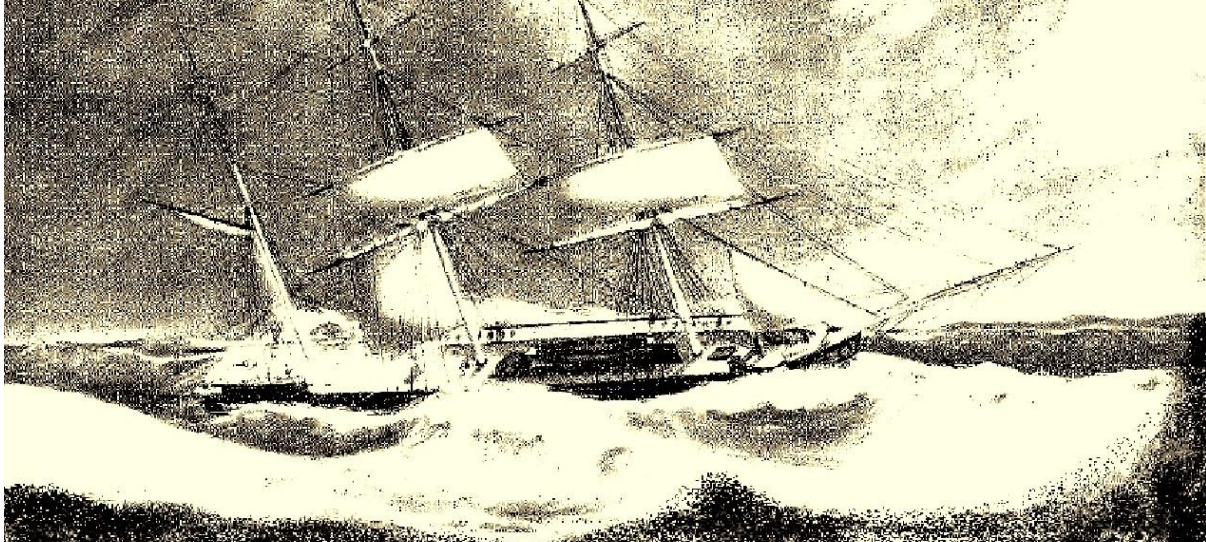


De organisatie achter het barkschip *Capella* 1830-1869



De aankoop van het schip

In 1830 ontving het handelshuis Van Eeghen & co een brief van de Nederlandse Handelsmaatschappij dat zij een barkschip *Capella* aan het bouwen zijn. De NHM vroeg of Van Eeghen interesse heeft om dit schip te kopen. De firmanten stemden in en iedere aandeelhouder legde 70.000,- gulden in. In ruil daarvoor kregen zij een deel van de gemaakte winsten.

De kapitein

De eerste kapitein op het schip was A.P. Sandbergh, aangesteld door de NHM. Buiten de rederij om regelt de kapitein bijna alles op het schip: hij zorgde voor bemanningsleden, hun salarisbetaling, het laden en lossen, de administratie en voor een deel ook de lading zelf. Soms kreeg hij de opdracht om zelf een lading te regelen, andere keren was dat al voor hem gedaan door een agent van de firma Van Eeghen of de NHM. De kapitein had een relatief grote vrijheid, maar moest wel nauw contact houden met de boekhouders en firmanten. Hij had de opdracht de belangen van de firma Van Eeghen & co zo goed mogelijk te behartigen en geen onnodige uitgaven te doen. Dit was vastgelegd in zijn contract.

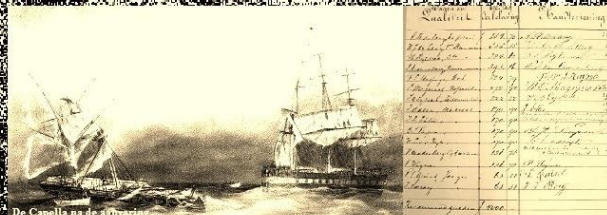
Hiërarchie aan boord

Aan boord was er een strenge hiërarchie. Elk bemanningslid had zijn eigen specifieke taken. Aan het hoofd stond de kapitein, die ervoor moest zorgen dat de reis goed verliep. De hiërarchie op het schip werd gereflecteerd in de gageboeken: de kapitein had met ongeveer 100 gulden per maand plus een aandeel in de winst het hoogste salaris. De scheepsjongen verdiende het minst: hij ontving slechts 6 gulden per maand voor zijn werkzaamheden. Daartoe had hij verschillende middelen: soms legde hij boetes op aan ongehoorzame bemanningsleden, als zij bijvoorbeeld de dienst niet wilden bijwonen. Een andere, meer drastische maatregel was het onwillinge zeevolk opsluiten in een 'wachtschip': een soort gevangenis. De kosten hiervan werden van het salaris van de gevangene afgetrokken. Een dag op het wachtschip kostte ongeveer 2 gulden. In november 1853 werd de matroos J. Averell op Soerabaja opgesloten op het wachtschip, waarvoor f9,60 van zijn salaris werd afgetrokken.

De zeezeizen

Tussen 1850 en 1865 maakte de *Capella* diverse zeezeizen. Het eten aan boord was goed in vergelijking tot andere schepen. Uit de proviandlijsten blijkt dat er ook een grote hoeveelheid groente en fruit aan boord was. Toch verliep niet alles volgens plan: in 1853 bleek het meegenomen meel van slechte kwaliteit te zijn: het was grijs.

Aan boord waren naast de stuurmannen, kok en matrozen nog een zeilenmaker en een timmerman aan boord om de ontstane schade te repareren. Niet altijd kon dit al varende opgelost worden: tussen 1851 en 1854 moest er na de zeezeis nog minimaal 4 keer schade gerepareerd worden. Het verhalen van de schade werd door de kapitein uitbesteed aan een notaris. De meest voorkomende oorzaak van de schade bleek ruwe zee en harde wind. Tot 1865 bleken de ebreken echter zoed op te lossen.



De *Capella* na de zeezeis
Schipbreuk

In 1865 werd de *Capella* overvaren door het schip *Southern Empire*. Hoogstwaarschijnlijk brak er eerst paniek uit, waarna de bemanning onder leiding van kapitein de Lang het schip probeerde te behouden. Toen dat niet lukte, werd de lading in veiligheid gebracht. Daarna verliet de bemanning zelf het zinkende schip. De lading bevatte 200.000,- gulden in zilveren munten van de NHM. In 1868 kreeg de bemanning hiervoor een beloning uitgekeerd, conform hun salaris (afbeelding rechtsboven). In totaal werd er ruim 4000,- uitgekeerd. Een jaar later werden de aandelen van de *Capella* ongedig verklaard.