

ENKELE BEMERKINGEN OVER HET ONTSTAAN VAN SOCIALE VOORZIENINGEN VOOR ZEELUI IN DE NEDERLANDEN TIJDENS HET ANCIEN RÉGIME.

Wim JOHNSON

In de uitgebreide maritiem-historische literatuur van de Lage Landen wordt opvallend weinig aandacht besteed aan de ontwikkelingsgeschiedenis van de sociale zekerheid van de zeelui (1). Meestal wordt stilzwijgend aangenomen dat de modale zeeman, o.m. wegens de onregelmatigheid en de hoge risico's die zijn beroep meebracht, in geval van ziekte, invaliditeit of ouderdom op weinig steun van zijn werkgever of van de gemeenschap hoefde te rekenen (2). Dit pessimistisch maatschappelijk beeld van de zeevarende klasse tijdens het Ancien Régime werd nog versterkt door de tendens om de oorsprong van alle 19de en 20ste eeuwse maatschappelijke verworvenheden als een logisch uitvloeisel van de Franse Revolutie en de Napoleontische rechtscodificering te beschouwen. Gemakshalve werd hierbij voorbijgegaan aan het feit dat deze codificering op haar beurt - voor wat betreft het zeerecht - teruggaat op de uit 1681 daterende "Ordonnance de la Marine" van Colbert en Lodewijk XIV, die op haar beurt grotendeels schatplichtig was aan de vroeg 17de eeuwse "Guidon de la Mer" uit Rouen. In een eerste paragraaf van onderstaand artikel zal dan ook nader ingegaan worden op de evolutie van de sociale voorzieningen binnen de globale ontwikkelingsgeschiedenis van het laat- en post-middeleeuwse 'zeerecht'. Hierin werden namelijk reeds vroeg een aantal regels i.v.m. rechten en plichten van kapitein en bemanning in geval van ziekte of ongeval in scheepsdienst vastgelegd, die steeds opnieuw als basis voor latere, meer uitgebreide sociale reglementeringen gebruikt werden. Aanvullend op deze algemene bepalingen binnen het zeerecht ontstonden in de loop van de 17de en 18de eeuw overal in de Nederlanden allerlei vormen van persoonlijke zowel als van onderlinge verzekering van de zeevarenden zelf, meestal in de vorm van lokale bijstandskassen. Ontstaan, groei en evolutie van deze kassen worden in het tweede deel van dit artikel geanalyseerd. In een laatste paragraaf wordt tenslotte nader ingegaan op een ontwerp van maritieme code uit de late 18de eeuw en bedoeld voor gebruik in de Oostenrijkse provincies, waaronder in deze periode ook de Zuidelijke Nederlanden ressorteerden. In dit ontwerp is een belangrijk hoofdstuk gewijd aan van staatswege opgerichte sociale verzekeringskassen die als de voorlopers van de latere mutualiteitskassen kunnen aanzien worden.

(1) Dit werd reeds een aantal jaren geleden opgemerkt door BROEZE, F.J.A., *De Stad Schiedam. De Schiedamsche Scheepsrederij en de Nederlandse vaart op oost-Indië omstreeks 1840*, 's-Gravenhage 1978, 118. De *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* (verder: MGN), 4 dln., Bussum 1976-78, geeft slechts zeer summier enkele algemene gegevens over de sociale voorzieningen van vóór de 19de eeuw, o.m. in LUCASSEN, J., *Zeevarenden*, MGN II (1977), 143-144 en BRUIJN, J.R., *Zeevarenden*, MGN II (1977), 174-176. Een algemene inleiding op de problematiek vanuit het standpunt van het zeerecht vindt men bij LIBERT, H., *La protection des gens de mer en cas de maladie et de blessures du 13ème au 19ème siècle*, in *Lloyd Anversoïis*, 24-25-26.9.1960 en, van dezelfde auteur, *Inleiding tot enkele juridische en sociale problemen betreffende de zeelieden varend onder Belgische vlag*, z.pl. 1962, vnl. de pp. 7-27. Over de zeevarende beurzen bestaat een uitgebreidere literatuur die verder geciteerd wordt.

(2) BRUYN, J.R., art.cit., 174: "...er voor het merendeel van de zeevarenden bij koopvaardij en walvisvaart vrijwel geen sociale voorzieningen waren." (voor de 17de en 18de eeuw) en BROEZE, F.J.A., *o.c.*, 137: "Enige sociale zekerheid bestond niet voor de gezagvoerders of hun familie, evenmin trouwens als voor enige andere opvarende" en *ibid.*, 144: "Sociale zekerheid bestond nauwelijks voor de gewone zeeman en zijn gezin. Voor ongevallen, ziekte noch hoge leeftijd of gebrekigheid had hij enig recht op een uitkering" (voor de periode ca 1840).

1. DE ONTWIKKELINGEN BINNEN HET ZEERECHT

De oudste bekende codificatie op het gebied van het zeerecht in het Atlantisch gebied van West-Europa dateert uit de late 13de eeuw. Het betreft de zgn. "Rôles d'Oléron" waarvan een dertigtal afschriften bewaard zijn gebleven (3). Ze bevatten oorspronkelijk 24 artikelen in de vorm van casus positives (4). Wat ons hier speciaal interesseert zijn de artikels 6 en 7 die ons inlichten over de sociale voorzieningen waarop een zeeman in die tijd in geval van ziekte of verwonding kon rekenen (5). Art. 6 bepaalt dat wanneer een zeeman door de kapitein aan land wordt gestuurd in dienst van het schip, en hij daarbij op enige manier gewond raakt, hij dient verzorgd te worden op kosten van het schip (6).

Alhoewel ogenschijnlijk zeer eenvoudig, worden hier een aantal belangrijke principes omtrent de verhouding zeeman-kapitein geïntroduceerd. Ten eerste is er het feit dat het dienstverband zich blijkbaar ook uitstreckte tot buiten het schip, m.a.w. ook wanneer de zeeman zich niet in zijn onmiddellijke werkomgeving bevond, strekte het gezag van de kapitein zich over hem uit. Dit dienstverband, waarbij de zeeman zijn professionele diensten verhuurde aan een werkgever - in casu de kapitein - werkte echter in twee richtingen: tijdens de dienstperiode was de kapitein verantwoordelijk voor het lijfsbehoud van zijn manschappen, in zoverre tenminste ze een taak uitvoerden in opdracht van het schip (7). Bovendien werd duidelijk een onderscheid gemaakt tussen schip en lading als afzonderlijke entiteiten op rechtskundig vlak: als de matroos aan land was in opdracht van het schip (de kapitein) dan konden de kosten voor geneeskundige verzorging bij een eventuele verwonding alleen verhaald worden op het schip, en niet op de lading.

Een aantal van deze principes vinden we ook terug in art. 7 (8). Hier gaat het om de zeeman die tijdens zijn dienstverband ziek wordt en niet aan boord van het schip verzorgd kon worden. In dit geval was de kapitein verplicht de zieke aan land te brengen, hem te doen opnemen in een herberg, te voorzien van vet of kaarsen voor zijn verlichting en hem hetzelfde eten te bezorgen zoals hij aan boord zou krijgen. Wilde de zieke ander of beter eten, dan diende hij dit uit eigen middelen te betalen. Bovendien diende de kapitein te zorgen voor iemand die bij de zieke waakte - ofwel een ander zeeman, ofwel iemand die hiervoor tijdelijk gehuurd werd. Bij gunstige

(3) Volgens VAN DEN AUWEELE, D., *Zeerecht*, MGN I (1976), 221, dateert de oorspronkelijke codificatie waarschijnlijk van kort voor of zelfs uit 1286. Over de vraag welk van de afschriften nu precies het oudste is bestaat nog steeds geen overeenkomst. KIESELBACH, Th., *Der Ursprung der rôles d'Oléron und des Seerechts von Damme*, in *Hansische Geschichtsblätter*, Bd XII (1906) 1. Heft, 45, opteert voor het exemplaar uit de Bodleian Library in Oxford (ms. nr. 462) terwijl meer recent KRIEGER, K.-F., *Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron*, Keulen-Wenen 1970, 13, het "Liber Horn" in de Londense Guildhall Archives als het oudste beschouwt. Vermits beide versies echter inhoudelijk identiek zijn en slechts op taalkundig vlak lichtjes verschillen doet deze discussie er verder weinig toe.

(4) Dit leidde sommige auteurs ertoe om deze rechtscodificatie te beschouwen als een gewone verzameling van kennis, zonder officieel karakter, zie o.m. GOUDSMIT, M.Th., *Geschiedenis van het Nederlandse zeerecht. Inleiding - Geschiedenis der bronnen*, 's-Gravenhage 1882, 64. Meer waarschijnlijk lijkt mij echter de opinie van KORTHALS ALTES, A., *Ons oudste zeerecht*, (Uitgaven van het Molengraaff Instituut voor Privaatrecht te Utrecht, nr. 5), Zwolle 1976, 6, die het eerder beschouwt als opgetekend zeechterlijk gewoonterecht.

(5) Het begrip "sociale voorzieningen" wordt hier zeer ruim gesteld: het omvat alle vormen van tijdelijke of permanente hulp die zeelui of hun nabestaanden bij ziekte, kwetsuur, invaliditeit, ouderdom, overlijden of meer algemeen bij elk inkomensverlies t.g.v. externe omstandigheden, om welke reden dan ook, genoten uit private of publieke fondsen.

(6) PARDESSUS, J.M., *Collection des lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, dl.1. Paris 1828, 327; KIESELBACH, Th., art. cit., 48; KRIEGER, K.-F., o.c., 127-128; KORTHALS ALTES, A., o.c., 24.

(7) Hetzelfde art. 6 bepaalt dat wanneer een zeeman zich zonder toestemming van de kapitein aan wal zou begeven en hij daarbij gewond zou raken, hij geen aanspraak kon maken op enigerlei tussenkomst vanwege de kapitein. In dat geval kon deze de betrokken zeeman wegsturen en een ander in zijn plaats aannemen: indien deze meer gage zou vragen dan de vorige, dan was de eerste zeeman verplicht om dat verschil uit eigen middelen bij te leggen.

(8) PARDESSUS, J.M., o.c., dl.1, 327-328; KIESELBACH, Th., art.cit., 48; KRIEGER, K.-F., o.c., 128-129.

wind mocht de kapitein echter wel zijn reis verderzetten. Wanneer de zeeman genas, had hij recht op zijn volledige gage; stierf hij echter ten gevolge van zijn ziekte dan ging het geld naar zijn vrouw of zijn naaste familie. Opnieuw duikt hier een belangrijk principe op: wie wegens ziekte de taak waarvoor hij werd aangeworven niet meer verder kon volbrengen, had toch het recht op een volledige wedde. Een dienstverband aan boord van een schip hield dus een soort van persoonlijke "verzekering" in tegen mogelijk loonsverlies door tijdelijke werkbekwaamheid t.g.v. ziekte. Vermits het dienstverband ophield bij het beëindigen van de reis, hield hiermee ook de verantwoordelijkheid van de kapitein ten opzichte van zijn manschappen op. Het zeerecht van Oléron had een decisieve invloed op de ontwikkeling van de laat-middeleeuwse maritieme rechtspraak. Zeker vanaf de 14de eeuw had het rechtskracht in een gebied gaande van Noord-Spanje over Frankrijk tot Engeland en de Nederlanden. In Engeland komt het voor in het "Blackbook of the Admiralty". Voor de Nederlanden zijn twee sterk gelijkende versies bekend: het Damse waterrecht in Vlaanderen en het zeerecht van Westkapelle in Zeeland. Het gaat hier blijkbaar om vertalingen in het middelnederlands van het oud-franse origineel (9). Het Damse waterrecht geeft in artikel 6 en 7 woordelijk dezelfde bepalingen als de oorspronkelijke Franse tekst i.v.m. kwetsuren of ziekte van een zeeman (10). Ook meer noordelijker in de Nederlanden deed de invloed van de rollen van Oléron zich onder de invloed van de Vlaams-Zeeuwse vertaling gevoelen (11). De Amsterdamse ordonnantie van ca. 1400 kan beschouwd worden als een late uitloper en variant ervan (12). Hier vinden we in art. 9 opnieuw de bepalingen i.v.m. kwetsuren die we reeds in Damme en Westkapelle aantreffen (13). De bepalingen over ziekte ontbreken hier echter.

Omstreeks deze periode duikt in het laat-middeleeuwse handelsrecht echter een nieuw fenomeen op. Ditmaal kwam het initiatief uit het Noorden van Duitsland en het Baltische gebied daarrond, waar o.i.v. de Hanzesteden het zeerecht van Wisby ontstond (1407), dat in zich elementen uit verschillende rechtscodificaties verenigde (14). Dit zeerecht zou doordringen in het ganse Atlantische gebied, met uitzondering van Engeland waar het Olerontische zeerecht bewaard bleef. De bepalingen van Oléron i.v.m. ziekte en kwetsuren werden opnieuw letterlijk overgenomen (15). Opmerkelijk is echter art. 62 dat bepaalt dat, indien de schipper een zeeman bevond met "quaden Fayte", en hij dit middels twee getuigen kon bevestigen, hij die zeeman

(9) Tegenwoordig wordt algemeen aanvaard dat het Damse waterrecht een vertaling is van het Franse origineel en niet omgekeerd (GOUDSMIT, M.Th., *o.c.* 67; KRIEGER, K.-F., *o.c.*, 12n. 48). Of het zeerecht van Westkapelle ontstond door receptie van het Damse waterrecht in de vroege 14de eeuw, dan wel of Zeeuwse kooplui in Vlaanderen rechtstreeks in contact kwamen met het Franse origineel is onduidelijk. Zeker lijkt alleszins dat Zeeland het Olerontische zeerecht via Vlaanderen leerde kennen (KORTHALS ALTES, A., *o.c.*, 4-5).

(10) PARDESSUS, J.M., *o.c.*, dl. 1, 373-375; GOUDSMIT, M.Th., *o.c.*, 168-169; KIESELBACH, Th., art. cit., 48.

(11) BOSCH, J.W., Remarques sur quelques influences, exercées en matières de droit, par les provinces méridionales sur les provinces septentrionales des Pays-Bas jusqu'en 1795, in *Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis*, XIX (1951), 135.

(12) De tekst van de Amsterdamse ordonnantie werd op zijn beurt echter bijna onveranderd overgenomen in het Groningse recht (het "Oldermansboek"), zie CLAVAREAU, P.J., Les sources du droit maritime du Moyen Age, in *Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis* XVIII (1950) Af. IV, 403.

(13) PARDESSUS, J.M., *o.c.*, dl. 4, 32.

(14) VAN DEN AUWEELE, D., art. cit., 224. Het zeerecht van Wisby telde oorspronkelijk 72 artikelen, te weten: uit het stadsrecht van Lübeck (Art. 1-12, 71-72), uit het zeerecht van Oléron (Art. 13-36) en uit de Amsterdamse ordonnantie (Art. 37-70). Later werden ook nog de Hanzebesluiten, afgekondigd op de jaarlijkse Hanzedagen, hieraan toegevoegd.

(15) PARDESSUS, J.M., *o.c.*, dl. 1, 473-475. De tekst van art. 20 vinden we vrijwel identiek terug in art. 46 van het zeerecht van Wisby (Ibid., 494). Dit is te wijten aan het compilatieve karakter van dit zeerecht (cfr. noot 15) waardoor art. 20 en 21 ontleend zijn aan Oléron art. 6 en 7 terwijl art. 46 (=Oléron art. 6) ontleend is aan de Amsterdamse ordonnantie art. 9 (cfr. infra).

zonder pardon aan land mocht zetten en hem bovendien geen loon schuldig was (16). Wat in dit artikel intrigeert is de uitdrukking "quaden Fayte". Pardessus interpreteert dit - m.i. ten onrechte - als een "flagrant délit ou crime" (17). Het gaat hier echter duidelijk niet om een misdaad, maar wel om een besmetting met een waarschijnlijke venerische ziekte (18). Blijkbaar vormden dit soort ziekten een uitzondering op de regel die sinds de codificatie van Oléron stelde dat zieken op kosten van het schip dienden geheeld te worden. Of het hier echter alleen om venerische ziekten ging, dan wel of we het begrip "quaden Fayte" in ruimere zin als besmettelijke ziekte in het algemeen dienen te interpreteren is niet zeker maar wel aannemelijk in de tijdscontext.

Vanaf de tweede helft van de 16de eeuw merken we dat deze verspreide en dikwijls weinig samenhangende rechtsregels onder vorstelijke invloed een doelbewuste systematisering ondergaan, met het doel uiteraard om de centrale macht te verstevigen. Op 19.7.1551 vaardigde keizer Karel V een eerste ordonnantie in die zin uit, waarin een viertal artikelen ons inlichten over de sociale voorzieningen voor zeelui (19). Art. 27 is grotendeels vergelijkbaar met art. 7 van de rollen van Oléron - verzorging van een zieke zeeman aan land. De artikelen 28-30 introduceren echter nieuwe principes. Ze handelen achtereenvolgens over verminking of dood van een zeeman bij het verdedigen van het schip tegen vijandelijke aanvallen, de natuurlijke dood van de zeeman tijdens zijn dienstverband en tenslotte over de regeling van de eventuele begrafenissen.

Wanneer een zeeman in een gevecht tegen vijanden of zeerovers gekwetst, verminkt of zelfs gedood werd, dan zullen de schade die hij hierbij opliep, evenals de volledige gage en de eventuele begrafeniskosten beschouwd worden als avarie grosse en verhaald worden op schip én lading. Wat hierbij opvalt is de kwalificering van deze persoonlijke schade als avarie grosse: normalerwijze hebben we hierbij immers te doen met schade aan schip of lading t.g.v. een menselijk ingrijpen (bv. de werping, het kappen van de masten) (20). De argumentatie als zou dit zijn ingegeven door de idee dat beter gemotiveerde - want beter verzorgde - matrozen moediger zouden zijn in het gevecht lijkt twijfelachtig (21). Het verhalen van de kosten op schip én lading is gemakkelijker te verklaren: alhoewel de zeeman contractueel gehuurd wordt op kosten van het schip, verdedigt hij bij een vijandelijke aanval zowel schip als lading. Bijgevolg is het logisch dat de kosten van geneeskundige verzorging die hieruit eventueel voortvloeien door schip én lading gezamenlijk gedragen worden (22).

(16) PARDESSUS, J.M., *o.c.*, 500.

(17) *Ibid.*, 500. Dit deel van Wisby art. 62 vinden we ook terug in het zeerecht van Amsterdam, Enkhuizen en Stavoren art. 26 (*Ibid.*, 415, 424).

(18) Deze verklaring vinden we o.m. in de belangrijkste 17de eeuwse rechtsverzameling getiteld *Les Us et coutumes de la mer* (...), Rouen 1671, 154: "...que le matelot soit entaché d'aucune maladie contagieuse ou dangereuse...". ook VERWER, A., *Nederlants See-Regten; Avaryen; en Bodemeryen* (...), Amsterdam 1730 (3de druk), 36, laat hierover weinig twijfel: "Sommige verstaen hier onder: Als de Schipper eenen Bootsgezel bevond by hoeren te loopen; ende silx of in der daet of vermoedentlijk, beladen met *Venus-siekte of diergelijk onbehoorlyx*, van 't welk hy ongerust ware dat overgaen mochte tot mede-maets, schaffende aan een bak".

(19) Het betreft de artikelen 27-31, zie o.m. PARDESSUS, J.M., *o.c.*, dl. 4, 54-55; VERWER, A., *o.c.*, 21-22.

(20) Ook zuiver rechtskundig gezien betreft het hier een anomalie vermits de schade die de gekwetste zeeman oploopt veroorzaakt werd door externe omstandigheden (VERSWYFEL, D., *Placcards, ordonnances et Edits de 1551 et 1563 des anciens us et coutumes concernant la navigation* (...), Antwerpen 1902, 7).

(21) *Ibid.*, 7.

(22) JACOBS, V., *Le droit maritime belge. Commentaire de la loi du 21 août 1879*, dl. 1, Brussel 1889, 294.

Art. 29 van dezelfde ordonnantie bepaalt dat wanneer een zeeman, tijdens zijn dienstverband op zee of aan land, een natuurlijke dood sterft, zijn erfgenamen minstens de helft van zijn gage zullen trekken, dit als hij sterft tijdens de heenreis. Overlijdt hij echter tijdens de terugreis dan hebben de nabestaanden recht op een volledige gage. Een verklaring voor deze verschillende behandeling stoelt op twee principes. Ten eerste is er het feit dat door het afsterven van de zeeman het dienstverband ophield te bestaan: de nabestaanden konden hierdoor slechts aanspraak maken op dat bepaald deel van de gage dat de kapitein aan de gestorven zeeman krachtens diens reeds gepresteerde arbeid verschuldigd was. Bovendien diende de kapitein, wanneer de zeeman stierf tijdens de heenreis, voor de terugreis een ander te huren als plaatsvervanger. Stierf de zeeman echter op de terugreis dan hadden de erfgenamen recht op de gehele gage die de overledene bij het afsluiten van zijn contract beloofd was. In beide gevallen kwamen de begrafeniskosten echter ten laste van de nabestaanden. Art. 30 specificeert dat wanneer de zeeman tijdens de reis aan land diende begraven te worden, de schipper dit behoorde te doen "als na zijnen staet behoort", waarbij de "redelijke kosten der begravinge" later door de nabestaanden dienden vergoed te worden ofwel rechtstreeks van de verschuldigde gage zouden afgehouden worden. Diende hij echter op zee begraven te worden, dan was de schipper verplicht om voor hem bij zijn terugkeer een kerkdienst te laten houden (23).

De ordonnantie van Filips II van 31 oktober 1563 bracht niets wezenlijks nieuw. Het is wel haar verdienste dat hier voor de eerste maal een systematische rangschikking van het zeerecht onder separate titels werd gegeven (24). Onder titel III, "Van den Scip-lieden", geven de art. 16-18 dezelfde bepalingen als de voorgaande ordonnantie van 1551 onder de art. 28-30 (25). Tot in het uiterste Noorden van de Nederlanden had deze systematische codificatie een belangrijke weerklank. Zo werd ze o.m. grotendeels overgenomen in de "Statuten, ordonnantien, reglementen en costumen van rechte van Frieslandt" in 1602 (26). Ook de opeenvolgende Hanzebesluiten uit het einde van de 16de eeuw brengen weinig nieuws op het vlak van sociale voorzieningen (27). Een belangrijke uitzondering hierop vormt een paragraaf uit het besluit van de te Lübeck gehouden Hanzedag in 1597. Hier wordt namelijk gesteld dat wanneer de verwondingen opgelopen bij de verdediging van het schip van zulkdanige aard zijn dat

(23) Art. 30: "En indien hy aan 't lant niet kan gebrogt werden, so sal de schipper over hem doen een dertigste daer hy schipper woonachtig is ...".

(24) Een dergelijke systematische rangschikking van de tot dan toe ongeordende rechtsregels zou in Frankrijk pas gebeuren op initiatief van Colbert onder Lodewijk XIV in 1681 (de bekende "Ordonnance de la Marine").

(25) PARDESSUS, J.M., *o.c.*, dl. 4, 77-78. Het enige verschil met de ordonnantie van 1551 (Art. 29) is dat hier in art. 17 de natuurlijke dood en de dood t.g.v. een vijandelijk treffen als gelijkwaardig worden beschouwd en de erfgenamen dus, afhankelijk van de situatie (heen/terugreis) de helft of gehele gage kregen en bovendien de begrafeniskosten zelf betaalden. Dit lijkt ogenschijnlijk op een terugschroeven van de verworvenheden t.o.v. art. 28 van de ordonnantie van 1551, waar de dood t.g.v. een gevecht met vijanden als *avarie grosse* wordt aangenomen. Ook Pardessus merkte dit reeds op, temeer daar in dezelfde ordonnantie van 1563 onder de titel "Van Schipbreekinghe/Zee-werpinge/Averyen", tit. IV, art. 2 wel degelijk sprake is van de verhouding matroos-schipper, beschouwt tit. IV art. 2 de situatie vanuit de verhouding schipper-verzeekaar. Er is dus geen tegenspraak tussen beide artikels, maar de interpretatie is afhankelijk van het standpunt waarop men zich plaatst (PARDESSUS, J.M., *o.c.*, dl. 4, 79 n. 3).

(26) Tot in 1770 werden hiervan gewijzigde herdrukken uitgegeven! (BOSCH, J.W., art. cit., 141).

(27) Zo werden bv. op de Hanzedag te Lübeck in 1591 opnieuw de bepalingen i.v.m. ziekte en kwetsuren, die we reeds sinds de 14de eeuw ontmoetten, ongewijzigd overgenomen (Zee-Rechten, inhoudende dat Oudste en Hoogste Water-Recht (...), Amsterdam 1710, 67-68, resp. art. 39 en 45). Beide artikelen worden opnieuw bevestigd in 1597 (Les us (...), 173-174, resp. art. 39 en 40).

de zeeman nooit meer in staat zal zijn te werken, hij op kosten van schip en lading voor de rest van zijn leven een broodrantsoen zou krijgen (28). Hoe bescheiden en ontoereikend deze uitkering in natura ook lijkt, toch vertegenwoordigt zij de oudste vorm van een permanente sociale voorziening voor zeelui, als het ware een primitieve vorm van "pensioen".

2. VORMEN VAN SOCIALE VOORZIENINGEN IN DE 17de EN 18de EEUW.

Reeds vanaf de late 15de eeuw werden echter ook buiten het zeerecht om allerlei vormen van sociale voorzieningen voor zeelui ontwikkeld. Zo bezaten de Antwerpse schippers anno 1475 reeds een eigen Godshuis ten behoeve van behoeftige schippers-ambachtslieden (29). Er zijn ook aanwijzingen dat zeevarenden zich persoonlijk bij particuliere assuradeurs verzekerden (30). Dit blijkt o.m. uit een tweetal ordonnanties uit 1570-71, uitgaande van de hertog van Alva, waarin "asseurancien ende versekeringen op tleven van de luyden ende persoenen" voortaan verboden werden "als der gemeyne welvaert scadelijck ende hinderlijck wesende, ende van quaden exemple" (31). Naast deze persoonlijke verzekeringen kwamen ook eenvoudige onderlinge verzekeringen voor zoals De Jongh die aantrof in de Rotterdamse notariële archieven. Hier maakte een aantal harpoeniers onderling de afspraak dat wanneer één van hen iets overkwam - ziekte, schipbreuk, overlijden etc. - de gedupeerde of zijn nabestaanden toch zouden delen in de verdiensten van hun fortuinlijker collega's (32). Meestal betrof het echter een of andere vorm van onderlinge verzekering die de naam van zeevarende beurs, buidel, buul, bootsgezellenbeurs, grootschippersbuidel of beurs van het zeevarende volk kreeg. Dergelijke beurzen werden o.m. opgericht te Hoorn op Terschelling (1587), Harlingen (1634), Graft (1634), Landsmeer (1635), Broek (1635), Ooster- en Westerblokker (1635), Westwoud (1635), Westzaandam (1636), Warder (1644), Edam (1648), Hauwert (1668), Aartswoud (1689), IJlst (1693), Hem (1703), Venhuizen (1706), Zierikzee (1735), Amsterdam (1754) en Vlissingen (1754) (33).

In de Zuidelijke Nederlanden was de situatie enigzins anders. In Oostende werd in 1657 een kas opgericht op initiatief van zowel bootsgezellen als reders ter kaapvaart.

(28) *Les us (...)*, 172, art. 35.

(29) ASAERT, G., *De Antwerpse scheepvaart in de 15de eeuw (1394-1480)*, (Verhandelingen van de Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België, Klasse der Letteren, 72) Brussel 1973, 201-202.

(30) DEN RIDDER, C.J., "Gedenk de gevangene alsof gij medegevangenen waart": de loskoop van Hollandse zeelieden uit Barbarijse gevangenschap, 1600-1746, in *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, 5 (1986), 15 en n. 53 citeert dat Hoorne schippers zich bij een plaatselijke assurantiecompagnie "'lijf" lieten verzekeren. Volgens hem bleef deze vorm van verzekering, omwille van de hoge premies eraan verbonden, eerder marginaal.

(31) Tekstuitgave bij REATZ, Ch.F., *Ordonnances du duc d'Albe sur les assurances maritimes de 1569, 1570, 1571, avec un précis de l'histoire du droit d'assurance maritime dans les Pays-Bas*, in *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, 4e série, t. IV (1878), 97 (Ord. d.d. 27.10.1570, art. 22). Dezelfde tekst - in het Frans ditmaal - eveneens bij REATZ, Ch.F., *o.c.*, 115, in een ordonnantie d.d. 20.1.1571 (NS). In de Antwerpse Costuimen van 12 februari 1661 wordt hier nog steeds naar verwezen: "Hoewel men voor tyden placht te useren assurance op d'leven van personen..." (PARDESSUS, J.M., *o.c.*, dl. 4, 183). In een ordonnantie uit Middelburg van 30 september 1600 werd eveneens verboden om lonen en zelfs persoonlijke bezittingen te verzekeren (*Ibid.*, 170, art. 6). Een identieke verordening komt voor in de Amsterdamse ordonnantie uit 1598 (*Ibid.*, 127, art. 11). Nochtans diende volgens Verwer de passus " ... schade van de beschadigden ..." uitgebreid te worden tot "ook scheepskist, pluñje en uitrustinghe der schipluiden, (geen cargasoen) 't welk weg- oft aen stukken geschoten ware" (VERWER, A., *o.c.*, 91 n. 2).

(32) DE JONG, C., *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart*, dl. I: Grondslagen, ontstaan en opkomst, Pretoria 1972, 113-114.

(33) De oprichting van een beurs te Rotterdam, waarvoor in 1757 plannen bestonden, werd waarschijnlijk nooit verwezenlijkt (DEN RIDDER, C.J., art. cit., 11).

Doel was aanvankelijk om bij te dragen in de onderhoudskosten van de Engelse gevangenen die door hun reders in de steek gelaten werden. Bovendien werden uit deze kas de onkosten betaald die ontstonden bij slaking van de gevangenen - reisgeld, paspoort, kosten voor briefwisseling tijdens de onderhandelingen etc.. Vanaf 1667 werden er tevens geneesmiddelen aangekocht voor de gekwetsten, zowel voor de eigen zeelui als voor de gevangenen (34). Te Brugge werd in 1642 door pastoor Jennyn van de St. Gilliskerk het liefdadig werk van de "Confrerie van Triniteit" opgericht, dat trachtte middelen in te zamelen voor de vrijkoping van gevangenen in Noord-Afrika (35). Alhoewel er hoofdzakelijk inwoners van Brugge of meer in het algemeen uit West- en Frans-Vlaanderen werden vrijgekocht, treffen we toch ook regelmatig personen uit verder afgelegen steden als Luik, Brussel, Doornik en Aalst aan. De faam van deze Confrerie moet wel wijd verbreid geweest zijn vermits in 1660 twee Griekse priesters te Brugge kwamen bedelen om losgeld voor landgenoten in Barbarijse gevangenschap (36). In totaal werden door de Broederschap tussen 1642 en 1678 niet minder dan 180 personen vrijgekocht. Opvallend hierbij is het feit dat men voor de vrijkoping meermaals een beroep deed op de tussenkomst van Noordnederlanders, voornamelijk Amsterdamse makelaars. In 1661 en 1662 werd zelfs een beroep gedaan op de Nederlandse vice-admiraal de Ruyter als bemiddelaar (37). Het initiatief tot oprichting van zeevarende beurzen in de Noordelijke Nederlanden kon zowel van de zeelui zelf als van het stads- of dorpsbestuur uitgaan (38). Naar het einde van de 17de eeuw toe verschoof dit initiatief meer en meer in de richting van de plaatselijke besturen (39). Een ander is te verklaren vanuit de zich wijzigende doelstelling van deze beurzen. Oorspronkelijk werden ze bijna uitsluitend opgericht met het doel bij te dragen in de vrijkoop van zeelieden uit gevangenschap. Sinds de scheiding van de Nederlanden legden namelijk de Oostendse en vooral de Duinkerker kapers een hernieuwde activiteit aan de dag die de veiligheid van de Noord-Nederlandse handelsvloot behoorlijk ondermijnde. Met name tijdens de periode 1630-1640 betekenden deze kapers een ware plaag, wat dan zou resulteren in de oprichting - vnl. in Noord-Holland en Friesland, maar ook elders - van lokale fondsen om gevangen genomen collega's vrij te kopen (40). Ook de hoger reeds geciteerde Barbarijse zeerovers uit de Maghreblanden betekenden een konstant gevaar voor de scheepvaart, en dit niet alleen in de Middellandse zee maar tot zelfs in de Noordzee toe (41). Meestendeels was dan ook het feit dat een dorps- of stadsgenoot door kapers gevangen genomen werd de directe aanleiding tot het oprichten van een beurs (42).

(34) DEBROCK, W., Een mutualiteitskas van de Oostendse reders ter kaapvaart 1657-1716, in *Handelingen van het Genootschap Société d'Emulation te Brugge*, XCVII (1960), 82.

(35) DECLERCQ, P., Vrijkoop van Vlamingen uit Barbarije 1642-1678, in *Bieforf*, LVII (1956) 143.

(36) *Ibid.*, 145-146.

(37) *Ibid.*, 147.

(38) Volgens DE JONG, C., *o.c.*, dl. I, 116, kwam het initiatief hoofdzakelijk vanuit de hoek van de plaatselijke besturen. Dit zou volgens hem de verre gaande zeggenschap van deze besturen over de beurzen verklaren. Er zijn echter voldoende aanwijzingen om deze uitspraak enigszins af te zwakken. Zo werden de beurzen van Hoorn, Aertswoud en IJlst door de zeelui zelf opgericht, terwijl in Harlingen de oprichting wel gesteund werd door het stadsbestuur, maar toch onafhankelijk ervan bleef.

(39) Zo ontstonden de beurzen van Zierikzee, Amsterdam en Vlissingen op initiatief van de plaatselijke stadsmagistraat.

(40) DE JONG, C., *o.c.*, dl. I, 115; BRUIJN, J.R., art. cit., 174; LUCASSEN, J., art. cit., 143.

(41) In november van het jaar 1623 kwam het zelfs zover dat twee Marokkaanse schepen wegens gebrek aan leeftocht en averij de haven van Veere in Zeeland binnenvielen (KEIKES, W.H., *Het fonds genaamd de Slavenbeurs of Slavenkas te Zierikzee. Historische inleiding en inventaris der archieven*, Zierikzee 1976, 6). Onlangs wees DEN RIDDER, C.J., art. cit., 3 echter op de mythevorming rond het begrip "Barbarijse zeerovers": vermits zij met - min of meer - officiële volmachten opereerden betrof het volgens hem wel degelijk kapers en géén zeerovers. Hij stelt ze dan ook op één lijn met de Duinkerker kapers.

(42) Zo werd de Zierikzeese "Slavenbeurs" opgericht naar aanleiding van de perikelen rond de vrijkoping van Cornelis Flodder, stuurman op de koopvaardijhoeker "De Palmboom", die anno 1734 door Barbarijse kapers gevangen genomen werd (KEIKES, W.H., *o.c.*, 10).

Hierbij kwam nog dat de vrijkoop van gevangenen uit eigen middelen meestal de financiële draagkracht van de betrokken families ver te boven ging, terwijl ook reders en handelaars dikwijls weigerachtig stonden tegenover bijdragen hiervoor (43). Wel werden steeds eerst particuliere of openbare collectes gehouden met het doel het grootste deel van de benodigde som bijeen te krijgen. Hierbij collecteerde men frekwent tot ver buiten het eigen dorp, soms zelfs in de ganse provincie (44). Grotere steden hadden vaak speciale kassen waaruit een vast bedrag als bijdrage in het loskopen van hun burgers bestemd was (45).

Een substantiële bijdrage werd echter steeds geleverd door de zeevarende beurzen. Meestal waren het slechts de plaatselijke zeelui die aan het fonds deel konden hebben. Te Zierikzee konden vanaf 1735 zowel eigen als vreemde zeelui lid van de beurs worden, voor zover ze voeren op een schip uit Zierikzee (46). De beurs van Hoorn aanvaarde ook vissers, voor zover ze door de waterschout gemonsterd waren en woonachtig in één van de vijf meest oostelijke dorpen op Terschelling (47). Er bestonden echter ook beurzen die een meer direct sociaal doel vooropstelden. Zo werd de bootsgezellenbeurs van Aertswoud opgericht om tijdens strenge winters, wanneer de schepen opgelegd en gekalfaterd werden, behoeftige zeelui of gezinnen die hun kostwinnaar verloren hadden een financiële steun te verlenen (48). Naast het loskopen van gevangenen zorgde de beurs van IJlst ook voor een vergoeding voor de zeeman die bij schipbreuk zijn uitrusting verloor (49). De zeevarende beurs van Harlingen werd in 1648 omgevormd tot een "Schippers-, kooplieden- en bootsgezellenbeurs" en hield zich sindsdien voornamelijk bezig met het verzekeren van Groenlandvaarders (50). Het is trouwens opvallend dat vele beurzen evolueerden in de richting van echte sociale verzekeringsfondsen, in zoverre ze tenminste niet reeds voordien verdwenen door de tanende belangstelling of opgeslorpt werden door de plaatselijke besturen. De Slavenbeurs te Zierikzee besliste in 1768 tot de inrichting van een wachtlijst waarbij telkens de twee oudste schippers en stuurlieden op kosten van de kas in het "Manshuis" geplaatst werden, terwijl zes matrozen geplaatst werden in het Gasthuis (51). Bij de beurzen die nog later in de 18de eeuw opgericht werden is zelfs in het geheel geen sprake meer van het vrijkopen van gevangenen: na 1747 nam immers de Republiek de volledige loskosten op zich (52). De Amsterdamse beurs voorzag in tegemoetkomingen bij ziekte of kwetsuur en tevens in de uitkering van een bepaalde som bij verminking in scheepsdienst (53). Ook de Vlissingse beurs werd in 1754

(43) Omstreeks 1690 bedroegen de gemiddelde losgelden voor gevangen zeelieden: voor matrozen 500-100 fl., voor onder-officieren 750-1500 fl., voor stuurlieden 1000-2000 fl. en voor schippers 3000-5000 fl. (DEN RIDDER, C.J., art.cit., 4). Het gebeurde echter geregeld dat gevangenen onderling uitgewisseld werden tussen de verschillende belligerente staten, zodat losgeld verviel en men slechts kost- en reisgeld diende te betalen (VAN DER DOES, J.C., Een eigenaardige assurantie, in Tijdschrift voor Geschiedenis, XLV (1930), Afl. 1, 55). Met de Barbarijse kapers kwam uitwisseling echter zelden voor.

(44) DEN RIDDER, C.J., art. cit., 12.

(45) Zo bestond er in Hoorn een fonds genaamd "t secrete casje", gevormd uit de opbrengst van de verkoop van goederen door de bank van lening en legaten, dat maximaal 700 fl. per gevangene betaalde. In Medemblik werd "voor slave gelt" 3000 fl. belegd in obligaties en de stad Rotterdam reserveerde overschotten voor lossing van haar burgers op een speciale rekening van de plaatselijke wisselbank (Ibid., 8).

(46) KEIKES, W.H., o.c., 41. Deelneming aan de beurs bleef hier echter wel beperkt tot de zeelui die voeren op koopvaardij schepen. Vissers werden niet aanvaard, uitgezonderd stuurlieden en "hoof fluiden" varende op "kreeftha(ald)ers" en oesterschepen".

(47) KELDER, A.R., Uniek Terschellings college, opgericht in 1587, in *De Blauwe Wimpel*, 35 (1980), 12.

(48) DE JONG, C., o.c., dl. I, 120.

(49) BAKKER, G., Een onderlinge verzekering voor bootsgezellen te IJlst uit 1693, in *Jaarboek Fries Scheepvaartmuseum en Oudheidkamer*, 1966, 38.

(50) DE JONG, C., o.c., dl. I, 120.

(51) KEIKES, W.H., o.c., 23.

(52) DEN RIDDER, C.J., art.cit., 14.

(53) Nederlandse Jaarboeken, 1754, Dl. 1, 81-83

opgericht "tot maintien, soutien en soelaes van de zeeman" of zijn weduwe en weeskinderen, die niet of onvoldoende in hun eigen onderhoud konden voorzien (54). Het kapitaal van de meeste beurzen werd gevormd door de bijdragen van de leden. Deze bijdragen waren ofwel voor alle rangen aan boord dezelfde, ofwel gekoppeld aan de verdienste die uit die rang voortvloeide. In kleinere localiteiten zoals Broek betaalde elke zeeman onafgezien van zijn rang dezelfde bijdrage (55). Ook in Aartswoud en IJlst gold dit gelijkheidsprincipe in die zin dat van elk nieuw lid eenzelfde eenmalig inleggeld werd gevraagd (56). De Oostendse kaperskas werd gespijsd door het heffen van een taks van 2% op de bruto-ontvangst van de prijzen, zijnde de buitenpenningen van zowel de reders als bootsgezellen (57). In grotere localiteiten werd de bijdrage bepaald door de rang van de betrokken zeeman. In Harlingen werden in 1634 deze bijdragen bepaald op 20, 15 of 10 stuiver (58). Ook in Amsterdam betaalden de zeevarenden naargelang hun graad. Bovendien dienden hier de schippers nog een aparte bijdrage te betalen bij iedere monstering ten behoeve van de zeevarenden (59). In Vlissingen betaalden alleen de kapiteins en officieren 1% op de "halve Winsten, Recognitie- en slavengelden". De Vlissingse kas deed ook een beroep op de burgerij om door een soort inschrijving voor een tijdsduur van 7 jaar een vrijwillige bijdrage te storten. Verder diende elk nieuw verkozen raadslid en al wie een stadsambt kreeg een bedrag van 100 fl. aan de kas te betalen. Ook van de reders werd een inspanning gevraagd: elke vishoeker of buis diende jaarlijks 25 fl. te betalen, terwijl de koopvaardijshepen die op vaste maandgelden voeren 1 Groten per pond Vlaams op de uitgekeerde gages verschuldigd waren. Bovendien was elke boekhouder van een Groenlandvaarder verplicht om een kwart van zijn verdienste van de eerste reis van een schip in de kas te storten (60).

De bijdragen van de varenslui werden bijna steeds per reis gevorderd en waren afhankelijk van het reisdoel: reizen naar Noord-Europa werden blijkbaar als minder risicovol aanzien dan tochten naar het Zuiden, waar uiteraard de kans op kaping veel groter was (Bijlage II). De bijdragen dienden betaald te worden voor men de reis aanvatte. Bij eenvoudig gestructureerde landelijke beurzen betaalde de zeeman rechtstreeks aan de beurs. In belangrijker plaatsen zoals Zierikzee en Amsterdam was het de schipper die verantwoordelijk was voor het innen van de bijdragen. In Zierikzee werden ze aanvankelijk ingehouden op de gages en pas bij thuiskomst aan de ontvanger van de kas overgemaakt. Reeds in 1737 werd echter beslist dat de inleggelden vóór of uiterlijk 24 uur na het vertrek dienden voldaan te worden (61). In Amsterdam gold een gelijkaardige regeling waarbij de schipper de bijdragen inde en vervolgens aan de waterschout overmaakte (62). Ook te Vlissingen werden de bijdragen geïnd door een ontvanger die van stadswege voor een termijn van 7 jaar was aangesteld (63). Naast de ontvanger werd het bestuur van de kassen waargenomen

(54) *Ibid.*, 94.

(55) VAN DER DOES, J.C., art.cit., 56.

(56) Dit bedroeg voor Aartswoud 1 ducaton (DE JONG, C., *o.c.*, dl. I, 373), terwijl in IJlst elk nieuw lid als entreegeld een bedrag betaalde, gelijk aan het totaal in kassa gedeeld door het aantal leden (BAKKER, G., art. cit., 40).

(57) DEBROCK, W., art. cit., 76, 92.

(58) DE JONG, C., *o.c.*, Dl. I, 120

(59) *Nederlandsche ...*, 82.

(60) *Ibid.*, 94-96.

(61) KEIKES, W.H., *o.c.*, 42, 44.

(62) *Nederlandsche ...*, 82.

(63) *Ibid.*, 96.

door een beperkt aantal commissarissen, gecommiteerden of bewindhebbers die dikwijls in nauwe relatie stonden met het plaatselijk bestuur (64). Deze ambten waren slechts tijdelijk en werden gratis bediend, met uitzondering van dat van ontvanger. In Oostende kreeg deze laatste in de periode 1657-1661 als beloning 2% van de totale inkomsten van de kas (65). De boekhouder van de Zierikzeese Slavenkas kreeg in 1735 jaarlijks 15-2 pond Vlaams, terwijl de ontvanger jaarlijks 8-10 pond Vlaams ontving. Hiervoor diende deze laatste echter wel alle dagen tussen 8 en 10 uur 's morgens zitting te houden (66). Ook in Vlissingen kreeg de ontvanger van de beurs voor het opmaken van de jaarrekeningen een "behoorlyk Salaris" (67). De boekhouding was meestal zeer eenvoudig. Te Harlingen maakte de penningmeester éénmaal per jaar, later per twee jaar, de rekening op (68). Ook in Broek werd door de Voogden telkenjare op 30 april de comptabiliteit opgemaakt door uitgaven en inkomsten te verrekenen (69). In Oostende werden in de periode 1657-1661 de rekeningen gecontroleerd door klerken, in 1677 echter door een raadsheer van de Admiraliteit (70). Op "Copermaandagh" - de eerste maandag na Driekoningen - werd te IJlst telkenjare de rekening van de bos opgemaakt ten overstaan van Burgemeester en stadssecretaris, die hiervoor geen vergoeding kregen maar wél mochten meedrinken van de halve ton Hollands bier die de bos bij die gelegenheid trakteerde (71). In Zierikzee werden de rekeningen om de twee jaar vereffend voor de beide Burgemeesters en de schepenen van de stad, in het bijzijn van de voornaamste kooplieden en vertegenwoordigers van de schippers en varenslui. Vanaf 1741 geschiedde de vereffening jaarlijks op de laatste donderdag van december, nadat de boekhouder acht dagen van tevoren zijn afrekening ter onderzoek bij de twee commissarissen had gedeponerd (72). Ook te Vlissingen kende men de jaarlijkse afrekening ten overstaan van de twee commissarissen die uit de kooplieden van de stad gekozen werden (73).

Wat betreft de kapitaalrevolutie van de zeevarende beurzen is er het merkwaardig fenomeen dat, ondanks of juist ten gevolge van het feit dat door o.m. de toegenomen veiligheid op zee in de 18de eeuw en de daaruit resulterende daling van het aantal inleggers het kapitaal door renteaangroei gestadig bleef stijgen. Als voorbeeld van een dergelijke evolutie geven we hierbij een overzicht van de beurs te Broek (74):

(64) BAKKER, G., art. cit., 38, wijst erop dat het betrekken van dorps- of stadsbestuur bij de beurs dikwijls wenselijk was als waarborg voor naleving van het reglement. Meermaals leidde deze situatie er echter toe dat dit bestuur trachtte de gelden van de kas te usurperen. De Oostendse kaperskas werd konstant belaagd door de Admiraliteit die de gelden voor eigen gebruik wilde aanwenden (DEBROCK, W., art. cit., 84).

(65) DEBROCK, W., art. cit., 78.

(66) KEIKES, W.H., *o.c.*, 44.

(67) Nederlandsche..., 96.

(68) DE JONG, C., *o.c.*, dl. I, 120.

(69) VAN DER DOES, J.C., art. cit., 59.

(70) DEBROCK, W., art. cit., 78, 84.

(71) BAKKER, G., art. cit., 41.

(72) KEIKES, W.H., *o.c.*, 42-43, 44.

(73) Nederlandsche..., 96.

(74) Bron: VAN DER DOES, J.C., art. cit., 60-63.

Jaar	Batig saldo	Jaar	Uitkeringen	Jaar	Aantal
inleggers					
1635-1637	fl. 331-15	1635	fl. 0	1636	180
1641	fl. 710-11	1637	fl. 115-5	1640	151
1643	fl. 1319-18	1652	fl. 350	1652	92
1647	fl. 2285-3	1653	fl. 100	1660	92
1648	fl. 2517-12	1654	fl. 125	1670	55
1649	fl. 2618-7	1659	fl. 175	1680	49
1658	fl. 3463	1663	fl. 100	1690	23
1668	fl. 4343-12	1666	fl. 400	1697	9
1672	fl. 4511-5	1672	fl. 50	1700	4
1673	fl. 4594-19-8	1673	fl. 96-4	1705	2
1730	fl. 6381-6	1674	fl. 201	1710	1
1774	fl. 6700	1702	-		

Een omgekeerde evolutie kon echter ook voorkomen zoals de cijfers voor de Oostendse kaperskas aantonen. Hier was de toestand zodanig uit de hand gelopen dat het grootste deel van de inkomsten van de kas gebruikt werden om de astronomisch stijgende administratieve kosten te dekken. Het feit dat de kas in 1696 een negatief saldo vertoonde werd door de reders dan ook gebruikt als argument om de afschaffing ervan te bepleiten (75).

Voor wat betreft de uitkeringen dienen we een onderscheid te maken tussen de tegemoetkomingen in geval van kaping en de sociale voorzieningen bij ziekte, kwetsuur, verminking etc. Eerstgenoemde uitkeringen treffen we bijna uitsluitend aan bij de beurzen die in de 17de eeuw actief waren, met een opvallende concentratie in de periode 1630-1640 toen de dreiging vanwege de Duinkerker kapers het meest acuut was. De beurs van Harlingen droeg bij in de lossing van stadsgenoten en kende bovendien 10 fl. reisgeld en een kostgeld van 8 st./dag toe (76). Vergelijkbare uitkeringen werden toegekend door de beurs van Broek (Bijlage III) (77). Ook de beurzen van IJlst (1693) en Zierikzee (1735) werden nog opgericht met ditzelfde doel voor ogen. Toch merken we dat reeds vanaf de helft van de 17de eeuw het karakter van de beurzen wijzigingen onderging die steeds verder gingen in de richting van min of meer uitgebreide mutualiteitskassen. De Harlingse beurs werd reeds in 1648 omgevormd tot een "Schippers-, kooplieden- en bootsgezellenbeurs" die zich eerder met het verzekeren van matrozen op de walvisvaart en de sociale zorg voor zeelui dan met het loskopen van gevangenen ging bezig houden. Tijdens de 4de Engelse Oorlog (1780-1784) keerde deze beurs een ondersteuning uit aan zeemansgezinnen waarvan de kostwinner gevangen genomen was, en dit onverschillig of deze vooraf premie had betaald of niet! (78). Naar aanleiding van de vrede met Spanje kreeg de beurs van Broek op 23 juni 1650 een nieuwe keure waarin voor het eerst sprake is van een soort verzekering: bij schipbreuk en verlies van plunje en uitrusting betaalde de beurs aan de getroffen zeelui een bedrag van 25 fl. uit (79).

(75) DEBROCK, W., art.cit., 89.

(76) DE JONG, C., o.c., dl. I, 120.

(77) VAN DER DOES, J.C., art. cit., 56.

(78) DE JONG, C., o.c., dl. I, 121.

(79) VAN DER DOES, J.C., art. cit., 58.

De evolutie in de richting van een mutualiteitskas met steeds uitgebreider wordende sociale voorzieningen wordt afdoende geïllustreerd door het voorbeeld van de Oostendse kaperskas.

In 1657 gesticht met als voornaamste doel de bekostiging van het onderhoud van de Engelse gevangenen, evolueerde ze reeds zeer snel tot een echte mutualiteit met vaste uitkeringen. Vanaf 1673 werd als doodschuld aan de weduwen van gesneuvelde zeelui een bedrag van 60 fl. uitbetaald, de chirurgijnsrekeningen werden regelmatig betaald en er ontstond een systeem van vaste vergoedingen bij verwondingen (80). De doodsschuld werd in latere reglementeringen afhankelijk gesteld van de graad van de overledene. Tevens werden voor bepaalde verminkingen vaste bedragen uitgekeerd (81). Bij de beurzen die pas in de 18de eeuw gesticht werden is deze evolutie nog meer uitgesproken. Een initiatief als de Zierikzeese Slavenbeurs bleek reeds vlug door de tijd achterhaald, zodat er in 1768 suggesties werden gemaakt om aan de gelden van de kas een andere bestemming te geven. Er werd besloten om twee van de oudste schippers en stuurlieden op kosten van de kas in het plaatselijke "Manshuis" te doen opnemen, terwijl er zes matrozen in het Zierikzeese Gasthuis geplaatst werden. In 1786 werden deze aantallen verdubbeld (82). Bij de beurzen van Amsterdam en Vlissingen (beide 1754) is er van vrijkoping van gevangenen geen sprake meer: het zijn instellingen die enkel en alleen opgericht werden ter ondersteuning van de zeelui bij ziekte, kwetsuur of ouderdom. De beurs van Amsterdam kende een uitgebreide reglementering met vaste tarieven voor de verschillende vormen van ondersteuning (83). Bij de Vlissingse beurs ging men nog een stapje verder door het uitkeren van echte pensioenen aan zeelui die de leeftijd van 60 jaar bereikt hadden en die minstens 7 jaar op de visserij hadden gevaren, 7 koopvaardijreizen hadden gedaan ofwel invalide waren. Zij konden kiezen tussen "eene ordentelyke Alimentatie" of inkopen in het Gasthuis. Voor weduwen en wezen gold bovendien dat, indien er hun kostwinner tijdens diens eerste reis iets overkwam, zij aanstonds op een vast onderhoudsgeld van de beurs konden aanspraak maken. Bovendien genoten zij dezelfde "vrydommen en preëminentien" als de burgers van Vlissingen (84).

De meeste beurzen verdwenen als dusdanig vóór het einde van de 18de eeuw. Sinds de tweede helft van de 17de eeuw daalde namelijk het aantal inleggers aanzienlijk, wat zowel aan de toegenomen veiligheid op zee, de afnemende onderlinge solidariteit als aan de algemene achteruitgang van de zeevaart in de Republiek kan te wijten zijn. Feit is dat de fondsen van deze beurzen geïsurpeerd werden door de plaatselijke besturen die ze voor de meest diverse sociale doeleinden gebruikten. Zo werd het beheer over de beurs van Aartswoud, die in 1802 nog slechts 4 betalende leden telde, overgenomen door het dorpsbestuur en gebruikt ten bate van de armen van het dorp (85). Ook in IJlst werd vanaf 1727 het geld van de beurs voor andere dan oorspronkelijke doeleinden gebruikt. Zo werd in 1772 nog een bedrag van fl. 3072-5 voor een nieuwe dorpschuit uitgegeven (86). Bij de oprichting van de Vlissingse beurs werd trouwens reeds in de statuten uitdrukkelijk voorzien dat de gelden ervan eveneens ter ondersteuning van de "Nederduitse Armen dezer stad" zouden kunnen gebruikt worden (87). Slechts

(80) DEBROCK, W., art. cit., 81-82.

(81) Ibid., 90.

(82) KEIKES, W.H., *o.c.*, 23.

(83) Nederlandsche..., 81-83.

(84) Ibid., 94.

(85) DE JONG, C., *o.c.*, 373.

(86) VAN DER DOES, J.C., art. cit., 63.

(87) Nederlandsche..., 96.

enkele beurzen slaagden erin te overleven en bleven - weliswaar onder de gewijzigde vorm - voortbestaan tot in onze tijd. De beurs van Hoorn op Terschelling keert nog steeds kleine bedragen uit aan haar leden (88). Ook de in 1634 opgerichte beurs van Graft bestaat nog steeds (89). In Zierikzee ontwikkelde de Slavenkas zich in de 19de eeuw meer en meer tot een uitgesproken sociaal verzekeringsfonds. Toen zich in het begin van de 20ste eeuw geen "trekkende" leden of weduwen meer aanboden, werd het aktiviteitsveld van de beurs nogmaals verlegd. Als na de Tweede Wereldoorlog op haar initiatief twee kleuterscholen werden gesticht, werd in 1973 de oprichting van een Maritiem Museum te Zierikzee mee ondersteund (90). We kunnen echter rustig stellen dat het hier eerder een uitzondering op de regel betreft.

3. EEN ONTWERP VOOR EEN MARITIEME CODE UIT 1786.

In het Algemeen Rijksarchief te Brussel bevindt zich een manuscript met het ontwerp van een maritieme code dat dateert van het einde van het Ancien Régime (91). Blijkens een aantal toegevoegde noten betreft het de Franse vertaling van een ontwerp, opgemaakt te Triëste in het Italiaans en op 22 februari 1786 ter onderzoek opgestuurd aan de bevoegde minister, de graaf van Belgioioso. Het ontwerp bleef blijkbaar jarenlang ergens in de schuif liggen, want pas op 28 oktober 1793 belande het via Wenen in Brussel bij de Raad van Financiën van de - nog nét - Oostenrijkse Nederlanden (92). Gespreid over 26 hoofdstukken bevat het een tot in detail uitgewerkte maritieme rechtscodificatie waarin zowel sociale, economische als juridische problemen i.v.m. de koopvaardijvloot ten gronde worden behandeld en uiterst scherpzinnig geanalyseerd. De bepalingen i.v.m. sociale voorzorg in dit ontwerp vallen uiteen in twee duidelijk onderscheiden categorieën. Enerzijds zijn er de bepalingen omtrent ziekte, kwetsuren en overlijden in scheepsdienst, anderzijds wordt er nader ingegaan op de inrichting van een soort bijstandsfonds waaruit behoeftige zeelui of hun nabestaanden in bepaalde gevallen een financiële ondersteuning konden genieten. Eerstgenoemde bepalingen vinden we verwoord in een tiental paragrafen van hoofdstuk XIV ("Des salaires") (93). Het gaat hier eigenlijk slechts om een meer uitgewerkte versie van de onderrichtingen die we hoger reeds opsomden bij de bespreking van de ontwikkelingen binnen het zeerecht, waaraan niets wezenlijk nieuws wordt toegevoegd. Belangrijker is hoofdstuk XXV ("De la caisse marine") dat volledig gewijd is aan de oprichting van zeemanskassen (94). Het lag namelijk in de bedoeling om in de drie voornaamste kusthavens van het Rijk, te weten Triëste, Fiume (thans Rijeka) en Segna (thans Senj), bijstandskassen op te richten ter ondersteuning van de behoeftige zeelui uit de respectieve districten.

Het startkapitaal zou bijeen gebracht worden door confisceren van de kapitalen en de inkomsten van de St. Nicolaasbroederschappen die in vele havensteden bestonden en tevens door een taks die geheven werd op de lonen van zeelui, afhankelijk van zowel hun rang aan boord en het soort reizen dat ze maakten als van de manier waarop ze betaald werden (Bijlage IV). Bovendien werden de inkomsten uit boetes, uit legaten en uit de verkoop van wrakgoederen die niet door de eigenaars werden opgeëist

(88) KELDER, A.R., art. cit., 13.

(89) Ibid., 15.

(90) W.H. KEIKES, o.c., 38

(91) ARAB, Raad van financiën nr. 4317. Een fotocopy van het ms. bevindt zich in de bibliotheek van het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen nr. D 17.244 (I-IV).

(92) Ibid., begeleidende nota's d.d. 21 september 1793, 26 oktober en 28 oktober 1793.

(93) Ibid., f° 101 v° - 105 v° (§§ 26-35); f° 107 r° (§ 39).

(94) Ibid., f° 381 v° - 392 v° (§§ 1-35).

eveneens aan de zeemanskassen toegewezen. Normalerweise had elke kas laatstgenoemde rechten binnen de jurisdictie van haar district. Legaten die door niet-inwonenden van een maritiem district ten behoeve van de zeelui in algemene zin werden geschonken, werden door een gouvernementele beslissing toegewezen aan deze of gene kas, ofwel over verschillende kassen verdeeld naargelang de behoeften.

De verificatie van de vereiste persoonlijke bijdragen gebeurde op een verschillende manier bij zeelui op de koopvaardij, bij vissers en bij niet-varend personeel. Bij de koopvaardij gebeurde de controle aan de hand van de gegevens op de monsterrol die door de kassier als bewijs werd bewaard. De jaarlijkse bijdragen van de schippers die de kleine vaart of de visvangst beoefenden werden geverifieerd aan de hand van de scheepslijst die elke haven jaarlijks aan de respectieve havenkapitein diende over te maken, die ze op zijn beurt naar het centraal bestuur doorstuurde. Voor wat betraf de bijdragen van het personeel werkzaam in de havens of op scheepswerven, werd door de havenkapitein jaarlijks een voldoende hoeveelheid door hemzelf ondertekende en genummerde ontvangstbewijzen aan de lokale kassier overgemaakt. Deze werden door de kassier bij elke betaling als kwitantie gegeven en dienden genoteerd te worden in het kasregister. Slechts in uitzonderlijke gevallen - bv. bij schipbreuk of wanneer een schip door zeerovers geplunderd werd - werd de bemanning vrijgesteld van contributie, met verlies evenwel van de bedragen die reeds vooraf werden afgedragen.

De ruggespraak van het ganse systeem werd gevormd door van overheidswege aangestelde ambtenaren. In elke grotere havenstad werd een naaste medewerker van de havenkapitein aangesteld als kassier. Deze kassier stond onder de rechtstreekse controle van genoemde havenkapitein, die op zijn beurt rekening verschuldigd was aan het centraal bestuur. De kassier hield een register bij met vermelding van de inkomsten uit bijdragen, legaten en boetes. Van al deze ontvangsten werden door hem kwitanties gegeven aan de betrokkenen. Elk kwartaal diende hij een staat van de kas op te maken, die na inspectie en handtekening van de havenkapitein aan het centraal bestuur diende overgemaakt te worden. De havenkapitein kon weigeren om zijn toestemming voor de uitreis te verlenen wanneer een schip voor de laatste reis onvoldoende had bijgedragen of achterstond met aanbetalingen. Het innen van de bijdragen gebeurde door de reder of de kapitein van het schip. Ter verantwoording hiervan dienden ze de monsterrol van hun schip voor te leggen aan de havenkapitein. Elke wijziging in het personeelsbestand tijdens de reis diende steeds duidelijk op de monsterrol aangetekend te worden. Op fraude stond een boete die gelijk was aan het dubbel van de normaal verschuldigde bijdrage, terwijl bovendien het patent van het schip werd ingetrokken. De hoger beschreven afhoudingen mochten alleen gebeuren op schepen die toebehoorden aan inwoners van de eigen havenstad en waren dus niet afhankelijk van woonplaats of nationaliteit van de aangemonsterde zeelui. Kwam een Oostentijks schip uit een andere haven ergens laden of lossen, dan werden de geheven bijdragen door de havenkapitein - eventueel door de plaatselijke Oostenrijkse consul wanneer dit in het buitenland gebeurde - op een dubbel van de monsterrol genoteerd. Dit document werd dan, samen met de ontvangen bijdragen, overgemaakt aan de kassier van de thuishaven van het schip.

De fondsen in de kas dienden gebruikt te worden tot profijt van de zeelui, woonachtig in dat district en reglementair ingeschreven in het stamboek. Zowel de zeelui zelf die t.g.v. ouderdom of ziekte niet meer in hun levensonderhoud konden voorzien, als hun weduwen en wezen konden van deze steun genieten zolang ze behoeftig waren. Ze dienden hiertoe aan de havenkapitein de nodige attesten van hun pastoor of deken voor te leggen en tevens een certificaat van een officieel geneesheer, voor zover het tenminste een aanvraag om reden van ziekte of invaliditeit betraf. Na advies van de

havenkapitein werd het dossier overgemaakt aan het centraal bestuur dat, afhankelijk van de verdiensten van de betrokkene en de omstandigheden waarin hij verkeerde, bij decreet het bedrag van de ondersteuning bepaalde. Dit decreet werd medegedeeld aan de plaatselijke kassier die de vastgestelde hulpmiddelen aan de begunstigen uitkeerde, nadat dezen één voor één hun naam samen met het ontvangen bedrag onderaan een gemeenschappelijk kwitantie hadden neergeschreven. Wie niet kon schrijven mocht dit laatste overlaten aan een vertrouwenspersoon. In kleinere havens, waar geen havenkapitein was, werden diens functies zowel als die van de kassier waargenomen door een beambte van de lokale gezondheidsdienst. Bij ontstentenis van deze laatste konden de hulpelden zelfs door de deken van het gebied, in het bijzijn van de dorpspastoor van de betrokkene, worden uitgereikt. Hiervan werd eveneens kwitantie gegeven zoals hierboven uiteengezet. De kassiers, dekens of pastoors waren verantwoordelijk voor de goede gang van zaken en moesten erop toezien dat er niet in tegenspraak met de geest van de instelling werd gehandeld. Wanneer er bij hen twijfel rees omtrent de behoefte van de betrokken zeeman of zijn nabestaanden, diende deze opnieuw de nodige attesten ter staving voor te leggen.

Hoewel dit ontwerp nooit uitgevoerd werd, biedt het toch een interessante kijk op het sociale gedachtegoed dat leefde op het einde van het Ancien Régime. Vele van de ideeën die erin verwoord werden vinden we in een meer uitgewerkte vorm terug wanneer in 1845 de "Hulp- en Voorzorgskas voor zeelieden varend onder Belgische vlag" wordt opgericht (95). Op deze manier markeert het ontwerp uit 1786 het scharnierpunt tussen enerzijds de oude zeerechterlijke gebruiken en de verspreide pogingen om te komen tot min of meer gestructureerde vormen van onderlinge verzekering en anderzijds de modernere ideeën voor sociale zorg die vanaf de 19de eeuw beginnen door te breken.

(95) K.B. van 19 september 1845, *Moniteur Belge* nr. 267 van 24 september 1845.

BIJLAGE I.

Concordantie tussen de behandelde wetteksten.

	Oléron	Damme	Westkapelle	Amst. ordon.	Wisby	Ordon.1551	Ordon. 1563
Kwetsuur	Art.6	Art.6	Art.7	Art.9 (1)	Art.20 Art.46	Art.28	Tit. III/Art.16
Ziekte	Art.7	Art.7	Art.8	-	Art.21	Art.27	Tit. III/Art.16
Natuurlijke dood	Art.7	Art.7	Art.8	-	Art.21	Art.29, 30	Tit. III/Art.17,18
Dood tijdens gevecht	-	-	-	-	-	Art.28, 30	Tit. III/Art.17, 18 Tit. IV/Art2

(1) In de uitgave van PARDESSUS, J.M., o.c., dl.4, 32. In de versie bij GOUDSMIT, M.Th., o.c., 180 wordt dit art.10. Bron: zie tekst.

BIJLAGE II

Vergelijking van de verschillende inleggelden al naargelang het reisdoel bij enkele zeevarende beurzen.

	Harlingen 1634	Broek 1635	Aartswoud 1689	IJlst 1693	Zierikzee 1735	Amsterdam 1754 (1)	Vlissingen 1754
Gewone reis	-	1 fl.	-	-	-	-	25 fl./jr. (2)
Doorgaande reis (3)	-	2 fl.	-	2 fl.	-	-	-
Noorwegen	20/15/10 st. (4)	-	-	1 fl./reis (5)	1 st./pond gage (6)	1 fl.	-
Oostzee	idem	-	-	-	idem	2 fl.	-
Rusland	idem	-	-	1 dldr.- 1 fl.10 st./reis	-	-	-
Groenland	-	-	-	1 fl./2 maand	-	10 fl.	1/4 verdienste boekhouder
Frankrijk	idem	-	-	1 fl./reis	3 st./pond gage (7)	2 fl.	-
Groot-Brittanië	id.	-	-	-	-	2 fl.	-
Ierland	-	-	-	-	-	-	-
Spanje/Portugal	-	-	-	1 fl.10 st./ reis	5 st./pond gage (8)	3 fl.	-
Middellandse Zee-	-	-	-	-	-	5 fl.	-
West-Indië	-	-	-	-	-	10 fl.	-
"Entreegeld"	-	1 fl./jaar	1 ducaton	totaal in kas/-	-	-	-

aantal leden

(1) De hier opgegeven bedragen werden door de schipper betaald ten behoeve van de zeevarenden bij iedere monstering. De zeevarenden zelf betaalden bij monstering al naargelang hun graad aan boord.

(2) Te betalen door elke vishoeker of buis.

(3) De inleggelden golden voor een doorgaande reis op Frankrijk, Engeland, Schotland, Rusland en Noorwegen. Een "doorgaande reis" was bv. wanneer men vanuit Nederland eerst naar Frankrijk, van daar naar de Oostzee en dan pas terug naar Nederland voer. Aangezien men bij deze laatste reis Nederland passeerde, werd dit beschouwd als deed men twee reizen. Bij kustvaart van de ene plaats naar de andere in het buitenland betaalde men echter slechts voor een enkele reis (1 fl.)

(4) Afhankelijk van de graad aan boord. Vanaf 1648 betaalde iedereen jaarlijks enkele stuivers inleggeld.

(5) Bij een reis naar "clein oost" (het gebied tussen Dollart en Skaggerak) betaalde men ofwel 10 st., ofwel 1 fl. Afhankelijk van de grootte van zijn inlegbedrag trok men bij schipbreuk en verlies van uitrusting respectievelijk 12 of 25 fl.

(6) Zowel schipper als stuurman die op Noorwegen, de Oostzee of "elders om de Noord vaaren en niet door de Hoofden passeren". Met de Hoofden bedoelde men de doorvaart door het Nauw van Calais tussen Cap Gris Nez en Dungeness.

(7) "... die op de Bogt navigeeeren...": bedoeld wordt hier de Golf van Biskaye.

(8) Wie bewesten "de Cap Finis Terre vaaren": hier wordt de kaap in Noord-West Spanje bedoeld.

BIJLAGE III.

Vergelijking van de verschillende uitkeringen bij enkele zeevarende beurzen.

Uitkering	Harlingen 1634	Broek 1635	Oostende 1657	Oostende 1690	Oostende 1702	IJlst 1706	Zierikzee 1693	Amsterdam 1735	Vlissingen 1754
Kostgeld	8 st./dag	8 st./dag	-	-	-	-	-	-	-
Loskoping x	50 fl. (1)	-	-	-	-	-	25 fl.	x	-
Reisgeld	10 fl.	8 fl. x	-	-	-	-	-	-	-
Plunjeverlies x(2)	25 fl. (1)	-	-	-	-	-	25 fl. (3)	-	-
Ziekte	-	-	x (4)	-	-	-	-	-	-
Begrafenis	-	-	x (4)	-	-	-	-	-	-
Doodschuld-	-	-	60 fl. (5)	Kap.: 100 fl. Lt. : 48 fl. Kwm.: 30 fl. Mat.: 24 fl. Zoon: 20 fl.	100 fl. 120 fl. (6)	-	-	-	-
Kwetsuur	-	-	X (4)	-	-	-	-	3 fl./week	-
Arm/bilwonde	-	-	40 fl. (5)	-	-	-	-	-	-
Doorschoten arm	-	-	-	-	-	35 fl.	-	-	-
Kogel in borst en armwonde	-	-	30 fl. (5)	-	-	-	-	-	-
Kniewonde	-	-	20 fl. (5)	-	-	-	-	-	-
Gebroken been	-	-	-	-	-	60 fl.	-	-	-
Handwonde	-	-	-	28 fl.	-	-	-	-	-
Verlies van hand	-	-	-	42 fl.	-	-	-	300 fl.	-
Verlies van beide handen	-	-	-	-	-	-	-	1000 fl.	-
Verlies van arm	-	-	-	40 fl.	-	-	-	350 fl.	-
Verlies van beide armen	-	-	-	-	-	-	-	1000 fl.	-
Verlies van oog	-	-	-	-	-	36 fl.	-	200 fl.	-
Verlies van beide ogen	-	-	-	-	-	-	-	1000 fl.	-
Verlies van been	-	-	-	-	-	-	-	250 fl.	-
Verlies van beide benen	-	-	-	-	-	-	-	600 fl.	-
Verlies van voet	-	-	-	-	-	-	-	200 fl.	-
Verlies van beide voeten	-	-	-	-	-	-	-	300 fl.	-
Opname in Gasthuis	-	-	-	-	-	-	x (7)	-	x
Pensioenuitkering	-	-	-	-	-	-	x (8)	-	x

(1) Van 1650 af.

(2) Van 1648 af.

(3) 12 of 25 fl. naargelang het inleggeld.

(4) Van 1667 af.

(5) Van 1673 af.

(6) In 1706 op resectievelijk 100/50/50 fl. gebracht.

(7) Van 1768 af.

(8) Van 1852 af.

BRON: zie tekst.

BIJLAGE IV.

Voorgestelde bijdragen in het ontwerp uit 1786.

Aard van de beroepsbezigheid		Graad of functie	Betaald per maand of reis	Betaald op profijt reis
Grote vaart		kapitein	2 ¹ / ₂ % op de gage	30 kr./maand
		onderofficier	idem	15 kr./maand
		matroos	idem	7 ¹ / ₂ kr./maand
Kleine vaart (Adriatische Zee)	Istrië/Friulië	schipper	6 kr./reis	
		matroos	3 kr./reis	-
	Venetië en omgeving	schipper	8 kr./reis	
		matroos	4 kr./reis	-
	Dalmatië, Ragusa, Apulië en max. 1 maand onderweg	schipper	14 kr./reis	
		matroos	7 kr./reis	-
Kustvaart en visserij		schipper van een peota	2 O.fl./jaar	
		schipper van een brazzera of ander bootje voor de kustvaart	1-8 O.fl./jaar	
		visser's varend op een tartana, gripa etc.	1-34 O.fl./jaar	
Niet varend personeel		scheepsbouwer	4 O.fl./jaar	-
		meestergast	2 O.fl./jaar	
		kalfateraar, timmerman	1-8 O.fl./jaar	
		zeeman, werkzaam in haven	1-34 O.fl./jaar	
		of op een scheepswerf		

BRON: zie tekst.