financiële middelen diende te beschikken. Doordat een

---

<sup>16</sup> J.L. PRICE, De regent, in: H.M. BELIËN, A.T. VAN DEURSEN en G.J. VAN SETTEN, *Gestalten van de Gouden Eeuw, een Hollands groepsportret*, Amsterdam, pp. 30-33.

<sup>17</sup> J. DE JONG, *Een deftig bestaan, het dagelijkse leven van regenten in de 17de en 18de eeuw*, Utrecht/Amsterdam, 1987, pp. 35-38



Fig. 5. Portret van een aantal welgestelde Regenten (18<sup>de</sup> eeuw).

aantal Zeeuwse belastingaanslagen uit de 18<sup>de</sup> eeuw goed bewaard zijn, is het voor de historicus mogelijk een duidelijk beeld te krijgen van de financiële armslag van deze onder andere - deze functionarissen.

Na een grondig onderzoek van belastingkohieren mag gesteld worden dat equipagemeesters met een jaarlijks inkomen van een 1.500 gulden zeker niet tot de bedelstaf veroordeeld waren. Ter vergelijking : een arbeider verdiende 250 gulden per jaar. Een korte rekensom maakt dus duidelijk dat een equipagemeester maar liefst zes maal zoveel verdiende. Verder kan het lantaarngeld een belasting op de grootte van de woning

een verder inzicht verschaffen in het vermogen van de equipagemeester. Hieruit blijkt dat de hier besproken functionarissen vooral middelgrote herenhuizen bewoonden.

Ook het dienstbodegeld mag hier niet onvermeld blijven. Zoals de naam al zegt werd deze taks geheven op het aantal knechten dat men in dienst had. Alle equipagemeesters hadden minimum één bediende of meid in dienst. Sommigen hadden zelfs drie tot vier hulpen in huis.

Tot slot dient het karosgeld hier zeker aan de orde te worden gebracht. Deze luxebelasting was van toepassing op het bezit van koets en/of paard. Opnieuw komt de naam van iedere Zeeuwse equipagemeester in deze lijsten voor.

### 3.3. De equipagemeester als politicus

Los van het nagaan van de financiële armslag, bestaat één van de handigste manieren om te weten te komen of een persoon tot de leidende groep regenten van een stad behoorde, erin na te gaan of zijn naam - of die van een familielid - in de ledenlijsten van de vroedschap voorkomt. In de stadsarchieven van Veere en Vlissingen is er hieromtrent gelukkig enige informatie over bewaard gebleven. Zo zijn de genealogische afschriften met betrekking tot burgemeester - en schepenlijsten van beide steden nog aanwezig in het Zeeuws Archief. Voor Veere kunnen zelfs de nominatieboeken voor de verkiezing van burgemeesters, schepenen en raden geraadpleegd worden. Samen vormden zij de vroedschap.



Fig. 6. Enkele leden van een vroedschap tijdens de 18<sup>de</sup> eeuw.

Het bestaan van de vroedschap kan, net zoals de constructie van de vijf Admiraliteiten, als één van de vele grillen van de Republiek worden beschouwd. Waar de stadhouder aan het hoofd van de zeven gewesten stond, gold op plaatselijk of stedelijk niveau de ongecontesteerde macht der regenten<sup>18</sup>.

Zoals eerder werd vermeld behoorden deze regenten tot de meest vooraanstaande stedelijke families. Tegen het midden van de 17<sup>de</sup> eeuw hadden zij zich verenigd in vroedschappen, en verdeelden daarin de stedelijke ambten. In deze vroedschappen hadden de leden zitting voor het leven, en werden opengevallen plaatsen ingevuld door coöptatie<sup>19</sup>. Behoorde men tot de vroedschap, dan kon men in aanmerking komen voor het uitoefenen van een stedelijk ambt. Op die manier had de regent-elite vanuit de vroedschap een exclusieve greep op de politieke macht. Eens men van die macht had geproefd, probeerde men die op verschillende manieren binnen de reeds bestaande groep regentenfamilies te houden.

#### 3.4. De equipagemeeester als lid van een breed sociaal netwerk

Als politici waren regenten er steeds op beducht hun macht in eigen handen te houden. Eén manier hiervoor bestond erin de belangrijkste politieke functies onder elkaar te bedisselen, een andere in het onderhouden van een uitgebreide kennissenkring. Kon men rekenen op de steun van enkele machtige of invloedrijke vrienden, dan zal dat de eigen carrière steeds te goed kunnen komen.

<sup>18</sup> A.J.C.M. GABRIËLS, *De Heren als dienaren, en de heer als dienaar, het stadhouderlijk stelsel in de 2de helft van de 18<sup>de</sup> eeuw*, Stichting Hollandse Historische Reeks, Smiths, 's-Gravenhage, 1989, pp. 32-33.

<sup>19</sup> J. DE JONG, *op.cit.*, p. 112.

Op lokaal vlak golden de regenten tot de stedelijke elite. De vroedschapsleden vormden de bovenlaag van de bevolking, en naast of boven hen was er geen top laag aanwezig<sup>20</sup>. Toch vervreemdden de regenten niet van de stedelijke bevolking. Zo waren verschillende raden lid van stedelijke gilden. In Veere waren verschillende equipagemeesters bijvoorbeeld lid van de stedelijke St.-Cruisgilde van de viskopers. Wanneer naar het einde van de 18<sup>de</sup> eeuw toe het logestelsel in zwang raakt in de Republiek, valt het op dat tal van vroedschapsleden het logelidmaatschap aanvragen. Het was immers de ideale plaats voor regenten om elkaar in een gezellige en ontspannende sfeer te ontmoeten. Het *Enfant de la Virtue*, de Veerse loge, telde dan ook enkele equipagemeesters onder haar leden.

Maar niet alleen binnen de eigen stad trachtten equipagemeesters relaties uit te bouwen. Het aanknopen van vriendschapsbanden met Middelburgse regenten bleek bijvoorbeeld bijzonder populair te zijn. Niet verwonderlijk, als men weet dat zij het dichtst bij het politieke hart van Zeeland betrokken waren. Wil men zo een insider strikken, dan was het dikwijls aangeraden lid te worden van één van de Middelburgse verenigingen. Zo blijkt de St.-Jorishandschuttergilde enkele Veerse en Vlissingse equipagemeesters te hebben geteld.

Ook enkele wetenschappelijke verenigingen telden equipagemeesters onder hun leden. Vooral naar het einde van de 18<sup>de</sup> eeuw toe bleek het lidmaatschap van het Zeeuws Genootschap der Wetenschappen populair te zijn onder equipagemeesters. Deelname aan wetenschappelijke denkoefeningen was hield dus niet onbekend.

Om de relaties met de leden van zijn sociaal netwerk te onderhouden, hield menig equipagemeester er een – al dan niet omvangrijke – correspondentie bij. In hun brieven hielden zij elkaar op de hoogte van politieke ontwikkelingen binnen de eigen stad, of maakten erin hun mening kenbaar omtrent provinciale of zelfs nationale hete hangijzers. Deze correspondentie en het onderhouden van talrijke contacten daardoor, was bijzonder nuttig in een maatschappij waarin zoveel afhankelijk was van het persoonlijke element.

Dat deze sociale relaties een enorme weerslag hadden op de politieke carrière van een equipagemeester, blijkt uit een greep uit het leven van de Veerse equipagemeester Jean-Louis Verelst. Tijdens zijn leven onderhield hij een correspondentie met Caspar van Citters, één van de belangrijkste regenten van Middelburg. Samen ijverden ze voor de terugkeer van Oranje als stadhouder.

<sup>20</sup> J. BEKKENUTE, *Het patriciaat van Vlissingen in de 18<sup>de</sup> eeuw*, Leiden, Rijksuniversiteit Leiden (onuitgegeven doctoraalscriptie), 1981, p. 7.

van de Republiek. Wanneer dit in 1747 ook lukt blijkt deze intensieve correspondentie en netwerking hen tal van voordelen te hebben opgeleverd. Het bood beide een ruimere politieke en financiële armslag<sup>21</sup>.

#### 4. Besluit

Samenvattend kan gesteld worden dat de equipagemeesters in dienst van de Zeeuwse Admiraliteit tijdens de 18<sup>de</sup> eeuw verantwoordelijk waren voor een waaier bevoegdheden.

Eerst en vooral dienden ze in te staan voor het uitreden van de Staatse oorlogsschepen. Het plaatsen van allerlei bestellingen bij particulieren en vele sociale contacten dient - door het gebrek aan een eigen maritiem industrieel complex binnen Zeeland - hierbij als logische uitloper te worden gezien. Doordat de equipagemeesters talloze goederen in stock dienden te houden konden ze regelmatig aangetroffen worden in het stedelijke arsenaal.

Daarnaast waren de hier besproken functionarissen eveneens verantwoordelijk voor de nieuwbouw van Zeeuwse oorlogsbodems. Hiervoor hadden ze de beschikking over een Admiraliteitswerf en de hulp van de hoofdtimmerman. Maar doordat tijdens de 18<sup>de</sup> eeuw de financiële middelen van de Admiraliteit drastisch ingeperkt waren, mag aan deze taak geen al te groot gewicht worden toebedeeld. Men schakelde over naar een restauratiepolitiek. Het ging zelfs zo ver dat schepen regelmatig bij particulieren werden gehuurd.

Het transporteren van equipagegoederen tussen de vier Zeeuwse marinebasissen mag eveneens tot de verantwoordelijkheden van de equipagemeesters worden gerekend. Dit gebeurde voornamelijk via de talrijke zeewegen waardoor terug regelmatig (kleinere) zeeschepen afgehuurd dienden te worden.

Voor deze opgesomde verantwoordelijkheden had de equipagemeester vooral een delegerende functie. Op zijn betaalrol waren talrijke timmerlui en sjouwers opgenomen, maar eveneens een assistent-equipagemeester. Deze zorgde - vooral in Veere en Vlissingen - voor een verlichting van het grote takenpakket van de equipagemeesters. De enorme bedragen die in hun rekeningen omgingen doen besluiten dat ze een enorme verantwoordelijkheid hadden.

---

<sup>21</sup> M. BRUGGEMAN, de machtsbasis van de Oranjes in Zeeland ontmanteld, 1702-1747, in : M. BRUGGEMAN, E. GEUDEKE, M. VAN OS, J. ROELEVINK en G.J. SCHUTTE, *Mensen van de Nieuwe Tijd. Een liber amicorum voor A.Th. van Deursen*, Amsterdam, 1996, pp. 376-377.

Zowel Verelst als Citters stegen maar liefst twee klassen in het toenmalige belastingsstelsel. Beide werden immers beloond met een aantal lucratieve ambten.

Toch mag de functie niet overgewaardeerd worden. Het feit dat er vier equipage-meesters waren en niet één overkoepelende verantwoordelijke, wijst erop dat voor binnen de eigen stad deze functionarissen hoog aangeschreven stonden. Allen beschikten ze over een aanzienlijk vermogen, behoorden ze tot de vroedschap – dus tot de leidende regentenfamilies – en zijn het vooral hun nakomelingen die tot provinciaal of zelfs nationaal niveau zullen doorstoten. Het ambt mag dus gezien worden als springplank naar een meer ambitieus carrièreniveau.

Tot slot kan gesteld worden dat, door hun enorme pakket verantwoordelijkheden, hun verscheiden afkomst en interesse in wetenschap en sociale contacten, de equipagemeesters binnen de Zeeuwse Admiraliteit tijdens de 18<sup>de</sup> eeuw zeker als bijzonder veelzijdige mannen mogen getypeerd worden.

## Résumé en français

La République des Pays consistait au 18<sup>ième</sup> siècle de cinq Admiralités (Amsterdam, Rotterdam, la Frise, Noorderkwartier et la Zélande). Le thème de cet article s'agit des maîtres d'équipement. Ces fonctionnaires étaient responsables pour l'équipement des navires de l'Admiralité. Parceque la Zélande avait quatre ports pour préparer les navires, il y avait évidemment aussi quatre maîtres d'équipement. Veere et Flessingue étaient les ports les plus importants.

Pour cette raison-ci seulement les fonctionnaires de ces deux derniers ports sont investigués ici.

Pour l'équipement des navires les maîtres étaient chargés d'un grand éventail de tâches. Ils avaient la responsabilité d'un chantier au port, beaucoup de personnel et de grandes sommes d'argent. Aussi leur place dans la société – ils appartenaient à l'élite de la ville – est une épreuve que la fonction des maîtres de l'équipement était très importante. Sans eux l'Admiralité manquait un chaînon essentiel.

## English summary

During the 18th century the Republic of the Netherlands had five Admiralties. These could be found in Amsterdam, Rotterdam, Friesland, Noorderkwartier and Zeeland. It is the Admiralty of this last province that is investigated in this article, especially the master attendants.

Their profession and social environment will be examined.

Apparently the master attendants were responsible for the fitting of sea-going vessels. For this task they had the control over large sums of money and many work forces in the harbour. This gave their profession a great responsibility. The social background of the master attendants proves that they belonged to the urban elite. From the fact of their great responsibility and their origins in the urban upper class can be concluded that the master intendants were very important functionaries in the Zeeland Admiralty. They were an essential link in the long operational chain of this Admiralty.

The number of shops increased considerably in 1560 with 102 vessels such as 22 hoys, 18 pleys and 7 carvels as most important types.

Two thirds of the ships are sea-going. The owners are mostly Antwerp shipmasters. With a few exceptions they are no merchants.

In 1559 and 1560 respectively nine and seven vessels were arrested at sea by English warships.

