

NO. 2

JAARGANG 40

2021

TIJDSCHRIFT VOOR

Zeegeschiedenis



TIJDSCHRIFT VOOR
Zeegeschiedenis

JAARGANG 40, NUMMER 2, 2021



**Nederlandse
Vereniging
voor Zeegeschiedenis**

Inhoudsopgave

- 5 Zeevaartkunde op Nederlandse koopvaardij schepen in de eerste helft van de negentiende eeuw
De navigatiekennis en -kunde van kapitein Cornelis Abrahamsz jr. (1802-1879)
W.F.J. MÖRZER BRUYNS
- 23 Marinestrategie in de Tachtigjarige Oorlog?
ADRI P. VAN VLIET
- 39 Commercial Diplomacy from Below
Dutch Baltic Merchants as an Economic Interest Group in Dutch-Swedish Relations 1675-1688
HENRI HANNULA
- 56 Dubbelspel
Zeeuwse lorrendraaiers en hun banden met de WIC
RAMONA NEGRÓN
- OP DE RADAR
- 72 Papegaaizenziekte – Ron Brand

WEBSITE
- 75 De persoonskaarten van de koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog –
Welmoed Bons en Richard van Gils
- 81 Boekbesprekingen
- 107 Signalementen

Zeevaartkunde op Nederlandse koopvaardij schepen in de eerste helft van de negentiende eeuw

De navigatiekennis en -kunde van kapitein Cornelis Abrahamsz jr. (1802–1879)

Cornelis Abrahamsz (1802–1879) attended the Kweekschool voor de Zeevaart (the Nautical School) in Amsterdam from 1815–1819; during the last two years he made the two compulsory voyages, as a cabin boy and as an ordinary seaman, and then obtained his mate's certificate. He subsequently served as a sailor, a mate, and was appointed master in 1830, on voyages to Surinam and the Dutch East-Indies. After retiring from the sea in 1871, Abrahamsz wrote his reminiscences, interweaving his seafaring and private life, a manuscript which is currently being prepared for publication. This article deals with the navigational aspects as recorded by him; his theoretical knowledge acquired at the Kweekschool, and how he practiced that at sea. It included the calculation of tides, correcting the compass for magnetic variation, a day's work, finding the latitude at noon, and longitude by a chronometer and the method of lunar distances. Abrahamsz noted which manuals and nautical tables he used, and also James Horsburgh's sailing directions. He admitted that, during his forty years as a master, he showed no interest in newly developed navigational methods. The most significant were Thomas Sumner's 'line of position', and Matthew Fontaine Maury's 'wind and current' charts. Both were known in the Netherlands in the 1850s, and Dutch editions of Maury's charts were available. Abrahamsz was more of a practical than a theoretical seaman.

Cornelis (Kees) Abrahamsz werd in Amsterdam op 2 mei 1802 geboren als vierde zoon van een Amsterdamse koopman en cargadoor, en ook enige tijd reder. Zijn vader, eveneens Cornelis genaamd, bestemde Kees om naar zee te gaan en toen de jongen zich daarmee had verzoend – in de familie Abrahamsz waren geen zeelieden –, wilde hij naar de Koninklijke Marine. Kees voelde zich aan-

* Ik dank prof. dr. C.A. Davids voor zijn waardevolle commentaar op het concept van dit artikel.

getrokken door de fraaie uniformen, ponjaards en verhalen over De Ruijter en Tromp. In 1814 bezochten vader en zoon de met hen verwante schout-bij-nacht Job Seaburne May, die beloofde over een aanstelling te zullen denken.¹ Eerst moest hij een opleiding volgen en de meest voor de handliggende was aan de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam, waar de firma van Kees' vader was gevestigd en waar hij connecties had. Na die opleiding kon worden gekozen om adelborst bij de marine of stuurman bij de koopvaardij te worden.²

De Kweekschool was in 1785 opgericht door het Vaderlandsch Fonds ter Aanmoediging van 's Lands Zeedienst, dat in 1781 was gesticht om weduwen van omgekomen zeelieden in de Slag op de Doggersbank te ondersteunen. Omdat er meer geld binnenkwam dan nodig was, kon een ouder plan tot de stichting van een zeevaartopleiding worden gerealiseerd.³ De Kweekschool, met internaat, werd bestuurd door de commissarissen (bestuursleden) van het Vaderlandsch Fonds, de dagelijkse leiding was bij een commandeur. Als gevolg van de inlijving van Nederland door Frankrijk moest de school in 1811 sluiten en kon pas begin 1814, na de bevrijding van ons land, worden heropend. Kees had in Alphen aan den Rijn, waarheen het gezin in 1808 was verhuisd, op een Franse kostschool en daarna op de dorpschool gezeten.⁴ Hij kon, zoals de commissarissen voor toelating eisten, lezen en schrijven, en rekenen tot de regel van drie.⁵ Ook voldeed hij met zijn 13½ jaar aan de eis dat hij tussen 10 en 16 jaren oud moest zijn.⁶ Kees was gezond, maar zijn lengte moest minstens vijf Amsterdamse voeten zijn (ruim 1,40 meter), en daar schoot hij nog net te kort. Zijn vader was echter bevriend met commissaris Jacob van Halmael, die Kees aanraadde om als de dag van zijn officiële aanneming daar was, stukjes bordpapier in zijn schoenen te leggen.⁷

Kees werd door de commissarissen als kwekeling, zoals de leerlingen werden genoemd, aangenomen en doorliep van 1815-1819 de vier klassen van de school. Al spoedig nadat hij daar was begonnen, had May laten weten dat er bij de marine geen plaats voor Kees zou zijn. Het werd dus de koopvaardij, waar hij volgens de marineofficier 'het goud in de beurs in plaats van op de rok' zou kunnen verdienen. Als verplicht onderdeel van de opleiding maakte Kees in 1817-1819 twee zeereizen, als kajuitsjongen en als lichtmatroos (zie de Bijlage voor al zijn schepen en zeereizen). Vervolgens voer hij tot 1830 in ver-

1 May was toen directeur en commandant der Marine in Rotterdam: Luc Eekhout, *Het Admiralenboek. De vlagofficieren van de Nederlandse marine 1382-1991* (Amsterdam 1992) 115.

2 De opleiding tot marineofficier aan de Kweekschool heeft tot 1829 bestaan, toen het Koninklijk Instituut voor de Marine te Medemblik is opgericht: Marc A. van Alphen, 'Aanvullende bronnen voor onderzoek naar het varend marinepersoneel (circa 1600-1850)', *Jaarboek van het Centraal Bureau voor Genealogie* 1998 Deel 52 (Den Haag 1998) 119.

3 J.C.M. Warnsinck, *De Kweekschool voor de Zeevaart en de stuurmanskunst 1785-1935* (Amsterdam 1935) 1-2, 17.

4 Abrahamsz sr. bleef voor zijn werk in Amsterdam op kamers wonen, maar ging in de weekenden naar Alphen.

5 Die leert om met drie gegeven grootheden of getallen, een vierde evenredige te vinden.

6 Warnsinck, *De Kweekschool*, 32.

7 Over het aandeel van Van Halmael in de werving van kwekelingen na 1814, zie Warnsinck, *De Kweekschool*, 97, 103.



Cornelis Abrahamsz (1802–1879),
gefotografeerd tussen 1860–1867.
ALLARD PIERSON, UNIVERSITEIT VAN
AMSTERDAM

schillende rangen en geleidelijk promotie makend, hoofdzakelijk naar Suriname en Oost-Indië.⁸ Van 1830–1871 was Kees kapitein op Amsterdamse schepen, uitgezonderd de jaren 1839–1844, toen hij voor de reders Van den Broecke, Luteijn & Schouten in Middelburg op de *Zeeuw* voer. In totaal maakte hij vijftig zeereizen. Eenmaal kapitein geworden trouwde Kees in 1832 met Catharina (Kaatje) Douwes Dekker, de dochter van een van zijn eerdere kapiteins en de oudere zuster van Eduard Douwes Dekker (Multatuli).

Nadat Kees Abrahamsz was opgehouden met varen schreef hij voor zijn zoon Theodoor zijn herinneringen op, een bewaard gebleven handschrift van 363 bladzijden.⁹ Zijn vroegste herinneringen dateren uit 1807, de laatste die hij noteerde uit 1873. Het is een openhartig en persoonlijk relaas waarin Abrahamsz behalve zijn reizen, schepen, reders, het leven aan boord en in West- en Oost-Indië, en zijn passagiers, ook zijn vaak heel persoonlijke familiebeslommeringen beschreef. Het handschrift is selectief gebruikt door onderzoekers naar Multatuli, en door de Stichting Maritiem-Historische databank vanwege de vele gegevens over stuurlieden, kapiteins, reders en schepen.¹⁰ Dit hand-

8 Omdat Abrahamsz geen schip als opperstuurman kon krijgen, voer hij van 1829–1830 weer als tweede stuurman.

9 Cornelis Abrahamsz, 'Biografie van kapitein Cornelis Abrahamsz jr. 1802-1879, enz.'

[Amsterdam 1873], in de bibliotheek van Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam (HSM), inv. nr. S.4143 [nr.0002], in 1969 door een kleinzoon geschonken.

10 Onder anderen door Dik van der Meulen,

schrift wordt voorbereid om te verschijnen in de reeks van de Linschoten-Vereeniging.¹¹ Na voltooiing van zijn herinneringen schreef Abrahamsz een zakelijk verslag, een handschrift van 162 bladzijden dat eveneens is bewaard.¹² Daarin besprak hij onder meer zijn leerervaring op de Kweekschool, de tuigage, uitrusting en inrichting van de schepen waarop hij voer, het eten, leven en de sociale verhoudingen aan boord, het laden en lossen en beloodsing. Abrahamsz bedoelde dit minder persoonlijke document voor liefhebbers en geïnteresseerden om te laten zien hoe in zijn tijd het vak van zeeman was, dus voor een breder in de zeevaart geïnteresseerd publiek.¹³ Ofschoon het een uitvoerig ervaringsdocument is van dat vakgebied in de eerste helft van de negentiende eeuw, is het voor zover mij bekend nooit voor historisch onderzoek gebruikt.

In beide handschriften besteedde Abrahamsz aandacht aan de zeevaarkunde, het vak dat aan het begin van de negentiende eeuw vaak nog stuurmanskunst werd genoemd. In dit artikel wordt aan de hand daarvan zijn op de Kweekschool vergaarde zeevaarkundige kennis, en vervolgens de toepassing ervan door hem op zee, besproken. Tenslotte wordt onderzocht of Abrahamsz na de Kweekschool ontwikkelingen op dat vakgebied heeft toegepast.

HET ZEEVAARTKUNDIG ONDERWIJS OP DE KWEKSCHOOL VOOR DE ZEEVAART

Abrahamsz benoemde de onderdelen van het vak zeevaarkunde die op de Kweekschool op het lesprogramma stonden.¹⁴ Een kwekeling moest de tijden van hoog- en laagwater kunnen berekenen, met een azimut en de amplitudo de miswijzing van het kompas kunnen vinden en kennis van dat instrument en de kompasstreken hebben.¹⁵ Hij moest koppelkoersen kunnen berekenen, de geografische breedte op en buiten de middag kunnen vinden, en met behulp van logaritmen ook de geografische lengte kunnen berekenen. Abrahamsz somde de handboeken op die voor deze vakken werden gebruikt. Ze waren van De Vries, Steenstra en Van Swinden, alsmede de *Zeemans-tafelen* van Douwes.

Klaas de Vries' *Schat-kamer ofte konst der stier-lieden* was in 1815 al hope-

Multatuli. Leven en werk van Eduard Douwes Dekker (Nijmegen 2002) en voorts www.marhisdata.nl

11 Het voorstel daartoe is door het bestuur aanvaard, onder voorbehoud van goedkeuring door de Commissie van toezicht.

12 Cornelis Abrahamsz, 'Eenige opmerkingen over de Nederlandse scheepsbouw, het leven aan boord van zeilschepen, enz.' [Amsterdam 1876], in de bibliotheek van Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, inv.nr. S.3255 [nr. 0004], in 1959 door dezelfde kleinzoon

geschonken.

13 Ibidem, 162.

14 Ibidem, 9.

15 De miswijzing van een kompas is de algebraïsche som van variatie en deviatie. Variatie is de hoek tussen de richtingen van het ware en het magnetische noorden en varieert per plaats op aarde, deviatie wordt veroorzaakt door ijzer op of in schepen, het was op de houten schepen waar Abrahamsz op voer waarschijnlijk gering.

loos verouderd. De eerste druk was van 1702 en het is daarna weliswaar vaak opnieuw uitgegeven, maar nauwelijks aan de hand van ontwikkelingen in het vakgebied verbeterd. Waarschijnlijk werd in Abrahamsz' tijd de editie van 1812, de tiende, gebruikt.¹⁶

De andere handboeken waren ook uit de achttiende eeuw, maar succesievelijke edities waren wél aan ontwikkelingen in het vak aangepast. Pybo Steenstra's *Grond-beginzels der stuurmans-konst* dateerde uit 1766, op de Kweek-school zal toen de vijfde, verbeterde editie van 1816 zijn gebruikt.¹⁷ Het was een belangrijke verbetering ten opzichte van het boek van De Vries. Steenstra behandelde alle door Abrahamsz genoemde onderdelen en verstreekte de nodige tafels, zoals voor het berekenen van hoog- en laagwater en koppelkoersen. Kennis van de getijden was belangrijk bij het aanlopen van een haven, om te weten of er voldoende water stond om met het schip veilig binnen te kunnen lopen. Bij koppelkoersen wordt de gispositie berekend na een periode van verschillende koersen en verheden. Kennis van deze berekening was in de zeilvaart belangrijk aangezien een zeilschip niet tegen de wind in kan varen, maar bij tegenwind moet kruisen en dus meerdere koersen over bak- en stuurboord moet sturen om zijn te bekomen positie te bereiken. Koersen en verheden werden genoteerd en de berekening vervolgens gedaan met behulp van tafels in Steenstra's boek.

Een azimut (kompasrichting) had ten doel om de miswijzing van het kompas te vinden. Met een azimutkompas werd een peiling van de zon genomen, waarna voor het tijdstip van die waarneming de ware peiling werd berekend. Het verschil tussen de kompas- en ware peiling gaf de miswijzing. Het peilen van de amplitudo had hetzelfde doel en daarvoor gebruikte men een peilkompas. Amplitudo is de hoek gemeten langs de kim tussen het punt oost en de zon (of een ster) als zij bij opkomst op de kim staat, en tussen het punt west en de zon (of een ster) als zij bij ondergang op de kim staat. De amplitudo van de zon was voor een heel jaar per dag en per geografische breedte in tafels vermeld; het verschil tussen de kompaspeiling van de zon bij opkomst of ondergang en de amplitudo in de tafel vermeld, gaf eveneens de miswijzing.

De breedte werd op zee dagelijks rond het middaguur (de middagbreedte) berekend uit een waarneming van de zonshoogte boven de kim als zij haar hoogste stand had bereikt, en de declinatie van de zon. De hoogte mat men met een octant of sextant en de declinatie werd gevonden in de *Almanak ten dienste der zeelieden*.¹⁸

16 W.F.J. Mörzer Bruyns, 'Nederlandse zeevaartkundeboeken in de periode 1800-1945', *Tijdschrift voor zeegechiedenis* 4:3 (1985) 236, 243.

17 G.D. Bom, *Bijdragen tot de geschiedenis van het geslacht 'Van Keulen' als boekhandelaars, uitgevers, kaart- en instrumentmakers in Nederland* (Amsterdam 1885, facsimile

Amsterdam 1962) 45; Mörzer Bruyns, 'Nederlandse zeevaartkundeboeken', 236, 244.

18 Deze *Almanak* verscheen sinds 1788 in Amsterdam, zie Bom, *Bijdragen tot de geschiedenis*, 70 en Davids, *Zeewezen en wetenschap. De wetenschap en de ontwikkeling van de navigatietechniek in Nederland tussen 1585 en 1815* (Amsterdam/Dieren 1986) 188.

Cornelis Douwes' *Zeemans-tafelen en voorbeelden tot het vinden der breete buyten den middag*, die Abrahamsz noemde, werden gebruikt bij Douwes' methode van breedtebepaling. Met deze methode en tafels kon de middagbreedte worden berekend als de zon rond het moment van culminatie naar verwachting door bewolking niet te zien zou zijn. De stuurman mat de zonshoogte tweemaal, enige tijd vóór en enige tijd na het middaguur, en noteerde met een horloge het tijdsverloop tussen de waarnemingen. Douwes ontwikkelde zijn methode, die ook buiten Nederland populair is geworden, in het midden van de achttiende eeuw en is tot ver in de negentiende eeuw in gebruik gebleven.¹⁹ Op de Kweekschool zal toen de vijfde, herziene druk uit 1802 zijn gebruikt.²⁰

Voor het bepalen van de lengte op zee waren tijdens Abrahamsz' loopbaan twee methoden beschikbaar, met een tijdmetre en door maansafstanden.²¹ Een tijdmetre wees de tijd aan op de nulmeridiaan van Greenwich. Op zee werd uit een hoogtewaarneming van de zon en een berekening de lokale tijd van de waarnemer gevonden, en het verschil daarvan met de aflezing van de tijdmetre werd omgezet in lengteverschil (één uur tijdverschil is gelijk aan 15° lengteverschil). De maansafstandenmethode was gebaseerd op de wetenschap dat de boogafstand in graden en minuten tussen de maan (die relatief snel beweegt) en sterren, inclusief de zon, voor elke waarnemer op aarde die beide hemellichamen kan zien, dezelfde is. Boogafstanden tussen de maan en een aantal heldere sterren (en de zon), waren voor meerdere tijdstippen per dag voor een aantal jaren in de toekomst voor de nulmeridiaan berekend en in tafels vastgelegd. Op zee werd de afstand met een octant of sextant gemeten en na een berekening vergeleken met de overeenkomstige afstand in de tafel. Het verschil tussen de daarbij vermelde tijd en die aan boord, leverde het verschil in geografische lengte op.

De drijvende kracht achter de toepassing van de maansafstandenmethode op Nederlandse schepen was Jan Hendrik (Jean Henri in de Franse tijd) van Swinden.²² Hij was ook een van de initiatiefnemers van de al genoemde zeemansalmanak, die door de firma (van 1801 af de Weduwe) Gerard Hulst van Keulen in Amsterdam werd uitgegeven.²³ Zowel Van Swinden als Hulst van Keulen gaven aan de Kweekschool enige tijd zeevaartkunde les.²⁴ Het boek van Van Swinden waar Abrahamsz op doelde was *Verhandelingen over het bepalen*

19 Voor deze methode zie Ernst Crone, *Cornelis Douwes, 1712-1773. Zijn leven en zijn werk* (Haarlem 1941) passim.

20 Bom, *Bijdragen tot de geschiedenis*, 43, de 6e druk was van 1820.

21 Voor de parallelle toepassing van beide methoden aan het begin van de negentiende eeuw, zie Davids, *Zeezeven en wetenschap*, 252-263.

22 Voor Van Swinden zie *Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek* 4 (Leiden 1918)

1289-1291.

23 Van 1680-1885 uitgevers van zeekaarten en -atlassen, van zeevaartkundeboeken en makers van navigatie-instrumenten, zie Dirk de Vries, Günter Schilder en Willem Mörzer Bruyns, *The Van Keulen Cartography Amsterdam 1680-1885* (Alphen aan den Rijn 2005).

24 Warnsinck, *De Kweekschool*, 37-38, 90, beiden waren ook commissaris van het Vaderlandsch Fonds.



Octant door J.M. Kleman & Zoon te Amsterdam, als 'Van Kinsbergen Prijs' door de commissarissen van het Vaderlandsch Fonds in 1842 uitgereikt aan kwekeling G.F.W. Wiggers van Kerchem, voor diens goede schoolresultaten. AMSTERDAM, HET SCHEEPVAARTMUSEUM

der lengte op zee, door de afstanden van de maan tot de zon of vaste sterren, het zal de vijfde vermeerderde en verbeterde druk uit 1809 zijn geweest.²⁵ Het bevatte de uitleg van de methode en de daarbij noodzakelijke tafels.

Abrahamsz schreef dat de kwekelingen beide methoden voor lengtebepaling leerden. De tijdmetrelengte was relatief eenvoudig, maar tijdmeters waren kostbaar en omstreeks 1819 schaars. Voor de maansafstandenmethode was een minder kostbare octant of sextant nodig.²⁶

Het is echter de vraag hoe diepgaand de lessen in de maansafstandenmethode waren, waarvan de berekening ingewikkeld en langdurig was, met risico voor fouten. Op verzoek van zijn vader kreeg Abrahamsz samen met één andere kwekeling op de school, naast het reguliere onderwijs, privaattlessen in die methode.²⁷ Toen hij in 1819 zijn diploma kreeg, meldde Abrahamsz met enige trots dat daarop vermeld stond dat hij op zee de lengte door maansafstanden kon berekenen.²⁸ Hij zal een gemiddelde leerling zijn geweest en hoorde niet bij de kwekelingen die de commissarissen aan het eind van hun opleiding met een octant of zeeijkker met inscriptie, of een horloge beloonden.²⁹ Abrahamsz' kennis was evenwel voldoende om hem zonder schade als gevolg van gebrek

25 Oorspronkelijk uit 1787, de 6e druk verscheen in 1819: Bom, *Bijdragen tot de geschiedenis*, 71.

26 In 1814 kostte een sextant in Amsterdam f 50, in 1815 werd voor Engelse tijdmeters, ze werden toen in Nederland nog niet gemaakt, f 1000 per stuk betaald: Davids, *Zeewezen en wetenschap*, 257, 263.

27 Voor de Kweekschool betaalde Abrahamsz sr. f 120 per half jaar; de kosten voor het privaatonderwijs, in 1818 tussen zijn eerste twee zeereizen, vermeldt hij niet: Abrahamsz, 'Biografie', 16, 22, 46.

28 Ibidem, 55.

29 Ibidem, 57.

aan zeevaartkundige kennis te laten varen.³⁰ Hij hoorde later bij de kleine groep kapiteins die de Kweekschool met goed gevolg hadden doorlopen. Van de 168 schepen die in 1851 door de Nederlandsche Handel-Maatschappij werden bevracht, had 63% van de kapiteins helemaal geen examen gedaan.³¹ Van degenen die dat wel hadden, waren er slechts 18, onder wie Abrahamsz, met het diploma van de Kweekschool.

De man die de kwekelingen destijds zeevaartkunde les gaf, was Cornelis Kes, aan wie Warnsinck in zijn geschiedenis van de school een hoofdstuk wijdde.³² Kes was een jaar of twintig toen hij in 1806 werd aangesteld; evenals de commandeur was hij verplicht om in het schoolgebouw te wonen.³³ Tijdens de gedwongen sluiting mochten zij er als enigen blijven wonen. Kes was een gewezen stuurman bij de marine die aan boord van 's lands schoener *Hagedis*, op de rede van Zierikzee, onderwijs in de rekenkunde, mathesis, en stuurmanskunst aan adelborsten had gegeven. Warnsinck schetste een zeer positief beeld van Kes, maar het is de vraag of dat stand kan houden; kwekeling Abrahamsz was in elk geval kritisch. Zo schreef hij dat weliswaar werd geleerd hoe vraagstukken opgelost en tafels gebruikt moesten worden, maar de wis- en sterrenkundige grondslag ervan werd niet uitgelegd.³⁴ Als een kwekeling eenzelfde vraagstuk enige keren had berekend, en dit telkens de juiste uitkomst opleverde, was dat onderwerp met succes afgerond en werd aan het volgende begonnen. Er werd veel gespiekt, maar daar werd niet op gelet. Abrahamsz schreef dat Kes '... zoo veel aan sommige jongens geleerd [had] dat werkelijk niet deugde, ja heel slecht was.' Toen de commissarissen dit te weten kwamen is Kes, aldus Abrahamsz, door hen ontslagen. Volgens Warnsinck nam Kes wegens familieomstandigheden op eigen verzoek ontslag, dat hem op 'de meest eervolle wijze' werd verleend. De werkelijkheid was dus anders. In zijn vertrouwelijke herinneringen schreef Abrahamsz dat Kes was ontslagen wegens ontucht met kwekelingen.³⁵ Met die kennis kan bovengemeld citaat uit zijn 'Eenige opmerkingen' ook zo worden gelezen.

Kes' stijl van lesgeven had veel weg van die van particuliere onderwijzers in de achttiende eeuw, die zeelui de stuurmanskunst leerden zonder uit te leggen wat ze aan het doen waren. Op die gebrekkige lesmethode was toen al door zeeofficieren en academici gewezen en dat leidde tot een zeevaartopleiding van de overheid.³⁶ Abrahamsz had gelijk, want behalve de wijze van lesgeven

30 In 1844 verloor hij de *Zeeuw* op de Banjaard omdat hij geen loods aan boord had genomen, een beoordelingsfout, zoals hij zelf erkende.

31 C.A. Davids, 'Het zeevaartkundig onderwijs voor de koopvaardij in Nederland tussen 1795 en 1875. De rol van het Rijk, de lagere overheid en het particulier initiatief', *Tijdschrift voor zee-geschiedenis* 4:3 (1985) 175-176.

32 Warnsinck, *De Kweekschool*, 84-90; Kes

was leermeester in de cijfer- wis- en zeevaartkunde.

33 Dat was de reden dat Kes' voorganger Obbe Sickes Bangma ontslag nam; hij wilde buiten de school wonen maar de commissarissen stonden hem dat niet toe: Warnsinck, *De Kweekschool*, 77-78.

34 Abrahamsz, 'Eenige opmerkingen', 9.

35 Abrahamsz, 'Biografie', 55.

36 Die kritiek leidde tot de oprichting door

is het merkwaardig dat Kes het verouderde boek van De Vries wél gebruikte, maar *Kort begrip der stuurmanskunst* uit 1811 door zijn voorganger Obbes Sickes Bangma niet. Dat was het eerste ‘moderne’ zeevaartkundeboek van de negentiende eeuw en immers al vóór Abrahamsz’ kwekelingentijd beschikbaar.³⁷

ABRAHAMSZ’ KENNIS OP ZEE TOEGEPAST

Abrahamsz’ handschriften bevatten geen aanwijzingen hoe de miswijzing op zijn schepen is bepaald. Die moet zeker zijn bijgehouden, aangezien het niet toepassen ervan tot grote fouten in navigatie zou leiden, hetgeen niet het geval is geweest. Ook weten we niet of hij een peil- of een azimutkompas aan boord had, van beide is dat echter wel aannemelijk.³⁸ Maarten Schaap, in 1821 kapitein van de *Jonge Hendrika* van de Rotterdamse reder Anthony van Hoboken, had in ieder geval een peilkompas. Hij beschreef een blikseminslag in zijn schip die in één klap bijna alle kompassen vernielde en van het peilkompas bovendien de beide vizieren.³⁹

Abrahamsz beschreef het nachthuis van het stuurkompas op verschillende van zijn schepen. Dat was op het dek bevestigd tussen de bezaansmast en het stuurrad. Tot omstreeks 1839 was het nachthuis een rechthoekige houten kast, in drie compartimenten verdeeld en met glazen ruiten aan de kant van het stuurrad. In het linker- en rechtercompartiment hingen kompassen, in het middelste was een olielamp voor verlichting van de kompassen; de koperen schoorsteen van de lamp stak boven uit het nachthuis. Twee kompassen waren nodig omdat de roerganger niet achter, maar naast het meer dan manshoge stuurrad stond. Afhankelijk van de kant waar hij stond, keek hij op het rechter of het linker kompas.

In 1839 werd Abrahamsz aangesteld als kapitein van de in Middelburg nieuwgebouwde *Zeeuw*. Dit schip had een houten nachthuis met een koperen kap, met daarin een olielantaarn en één kompas met een schuivende kompasroos.⁴⁰ Bij zo’n roos kon de kompasnaald ten opzichte van de noord-zuidlijn van de roos worden verschoven om de miswijzing, die in de loop van een zeereis aanzienlijk kon veranderen, te elimineren. De naald wees dan weliswaar naar het magnetische, maar de roos naar het ware noorden.⁴¹ De loodsen

de Admiraliteit van Amsterdam van het Algemeen Zeemans-collegie: Crone, *Cornelis Douwes*, 37–39.

37 Mörzer Bruyns, ‘Nederlandse zeevaartkundeboeken’, 236–237, 243; in tegenstelling tot Van Swinden, Hulst van Keulen en Bangma, zijn voorgangers aan de Kweekschool, heeft Kes geen enkele publicatie op zijn vakgebied nagelaten.

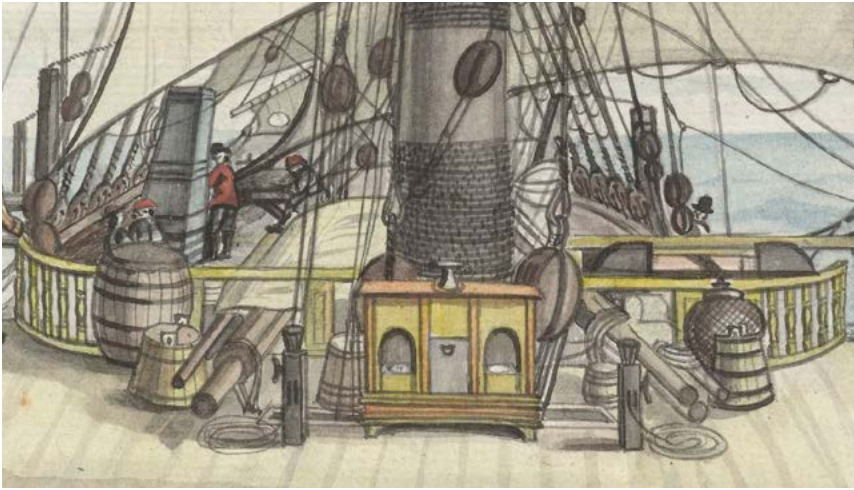
38 Abrahamsz noteerde dat er op de *Waterloo* in 1865 een kast was voor ‘instrumen-

ten’. Die zou voor navigatie-instrumenten kunnen zijn, maar ook voor medicijnen en chirurgie-instrumenten die hij op dezelfde bladzijden noemde: Abrahamsz, ‘Eenige opmerkingen’, 126–127.

39 J.R. Bruijn en E.S. van Eyck van Heslinga, *Maarten Schaap, een Katwijker ter koopvaardij (1782–1870). Een biografie en een dagboek* (Amsterdam 1988) 97.

40 Abrahamsz ‘Eenige opmerkingen’, 80.

41 Schuivende kompasrozen werden sinds



Houten nachthuis met kompassen in het linker- en rechtercompartiment en in het midden een olielamp, op het dek van een Oost-Indiëvaarder. Detail van een tekening door Jan Brandes, 1785/86.

AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM

voor het Nieuwediep, die bij Camperduin aan hun taak begonnen, lieten de kompasroos bij aan boord komen weer 'op miswijzend' schuiven.⁴² Omdat de miswijzing in het beperkte vaargebied van de loods heel weinig veranderde, hoefden zij er geen rekening mee te houden.

In 1848 kreeg Abrahamsz het bevel over de bij werf De Boot in Amsterdam nieuwgebouwde *Amicitia* van reder G.W. van Barneveld Kooy.⁴³ Ook dat schip had een houten nachthuis met een koperen kap met olieverlichting en één kompas met een schuivende roos. Dit nachthuis was geplaatst op een dwarsscheeps gemonteerde slede, waardoor het een stukje naar bak- of stuurboord kon worden geschoven, afhankelijk van de kant van het stuurrad waar de roerganger stond.⁴⁴ Van 1828 (op *l'Auguste*) tot 1871 (op de *Waterloo*) hing op alle door Abrahamsz beschreven schepen in de kajuit boven de tafel een hangkompas, om benedendeks te controleren of het schip de juiste koers voer.⁴⁵ Het hangkompas in de kajuit van de *Jonge Hendrika* was het enige dat niet door de blikseminslag was vernield, maar wel ontregeld. Door inductie, veroorzaakt door de inslag, was het magnetisme van de naald omgedraaid waardoor de noordrichting van de roos naar het zuiden wees.⁴⁶

de zeventiende eeuw gebruikt: Davids, *Zee-
zen en wetenschap*, 245.

42 Abrahamsz, 'Eenige opmerkingen', 160.

43 Abrahamsz bleef tot het einde van zijn loopbaan voor oud-kapitein Van Barneveld Kooy varen, ze waren leeftijdgenoten en hadden samen op de Kweekschool gezeten.

44 Abrahamsz, 'Eenige opmerkingen', 98.

45 Ibidem, 31.

46 Dit was een vaker voorkomend verschijnsel: P. van der Zee, *Het kompas. Leerboek voor koopvaardij-officieren* (Amsterdam 1920) 187. Het overkwam ook de fictieve kapitein Ahab van de Amerikaanse walvisvaarder *Pequod*: Herman Melville, *Moby-Dick or The White Whale*. Dent & Sons Ltd. (Londen 1965) 442-445.



Penkompas afkomstig van de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam, midden negentiende eeuw. AMSTERDAM, HET SCHEEP-VAARTMUSEUM

Abrahamsz repte nergens over koppelkoersen, maar gezien de vele malen dat hij met zijn schepen moest kruisen, zal dat een veelvoorkomende berekening zijn geweest. Eenmaal noemde Abrahamsz het penkompas, een hulpmiddel bij koppelkoersen. De kapitein van de *Twee Gezusters* gebruikte er in 1817 een.⁴⁷ Het was geen kompas, maar een ronde houten schijf waarop de 32 kompasstreken waren afgebeeld met in elke hele streek acht gaatjes, ieder voor een half uur van een wacht van vier uren. De onderkant van het penkompas was rechthoekig met daarin onder elkaar, vier horizontale rijen gaatjes (voor ieder uur van een wacht één rij), genummerd van 1 tot en met 12 en daarachter gaatjes gemerkt $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ en $\frac{3}{4}$, voor het aantal mijlen (tot maximaal $12\frac{3}{4}$) vaart dat het schip in een uur liep. Aan zowel het ronde als het rechthoekige deel hingen koordjes met houten of benen pennetjes. Ieder half uur stak de kapitein van de *Twee Gezusters* van het midden uit een pennetje in de streek die gestuurd was, en ieder uur een pennetje voor het aantal gelogde mijlen – en delen daarvan –, in het onderste deel van het penkompas. Na vier uren had de kapitein een beeldgrafiek van de gestuurde koersen en de verheid, en berekende hij met behulp van Steenstra's tafels aan het einde van de wacht zijn gispositie. Het penkompas is in de loop van de negentiende eeuw in onbruik geraakt.

Aan het begin van de negentiende eeuw was de middagbreedte, aldus Abrahamsz, op de meeste koopvaardij schepen de enige zekere coördinaat van de positie, de geografische lengte werd gegist. Als men het land van

47 Abrahamsz, 'Biografie', 32.

bestemming naderde, zocht men de breedte daarvan op en stuurde vervolgens, goede uitkijk houdend, oost of west tot het land in zicht was. 's Nachts werd bijgedraaid en de reis werd vervolgens pas bij daglicht voortgezet.⁴⁸ De meeste koopvaardij schepen hadden volgens Abrahamsz toen nog geen tijdmetr.⁴⁹ Zo ook in 1821 op de *Jan en Cornelis* onder de Amelander kapitein Jacob Duijff (1765-1842), van Batavia naar Nederland. Abrahamsz was volmattroos en Duijffs schoonzoon, Gribbert Gribberts de Jong, de opperstuurman.⁵⁰ Passagiers waren Jean Chrétien Baud, de juist afgetreden algemeen secretaris van de commissaris-generaal van Nederlands-Indië, en zijn gezin.⁵¹ Een andere passagier was luitenant ter zee Jean Philippe Daniël Scheidius, die tijdens de oversteek van de Indische Oceaan samen met De Jong door maanafstanden de lengte berekende. Dat ontlokte Duijff het commentaar '... ja dat zal wat geven als wij daar op zeilen moesten, dan zouden we misschien al lang hoog en droog op [het] strand zitten, allemaal stront.' Duif was geen uitzondering, Abrahamsz schreef in 1873 terugblikkend, dat vijftig jaar eerder veel kapiteins de maansafstandenmethode niet kenden.⁵²

Als derde stuurman van de *Maria* onder kapitein Engel Douwes Dekker, zijn toekomstige schoonvader, had Abrahamsz het in 1825 makkelijker dan Scheidius en De Jong. Varend van Suriname naar Nederland gebruikte hij voor lengtebepaling door de maansafstandenmethode een octant. Dat lukte echter alleen als de boogafstand tussen zon en maan kleiner was dan 90 graden, het maximale meetbereik van een octant, maar meestal waren die afstanden groter.⁵³ Andere moeilijkheden die Abrahamsz ondervond waren zijn ongeoefendheid in de methode en het feit dat betreffende octant niet met een kijkertje was uitgerust. Het had alleen een vizier zonder lens zodat de waarneming zonder vergroting moest worden gedaan.⁵⁴ De *Maria* voltooide de reis door de middagbreedte te blijven observeren – Abrahamsz vermeldt nergens dat hij Douwes' methode toepaste –, en de lengte te gissen. Als het schip Het Kanaal naderde werd aan tegemoet varende schepen naar hun lengte gevraagd, en er werd gelood en goede uitkijk gehouden tot de zuidkust van Engeland in zicht was.

Toen Abrahamsz in 1839 werd aangesteld als kapitein van de *Zeeuw* was dat zijn eerste schip met een tijdmetr.⁵⁵ De Middelburgse reders hechtten er blijkbaar aan om hun schepen hiermee uit te rusten, want een eerdere *Zeeuw*

48 Ibidem, 332, dat een zeereis daardoor langer duurde werd volgens hem op de koop toe genomen.

49 Ibidem, 88.

50 De Jong was ook een kapitein, maar viel in voor in Batavia overleden stuurlieden van de *Jan en Cornelis*.

51 Voor Baud zie *Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek* 1 (Leiden 1911) 245-252.

52 Abrahamsz, 'Biografie', 332.

53 Ibidem, 114. Om die reden was in 1759 de

sextant ontwikkeld, met een bereik van 120 graden, voor deze ontwikkeling zie W.F.J. Mörzer Bruyns, *Sextants at Greenwich* (Oxford 2009) 37. Aan boord van de *Maria* had men geen sextant en er zijn geen aanwijzingen dat Abrahamsz ooit een sextant heeft gehad of gebruikt.

54 Duurdere octanten waren al wel met een kijkertje uitgerust: Mörzer Bruyns, *Sextants at Greenwich*, 30.

55 Abrahamsz, 'Eenige opmerkingen', 79; het



Scheepsportret van de *Amicitia* (rechts) en de *Azia* in het Gat van Texel. Cornelis Abrahamsz voerde de *Amicitia* van 1848–1850 en de *Azia* van 1851–1858. Aquarel door Jacob Spin 1858. AMSTERDAM, HET SCHEEPVAARTMUSEUM

van dezelfde rederij had in 1816 ook een tijdmetre.⁵⁶ Toen de *Zeeuw* in 1844 op de Banjaard, een zandplaat tussen Walcheren en Schouwen, vastliep en verlaten moest worden, nam Abrahamsz twee tijdmeters van boord mee, een ervan was zijn eigendom.⁵⁷ Na deze scheepsramp keerde Abrahamsz naar Amsterdam terug en werd kapitein van de *Urania*, aan boord waarvan ‘nog altijd’ geen tijdmetre was.⁵⁸ Dit wetende had hij de maansafstandenmethode geoefend en prees het nut ervan. Op een reis met de *Urania* naar Oost-Indië in 1847 noteerde Abrahamsz dat het verschil van zijn aldus gevonden lengte ten opzichte van de gislengte tot wel 3½ graad opliep. Bij het aanlopen van Christmaseiland in de Indische Oceaan, waar de geografische lengte van bekend was, bleken zijn astronomische waarnemingen te kloppen en zijn gis niet.⁵⁹ Toen Abrahamsz in 1871 met de *Waterloo* tussen Tenerife en Java geen land had gezien, had hij tot zijn tevredenheid net zo’n succes met de tijdmetrelengte.⁶⁰

was ook de eerste keer dat hij een barometer mee kreeg, dat echter geen navigatie-instrument is.

56 Davids, *Zeeuwen en wetenschap*, 258, zie daar ook voor andere koopvaardijsschepen die zo vroeg al tijdmeters hadden.

57 Abrahamsz, ‘Biografie’, 190. Of ze na de ramp nog bruikbaar waren is de vraag, ze hadden onder water gestaan. Dit bezit geeft

aan hoeveel belang hij in de tijdmetre stelde, een toen kostbaar instrument.

58 Ibidem, 207 en Abrahamsz, ‘Eenige opmerkingen’, 96.

59 Ibidem, 217, door slecht weer had men de eilanden St. Paulus en Amsterdam, ongeveer halverwege de Kaap en Australië en punten om de lengte te verifiëren, niet kunnen zien.

60 Ibidem, 332.

Abrahamsz schreef weinig over zijn papieren navigatiemiddelen, zeekaarten en zeemansgidsen. Drie maal noemde hij de zeemansgids van Horsburgh, in 1840 aan boord van de *Zeeuw*, in 1845 op de *Urania* en in 1854 op de *Azia*.⁶¹ De Engelsman James Horsburgh voer als stuurman en kapitein op koopvaardij-schepen, voornamelijk in Aziatische wateren. Hij verzamelde hydrografische gegevens die in zeekaarten en zeemansgidsen werden verwerkt. Een veelgebruikt werk van Horsburgh was zijn *Directions for sailing to and from the East Indies, China, New Holland, Cape of Good Hope...* enz., een zeemansgids die in 1809 en 1811 met bijbehorende zeekaarten in twee delen verscheen en meerdere edities beleefde.⁶² We weten niet welke editie Abrahamsz gebruikte, het kan later zelfs de eerste Nederlandse uitgave uit 1841 zijn geweest.⁶³ Abrahamsz noemde Horsburgh in verband met het in de Atlantische Oceaan in zuidelijke richting kruisen van de equator. Daar moest de equatoriale stiltegordel worden gepasseerd, een gebied met weinig wind. Die stiltegordel is niet overal even breed en verplaatst zich gedurende het jaar onder invloed van de seizoenen in oost-west richting. Voor de gezondheid van opvarenden en de duur van de reis wilde men de gordel passeren waar die het smalst is. De *voc* had daartoe in 1654 al instructies opgesteld en in zeekaarten een lijnenstelsel laten tekenen, de ‘wagenweg’ geheten, waarbinnen de schepen moesten blijven om snel en veilig op het zuidelijk halfrond te komen. De meest westelijke veilige limiet van de wagenweg was gesteld op 23 graden lengte.⁶⁴ Horsburgh had deze *voc*-aanwijzingen overgenomen en Abrahamsz volgde die, zoals hij schreef, ‘... in navolging van onze oude Hollandsche Oost-Indiëvaarders.’ In 1845 bekritiseerde Abrahamsz die limiet, die volgens hem westelijker zou moeten liggen, maar ‘...zoo moet ik mij toch houden aan het voorschrift van Horsburgh die ik als wegwijzer aan boord heb.’ In 1854 negeerde hij die echter door met de *Azia* de equator op 29 graden westerlengte te snijden. Hij was ‘... voor de eerste keer van de oude regel en het oude Hollandsche voorschrift, hetgeen ook Horsburgh aanwees, afgeweken.’ Daarmee won hij enkele dagen, maar besepte wel het risico te hebben gelopen met zijn schip op de Abrolhos terecht te komen, rotseilandjes voor de kust van Brazilië, waar de *voc* al voor waarschuwde.⁶⁵

Ofschoon niet door hem genoemd, geven Abrahamsz’ herinneringen aanleiding om nog een zeemansgids te vermelden. Op verschillende reizen noteerde hij uitdrukkelijk het passeren van de meridiaan, of de oosterlengte, van Java-

61 Abrahamsz, ‘Biografie’, 178–179, 196, 247.

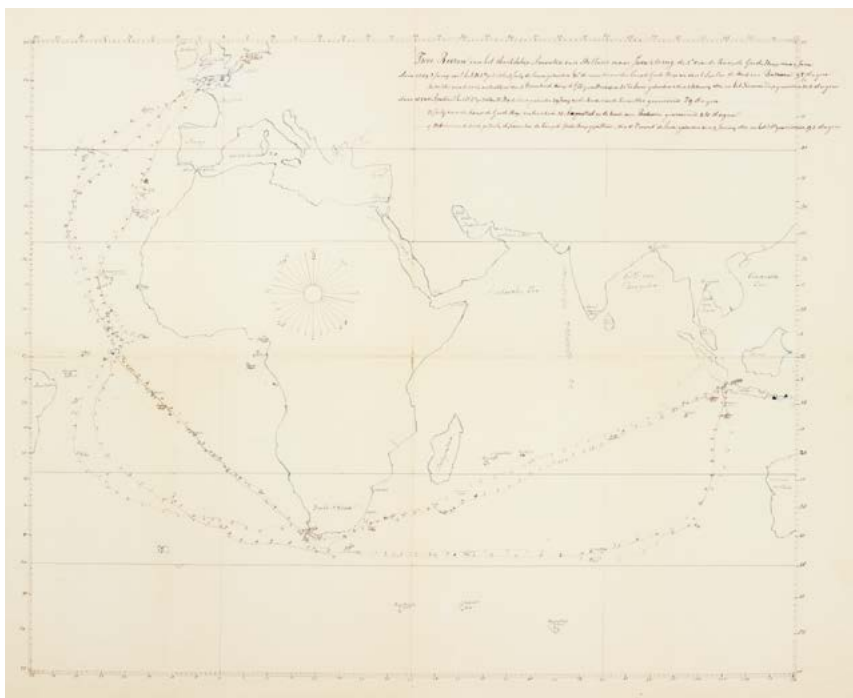
62 Andrew S. Cook, ‘James Horsburgh [Horsbrough], (1762–1836), hydrographer and chart maker’, *Oxford Dictionary of National Biography*, www.oxforddnb.com. De 2e editie van *Directions* was van 1817 en de 5e van 1841.

63 James Horsburgh, G. Kuyper Hz, *Zeemans-gids naar, in en uit Oost-Indiën, China, Japan, Australiën, enz.* (naar de 4e Engelse

uitgave) die hier in 1841 bij C.F. Stemler in Amsterdam voor het eerst verscheen.

64 W.F.J. Mörzer Bruyns, ‘Een paskaart van Isaac de Graaf uit 1738’, *Jaarverslag Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum* 1986 (Amsterdam 1987) 28–30.

65 In 1863 deed hij het met de *Wilhelmina en Clara* weer, zelfs nog iets westelijker: Abrahamsz, ‘Biografie’, 284.



Bestekkaart met daarin getekend twee reizen van de *Amicitia* onder Cornelis Abrahamsz, tussen het Nieuwediep en Batavia, 1849–1851. Handschrift op papier, ca. 1851. AMSTERDAM, HET SCHEEPVAART-MUSEUM

Hoofd bij Straat Sunda.⁶⁶ Die positie was nauwkeurig bepaald door luitenant ter zee Pieter Melvill van Carnbee en vermeld in diens *Zeemans-gids voor de vaarwaters rondom het eiland Java* (Amsterdam 1844).⁶⁷ Het is daarom aanneemelijk dat Abrahamsz ook die zeemansgids gebruikte.

ABRAHAMSZ EN NIEUWE ONTWIKKELINGEN

Er waren tijdens Abrahamsz' loopbaan, toen hij al kapitein was, twee significante ontwikkelingen op zeevaartkundig gebied. De eerste was de ontdekking van de hoogteparalel, de tweede was de opkomst van maritieme meteorologie.

Toen de Amerikaanse kapitein Thomas Sumner met zijn schip in 1837 in de Atlantische Oceaan onderweg was naar Schotland, berekende hij met hoogte-waarnemingen van de zon en aflezingen van zijn tijdmeteter een aantal malen zijn lengte. Hij construeerde die in de kaart en bemerkte dat die een 'positielijn' – in Nederland later hoogteparalel genoemd – vormden waarop zijn schip

66 Ibidem, 175, 315, 319.

67 Bom, *Bijdragen tot de geschiedenis*, 49, de 2e druk verscheen in 1849. Het was de eerste

gezaghebbende Nederlandse zeemansgids van dat gebied.

zich bevond.⁶⁸ Deze ontdekking was een belangrijke verbetering in astronomische plaatsbepaling, want het snijpunt van meer zulke, gelijktijdig van stershoogten geconstrueerde hoogteparallelën, gaf een nauwkeurige positie, een zogenaamd stersbestek. Tot Sumners ontdekking was zo'n bestek onmogelijk geweest en de methode is tot de komst van satellietnavigatie in gebruik gebleven. Sumner publiceerde zijn methode in Amerika, en na Engeland kreeg die ook in Nederland aandacht. Dat was voor het eerst in 1844 in het *Tijdschrift voor het zeewezen*, een vakblad dat onder verschillende titels van 1788-1880 bij de firma (Wed. G. Hulst) van Keulen in Amsterdam verscheen.⁶⁹ De Sumner-methode werd hier niet meteen geaccepteerd, er ontstond een polemiek, vooral onder marineofficieren, omtrent de vraag naar het nut ervan.⁷⁰ In 1856 vertaalde J.M. Heijbrock, een particuliere onderwijzer in de zeevaartkunde in Amsterdam, het werkje van Sumner en publiceerde het met een toelichting in het *Tijdschrift*. In zeevaartkringen, zeker onder goed opgeleide kapiteins en stuurlieden, was de methode spoedig bekend, al werd die hier pas na 1872 breder toegepast.⁷¹

De tweede ontwikkeling waren de wind- en stroomkaarten waarin voor een heel jaar voor een bepaald zeegebied meteorologische en oceanografische gegevens waren vastgelegd. Door deze kaarten bij de keuze van een te varen route te gebruiken, kon een kapitein profiteren van gunstige winden en zeestromen, waardoor de zeereis veiliger en korter werd. De kaarten waren eind jaren 1840 ontwikkeld door de Amerikaanse marineofficier M.F. Maury, en spoedig door zijn Nederlandse collega M.H. Jansen hier geïntroduceerd.⁷² Van 1856 af gaf de afdeling zeevaart van het KNMI Nederlandse edities van deze kaarten uit, hierin waren ook gegevens verwerkt die Nederlandse koopvaardijkapiteins in speciale meteo-journaals hadden verzameld. Teneinde het gebruik ervan te stimuleren, kenden particuliere organisaties hier te lande sinds 1854 aan Nederlandse kapiteins beloningen toe voor goed-bijgehouden meteo-journaals.⁷³ Een van die organisaties was de door het College Zeemanshoop gevormde 'Commissie tot het ontwerpen en verbeteren van wind- en stroomkaarten' van 1853, waar Jacob Swart (1796-1886) een prominent lid van was.⁷⁴

68 Zie hierover Ernst Crone, 'Kapitein Thomas Sumner en de hoogteparallel', *De Zee* 91 (1970) 350-352.

69 Bom, *Bijdragen tot de geschiedenis*, 72-73, om verwarring te voorkomen wordt het hierna *Tijdschrift* genoemd.

70 Crone, 'Kapitein Thomas Sumner', 357-358.

71 Het sterfjaar van Frederik Kaiser, de Leidse hoogleraar sterrenkunde, die zich streng tegen de Sumner-methode had verzet omdat hij die onnauwkeurig achtte: Crone, 'Kapitein Thomas Sumner', 362-363.

72 Voor deze introductie zie Willem F.J. Mörzer Bruyns, 'Matthew Fontaine Maury

and the introduction of oceanography to the Netherlands in the second half of the nineteenth century,' *The American Neptune* 48:1 (1988) 44-48.

73 Ibidem, 49, die beloningen bestonden uit een navigatie-instrument of -boek, een gouden of zilveren medaille, een barometer, of een geldbedrag.

74 J.H. van den Hoek Ostende, *De geschiedenis van het College Zeemanshoop 1822-1972* (Amsterdam 1972) 52. In 1857 werd de opdracht van die commissie verbreed tot de 'bevordering van de wetenschappelijke zeevaart'.

Swart was zeevaartkundeleraar aan de Kweekschool geweest en vervolgens van 1828 af firmant van de firma Wed. G. Hulst van Keulen en uitgever en redacteur van het *Tijdschrift*. Hij was met zijn vele zeevaartkundige publicaties een van de belangrijkste Nederlanders op dat gebied van de eerste helft van de negentiende eeuw.⁷⁵

Er is in Abrahamsz' handschriften geen aanwijzing dat hij de Sumner-methode kende of heeft toegepast. Dat geldt ook voor de wind- en stroomkaarten, voor het bijhouden van meteorologische journaals en voor het meedingen naar beloningen, terwijl hij al sinds 1830 lid van Zeemanshoop was. Er is ook geen aanwijzing dat Abrahamsz kennis nam van de inhoud van het *Tijdschrift*, het gezaghebbende vakblad voor de zeevaart. Hij moet het hebben gekend, bijvoorbeeld door zijn lidmaatschap van Zeemanshoop, maar ook door zijn verwantschap met Jacob Swart, die een achterneef (tantezegger) was van Abrahamsz' moeder Anna Swart. Abrahamsz noteerde geen liefde voor het theoretische deel van zijn vak te hebben gehad.⁷⁶ Het niet toepassen van nieuwe ontwikkelingen zal dus gebrek aan belangstelling zijn geweest, Abrahamsz was meer een praktische zeeman. Terugblikkend op zijn loopbaan erkende hij in 1873 dan ook 'Neen, ik stond in theoretische kennis bij de meeste verre te achteren ...'.⁷⁷

CONCLUSIE

De zeevaartkunde maakte in de eerste helft van de negentiende eeuw een aantal belangrijke ontwikkelingen door. Daartoe behoorden de Sumner-methode en de wind- en stroomkaarten van Maury, die ook in Nederland hun intrede deden. In ons land heeft Jacob Swart, met zijn moderne handboeken, zeevaartkundige tafels, almanakken en het *Tijdschrift*, de kennis van dat vak op een hoger niveau gebracht. Deze publicaties verschenen bij de Wed. G. Hulst van Keulen; het College Zeemanshoop zorgde dat kapiteins van vernieuwingen op de hoogte konden zijn. Dit alles was aan Kees Abrahamsz blijkbaar niet besteed. Hij bezocht de Kweekschool, de toen weliswaar beste zeevaartopleiding in ons land, maar had het ongeluk om daar Cornelis Kes te treffen, de vermoedelijk slechtste leraar zeevaartkunde van die school. Als kapitein heeft Abrahamsz zijn op de Kweekschool opgedane zeevaartkundige kennis consequent toegepast, maar die tijdens zijn loopbaan niet aangevuld. Door zijn verwantschap met Swart en lidmaatschap van Zeemanshoop moet hij wel van de ontwikkelingen op de hoogte zijn geweest. Abrahamsz toonde zich onge-

75 Over hem zie Bom, *Bijdragen tot de geschiedenis*, 25-27 en voor zijn publicaties 46-50, 52.

76 Abrahamsz, 'Biografie', 54-55. Na zijn tweede zeereis kreeg Abrahamsz het aanbod van commissarissen om nog enige tijd op de Kweekschool te blijven, zonder dat zijn

vader daar voor zou hoeven te betalen. De reden van het aanbod kennen we niet, maar hij wees het af omdat hij vond dat hij genoeg had geleerd en verder door 'ondervinding' wilde leren.

77 Ibidem, 344.

lukkig met de wijze van lesgeven door Kes, maar erkende dat hij geen liefde had voor dat vak. Dat betekende overigens niet dat hij geen goed zeeman was. Abrahamsz moet een kundig en praktisch zeeman zijn geweest, kwaliteiten die in dat vak net zo zwaar wegen als de theorie. Zijn reders stelden steeds vertrouwen in de vakbekwaamheid van hun kapitein.

OVER DE AUTEUR Dr. W.F.J. Mörzer Bruyns is oud-senior conservator zeevaartkunde bij het Nederlands Scheepvaartmuseum, Amsterdam (thans Het Scheepvaartmuseum). Momenteel bereidt hij voor de Linschoten-Vereeniging het deel *Het goud in mijn beurs in plaats van op de rok. De herinneringen van koopvaardijkapitein Cornelis Abrahamsz jr. (1802–1879)* voor.

BIJLAGE

Schepen waar Cornelis Abrahamsz jr. op heeft gevaren, 1817–1871.

Naam	Type	Rang	Periode	Bestemming
<i>Twee Gezusters</i>	kof	kajuitsjongen	1817–1818	Lissabon ⁷⁸
<i>Maria Frederica</i>	schoenerkof	lichtmatroos	1819	Suriname ⁷⁹
<i>Elisabeth</i>	fregat	lichtmatroos	1820–1821	Oost-Indië ⁸⁰
<i>Jan en Cornelis</i>	pink	volmatroos	1821–1822	Amsterdam ⁸¹
<i>Maria</i>	fregat	3e stuurman	1822–1826	Suriname
<i>Zorgvuldigheid</i>	fregat	2e stuurman	1826–1828	Suriname
<i>l'Auguste</i>	fregat	opperstuurman	1828–1829	Suriname
<i>Vrouw Catharina Elisabeth</i>	fregat	2e stuurman	1829–1830	Oost-Indië
<i>Amsterdam</i>	kof	kapitein	1830–1839	Suriname
<i>Idem</i>	idem	idem	1834	Bordeaux ⁸²
<i>Zeeuw</i>	fregat	kapitein	1839–1844	Oost-Indië
<i>Urania</i>	bark	kapitein	1844–1848	Oost-Indië
<i>Amicitia</i>	bark	kapitein	1848–1851	Oost-Indië ⁸³
<i>Azia</i>	bark	kapitein	1851–1858	Oost-Indië
<i>Wilhelmina en Clara</i>	fregat	kapitein	1858–1865	Oost-Indië
<i>Waterloo</i>	fregat	kapitein	1865–1871	Oost-Indië

78 Vanwege de Kweekschool als onderdeel van zijn opleiding.

79 Vanwege de Kweekschool als onderdeel van zijn opleiding.

80 Tot Batavia waar de *Elisabeth* werd afgekeurd en verkocht.

81 Van Batavia naar Nederland.

82 Dit was een zogenaamde tussenreis.

83 Op de tweede uitreis met de *Amicitia*, in 1850, deed Abrahamsz als enige keer Kaapstad aan.

Marinestrategie in de Tachtigjarige Oorlog?

From the 16th century onwards, the Republic of the United Provinces developed itself to a state with extensive maritime economic activities (fisheries, trade and whaling) with an extensive trade network in Asia, Africa, the Caribbean, the Mediterranean as well as north and south America. In the wake of these developments, the navy of the Republic found itself involved in many conflicts throughout the early modern era. Sometimes this was for conquest, but most of the time these involvements were to defend. In other words, the maritime power of the Republic was mostly used for defensive, rather than offensive, operations.

In this contribution we will explore the question according to which strategic concept the Republic deployed its maritime power during the Eighty Years War (1568–1648), a struggle between a few rebellious states in the Netherlands and the Spanish Habsburg Empire. We will discuss the sources, as well as the question of who was in charge in deciding the objective for the creation of grand strategy, who was the opponent, what were the causes of the war, what were the objectives, what means were at the disposal of the Republic to achieve her objectives and how were priorities decided.

INLEIDING

De Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden ontwikkelde zich vanaf de zestiende eeuw tot een staat met uitgebreide economische activiteiten op zee (visserij, handel en walvisvaart) en een uitgebreid handelsnetwerk en imperium in Azië, Afrika, de Cariben, het Middellandse Zeegebied en Zuid- en Noord-Amerika. In het kielzog van deze ontwikkeling raakte haar marine in de vroegmoderne tijd bij diverse conflicten betrokken. Soms ging het om gebieds-uitbreiding, maar vaker betrof het inzet om deze veilig te stellen. Hierbij zette de Republiek haar maritieme macht vooral defensief en in mindere mate offensief in.

Bij de Nederlandse militair-maritieme operaties in de vroegmoderne tijd zijn vijf niveaus te onderscheiden: de *grand strategy*, het militair-strategische,

het operationele, het tactische en technische niveau. Er bestaat geen duidelijke scheidslijn tussen deze niveaus, veelal lopen zij geleidelijk in elkaar over. *Grand strategy* is in deze bijdrage opgevat als de gecoördineerde, systematische ontwikkeling en aanwending van de economische, diplomatieke, psychologische, militaire en overige politieke machtsmiddelen van een staat. Het doel ervan is richting en samenhang te geven aan het gebruik van alle machtsmiddelen van de Republiek.

De *grand strategy* was uiteindelijk de exclusieve verantwoordelijkheid van de Staten-Generaal. Zij definieerden de doelstellingen. Bovendien stelden de Staten-Generaal in de *grand strategy* de machtsmiddelen vast die gebruikt moesten worden om die doelstellingen te bereiken. De *grand strategy* geeft tevens aan welke beperkingen er op het gebruik van die machtsmiddelen rustten, zonder daarbij in detail vast te leggen hoe die middelen moesten worden ingezet.

Een onderdeel van de *grand strategy* is de militair-maritieme strategie die in deze bijdrage is opgevat als een vorm van strategie waarbij de mogelijkheden worden nagegaan hoe maritieme eenheden op zee kunnen opereren. De daadwerkelijke militaire operaties met oorlogsschepen op zee en de inzet ervan om bepaalde doelen te bereiken, het operationele, tactische en technische niveau, blijven hier buiten beschouwing.

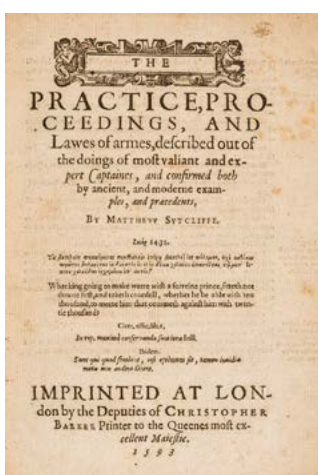
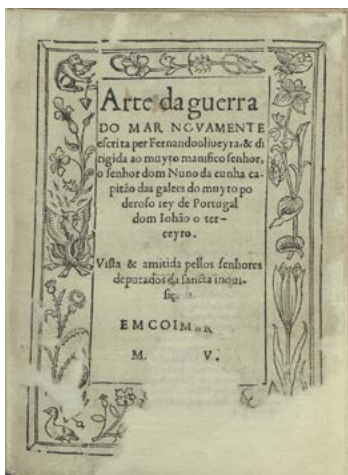
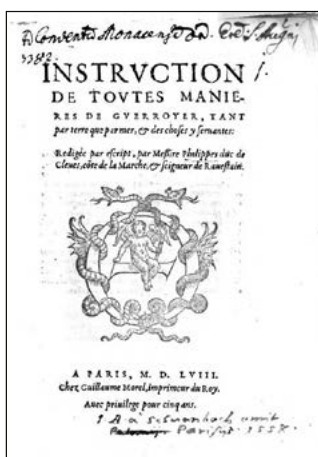
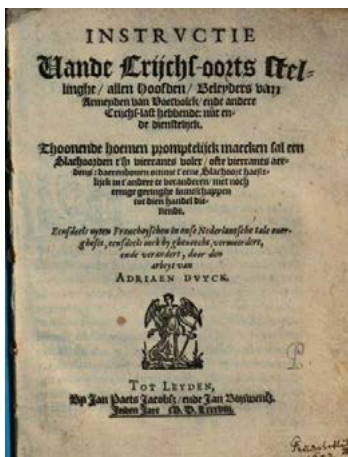
De militair-maritieme strategie is tweeledig, namelijk offensief (gericht op het vijandelijk potentieel) en defensief (gericht op de bescherming van het eigen potentieel). Gebruikte vormen bij de offensieve strategie waren: zeeslagen, handelsoorlogen, blokkades en amfibische operaties. De defensieve strategie was gericht op het veiligstellen van het eigen potentieel door konvoisystemen, patrouilleren in zeegebieden en de *Fleet-in-being*, gericht op bedreiging van vijandelijk potentieel, waardoor vijandelijke eenheden gebonden werden.¹

Het lijkt enigszins gekunsteld om negentiende- en twintigste-eeuwse begrippenkaders als *grand strategy* te gebruiken voor de vroegmoderne tijd. Deze moderne strategische concepten geven echter een goed inzicht in welke maritieme strategie de opstandige gewesten in de Tachtigjarige Oorlog hanteerden en hoe vervolgens deze gewesten hun oorlogsvloot (*seapower*) gebruikten.²

In deze bijdrage staat de vraag centraal volgens welk strategisch concept de Republiek tijdens de Tachtigjarige Oorlog (1568–1648) haar maritieme macht inzette. Aan de orde komen de bronnen, alsook de vragen wie de leiding had bij het bepalen van de doelstellingen voor het maken van de *grand strategy*, wie was de tegenstander, wat waren de oorzaken van deze oorlog, wat waren de oorlogsdoelstellingen, over welke middelen beschikten de opstandelingen om hun doelstellingen te bereiken en hoe stelden zij de prioriteiten.

1 John B. Hattendorff, *Naval History and Maritime Strategy. Collected Essays* (Malabar 2000) 229–240; *Nederlandse Defensie Doctrine* (Zwolle 2005) 17–20.

2 E.C.A. Meijer, 'Vijf eeuwen Nederlandse *seapower*', *Militaire Spectator* 182 (2013) 501–511.



Titelpagina's van een viertal militaire handboeken uit de zestiende eeuw.

BRONNEN

In Nederland besteden marine historici nog steeds weinig aandacht aan de maritieme strategie van de vroegmoderne tijd. Niet verwonderlijk omdat eigentijdse bronnen schaars zijn. Ook tijdgenoten leken er al geen belangstelling voor te hebben gehad. Bovendien is veel mogelijk bruikbaar archiefmateriaal tijdens een uitslaande brand in het Ministerie van Marine te Den Haag in 1844 verloren gegaan.³

Als we kijken naar de eerste jaren van de Tachtigjarige Oorlog zien we dat er geen vast omlijnde ideeën waren over de te volgen maritieme strategie en tactiek. Slechts bij de pogingen tot het veiligstellen van de Scheldemonding en

3 Zie o.a. N.A. Woudstra, 'Nut en noodzaak van een maritiem strategie', *Militaire Spectator* 179:3 (2010) 146–160.

tor 179:3 (2010) 146–160.

bij de amfibische ondersteuning van enkele militaire landoperaties opereerden de vloten binnen grotere strategische concepten. Veeleer was er sprake van een tactisch reageren op incidenten. Deze situatie week sterk af van die van het militaire optreden te land. Een van de vroegste militaire handboeken in het Nederlands was Adriaen Duyck's *Instructie van de krijchs-oorts stellinghe* (Leiden 1588), waarin hij onder andere de opstelling van het voetvolk behandelde. Dit soort handboeken ontbrak voor de strijd op zee. Wel verscheen in 1579 in Antwerpen de Nederlandse vertaling van de *Instruction de toutes manières de guerroyer tant par terre que par mer* van Filips van Kleef (1456–1528). Als lid van de hoge adel verbleef hij aan het hof van Maximiliaan van Oostenrijk en Karel v. Rond 1516 schreef Van Kleef zijn *Instruction*, met daarin beknopte beschrijvingen betreffende de entertactiek, de slagorde van een vloot, gevechten in havens en de plaatsing en gebruik van geschut. Als een van de eerste verwoordde hij, hoewel schoorvoetend, dat de entertactiek niet altijd even verstandig was. Vuur van scheepsgeschut kon een belangrijke rol spelen, door hiermee de vijand te dwingen zich over te geven, zonder dat het tot enteren moest komen.⁴

Ook andere tijdgenoten die sporadisch hierover een en ander op schrift stelden, beperkten zich tot maritieme tactiek en besteedden geen aandacht aan *grand strategy*-zaken. Zo schreef de Portugees Fernando de Oliveira zijn *Arte da Guerra do Mar* (1555) en de Italiaan Eugenio Gentilini de *Instruction d'artillerie et le Parfait bombardier* (1592). Gentilini zag bijvoorbeeld juist geen grote rol voor het scheepsgeschut weggelegd: 'de vijand op lange afstand met artillerie te bestoken kan niet het doel van een marine zijn; de voornaamste taak blijft rammen en enteren'. De Engelsman Matthew Sutcliffe in zijn *The Practise, Proceedings and Lawes of Armes* (1593) ging iets verder met een uiteenzetting over 'the use of the navy, and many points to be considered by those who command at sea'.⁵ Zelfs latere vlootvoogden als Maerten Harpertsz Tromp en Michiel de Ruyter hebben hun kennis van aanvalsstrategieën, zeetactiek en seingebruik nooit geboekstaafd.

De meeste zeeofficieren waren mannen van de praktijk. Professionele officiersopleidingen met aandacht voor strategisch denken en theorievorming deden in de Republiek pas aan het einde van de achttiende eeuw hun intrede.⁶

4 A. Duyck, *Instructie van de krijchs-oorts stellinghe, allen hoofden, beleyders van armyeyden van voetvolck ende andere krijchslast hebbende: nut ende dienstelijck* (Leiden 1588) 9–45; L.H.J. Sicking, 'Philips of Cleves' *Instruction de toutes manières de guerroyer and the Fitting Out of Warships in the Netherlands during the Habsburg-Valois Wars*' in: J. Haemers, C. van Hoorebeeck en H. Wijsman (eds.), *Entre la ville, la noblesse et l'État: Philippe de Clèves (1456–1528), homme politique et bibliophile* (Turnhout 2007) 117–142.

5 L.H.S. Monteiro, 'Fernando Oliveira's Art of War at Sea (1555): a Pioneering Treatise on Naval Strategy', *Naval War College Review* 68:4 (2015) 94–107. Citaat bij G. Parker, *The Military Revolution. Military Innovations and the Rise of the West 1500–1800* (Cambridge 2000 3rd edition) 96; B. Heuser, *The Strategy Makers. Thoughts on War and Society from Machiavelli to Clausewitz* (Santa Barbera/Denver/Oxford 2010) 80–82.

6 Zie G. Teitler, *The Genesis of the Professional Officers Corps* (Londen 1977).

WIE BEPAALDE DE 'GRAND STRATEGY'?

Het defensie- en veiligheidsbeleid van de Republiek en de daarbij behorende opbouw, instandhouding en inzet van de Staatse vloot en het Staatse leger werden in de vroegmoderne tijd steeds bepaald door een tweetal complexe factoren. Allereerst de geografische ligging. De Republiek was een klein land dat lag aan de Noordzee. Natuurlijke landsgrenzen in het oosten en zuiden ontbraken grotendeels. Haar ligging aan de Noordzee en gerichtheid op handel en visserij vereisten de instandhouding van een grote oorlogsvloot. Daarnaast was zij genoodzaakt over een leger van enige omvang te beschikken om haar grondgebied te beschermen. Bovendien moest zij grote investeringen doen voor de aanleg en het onderhoud van vestingen en (water)linies. Continentale mogendheden als Oostenrijk, Pruisen en in mindere mate Frankrijk konden zich volledig op hun legers focussen, terwijl een eilandstaat als Engeland zich in eerste instantie kon concentreren op zijn vlootuitrustingen.⁷

Spanje en de Republiek dienden echter op twee borden te schaken. Als de meest succesvolle *fiscal-military state* van de zeventiende eeuw was dit voor de Republiek mogelijk. Over het algemeen lagen de uitgaven voor het leger twee keer hoger dan de uitgaven voor de vloot. Het vinden van een balans tussen investeringen in vloot en leger bleef erg lastig. Dit dilemma bleef gedurende de hele bestaansperiode van de Republiek (1568-1795) spelen.⁸

Voor de Republiek bepaalden de economische belangen van handel en visserij grotendeels het militaire beleid en de daarbij passende strategie. De bescherming van de scheepvaart in de breedste zin van het woord was de voornaamste taak van de Staatse vloot en indirect ook van het Staatse leger. Immers, een veilig grondgebied was een essentiële randvoorwaarde voor een ongestoorde economische bedrijvigheid. De Republiek was geen eilandnatie. Haar militair beleid werd sterk bepaald door de internationaal-politieke omgeving waarin zij opereerde.⁹

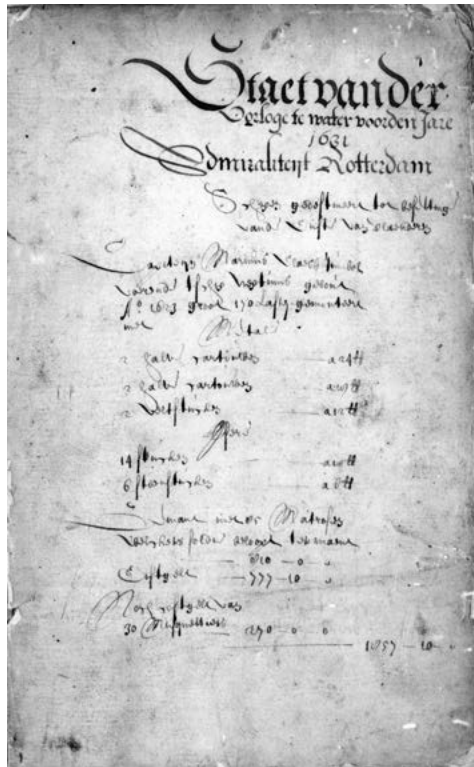
In de loop van de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) formuleerden de opstandige gewesten onbedoeld allerlei strategische en tactische concepten waarbinnen het maritieme optreden van de Republiek zich uiteindelijk ontwikkelde. Een belangrijke mijlpaal in dit proces was de instelling in 1589 van een soort marinebegroting voor alle admiraliteiten, de *Ordre op de beveilinge van de zee*. Jaarlijks vergaderden de Staten-Generaal hierover en stelden het te voeren beleid op zee vast. Naast de financiën werden ook strategische doelen en tactische overwegingen in het besluitvormingsproces meegenomen. De Raad van State als een soort uitvoeringsorgaan werkte de afspraken verder uit in de *Staat van Oorlog* en *Generale Petitie*. Deze bevatten de aantallen blokkade- en

7 A. Lambert, *De zeemogendheden. Hoe een maritieme mentaliteit de vrije wereld maakte* (Utrecht 2019) 200.

8 J.S. Bartstra, *Vlootherstel en legeraugumentatie 1770-1780* (Assen 1952); J. Glete, *War and*

the State in Early Modern Europe. Spain, the Dutch Republic and Sweden as Fiscal-Military States, 1500-1600 (Londen/New York 2002) 140-173.

9 Lambert, *Zeemogendheden*, 202-207.



konvoischepen, de inzet van oorlogsbodems op de binnenwateren, de hoogte van de gages, de uitrustingsverplichtingen per admiraliteit et cetera. Financieringsopties maakten er ook deel van uit.¹⁰

Een en ander formaliseerden de Staten-Generaal op 14 juni 1597. Zij stelden toen een tijdelijke regeling voor het bestuur van het zeewezen vast. Een *Instructie* met honderd artikelen regelde alles rondom rechtspraak, prijzen (krijgsbuit), financiën, personeel, uitrusting van schepen en overig materieel. Het hoogste gezag in zeezaken berustte voortaan bij de Staten-Generaal. Vijf admiraliteitscolleges in Rotterdam, Amsterdam, het Noorderkwartier (Hoorn/Enkhuizen), Zeeland (Middelburg) en Friesland (Dokkum tot 1645 daarna Harlingen) voerden onder gezag van de Staten-Generaal het vastgestelde beleid uit. Elke admiraliteit financierde zelf haar walorganisatie (kantoren, scheepswerven en magazijnen), de aankoop of inhuur van koopvaardischepen en de ombouw van deze schepen, de bewapening, uitrusting en bevoorrading en de eventuele nieuwbouw. De inkomsten verkregen zij uit in- en uitvoerrechten op de handel, uit opbrengsten van kaapvaart en uit (doel)subsidies van de Staten-Generaal. Hoewel de regeling van 1597 in eerste instantie slechts voor

10 J.E. Elias, *Schetsen uit de geschiedenis van ons zeewezen*, I (Den Haag 1916) 40-47; P.W. van Wissing, *Broncommentaren XII, De staten van oorlog te lande en de generale petities*

1576-1795 (Den Haag 1990) 48-54; A.P. van Vliet, *Vissers en kapers. De zeevisserij vanuit het Maasmondgebied en de Duinkerker kapers (ca. 1580-1648)* (Den Haag 1994) 118-120.

een jaar zou gelden, hield zij bij gebrek aan beter stand tot aan het einde van de Republiek in 1795.¹¹

Met uitzondering van de ondersteuning van militaire landoperaties blijkt het optreden te water van de opstandelingen in de jaren zeventig en tachtig van de zestiende eeuw grotendeels overeen te komen met de operationele concepten die de Zweedse maritiem-historicus J. Glete in 1993 in zijn *Navies and Nations* verwoordde met betrekking tot de Europese zeeoorlogvoering. Zijn *battle fleet strategy* (machtsontplooiing door vlootconcentratie), *sea control strategy* (beveiliging van de zeeën ten behoeve van de eigen veiligheid en de eigen commercie) en de *strategy of sea denial* (verstoring van vijandelijke verbindingen) zijn duidelijk herkenbaar in de verschillende maritieme operaties van de opstandige gewesten, de latere Republiek. Wel gaat het steeds om een combinatie van deze ‘strategieën’, waarbij veelal de financiële middelen bepalend waren. Alleen een sterke oorlogsvloot in zee brengen, terwijl de thuishavens onvoldoende beveiligd werden, of koopvaardij- en vissersschepen zonder konvooi bleven in verband met grootschalige amfibische operaties ter ondersteuning van militair landoptreden, geen haalbare opties. Toch slaagden de opstandige gewesten erin een zeker evenwicht te creëren tussen taken en beschikbare middelen. Opvallend is dat juist deze concepten, elk afzonderlijk, duidelijk en herkenbaar terugkomen in de bovengenoemde *Ordre op de beveiliging*. Vaste onderdelen hierin waren de uitschakeling van vijandelijke vloot-eenheden, de bescherming van de eigen visserij en handelsvaart met behulp van blokkadeschepen en de inzet van konvooiers, aanvallen op vijandelijke scheepvaart en (amfibische) ondersteuning van het landoptreden bij ontzet en belegeringen van steden en andere militaire operaties ten einde een militaire beslissing te forceren.¹²

De beslissing waar en hoe de vloot in te zetten viel onder het primaat van de Staten-Generaal. Zij zorgden bovendien voor de randvoorwaarden, zodat bijvoorbeeld admiraal Tromp in 1638 een effectieve blokkade voor de Vlaamse kust kon realiseren.¹³

De militair-maritieme strategie van de admiraliteiten en hun vlootvoogd moest overeenstemmen met de politieke strategie van de Staten-Generaal en moest de verwezenlijking van de doelstellingen op *grand strategy*-niveau (bescherming van scheepvaart, zeevisserij en grondgebied) naderbij brengen. Het was uiteindelijk de verantwoordelijkheid van de vlootvoogd om de politie-

11 A.P. van Vliet, ‘Van “wangedrogt” naar comité. De Zeeuwse marineorganisatie (1572–1795)’ in: J.R. Bruijn, A.C. Meijer en A.P. van Vliet (eds.), *Marinekapiteins uit de achttiende eeuw: een Zeeuws elftal* (Middelburg 2000) 9–16. Zie voor de inhoud van de artikelen: L. Eekhout, *Het admiralenboek. Vlagofficieren van de Nederlandse marine 1382–1991* (Amsterdam 1992) 157–171.

12 J. Glete, *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500–1860*. Deel I (Stockholm 1993) 56–59, 105–107; J. Glete, *Warfare at Sea, 1500–1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe* (New York 2000) 38–39.

13 R. Prud’homme van Reine, *Schittering en schandaal. Biografie van Maerten en Cornelis Tromp* (Amsterdam/Antwerpen 2001) 60–63.



Aanval van Duinkerker kapers op een konvooi van fluiten en pinasschepen. Pentekening op perkament door Willem van de Velde de Oude, ca. 1640. AMSTERDAM, HET SCHEEPVAARTMUSEUM

ke doelstellingen en richtlijnen te vertalen in haalbare militaire doelstellingen tot op het tactische niveau.

DE TACHTIGJARIGE OORLOG

Aan het conflict dat in 1568 tussen de Nederlanden en Spanje uitbarstte, lag een combinatie van politieke, religieuze en economische grieven ten grondslag. Een deel van de adel kwam in verzet tegen de invoering van een absolutistisch en centralistisch overheidsapparaat door hun landsheer, de Spaanse koning Filips II. Zijn religieuze politiek ten aanzien van niet-katholieken botste met de traditionele tolerantie in de Nederlanden tegenover andersdenkenden. Nieuwe belastingvormen en economische malaise door misoogsten, staatsbankroet en de sluiting van de Sont veroorzaakten prijsstijgingen en zorgden voor sociale onrust. Filips II trachtte met harde hand zijn positie veilig te stellen. Een strijd op leven en dood volgde. De Opstand ontwikkelde zich tot een burgeroorlog en werd tenslotte een reguliere oorlog. Te land en ter zee en wereldwijd bevochten beide partijen elkaar.

Gedurende de Opstand stonden de opstandelingen tegenover oppermachtige leger- en vlooteenheden die de koningsgetrouwe steden en gewesten en het centrale Habsburgse gezag wisten te mobiliseren. Dat zij toch een machtsbasis in Holland en Zeeland wisten op te bouwen en te consolideren dankten zij aan de verdediging van vele versterkte steden, de inundatie van gebieden die gevaar liepen en een optimaal gebruik van het natuurlijke weerstandsvermogen in beide gewesten. De rivierdelta's, het drassige platteland, doorsneden met sloten en dijken, leenden zich slecht voor grootschalige veldslagen en maakten een guerrillaoorlogvoering mogelijk. Daarnaast slaagden de opstandelingen erin een scheepsmacht te mobiliseren die op veel fronten kon wor-

den ingezet: van het uitschakelen van vijandelijke vloten, bescherming van handel en visserij, tot amfibische ondersteuning bij militaire landoperaties.¹⁴

De watergeuzen kwamen voort uit een bonte verzameling kleine edelen, ambachtslieden, vissers, zeelieden en avonturiers die in het voorjaar van 1567 en de daaropvolgende winter uit de Lage Landen waren gevlucht uit angst voor Alva's schrikbewind. In Engelse en Oost-Friese havens rustten deze ballingen schepen uit waarmee ze hun brood konden verdienen met piraterij en kaapvaart op de Wadden- en Noordzee, terwijl ze tegelijkertijd het koninklijk gezag uitdaagden.¹⁵ In de eerste jaren van de Opstand bevochten de watergeuzen koninklijke vlooteenheden op de Zuiderzee, het Haarlemmermeer en op de Zeeuwse stromen. Het aanvallend vermogen van de oorlogsvloot bij zowel de rebellerende en als de koningsgetrouwe gewesten was beperkt. Er was te weinig geld om grote aantallen schepen uit te rusten. Daarnaast had Spanje problemen om zijn *Armada del Mar Océano* in de Noordzee te ontplooiën vanwege de grote afstand tussen de uitvalbases en het operatiegebied.¹⁶

Deze situatie veranderde toen een leger onder bevel van Alexander Farnese, hertog van Parma, in 1583 grote delen van de Vlaamse kust veroverde en in Duinkerken tien oorlogsschepen liet bouwen, het zogenoemde koninklijk eskader. Bovendien wist hij particuliere reders te overtuigen kaperschepen in zee te brengen. De Duinkerker kapers waren geboren. De bestrijding van deze *Armada del Flandre* zou gedurende het verdere verloop van de Tachtigjarige Oorlog alle aandacht van de Staatse oorlogsvloot opeisen.¹⁷ Slechts tweemaal was Spanje in staat een invasievloot in zee te brengen om de oorlog definitief in zijn voordeel te beslissen. In 1588 arriveerde *La Armada Invencible*¹⁸ in de Noordzee met als doel allereerst met Engeland, een bondgenoot van de opstandelingen, af te rekenen en daarna met de opstandelingen zelf. De Staatse oorlogsvloot was niet bij de echte gevechten betrokken. De Armada werd door de Engelsen uiteengeslagen. Een eskader onder bevel van luitenant-admiraal Justinus van Nassau voorkwam wel dat oorlogsschepen uit Duinkerken zich bij de Armada konden aansluiten.¹⁹ De Tweede Armada van 1639 had primair tot doel een leger te laten landen in de Zuidelijke Nederlanden en daarmee het ontstane machtsevenwicht op het land tussen de Spanje en de Republiek in het voordeel van de eerste te doen kantelen. Bij Duins wist admiraal Tromp in oktober 1639 deze vijandelijke vloot te verslaan. De

14 P. Groen (ed.), *De Tachtigjarige Oorlog. Van opstand naar geregelde oorlog 1568-1648* (Amsterdam 2013) 108-110.

15 A. Doedens en J. Houter, *De watergeuzen. Een vergeten geschiedenis, 1568-1575* (Zutphen 2018) 11-15; J.C.A. de Meij, *De Watergeuzen en de Nederlanden 1568-1572* (Amsterdam / Londen 1972) 144-164.

16 Groen (ed.), *De Tachtigjarige Oorlog*, 159.

17 R.A. Stradling, *The Armada of Flanders. Spanish Maritime Policy and European War,*

1568-1668 (Cambridge 1992) 7-9.

18 Enkele huidige historici beschouwen de term 'Invencible' als een product van latere Engelse propaganda. Zie 'The Spanish Armada, Royal History's Biggest Fibs with Lucy Worsley Series 1', BBC 25 September 2020.

19 C. Martin en G. Parker, *The Spanish Armada* (Londen 1988); A.P. van Vliet, *Bastaard van Oranje. Justinus van Nassau, admiraal, diplomaat & gouverneur (1559-1631)* (Zutphen 2017) 66-72.

Spaanse beheersing van de zeeverbindingen tussen Spanje en de Zuidelijke Nederlanden was niet langer vanzelfsprekend. Hiermee kwam een einde aan de Spaanse hegemonie in de West-Europese wateren. Spanje bezat er voortaan geen *command of the sea* meer.²⁰

OORLOGSDOELSTELLINGEN

De doelen die de rebellen zich aan het begin van de Opstand stelden, liepen aanvankelijk zeer uiteen. Zij vochten om landsheer Filips II te dwingen de stedelijke en gewestelijke privileges te erkennen, de centralisatiepogingen in het kerkelijke domein en op belastinggebied terug te draaien en de vervolging van andersdenkenden te staken. Van een intentie de landsheer te verlaten, van een streven naar onafhankelijkheid, was nog geen sprake. Pas in 1581 publiceerden de Staten-Generaal het 'Plakkaat van Verlatinge' waarin zij aangaven hun landsheer Filips II niet langer te erkennen vanwege zijn tiranniek bewind. De bij de Opstand aangesloten gewesten kozen er voor een eigen staat op te bouwen en die te verdedigen.²¹

De doorvoereconomie die de Republiek toen al was, vereiste prioriteit te geven aan de bescherming van scheepvaart en zeevisserij met behulp van het al oude en beproefde middel van konvooiing. Ondanks allerlei interne discussies binnen de Staten-Generaal bleef de bescherming van koopvaarders en vissers belangrijker dan zeeslagen, patrouilles in de kustwateren en de blokkade van Vlaamse havens.²²

Hoewel de Staatse oorlogsvloot een belangrijke ondersteunende rol speelde in de strijd tegen Spanje, was deze scheepsmacht slechts goed voor 26% van de overheidsuitgaven, tegen 51,5% voor het leger.²³ De strijd om de onafhankelijkheid was een militaire strijd die op het land door een kostbaar professioneel leger werd gevoerd. Dit alles was alleen mogelijk dankzij het geld dat met de overzeese handel werd verdiend. En het was de oorlogsvloot die deze overzeese handel veiligstelde.

De operatieterrijnen van de oorlogsvloten lagen tijdens dit conflict primair op de Noordzee, in Het Kanaal. Vanaf 1607 kwam hier ook de Middellandse Zee bij. Oldenbarnevelt bewerkstelligde toen dat een Staatse vloot zijn Spaanse tegenstander in de thuiswateren zou aantasten. Het doel was een Spaanse zilvervloot uit Zuid-Amerika te onderscheppen. Toen die uitbleef, werd besloten

20 M.G. de Boer, *Tromp en de armada van 1639* (Amsterdam 1941) 140-158; Prud'homme van Reine, *Schittering en schandaal*, 73-86.

21 S. Groenveld, *De Tachtigjarige Oorlog. Opstand en consolidatie in de Nederlanden (ca. 1560-1650)* (Zutphen 2012) 115-116; Z.W. Sneller, *Unie van Utrecht en Plakkaat van Verlatinge. De wording van den Nederlandschen staat* (Rotterdam 1929) 59-62.

22 A.P. van Vliet, 'De Staatse Vloot in de Tachtigjarige Oorlog' in: J.R. Bruijn en C.B. Wels (eds.), *Met man en macht. De militaire geschiedenis van Nederland 1550-2000* (Amsterdam 2003) 44-62, aldaar 49-52.

23 M.C. 't Hart, *The making of a bourgeois state. War, politics and finance during the Dutch Revolt* (Manchester/New York 1993) 61-62.



Staatse oorlogsschepen voor de haven van Duinkerken, ca. 1630. Schilderij door Cornelis Isaacsz. Verbeeck. Foto Kunsthandel Rob Kattenburg. BOSTON (VS), MUSEUM OF FINE ARTS

om de niet uitgerede Spaanse vloot in de Baai van Gibraltar aan te vallen. Deze vlootoperatie zou ook de vastgelopen onderhandelingen over een wapenstilstand moeten vlottrekken. Op 25 april 1607 kwam het vervolgens onder leiding van admiraal Jacob van Heemskerck tot een treffen bij Gibraltar. De Spaanse vloot werd vernietigend verslagen. Dit was een van de redenen dat in 1608 het overleg weer van start ging. Die besprekingen leiden in 1609 tot het Twaalfjarig Bestand.²⁴

Slechts in incidentele gevallen vonden confrontaties plaats rondom Afrika, Amerika, Azië en het Caribisch gebied. Hierbij ging het om het veiligstellen van de territoriale en handelsbelangen van de West-Indische Compagnie (wic) en de Verenigde Oost-Indische Compagnie (voc).²⁵

BESCHIKBARE MIDDELEN

Geld was de zenuw van de oorlog. Militair succes was grotendeels afhankelijk van de mate waarin een land geld wist te genereren voor oorlogvoering. In de vroegmoderne tijd was in de meeste West-Europese landen minstens zeventig tot negentig procent van de staatsinkomsten bestemd voor leger en vloot en voor de afbetaling van staatsschulden die in eerdere oorlogen waren aange-

24 J. den Tex, *Johan van Oldenbarnevelt* (Den Haag 1980) 145–148.

25 Henk den Heijer en Michiel de Jong, 'Het eerste militaire optreden overzee (1590–1602/1621)' in: H.J. den Heijer, G.J. Knaap en

M.A.G. de Jong (eds.), *Oorlogen overzee. Militair optreden door compagnie en staat buiten Europa 1595–1814* (Amsterdam 2015) 51–52; Van Vliet, 'De Staatse vloot', 61–62.

gaan. Dit gold ook voor de Republiek. Over het algemeen waren de uitgaven ten behoeve van het leger twee keer hoger dan de uitgaven voor de vloot. Alleen tijdens de latere Engels-Nederlandse zeeoorlogen lagen de verhoudingen andersom.²⁶

In de eerste Opstandsjaren financierden hoofdzakelijk de gewesten Vlaanderen, Zeeland en Holland de oorlogsvloot. Daarnaast moedigden de Staten-Generaal particulieren aan hun schepen in te zetten voor kaapvaart op de vijand. De vlootuitrustingen werden op den duur betaald uit de opbrengsten van in- en uitvoerheffingen (de zogenoemde 'convooiën en licenten' en de last- en veilgelden), buitgoederen en kaapvaart, met generaliteitssubsidies en met leningen. Vooral tijdens de oorlogen met Engeland waren de admiraliteiten afhankelijk van extra-ordinaris subsidies, afkomstig uit extra belastingheffingen.

Een breed gedragen gevoel van externe dreiging zorgde ervoor dat bestuurders en bevolking bereid waren de financiën op te brengen die nodig waren om een sterke oorlogsvloot in zee te houden. Een uitzondering vormde de jaren van het Twaalfjarig Bestand (1609–1621). De (land)gewesten, met uitzondering van Holland en Zeeland, fourneerden toen onvoldoende geld om de benodigde minimum vlootsterkte te behouden. Het gevolg was dat zeerovers toen hun slag konden slaan.

Over de jaren 1574–1680 zijn in archieven de complete cijferreeksen betreffende de inkomsten van de admiraliteiten beschikbaar. Zij bedroegen jaarlijks gemiddeld 3,1 miljoen gulden. Exacte uitgavenoverzichten ontbreken. Gelet op de vele subsidieverzoeken is wel duidelijk dat de uitgaven de inkomsten veelvuldig overtroffen. Om een indicatie te geven: in 1628 en 1641 bedroegen de totale jaarlijkse kosten voor de vloot, inclusief personeelskosten en walorganisatie, ruim vier miljoen gulden. Het vinden van een balans tussen de uitgaven voor het leger en de vloot bleef lastig. De discussies hierover keerden in de Staten-Generaal steeds terug.²⁷

In de beginjaren van de Tachtigjarige Oorlog waren de vlooteenheden van de opstandelingen en later die van de admiraliteiten, heterogeen van samenstelling. Het merendeel van de oorlogsschepen waren gehuurde schepen van de koopvaardijvloot. Een beperkt aantal schepen werd gebouwd in opdracht van de admiraliteitscolleges. Pas tijdens de latere Engels-Nederlandse zeeoorlogen zou een staande oorlogsvloot verder worden uitgebouwd.²⁸

Tijdens de Tachtigjarige Oorlog brachten de vijf admiraliteiten een groot aan-

26 W. Veenstra, *Tussen gewest en generaliteit. Staatsvorming en financiering van de oorlog te water in de Republiek der Verenigde Nederlanden, in het bijzonder Zeeland (1586–1795)* (Zutphen 2014) 29 en K. Davids en M. 't Hart, 'The navy and the rise of the state. The case of the Netherlands, c. 1570–1810' in: J.G. Backhaus (ed.), *Navies and state formation. The Schumpeter hypothesis revisited and reflected* (Zürich/Münster 2012) 273–316, aldaar 278.

27 't Hart, *Bourgeois state*, 51–59; W. Fritschy, *Public Finance of the Dutch Republic in Comparative Perspective: The Viability of an Early Modern Federal State (1570s–1795)* (Leiden 2017) 149, 268; Huygens ING Den Haag, Database Gewestelijke Financiën ten tijde van de Republiek der Verenigde Nederlanden 1572–1795 (geraadpleegd 21-07-2020).

28 M. van Alphen, J. Hoffenaar, A. Lemmers en C. van der Spek, *Krijgsmacht en handels-*

tal schepen in zee, die bestemd waren voor het konvoieren van koopvaardij- en vissersschepen, het blokkeren van Vlaamse havens, het patrouilleren op de Noordzee en in Het Kanaal, en het bewaken van de riviermondingen. Gezien het grote aantal taken kon de Staatse oorlogsvloot in de meeste jaren niet voorkomen dat Duinkerker kapers veel slachtoffers maakten onder de Hollandse en Zeeuwse vissers. De door de Staten-Generaal bekostigde expedities tegen de Spaanse en Portugese scheepvaart en koloniën mislukten grotendeels en zorgden voor enorme financiële tekorten bij de admiraliteiten. Het waren uiteindelijk de VOC en WIC die met succes buiten Europa oorlog tegen het Habsburgse rijk voerden.²⁹

Geschatte omvang van de Staatse vloot en van de Duinkerker kapers, 1585–1642.³⁰

	<i>Staatse vloot</i>	<i>Duinkerker kapers</i>
1585	102	–
1588	–	60
1596	140	–
1597	–	22
1616	34	–
1621	86	20
1628	124	19
1642	143	60

In hun strijd tegen Spanje stonden de opstandelingen zeker niet alleen. Vanaf 1572 steunden de Engelsen hen met troepen en op zee bestreden zij gezamenlijk de Spaanse maritieme bedreigingen, met als hoogtepunt de vernietiging van de Spaanse armada in 1588. Hugenootse troepen uit Frankrijk namen in de beginfase van de Opstand deel aan militaire operaties. In 1596 sloten Frankrijk, Engeland en de Republiek het Traktaat van Greenwich tegen Spanje. Toen Frankrijk en Engeland respectievelijk in 1598 en 1604 vrede met Spanje sloten, stond de Republiek er alleen voor, zij het dat de Franse koning Hendrik IV onderhands geld en troepen naar de Republiek bleef sturen. De Staatse oorlogsvloot moest het voortaan zonder bondgenootschappelijke samenwerking doen bij de bescherming van de handelsroutes van en naar de Republiek en de versterking van de vijandelijke scheepvaartverbindingen.³¹

geest. *Om het machtsevenwicht in Europa 1648–1813* (Amsterdam 2019) 294–302; Van Vliet, 'De Staatse vloot', 54–57.

29 L. Sicking en A.P. van Vliet, 'Our Triompf of Holland'. War, Violence and the Herring Fishery of the Low Countries, c. 1400–1650' in: L. Sicking en D. Abreu-Ferreira (eds.), *Beyond the Catch. Fisheries of the North Atlantic, the*

North Sea and the Baltic, 900–1850 (Leiden/Boston 2009) 337–364, aldaar 354–360.

30 Van Vliet, *Vissers en kapers*, 69–70, 185–186.

31 Groenveld, *De Tachtigjarige Oorlog*, 138–140. Voor een overzicht van alle allianties en traktaten zie O. van Nimwegen, *The Dutch Army and the Military Revolutions 1588–1688* (Woodbridge 2010) 571–577.

PRIORITERING

De Republiek was geen eenheidsstaat. Het proces van strategievorming en de prioritering van middelen en doelstellingen was niet aan de top geconcentreerd, maar over verschillende bestuurslagen verdeeld. Besluiten die op het topniveau – in de Staten-Generaal – werden genomen moesten in de afzonderlijke gewesten op het laagste niveau worden verantwoord. Consensus en ruggenspraak van vertegenwoordigers met degenen die zij vertegenwoordigden waren een vereiste.³²

Sinds de Unie van Utrecht (1579) was in de Republiek de vaststelling van het militaire beleid de verantwoordelijkheid van de Staten-Generaal. De zeven soevereine gewesten delegerden toen een deel van hun militaire zeggenschap aan dit college. Toch hield dit niet in dat de Staten-Generaal het *strategy-making process* volledig bepaalden. Hoewel over belangrijke beslissingen in dit orgaan eenparigheid van stemmen was vereist en elk gewest maar één stem had, domineerde het machtige gewest Holland de beleidsvorming en prioritering. In de vergadering van de Hollandse Staten werden de besluiten van de Staten-Generaal uitgedacht, ingebracht, beoordeeld, geamendeerd en goedgekeurd. In oorlogszaken had Holland het initiatief. Zelfs instructies voor vlootvoogden werden door Holland geconcipeerd. In de vergadering van de Staten-Generaal kon geen besluit worden genomen als Holland zijn standpunt nog niet had bepaald. De Hollandse raadpensionaris Johan van Oldenbarnevelt was in de eerste helft van de Tachtigjarige Oorlog de spil om wie alles draaide.³³ Zo zorgde Oldenbarnevelt ervoor dat de Staatse oorlogsvloot optimaal kon opereren in het krachtenveld tussen Holland en Zeeland en werd ingezet ter bescherming van de handelsbelangen van de Republiek. Wel bepaalden de afzonderlijke admiraliteiten grotendeels zelf welke schepen zij hiervoor uitrustten. Hij was het ook die de totstandkoming van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (voc) stimuleerde en daarmee de strijd tegen Spanje en Portugal ook buiten Europa bracht.³⁴

De rol van de stadhouders in maritieme zaken was beperkt. Hoewel zij de rang van admiraal-generaal bekleedden, hadden de tot stadhouder aangestelde Oranjes weinig affiniteit met de vloot. Hun interesse lag bij het landleger. Zij lieten de strategische keuzes en vlootoperaties over aan de raadpensionaris van Holland, de admiraliteitsraden en de hoogste vlagofficier. Wel speelde stadhouder Frederik Hendrik een cruciale rol bij de benoeming van enkele vlootvoogden. Zo hield hij lange tijd luitenant-admiraal Filips van Dorp de

32 T.H.P.M. Thomassen, *Instrumenten van de macht. De Staten-Generaal en hun archieven 1576–1796* (Den Haag 2015) 108.

33 F.C. Spits, 'Unie en militie' in: S. Groenveld en H.L.Ph. Leeuwenberg, *De Unie van Utrecht. Wording en werking van een verbond en verbondsacte* (Den Haag 1979) 182–198; Thomas-

sen, *Instrumenten van de macht*, 86–90.

34 J.R. Bruijn, *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw* (Amsterdam 1998) 116; B. Knapen, *De man en zijn staat. Johan van Oldenbarnevelt 1547–1619* (Amsterdam 2005) 123–125, 198–201.

hand boven het hoofd, benoemde hij Piet Hein in plaats van de door Holland voorgedragen Laurens Reaal, herbenoemde de incapabele Van Dorp en stelde uiteindelijk Maerten Tromp aan als luitenant-admiraal van Holland.³⁵

Het feitelijke overwicht van Holland bij de besluitvorming moest wel steeds worden verzoend met de formele gelijkheid van de andere gewesten. Het evenwicht in het systeem werd bereikt door een gedeelde ideologie, die het machtige Holland en de zwakkere gewesten verbond in hun strijd voor vrijheid en geloof, en het voeren van een rechtvaardige oorlog, die weer de overbrugging van tegenstellingen legitimeerde door een krachtig beroep te doen op het algemeen belang.³⁶ Het rijke Holland was een zeegewest bij uitstek en de bescherming van handel en scheepvaart had er de hoogste prioriteit. Maar vanuit veiligheidsoverwegingen gingen de Hollandse Staten wel altijd akkoord met het feit dat er aan het leger tweemaal zoveel geld werd besteed dan aan de vloot.³⁷ Vóór 1650 bouwde de Republiek geen offensieve, permanente oorlogsvloot ten einde een *command of the sea* te bewerkstelligen. Deze ambitie ontstond pas toen Engeland in het midden van de zeventiende eeuw de volledige controle over Het Kanaal ambieerde en daarmee de handelsbelangen van de Republiek bedreigde.³⁸

CONCLUSIE

De uitkomst van de Tachtigjarige Oorlog was uiteindelijk verrassend. Niemand had verwacht dat het enorme Spaans-Habsburgse imperium bij de Vrede van Münster (1648) de soevereiniteit van de zeven opstandige gewesten moest erkennen. Beide partijen accepteerden hierbij de tweedeling van de Nederlanden in een koningsgetrouw zuidelijk deel (grosso modo het huidige België) en een onafhankelijk noordelijk deel (grotendeels het huidige Nederland).

De politiek van Spanje om de Nederlanden om te vormen tot een centraal aangestuurde staat had schipbreuk geleden op de onverzettelijkheid van de zeven gewestelijke Staten. Daarnaast was de onvoorwaardelijke eis van de Spaanse koning om het katholicisme weer te omarmen niet meer realistisch. Met de inzet van leger en vloot wisten de opstandelingen uiteindelijk hun officiële onafhankelijkheid te verwerven.

De maritieme strategie die de opstandige gewesten in eerste instantie onbedoeld gebruikten is het beste te omschrijven als een beperkte vorm van *power projection* (het gebruik van de vloot om de gebeurtenissen op het land te beïnvloeden) en *sea denial*. De inname van Den Briel door de watergeuzen in 1572 en de gevechten op de Zuiderzee, het Haarlemmermeer en de Zeeuwse

35 Bruijn, *Varend verleden*, 59–62; Prud'homme van Reine, *Schittering en schandaal*, 50–52; Idem, *Admiraal Zilvervloot. Biografie van Piet Hein* (Amsterdam 2003) 168–170.

36 Thomassen, *Instrumenten van de macht*, 108–109.

37 't Hart, *Bourgeois State*, 61–62.

38 Lambert, *Zeemogendheden*, 199.

stromen, laten de inzet van vlooteenheden zien die de gebeurtenissen op het land voor een deel bepaalden. Uiteindelijk breidde de Opstand zich vooral uit over de noordelijke Nederlanden en beschermden oorlogsschepen de kusten van de gewesten Zeeland, Holland en Friesland tegen vijandelijke invasies. De Spaanse vloot en de Duinkerker kapers slaagden er niet in hun tegenstander het vrije gebruik van de zee te ontzeggen.

In de tweede helft van de Tachtigjarige Oorlog volgden de Staten-Generaal een offensieve strategie. De groeiende *seapower* van de Republiek gebruikten zij om de VOC en WIC de Spaanse koloniale bezittingen te laten aantasten, de Spaanse zeeverbindingen onveilig te maken en met de vernietiging van de tweede Spaanse armada bij Duins (1639) *command of the sea* te bewerkstelligen.³⁹

OVER DE AUTEUR Adri P. van Vliet is als plaatsvervangend directeur verbonden aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH). In 1994 promoveerde hij aan de Universiteit Leiden op de monografie *Vissers en kapers. De zeevisserij vanuit het Maasmondgebied en de Duinkerker kapers (ca. 1580–1648)*. Hij publiceerde over archivalische en maritiem-historische onderwerpen, waaronder recent *Justinus van Nassau, admiraal, diplomaat en gouverneur* (2017).

39 Groen (ed.), *De Tachtigjarige Oorlog*, 433–440..

HENRI HANNULA

Commercial Diplomacy from Below

*Dutch Baltic Merchants as an Economic Interest Group
in Dutch-Swedish Relations 1675–1688¹*

Recently, the fields of diplomatic history and economic history have underscored the need for a deeper understanding of non-state actors, economic actors and intermediary agents of various kinds in the processes of foreign relations. This article studies the use of diplomatic institutions by the Dutch merchant firms, aiming at benefitting from the favorable turn in foreign political relations with Sweden after the Scanian War (1675–1679) and the Dutch-Swedish peace of 1679/81. The article shows that a group of Dutch merchants was able to enforce an ambitious system of debt repayments covering losses inflicted by Swedish privateering of Dutch merchant vessels during the Scanian War. The case presented in this article adds to the understanding of the role of the Dutch Baltic merchants as an interest group in the late seventeenth century Dutch-Swedish relations.

INTRODUCTION

In the beginning of the 1680s, the Dutch Baltic merchants had good reason to feel relieved. The Dutch-Swedish peace treaty, signed at the Nijmegen conference in October 1679, officially ended the hostilities between the Dutch Republic and the Swedish kingdom. The countries had been at war with each other from 1675 to 1679, which had seriously disrupted trade because of increasing transaction costs and the exposure of Dutch merchant vessels to the manifold risks of war. The Scanian War (1675–1679) and the ensuing rapprochement between the Dutch Republic and Sweden during the brief European interbellum in the 1680s serve as a point of departure for this article. The reason for the Republic being involved in the northern conflict, fought primarily between Denmark and Sweden, was that Sweden was a political ally of France – an

1 This article is based on the research conducted as a guest researcher at the Institute for History, Leiden University, in 2019. I am deeply grateful to my hosts Maurits Ebben

and Cátia Antunes for their support and comments. I also thank Niilo Helander Foundation for the research grant which enabled the guest research period in the Netherlands.

enemy of the Dutch Republic since 1672.² After the war, the hostile political relations between the Swedish kingdom and the Dutch Republic shifted into a friendlier phase.³

Research into early modern maritime history has shown that the aftermath of the Scanian War in the 1680s coincided with a considerable peak in Dutch trade in the Baltic Sea region, with the favorable years for Dutch Baltic trade lasting until the blockage against French trade during the Nine Years War (1688–1697). Both Dutch import trade from the Southern Baltic ports and Swedish possessions revived.⁴ Jonathan Israel argues that the Dutch-Swedish peace terms of 1679 and their ratification in 1681 (henceforth the Dutch-Swedish peace of 1679/81), was one of the key factors that ‘explains the eventual strength of the Dutch Baltic trade revival of the 1680s.’⁵ Indeed, the Dutch-Swedish peace resulted in a setback for Swedish protectionist policies, which they had pursued from the late 1660s onward.⁶ The Swedish had to accept a partial return to the Dutch-Swedish tariff list of 1659, and restore the status of most favored nation to Dutch merchant ships.⁷

Both diplomatic history and economic history have underscored the need for a deeper understanding of non-state actors and intermediary agents of various kinds in the processes of foreign relations.⁸ The focus of this article is on the use of diplomatic institutions by the Dutch merchant firms, who aimed at benefitting from the favorable foreign political relations with Sweden after the peace of 1679/81. I suggest that by focusing on economic actors as political pressure groups will shed new light on Dutch economic influence in the Swedish kingdom in general.

The article aims to answer two specific questions. How and why did the

2 After Sweden began concentrating military troops in her Pomeranian possessions according to the French-Swedish subsidy treaties, a conflict broke out with Brandenburg. In 1675, Brandenburg, Denmark and the Dutch Republic formed an anti-Swedish military alliance.

3 Thomas Lindblad, *Sweden's Trade with the Dutch Republic 1738–1795: A Quantitative Analysis of the Relationship between Economic Growth and International Trade in the Eighteenth Century* (Assen 1982) 15.

4 Thomas Lindblad, ‘Evidence of Dutch-Swedish Trade in the 17th century’ in: J.Ph.S. Lemmink and Hans van Koningsbrugge (eds.), *Baltic Affairs. Relations between the Netherlands and North-Eastern Europe 1500–1800. Essays*. (Nijmegen 1990) 213, 225–229; Milja van Tielhof, *The ‘Mother of All Trades’: The Baltic Grain Trade in Amsterdam From the Late 16th to the Early 19th Century*

(Leiden/Boston 2002) 50–58.

5 Jonathan Israel, *Dutch Primacy in World Trade, 1585–1740* (Oxford 1989) 302.

6 Leos Müller, *The Merchant Houses of Stockholm, C. 1640–1800: A Comparative Study of Early-modern Entrepreneurial Behaviour* (Uppsala 1998) 46–47.

7 Ragnar Hoffstedt, *Sveriges Utrikespolitik Under Krigsåren 1675–1679* (Uppsala 1943) 336; Sven-Erik Åström, *From Stockholm to St. Petersburg: Commercial Factors in the Political Relations between England and Sweden 1675–1700* (Helsinki 1962) 34.

8 John Watkins, ‘Toward a New Diplomatic History of Medieval and Early Modern Europe’, *Journal of Medieval and Early Modern Studies* 38:1 (2008) 1–14. Maurits Ebben & Louis Sicking, ‘Introduction: maritime conflict management, diplomacy and international law, 1100–1800’, *Comparative Legal History* 5:1 (2017) 2–15.

Dutch Baltic merchants⁹ actually involve themselves in commercial diplomacy during and after the war? What repercussions did this involvement have, and if it was successful in terms of merchant interests, why was it so?

This article offers a more comprehensive understanding of the role that small and middle-sized Dutch Baltic merchants played in Dutch-Swedish relations in 1675–1688. It shows that the corporatist intervention of the Dutch Baltic merchants was efficient. With the help of the Dutch lower-rank diplomatic network in Sweden, these merchants were able to enforce an ambitious system of debt repayments covering losses inflicted by Swedish privateering of Dutch merchant vessels during the Scanian War. The article contributes to relevant discussions in early modern Dutch diplomatic and economic history by underscoring the agency of the Dutch Baltic merchants, as well as lower ranked commercial diplomatic actors in the Baltic Sea region.

DUTCH MERCHANT INTERESTS IN THE BALTIC SEA REGION

Research into history of Dutch-Baltic relations offers a twofold picture of the place of merchants in the foreign relations. On the one hand, within the traditional diplomatic history, researchers have investigated the turbulent, yet economically entangled, political relationship between the Swedish crown and the Dutch Republic during the course of the seventeenth century.¹⁰ The emphasis of the studies in diplomatic history has been on the activities of the highest-ranking state actors and diplomats, and less on economic agents such as manufacturer-industrialists and merchant houses, although economic aspects – mainly the commercial policies of the state actors – were inherently part of these classic works. On the other hand, the pioneer works of early modern Dutch economic history have enabled us to understand the entrepreneurial behavior of merchants active in the Dutch trade with the Northern Europe¹¹ and the overall view of the structural changes in Dutch Baltic trade.¹²

Recently, the approaches of economic history and diplomatic history have been linked in numerous novel ways. As Jari Ojala and Leos Müller show in

9 In this article, 'Baltic merchants' refers to merchants trading within the region from the east of the Sound.

10 In addition to the already mentioned work of Hoffstedt, for other traditional diplomatic history relating to Dutch-Swedish relations in the late 17th century see, G. Landberg, *Den svenska utrikespolitikens historia. 1648–1697* (Norstedt 1952); N.F. Noordam, *De Republiek en de Noordse oorlog (1655–1660)* (Assen 1940); Joan Römelingh, *De diplomatieke betrekkingen van de Republiek met Denemarken en Zweden 1660–1675* (Amsterdam 1969); Hans van Koningsbrugge, *Tussen*

Rijswijk en Utrecht: de diplomatieke betrekkingen tussen Zweden en de Verenigde Nederlanden 1697–1713 (Groningen 1996).

11 Pieter Wolfgang Klein, *De Trippen in de 17e Eeuw: een studie over het ondernemersgedrag op de Hollandse stapelmarkt* (Assen 1965). Jan Willem Veluwenkamp, *Ondernemersgedrag op de Hollandse stapelmarkt in de tijd van de Republiek: de Amsterdamse handelsfirma Jan Isaac De Neufville & Comp., 1730–1764* (Meppel 1981).

12 See Lindblad, *Sweden's Trade with the Dutch Republic 1738–1795*, 136–140.

their article on the early modern Swedish consular service, the role of lower ranked diplomatic institutions could decrease transaction costs.¹³ For his part, Maurits Ebben demonstrates in his work on seventeenth century Dutch-Spanish relations, that commercial diplomatic actors without an official ceremonial rank often played a pivotal role in intermediating the interests of the Levant merchants, Amsterdam, and the States of Holland. As a result, they were able to directly influence the foreign political decision-making of the States General.¹⁴ The problems caused by Swedish privateering during the Scanian War (1675–1679) and the following period of peace in the Baltic in the 1680s provides a fruitful case to draw upon these approaches by observing the agency of the Dutch merchants involved in trade in the Baltic Sea region.¹⁵

What kind of Dutch merchant interests existed in the Baltic Sea region in the late seventeenth century? By drawing upon Jonathan Israel's conceptualization, Leos Müller divides Baltic trades in two categories, rich trades and bulk trades.¹⁶ Bulk trades here refers to the traditional import products from the Southern Baltic ports, which had a relatively low resale value, especially grain and shipbuilding products such as hemp and timber. The rich trades of Northern Europe, on the other hand, were the products with higher resale value but also higher investment costs, such as iron, copper, and other manufactured metal products.¹⁷ Here, the families of Dutch origins or with strong

13 Leos Müller and Jari Ojala, 'Consular Services of the Nordic Countries during the Eighteenth and Nineteenth Centuries: Did they really work?' in: Gordon Boyce and Richard Gorski (eds.), *Resources and Infrastructures in the Maritime Economy, 1500–2000*. Research in Maritime History 22 (St. John's 2002) 23–41.

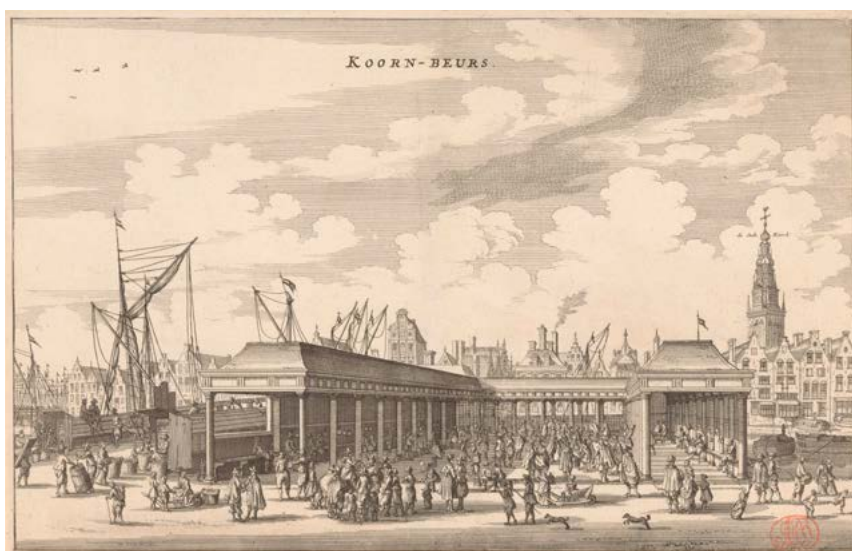
14 Maurits Ebben, 'Uwer hoog moogenden onderdaenigsten dienaers: Nederlandse consuls en Staatse diplomatie in Spanje, 1648–1661', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 127:4 (2014) 649–672; Leos Müller, 'The Swedish consular service in Southern Europe, 1720–1815', *Scandinavian Journal of History* 31:2 (2006) 186–195.

15 Recently, privateering and the role of the early modern prize courts in different countries have been explored in numerous studies. Gijs Rommelse, 'Privateering as a Language of International Politics: English and French Privateering Against the Dutch Republic, 1655–1665', *Journal for Maritime Research* 17:2 (2015) 183–194; Shavana Musa, 'Victims of Maritime Conflict, Compensation Claims and the Role of the Admiralty Court in the Early Modern Period' *Comparative Legal History: Maritime Conflict Management*,

Diplomacy and International Law, 1100–1800 5:1 (2017) 125–141; Steve Murdoch, 'Breaching Neutrality': English Prize-Taking and Swedish Neutrality in the First Anglo-Dutch War, 1651–1654', *The Mariner's Mirror* 105:2 (2019) 134–147; Leos Müller, 'Sweden's Early-Modern Neutrality: Neutral Vessels, Prize Cases and Diplomatic Actors in London in the Late Eighteenth Century', *Journal of Early Modern History* 23:5 (2019) 475–490. In the context of Dutch-Swedish seventeenth century relations, Hielke van Nieuwenhuizen has shown how the activities of diplomats and political developments determined the outcomes of the early seventeenth century prize cases; Hielke van Nieuwenhuizen, 'Prize law, international diplomacy and the treatment of foreign prizes in the seventeenth century: a case study', *Comparative Legal History* 5:1 (2017) 142–161 DOI: 10.1080/2049677X.2017.1311550.

16 Israel paid attention to the difference in re-sale value of the colonial goods and the bulk trades of the Northern Europe.

17 Leos Müller, 'The Dutch Entrepreneurial Networks and Sweden in the Age of Greatness' in: Hanno Brand ed., *Trade, Diplomacy and Cultural Exchange. Continuity and Change in the North Sea Area and The Baltic c.*



The grain exchange in Amsterdam in 1663, illustrated in Olfert Dapper, *Historische beschryving der stad Amsterdam*. AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM

family links to Amsterdam (De Geer, Trips and Mommas) played a pivotal role in the creation of the Swedish fiscal-military state by running the business operations of the Northern rich trades, especially copper and iron.¹⁸ Without this foreign expertise and capital, Sweden could hardly have succeeded in her efforts to dominate politically much of the Baltic Sea region. This period of early seventeenth century Swedish state building based on Dutch credit and expertise consolidated Dutch-Swedish diplomatic relations as well. The families that were involved in rich trades had direct links to the political elite and, as a result, their role as bargainers was strong.

There were, however, many more merchants or merchant houses importing bulk trades from the Baltic Sea. Van Tielhof estimates that the number of these small firms was over 100.¹⁹ In the 1670s, Baltic merchants had not yet organized themselves as an official corporate institution, a development which took place only around the outbreak of the Nine Years War (*Directie der Oostersche Handel en Reederijen*).²⁰ However, before this there were already means of managing the smaller Baltic merchant's interests, most notably the organization of the *goede mannen*, which consulted with the Amsterdam *vroedschap*

1350–1750 (Hilversum 2005) 58–74. Tar trade was somewhat exceptional due to the fact that it was a finished product with a higher re-sale value, yet it was more bulky and cheaper than metal products.

18 Michiel De Jong, 'Dutch Entrepreneurs in the Swedish Crown Trade' in: Brand ed., *Trade, Diplomacy and Cultural Exchange*,

223–239.

19 Van Tielhof, *The 'Mother of All Trades'*, 122–123.

20 Jaap R. Bruijn, 'In een veranderend marietiem perspectief: het ontstaan van directies voor de vaart op de Oostzee, Noorwegen en Rusland', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 9 (1990) 15–25.

(city council) in matters relating to different occupational interests, as van Tielhof shows.²¹ The agency of the Baltic merchants can be studied by linking the activities of the merchants to those of the diplomatic representatives striving for commercial diplomatic objectives. The agency of the Baltic merchants' *goede mannen* was evident in Dutch-Swedish foreign political relations, and was particularly notable in the 1670s and 1680s, as I will illustrate.

POLITICAL CONTEXT OF THE SCANIAN WAR

The agency of the Dutch merchants manifested itself in two ways during and after the Scanian War. On the one hand, merchants were involved in the making of the peace terms with Sweden, which stipulated – among other favorable articles – compensations for the Dutch merchants. On the other hand, the interest group of the Dutch merchants supervised the process of repayments of the Swedish crown by using lower diplomatic actors in the Swedish staple towns.

To understand this involvement, a brief overview of the complex political context is needed. As the broad historiography shows, the Dutch position as the *entrepôt* of the world was challenged in the latter half of the seventeenth century, culminating in the Anglo-Dutch wars and the Franco-Dutch war. In terms of Dutch-Baltic relations, the Franco-Dutch war had the more severe consequences, as the Swedish kingdom joined the side of the French, disrupting Dutch-Swedish political relations. The States General declared war against Sweden in the summer of 1675, and Denmark followed suit in September. According to the Dutch-Danish-Brandenburg alliance treaty, the Dutch equipped a fleet to support the Danish war effort. In 1676–1677, the Danish-Dutch fleet was victorious in the Baltic Sea, resulting in a setback for the Swedish drive for political supremacy in the Baltic. At the same time, however, the disruption in political relations also challenged trade relations.²²

The contrast with the earlier decades of Dutch-Baltic relations is great indeed. In the late 1650s, the strong Dutch influence in Swedish economic life had still ensured that trade continued even when the countries were involved in a severe political conflict.²³ The outbreak of the Scanian War was a crisis of a different kind that demonstrated the change in the European balance of power. It endangered both Dutch-Swedish economic relations and Baltic trade interests as a whole.

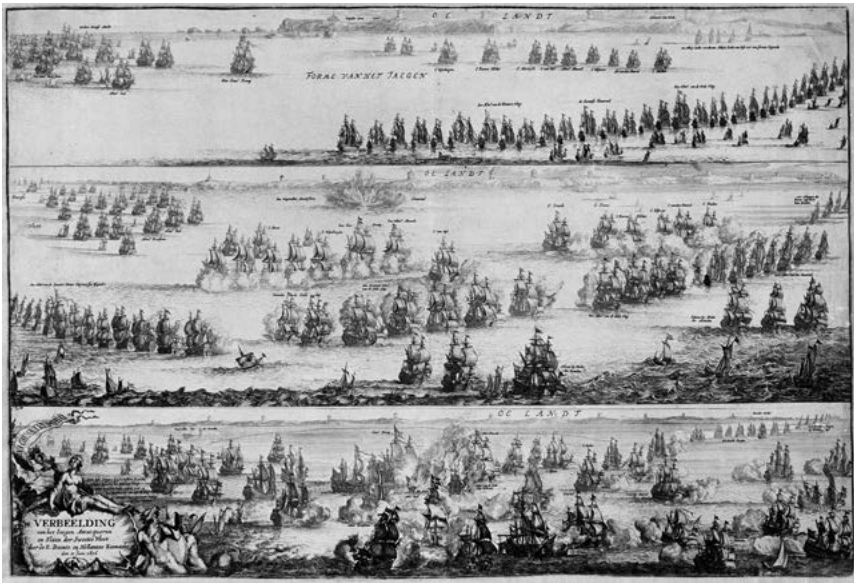
One of these new challenges was the neutrality of the English (after the Peace of Westminster, 1674), which resulted in an unprecedented peak in

21 Van Tielhof, *The 'Mother of All Trades'*, 125.

22 Israel, *Dutch Primacy in the World Trade*, 300; Jan Glete, *Swedish Naval Administration, 1521–1721: Resource Flows and Organisational*

Capabilities. Swedish Naval Administration, 1521–1721. Vol. 46 (Leiden 2009) 184–193.

23 Lindblad, *Sweden's Trade with the Dutch Republic*, 14.



Naval battle between the Swedish and the combined Danish-Dutch fleet in 1676. Etching by Romeyn de Hooghe. AMSTERDAM, HET SCHEEPVAARTMUSEUM

English shipping after the outbreak of the Scanian War.²⁴ The dominance of the English vessels was backed by economic historical development: there was a steady increase in bilateral trade between Sweden and England from the 1650s onwards, eventually turning England into the most important export destination for Swedish manufactured products.²⁵ Thus, it is fair to say that anti-French and anti-Swedish political alliance of the Dutch Republic and Denmark successfully coordinated the war effort against France. Nevertheless, the alliance was very problematic in terms of Dutch trade interests in the Baltic Sea region. The Dutch economic influence in the region was not the same as it had been in its heyday.

Despite the new North-European war on the horizon, the city of Amsterdam, traditionally favoring less aggressive foreign policies (since wars disrupted the maritime trade that was its lifeblood), wished to maintain normal trade relations with Sweden and the Baltic Sea region as a whole. One of the results of this approach was the clause included in the Dutch declaration of war that stated that the Dutch wished to keep trade relations intact despite the coun-

24 About the change in Dutch-English relations from being political rivals to commercial competitors see: Gijs Rommelse, 'The Role of Mercantilism in Anglo-Dutch Political Relations, 1650-74', *The Economic History Review* 63:3 (2010) 591-611.

25 Henry Roseveare, 'Stockholm – London – Amsterdam: The Triangle of Trade 1660-1680'

in: W.J. Wieringa (ed.), *The Interactions of Amsterdam and Antwerp with the Baltic region, 1400-1800: De Nederlanden en het Oostzeegebied, 1400-1800: papers presented at the third international conference of the "Association internationale d'histoire des mers nordiques de l'Europe", Utrecht, August 30th September 3rd 1982* (Leiden 1983) 85-94.

tries being at war. The text was prepared during the meeting of the *vroedschap* in July 1675.²⁶ The Swedish rejected this stance, and included a general trade embargo against the Dutch in the Swedish counter-declaration of war. As a result, Dutch subjects were banned from trading in Sweden, and all Dutch vessels in the Baltic Sea were threatened with seizure by Swedish naval officials or privateers.²⁷

It is still, however, evident that despite the outbreak of the war the Dutch economic links were of great significance to the Swedish crown. Even though bilateral trade between Sweden and England increased and eventually overtook the volume of Swedish trade with the Republic, it was actually Dutch capital that financed this trade.²⁸ Their contested and partially weakened world trade empire notwithstanding, the Dutch diplomatic representatives sent by the Dutch States General to Sweden held potentially great bargaining power in their hands.

COMMERCIAL TREATIES, PRIVATEERING, AND COMPENSATION FOR THE DUTCH MERCHANTS

When it comes to political presence, the States General had a broad diplomatic representation in the Baltic Sea region. Apart from short breaks, there was a nearly continuous presence of Dutch resident ministers in Sweden, Denmark, and most notably the Southern Baltic cities in the latter half of the 17th century.²⁹ In 1674, the States General had appointed a new resident, Christiaan Constantijn Rumpf, to act as the representative in Sweden. As research has shown, his endeavors as a commercial diplomat were notable, and much of his diplomatic correspondence deals with issues of trade and commerce.³⁰

From late 1675 onwards, Rumpf began an intensive campaign to promote the economic interests of the Republic in Sweden. The first objective was to normalize trade relations by concluding a commercial treaty with the Swedish crown as soon as possible. This was achieved for two reasons. First, the Swedish merchants who had invested in the privileged tar company wanted to open up trade again with the Dutch.³¹ Second, normalizing commercial

26 Stadsarchief Amsterdam (SA), Archief van de Vroedschap: resoluties met munimenten of bijlagen, 5025, 31 July 1675.

27 *Manifest Ende Reenen Van Declaratie Van Oorloge, Tegens Den Koningh Van Sweeden* ('s Grav.: J. Scheltus, 1675). <https://lib.ugent.be/catalog/rug01:001730798> (checked 18.9.2020).

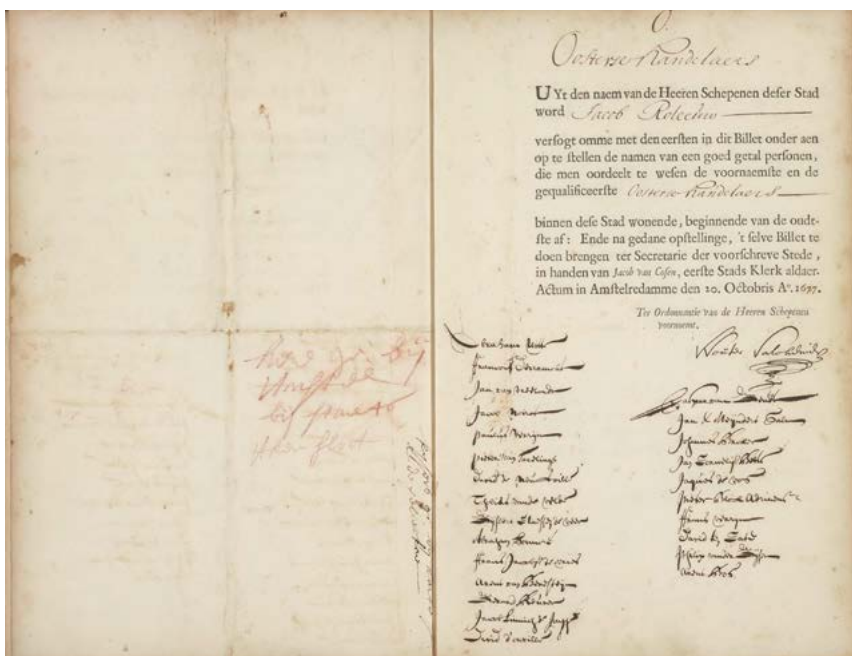
28 Henry Roseveare, *Stockholm – London – Amsterdam*, 93–94; Müller, *The Dutch entrepreneurial networks and Sweden in the Age of Greatness*, 72.

29 Jan Heringa, *De Eer en Hoogheid van de*

Staat: over de plaats der Verenigde Nederlanden in het diplomatieke leven van de zeventiende eeuw (Groningen 1961) 60–84.

30 Otto Schutte, *Repertorium der Nederlandse vertegenwoordigers, residerende in het buitenland, 1584–1810* ('s-Gravenhage 1976) 16–18; Tonko Ufkes, 'Nederländska skeppare på stockholmska handelsskepp, 1685–1700', *Forum navale* 56 (2001) 35–59.

31 Nationaal Archief The Hague (NL-HaNA), Staten-Generaal, 1.01.02, inv.no. 7180, Rumpf to Griffier Hendrick Fagel 31 of August 1675;



The elite of the Baltic merchants were consulted in the disputes and matters relating to their field of expertise. Pages from the register of *goede mannen* (arbiters), Archives of the Schout and Aldermen.

AMSTERDAM, STADSARCHIEF

relations with the Dutch was an opportunity promoting for and possibly even to negotiate a separate peace with the Republic. In November, Rumpf signed a commercial treaty with the Swedish councilors. The treaty, separating the political war from Dutch-Swedish commerce, was ratified in the following year.³²

The essence of the commercial treaty of 1675/76 was twofold: on the one hand, it guaranteed the neutrality of mutual Dutch-Swedish trade by forbidding any hostilities against their merchant vessels. On the other hand, it secured the normal legal rights of each other's subjects in their cities, enabling merchants and factors to run their business operations freely during the war.³³

Once the agreement was in effect, Rumpf eagerly supervised the observance of the commercial treaty. In fact, mediating the merchants' interests was the most visible part of his diplomatic activities, and the problems caused by the war only underlined his role as a commercial diplomat. Despite the mutual commercial treaty, Swedish attacks against Dutch mer-

Henry Roseveare, *Markets and Merchants of the Late Seventeenth Century: The Marescoe-David Letters, 1668-1680* (Oxford 1991) 154.

32 Ragnar Hoffstedt, *Sveriges Utrikespolitik under Krigsåren 1675-1679*, 95-98.

33 *Tractaet Van Navigatie En Commercie*,

Tusschen Den Konigh Van Sweeden ... Ende De Heeren Staten Generael ... Den 26 November 1675. Tot Stockholm Gesloten ('s Gravenhage: J. Scheltus, 1676) <https://lib.ugent.be/catalog/ggc01:407041664> (checked 18.9.2020).

chant vessels increased over the course of the war. One particularly severe clash was the capture of 23 Dutch grain ships in 1676–1678 by Otto Wilhelm von Königsmarck, a commander of the Swedish Pomeranian troops. The obvious reason for these maneuvers was a shortage of supplies, and the only possible way to prevent the starvation of the troops was to confiscate the cargoes of the neutral Dutch grain ships arriving from the Southern Baltic or Livonian ports.³⁴

These seizures had a hard effect on the Amsterdam grain merchant firms, many of whom had less individual influence. For these merchants, the only way to influence domestic and foreign policies, and to reduce the risks of business, was to cooperate as an economic interest group. A closer look at the losses suffered by the grain merchants shows how the Swedish privateering hit some of the most influential men involved in the business. The names of the shareholders of the cargoes involved include Gerard Röver (who acted as a correspondent of the group), Frans Verreyn, and Frans Jacobse de Vries. All of these merchants were sitting in the board of the *goede mannen*, and therefore held a great deal of political capital.³⁵

Even though there is no consistent source material surviving from their meetings, the agency of the *goede mannen* manifests itself in their protests (or petitions) to the States of Holland³⁶ and the peace negotiators in Nijmegen.³⁷ In my view, it is their direct link to the *vroedschap* that explains the further success of their endeavors. It is not a great surprise that the protests of the grain merchants were successfully channeled to the meetings of the States of Holland soon after the news about the seizures reached Amsterdam.

The role of the grain merchants in forming the foreign political decisions becomes evident in the peace conference in Nijmegen. As noted earlier, the Dutch-Swedish peace of 1679/81,³⁸ including a new and favorable commercial treaty,³⁹ guaranteed several improvements to the treatment of Dutch subjects in the Swedish realm, as well as lowering the tolls for Dutch ships in the Swedish staple towns. What matters here is that the weakened Swedish position,

34 For a detailed list of the lost ships and the shareholders of the cargoes in 1676–1678: Riksarkivet, Sweden (RA), Strödda handlingar 1575–1788 (SE/RA/2109/V11/1050), Generale Reekeningh.

35 Ibid.

36 NL-HANA, Archief van de Staten van Holland en West-Friesland, 1572–1795, 3.01.04.01, inv.no. 111, Resoluties van Holland, 17 November 1678.

37 RA, Strödda handlingar 1575 – 1788 (SE/RA/2109/V11/1050), A petition signed by grain merchants Gerard Rövers, Frans Verryn, Claes Pater and Frans Jacobsen de Vries, sent to the peace negotiators in Nijmegen, 12 of October 1679.

38 *Tractaet Van Vrede Ende Vrundschap. Gemaect Ende Gesloten Tot Nymmegen Den 2/12 October 1679 Tusschen Den Koningh Van Sweden ... Ende De Heeren Staten Generael* ('s Gravenhage: J. Scheltus, 1681). <https://lib.ugent.be/catalog/rug01:001744069> (checked 18.9.2020).

39 *Tractaet Van Commercie, Navigatie Ende Marine. Gemaect Ende Gesloten Tot Nymmegen Den 2/12 October 1679. Tusschen Den Koningh Van Sweden Ter Eenre; Ende De ... Staten Generael Der Vereenighde Nederlanden, Ter Andere Zyde* ('s Gravenhage: Jacobus Scheltus, 1681). <https://lib.ugent.be/catalog/rug01:001743981> (checked 18.9.2020).

i.e. the improved Dutch bargaining position, offered a chance for the grain merchants to push their demands into the treaty terms.

In this context, it is remarkable that amongst the more general diplomatic victories of toll reductions and improved treatment of the Dutch subjects in Sweden, the group of grain merchants actually succeeded in fully involving their detailed demands as separate articles in the peace treaty text. These separate articles involved full compensation for the 23 grain ships lost to the Königsmarck's privateers, as well as for the cargoes of the other seven ships captured by the Swedish and French privateers during the course of the war. Also, article VII of the peace treaty stipulated that these compensations were to be paid under the supervision of the resident ministers.⁴⁰ In total, the value of the 23 lost grain ships was set at 306 969 Polish guildens, which the negotiators accepted to be equal to 102 323 Swedish *riksdalers* or 204 646 *riksdaler silvermynts*.⁴¹

Given the uncertain nature of early modern international commitments, this did not yet signify the fulfillment of the economic claims. What mattered was that the Swedish crown carried out the most ambitious political reforms for decades, which included increasing the power of the monarch at the expense of the old noble families, fixing the state finances, and reorganizing the badly depleted military and naval forces. Politically, the Swedish crown needed security against the new France-Denmark-Brandenburg alliance formed in 1682. Thus, the Swedish state was politically vulnerable and depended on the deterrent effect of Dutch intervention in the Baltic Sea region against the Swedish political rivalries.⁴²

The reforms of the Swedish king and his political elite dramatically increased the power of the monarch: it restored not only the fiscal capacity of the crown but also replaced the old noble elite with new trustees of King Charles XI.⁴³ The military was reorganized based partly on the system of allotment. The naval fleet was rebuilt and reorganized.⁴⁴ However, without the support of the Dutch Republic, Sweden was alone in European alliance policies. In order to compensate the loss of the French, the Swedish king needed the Dutch alliance. Consequently, the peace treaty between the Dutch Republic and Sweden was beneficial for the Dutch merchants, who were aware of this dependency.

40 *Tractaet Van Vrede Ende Vrundschaft*, 6.

41 *Ibid.*, 15–18.

42 As Andrew Lossky has shown, the Dutch fleet that was sent into the Baltic truly prevented the political crisis from escalating into a full-scale war in between Sweden and Denmark/France/Brandenburg 1683. Andrew Lossky, *Louis XIV, William III, and the Baltic Crisis of 1683* (Los Angeles 1954) 39–43; Wouter Troost, 'William III, Brandenburg and the Construction of the anti-French Coalition,

1672–88' in: J. Israel (ed.), *The Anglo-Dutch Moment: Essays on the Glorious Revolution and Its World Impact* (New York 1991) 299–344.

43 M. Lappalainen, *Suku, valta, suurmaailma: Creutzit 1600-luvun Ruotsissa ja Suomessa* (Helsinki 2005) 312.

44 J. Glete, *Swedish Naval Administration, 1521–1721: Resource Flows and Organisational Capabilities* (Leiden/Boston 2010) 119–122, 197, 501–503.

For the Dutch merchants, the political context allowed them to put pressure on the Swedish crown to carry out the payments obliged in the Dutch-Swedish peace of 1679. Rumpf, who now enjoyed a great deal of authority amongst the Swedish political elite, began channeling different economic claims to the Swedish crown after the ratification of the Dutch-Swedish peace (1681). The letter, issued directly to the king of Sweden on 21st of February 1682, included 11 articles with different claims from the Dutch merchants. It listed both claims for compensating for the ships captured by privateers during the war as well as repayments for older debts to Dutch merchant families, sometimes dating back decades.⁴⁵ Among these were the sizeable debts to the families of Cletscher and Trip.⁴⁶ Given the fact that these merchant families played a crucial role both as creditors to the Swedish crown as well as manufacturing industrialists, intuitive reasoning would suggest that it would be precisely their claims that would have been taken seriously by the king's councilors.

Nevertheless, unlike the most influential merchant houses, the grain merchants' association was successful in implementing a plan not directly dependent on the crown's own treasury, but on a specific revenue source of the state. To summarize: the risks were decentralized. In the negotiations held between the representatives of Amsterdam and Swedish extraordinary envoy Gyldenstolpe, it was decided that the compensations would be paid from the tolls collected in Swedish staple towns. The agents of this process were to be the local toll officials, under the supervision of specially appointed Dutch commissaries residing in Sweden.⁴⁷

One particular document from the Amsterdam city archives uncovers interesting details about the agency of this group. According to the mandate given by the notary Pieter de Wit, the group of grain merchants received the authority from the city of Amsterdam to appoint special commissaries to the staple towns of the Swedish Baltic Empire. These regions included not only Stockholm and Gothenburg, but also the major port in Livonia, Riga, where the traffic to and from the Netherlands was already increasing due to the lowering of the sea tolls for the Dutch skippers.⁴⁸

Organizing the payments was the second major step in the process. In order to fulfill the commitments, there was an urgent need to find persons responsible for counting, supervising, and organizing the payments around the Baltic Sea region. Here, the cooperation of endogenous Dutch trading networks and

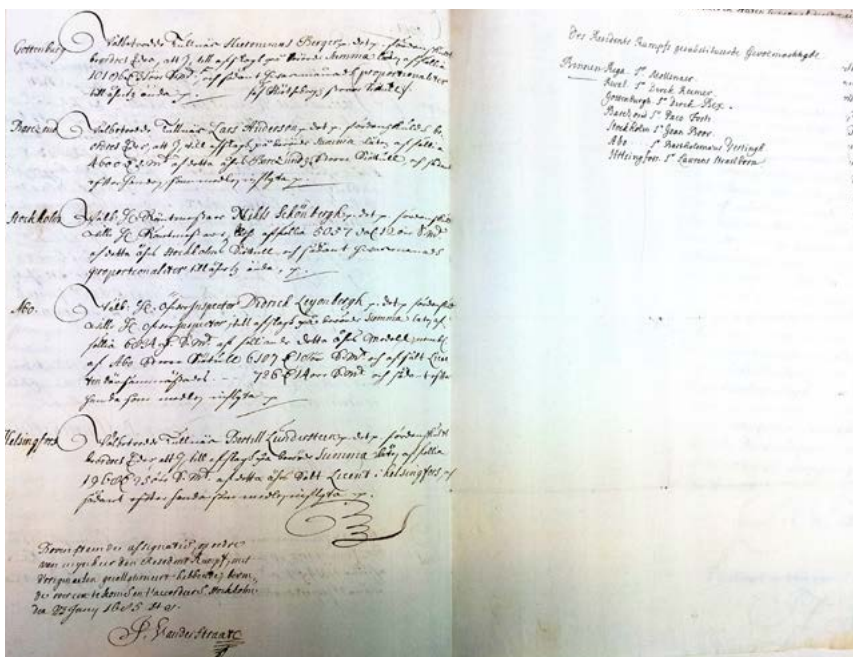
45 RA, Holländska beskickningars memorial och noter 1676–1705 (SE/RA/2109/V/1026), Memoriael Vervattende de Vorderinge en Pretensien die d'Onderdanen van den Staet der Vereenichde Nederlanden int Ryck van Sweden, 21 February 1682.

46 These debts were created when these families gave substantial credit to the Swedish crown in the first half of the seventeenth

century. See Klein, *De Trippen in de 17e eeuw*, 395–417.

47 NL-HaNa, Staten van Holland en West-Friesland, 1572–1795, 3.01.04.01, Resolutien van Holland, inv.no. 115, 1 October 1682.

48 SA, Archief van de Notarissen ter Standplaats Amsterdam, 5075, inv.no. 4961A, 1683 January 1–1683 June 30; fol.1–353, 1683 De Wit Not. Publ, 1/27 1683.



Document in the archives of C.C. Rumpf (Riksarkivet, Stockholm), listing those persons responsible for organizing payments of the debt caused by Swedish privateering during the Scanian War. PHOTO HENRI HANNULA

the diplomatic representatives in Stockholm was the key element. According to the proposition made by merchants sitting on the board of the *goede mannen*, local Dutch subjects were authorized to act as semi-official diplomatic actors supervising the process of payments in the staple towns. In Stockholm, Jean Boor became the first Dutch commissary. For his part, Dirck Bex acted as a commissary in Gothenburg (and for the surrounding Western Coast). In Livonia, Dirck Molenaar was responsible for the staple towns of Riga and Reval. Two years later, the network was expanded still further to include the Finnish coastal towns of Åbo (Turku) and Helsingfors (Helsinki), and Swedish Barösund (a toll center for ships trading in Norrköping and Söderköping). In these cities, the Dutch commissaries were Bartholomeus Vestingh (Åbo), Laurens Straelborn (Helsingfors) and Paco Fosti (Bärosund).⁴⁹

The question thus arises: what was the background of these men? Why were they particularly suitable for representing the interests of the Amsterdam grain merchants? In the larger cities of Sweden, the Dutch commissaries belonged to the most influential figures in the Swedish export trade and information exchange. The families of Boor and Bex were at the heart of the Swedish iron industry in Sweden. The Dutch commissary in Stockholm, Jean

49 RA, 2109/VII/1049, Bilagor till förhandlingar med Ch.C. och H.W. Rumpf, Des Residents

Rumpfs gesubstitueerde Gevolmachtigde.

Boor, acted as an agent for Steven de Geer's Norrköping manufacture.⁵⁰ Dirck Bex was presumably a brother of Abraham Bex, who was a book-keeper for Louis de Geer in Stockholm.⁵¹ Both of them have been identified as working as Rumpf's correspondents.⁵² Paco Fosti, a merchant in Norrköping, was connected to the family De Besche, and thus De Geer's enterprise, by marriage.⁵³ Dirck Molenaer was a Dutch factor in Riga, the oldest of the local Dutch merchant communities.⁵⁴ This all demonstrates how the influence of a small business network with Dutch origins or Dutch links could be harnessed for the use of commercial diplomatic objectives. While these commissaries were officially ordered to deal with the local toll officials,⁵⁵ this fact offers us more information about the double role of these economic actors as semi-diplomatic agents.

In the course of the 1680s, the payment process was carried out. In 1683–1684, the toll administrators and commissaries in Stockholm, Gothenburg, and Riga had the task of covering part of the expenses of the Swedish king's grain debt, in total 52 000 *riksdalers* or 105 000 *silvermunts*. According to Rumpf's memorandum from April 1685, the toll officials managed to collect 80 890 *silvermunts*, equal to 40 445 Swedish *riksdalers* – falling short by over 10 000 *riksdalers* of the assigned sum.⁵⁶

Soon after the grain merchants received this news, Gerard Röver, who acted as a correspondent for their interest group, expanded the network of commissaries in Åbo and Helsingfors, and also suggested that the king's treasury should find another way to cover the rest of the sum.⁵⁷ Soon after, Rumpf wrote in a distinctly strict manner to the President of the King's treasury, Klaus Fleming. Despite the fact that the repayments were due to be completed in only one year according to the Nijmegen treaty, 'more than half of the whole debt' was still delinquent 'to the great displeasure and against all the expectations' in 1685.⁵⁸

50 Henry Roseveare, *Markets and Merchants of the Late Seventeenth Century*, 154–155.

51 Müller, *The Merchant Houses of Stockholm*, 86.

52 Schutte, *Repertorium der Nederlandse vertegenwoordigers*, 280–281.

53 Gustaf Elgenstierna, *Den introducerade svenska adelns ättartavlor. Tillägg och rättelser ur supplementband 1 – 2. Tab 2* (Stockholm 1925–36).

54 NL-HANA, Staten-Generaal, 1.01.02, inv.no. 7183, Molenaer cum suis petition to Rumpf, 14 September 1682.

55 RA, 2109/vii/1049, Bilagor till förhandlingar med Ch.C. och H.W. Rumpf, Des Residents Rumpfs gesubstitueerde Gevolmachtigde.

56 NL-HANA, Staten-Generaal, 1.01.02, inv.no. 7184, Gnaedigste verordeningh, aengaende de te rugh staende schults betalinge aen der

Generale Staten van de Vereenighde Nederlanden ondersaten, voor het in den laetsten oorlogh tot Straelzondt opgebraghte koorn, gegeven binnen Stockholm de 25 April 1685.

57 RA, 2109/vii/1049, Bilagor till förhandlingar med Ch.C. och H.W. Rumpf, Extract uyt eene Missive, geschreve aen d heer Resident Rumpf; door d h Gerard Rovers, uyt Amsterdam de 10 April 1685; NL-HANA, Staten-Generaal, 1.01.02, inv.no. 7184, Specificatie der Assignatien, door Syner Co Maj van Sweedens Estats Comptoir gedepescheert en verleent, ter behoeven van de Geinteresseerde in de bewuste Strealzontsche Graenschult, te betalen in desen lopenden jaere 1685, uyt de hier onder gementioneerde middele.

58 NL-HANA, Staten-Generaal, 1.01.02, inv.no. 7184, Rumpf to Klaus Fleming: 'Te meerter-

From 1685 onwards, the process was indeed hastened, partly because of the expanded organization. All cities combined had paid a total of 128 131 *silvermunts* (64 065 Swedish *riksdalers*) in 1685. The share of the bigger cities of Stockholm, Göteborg, and Riga was in total 114 328 *silvermunts*, while Åbo contributed 6834 *silvermynts* and Helsingfors 1968 *silvermynts*. The Barösund toll contributed 4600 *silvermynts*, while Reval collected only 400 *silvermynts*. In total, the sum paid by these trading ports was 13 802 *silvermynts*.⁵⁹

As a result, the Swedish cities still owed 23 255 *riksdalers* (69 765 *silvermynts*) to the Dutch in 1687. The last annual payment schedules were made before the outbreak of the Nine Years War in 1688,⁶⁰ and since there are no further complaints addressed to Rumpf after this, it seems plausible to assume that the last payments were indeed carried out. The most probable explanation of the absence of any further reports from the port cities is that the rest of the debt was paid directly from the land taxes collected by the Swedish crown.⁶¹

Finally, the question arises of who actually delivered the payments to the Dutch commissaries? Neither the specific articles of the Dutch-Swedish peace, nor the existing source material, offer a straightforward answer to this question. The peace treaty articles stipulated only the source of payments: the sea tolls from the bilateral trade between the Dutch Republic and the Swedish kingdom.

In the 1680s, Dutch traffic (vessels with shipmasters carrying Dutch passports) heading to the Swedish staple towns from the Republic, or arriving from those towns at the ports of the Republic, was increasing. However, the number of shipmasters carrying Swedish documents remained modest. It is reasonable to believe that it was mostly the Dutch merchant firms that ran the business operations of the bilateral Dutch-Swedish maritime trade. This also suggests that the actual payers of the toll sums delivered to the commissaries were the Dutch vessels.⁶² A look at the payments made by Riga shows that the city failed to deliver approximately half of its assigned sum, or 5532 *riksdalers*

wyl by een soo solemneel Tractaet, als dat van Nijmegen is, door een separate Artyckel wel duydelijcks beloofd zynde, die geheele schult, binnen den tyt van een jaer, sint A 1681, te betalen, tot noch toe eghter, op verre-nae de helft niet voldaan is, tot groot ontrief, en tegens alle verwaghtinge, der daerby geinteresseerde, die goetwilligh van haer gestipuleert Right, van dese haere betalinge op d'uytgaende coopmanschappe naer Sweden in Hollandt t assequeere, afstant gedaen hebbende, geensints vertrouwde, dat dese haere betalinge soo lange soude traineeren'.
59 Ibid., Staten-Generaal, 1.01.02, inv.no. 7185, Overslagh van het geene, op de Straelsontsche Graenschult, van 102323 RD Capitael, is aangewesen, betaelt, en nogh ten

aghteren staet.

60 Ibid., Balance van het geene Anno 1687 op het Restant der Straelsondsche Graenschult.

61 Ibid., Rumpf's memorandum 1687 16 Augusti. For instance, 'Ehttlantsche Reductes Renten' was ordered to deliver 6000 *silvermunts* in June 1687. Presumably, other estates were ordered to deliver similar payments as well.

62 Ibid., inv.no. 7184, Specificatie der Assignatien, door Syner Co Maj van Sweedens Estats Comptoir gedepescheert en verleent, ter behoeven van de Geinteresseerde in de bewuste Strealzontsche Graenschult, te betalen in desen lopenden jaere 1685, uyt de hier onder gementioneerde middele.

during the first years of the operation. Given the fact that there was no lack of Riga-Amsterdam trade in the 1680s,⁶³ the problems delivering the payments were presumably caused by the significant decrease in the toll levels for Dutch ships, as stipulated in the Dutch-Swedish peace of 1679/81. Therefore, it is reasonable to believe that the dues that the Dutch skippers paid in the Swedish staple towns returned to the pockets of the Amsterdam grain merchants in the end.

Even if the whole debt was not repaid to the very last *riksdaler*, it is remarkable that it was this group of grain merchants that managed to receive significant amounts of compensation for their lost cargoes, whereas many other large debts listed in Rumpf's memorandum were left hanging in the air. The debts owed to the families of Cletscher and Trips, dating back to the early decades of the seventeenth century, were treated continuously as diplomatic issues in Stockholm. According to Rumpf's memorandum from 1684, the total sum owed to the Cletschers was over 90 000 *riksdalers*. For their part, the debt owed to the Trips comprised no less than 400 000 *riksdalers*.⁶⁴ While the debt to the Cletscher family was at least partly settled in the 1690s,⁶⁵ the case of the Trips was left completely open. The last attempt to reclaim the debts owed the family dates back to the early 19th century, after which it was abandoned.⁶⁶ Thus, from all the various claims made to the Swedish crown by Dutch economic agencies after 1682, the grain merchants' interest group was the most successful.

CONCLUSIONS

This article shows that the role of the Dutch merchants and the lower ranked diplomats was of pivotal importance in the late seventeenth century Dutch-Swedish relations. The example of the lost grain ships and the compensation for their cargoes to the Dutch merchants is a crucial case demonstrating the significance of grass roots level agency in forming foreign policies and taking advantage of economic opportunities in a changing political conjuncture.

63 Sound Toll Registers Online <http://dietrich.soundtoll.nl/>. Advanced search results with standard geonames, values Riga, 1683–1686, Dutch Republic; number of passages. In 1683 in total 153 ships with Dutch documents headed to Riga. In 1684 and 1685, the number of Dutch vessels was 139 and 129, respectively. (date of search: 15.2.2020).

64 NL-HANA, Staten-Generaal, 1.01.02, inv.no. 7184, Rumpf's memorandum 2/12 April 1684.

65 NL-HANA, Legaties Zweden / Pruisen / Polen / Saksen, 1.02.07, inv.no. 38, Designatie der onkosten en uitgesten, voor Reeckening

der in Hollandt voonachtige heeren Geinteresseerde in de Thomas Cletschersche schult op de Croon Sweeden en d eerste betaalinge ter somme van 7559 rdrs, gevallen.

66 SA, Archief van de Administrateurs in Nederland van de Goederen van de Familie Trip in Zweden, 533, 2: Everardus Johannes Potgieter als Zaakgelastigde in Zweden, 1831–1832 met Retroacta 1747–1828, inv.no. 193, Paspoort, rekeningen, kwitanties en brieven betreffende zijn verblijf in Zweden (grotendeels in het Zweeds, 1831–1832); Klein, *De Trippen in de 17e eeuw*, 395–417.

It shows that small merchants could rely on the existing corporative channels of the municipal administration to channel forward their economic interests in Sweden. This adds to the understanding of the connection between local economic interests and the activities of diplomats and political developments.

While the changes in Dutch-Swedish political relations mattered greatly, the eventual success of implementing the economic claims of the Dutch merchants in a country with relatively scarce monetary resources depended on the viability of the payment plan. Therefore, those who were relying solely on their personal networks amongst the Swedish political elite did not succeed as well as those who used decentralized networks of local Dutch economic agents residing in the staple towns. The network of the Dutch commissaries, diplomatic agents, and commercial representatives in Sweden turned out to be the most significant element in the faster flow of annually assigned payments.

The diplomatic intervention of the Dutch Baltic merchants demonstrates the potential power of the small merchant houses once they acted as an organized interest group with far-ranging ties to the Dutch diplomatic apparatus. It also sheds light on the origins of the influential hybrid organization of the Dutch Baltic traders, the *Directie der Oostersche Handel en Reederijen*. Since the grain merchants did not form a privileged company, or monopoly, they needed an alternative system to support their interests in times of trouble. The article shows that the political experiences during and after the Scanian War were indeed crucial for the institutional development of Dutch-Swedish economic relations.

ABOUT THE AUTHOR Henri M. Hannula is a PhD Student working in the Doctoral Programme in History and Cultural Heritage at the University of Helsinki. His dissertation project 'Dutch Commercial Diplomacy with Denmark and Sweden in 1675–1697' deals with the complex relations between the early modern foreign policies and trade with a special focus on the Dutch merchants as economic interest groups.

Dubbelspel

Zeeuwse lorrendraaiers en hun banden met de WIC¹

From its beginnings, the Dutch West India Company (West-Indische Compagnie, wic) was plagued with interlopers. Especially after the Spanish Succession (1701–1713), contraband trade expanded rapidly. Merchants from the Dutch province of Zeeland were particularly prominent in violating the wic monopoly. Various historians have tried to assess the scale of this illegal trade by the so-called *lorrendraaiers*. Ruud Paesie demonstrated that between 1674 and 1730, the lorrendraaiers were responsible for 800 to 850 ships that were destined for the contraband trade. A lacuna in current research about the lorrendraaiers is, however, the role of family networks in their smuggling practices. While historians have suggested that the contraband trade of Zeeland was related to family businesses, they fail to conclude the importance of the family networks of the lorrendraaiers as a whole. This article examines the role of family networks in the contraband trade of Zeeland between 1713 and 1720. With the use of different archival materials, the importance of family networks is revealed. I argue that by employing their family networks, the lorrendraaiers were not only able to double-cross the wic but could also prevent prosecution. This raises additional questions about the span of the lorrendraaiers networks and how they affected wic operations.

...wanneer den heer marquis is geseijlt naar Caep Bende alwaer hij eerst is gecomen den 22^e november ende aldaer maer heeft gevonden een lorrendraaijer, namentlijk het schip Vlissings Welvaren gecommandeert door capitein Jacob Quipin want het anders was twee dagen vertrocken geweest naer St. Thomas met sijne slaven.²

In de brief die hij in 1716 naar de West-Indische Compagnie (wic) stuurde, verhaalt kapitein Thomas van Seeratt (1676–1736) over de lorrendraaijer het *Vlis-*

1 Dit artikel is gebaseerd op mijn bachelorscriptie 'Het bloed spreekt: De Zeeuwse lorrendraaiers en hun banden met de wic, 1713–1720' (Universiteit Leiden 2018). Mijn dank gaat uit naar Jessica den Oudsten en het team van het NWO-project 'Exploiting the

Empires of Others', die eerdere versies van dit artikel van commentaar hebben voorzien, en Karwan Fatah-Black, die mijn bachelorscriptie heeft begeleid.

2 Nationaal Archief te Den Haag (NL-HANA), WIC, 1.05.01.02, inv.nr. 827, scan 105.

sings *Welvaren* die hij bij Kaap Bende (Cabinda, Angola) had opgemerkt. Kapitein Van Seeratt confisqueerde het schip en nam het mee naar Curaçao, waar hij middels een brief, waarvan hierboven een fragment, toestemming verzocht om het journaal en het negotieboek van de kapitein in beslag te nemen en hem onder ede te laten verklaren over zijn smokkelreis, zodat hij de wic 'geen leugenachtige praetjes' zou voordragen.³

Het woord 'lorrendraaier' werd vanaf de zestiende eeuw gebruikt om smokkelaars en hun smokkelschepen aan te duiden. Het woord is een samenvoeging van 'lorre', dat schelm betekent, en 'gaen draeyen', dat vluchten betekent.⁴ Het schip *Vlissings Welvaren* was een lorrendraaier, omdat het de regels overtrad. De wic had bij haar oprichting in 1621 van de Staten-Generaal namelijk het alleenrecht op de scheepvaart en de handel in Afrika en het Atlantisch gebied verkregen. Dit betekende dat alleen de wic in deze gebieden handel mocht drijven. De handel van particuliere schepen uit de Republiek, zoals het *Vlissings Welvaren*, werd beschouwd als smokkel en was dus illegaal.

Het waren voornamelijk Zeeuwen die het wic-monopolie gedurende de zeventiende en achttiende eeuw probeerden te omzeilen. Vooral na de Spaanse Successieoorlog (1701–1713) nam de Zeeuwse smokkelhandel, ofwel lorrendraaijerij, toe. Tijdens die oorlog hadden de Zeeuwen ongeveer 23 miljoen gulden verdiend met de kaapvaart, waarbij zij vijandelijke schepen buitmaakten.⁵ Na de oorlog zetten zij hun schepen in voor de smokkelhandel op West-Afrika en West-Indië, tot grote ergernis van de wic.⁶ Geregeld leidde dit tot geweldadige conflicten op zee, waarbij zowel de Zeeuwse smokkelschepen als de wic-schepen grote schade leden. Des te opvallender is het, dat veel Zeeuwse lorrendraaiers tegelijkertijd belangen hadden in de wic. Zo waren zij hoofdaandeelhouders, bewindhebbers, voorzitters van vergaderingen, of leveranciers. Dit levert vragen op over de werkwijze van de Zeeuwse lorrendraaiers. Hoe konden zij dit dubbelspel spelen en daarmee weggelopen?

De toch al niet omvangrijke literatuur over de Zeeuwse lorrendraaijerij besteedt weinig aandacht aan de familienetwerken van de lorrendraaiers. De familienetwerken geven niet alleen inzicht in de manier waarop de lorrendraaiers te werk gingen, maar laten ook zien waarom zij vrijwel nooit aansprakelijk werden gesteld voor hun dubbelspel. In dit artikel onderzoek ik daarom aan de hand van enkele voorbeelden hoe de Zeeuwse lorrendraaiers gebruikmaakten van hun familienetwerken bij hun smokkelhandel in wic-gebied tussen 1713 en 1720. Tijdens deze periode was de Zeeuwse smokkelhandel het meest omvangrijk. Door nieuwe maatregelen van de wic om de smokkel-

3 Ibidem, scan 106.

4 Ruud Paesie, *Lorrendrayen op Africa. De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700–1734* (Amsterdam 2008) 15.

5 Zeeuwse Ankers, 'Verhaal Kaapvaart:

expeditie en vendu', <http://www.zeeuwseankers.nl/nl-NL/verhaal/859/kaapvaart-expeditie-en-vendu> (geraadpleegd 16 december 2020).

6 Gerhard de Kok, *Walcherse ketens. De trans-Atlantische slavenhandel en de economie van Walcheren, 1755–1780* (Zutphen 2020) 28.

handel te bestrijden en door de oprichting van de Middelburgsche Commercie Compagnie (MCC) in 1720, waar vele lorrendraaiers bij betrokken waren, nam de Zeeuwse lorrendraaijerij daarna sterk af.

Dit artikel besteedt eerst aandacht aan de aantallen en de uitreding van de Zeeuwse lorrendraaiers, schetst vervolgens een beeld van de risico's van een smokkelreis, onderzoekt de banden van de Zeeuwse lorrendraaiers met de WIC, en richt zich ten slotte op het belang van familienetwerken in de Zeeuwse lorrendraaijerij. Aan de hand van archiefmateriaal van de WIC wordt het belang van familienetwerken in de vroegmoderne smokkelhandel op West-Afrika en het Atlantisch gebied aangetoond.

DE AANTALLEN EN DE UITREDING

Hoewel veel archiefmateriaal van de Zeeuwse lorrendraaiers verloren is gegaan, hebben enkele historici toch een schatting proberen te maken van de omvang van de Zeeuwse lorrendraaijerij. Zo schat Franz Binder het aantal smokkelschepen dat tussen 1710 en 1730 werd uitgereed op gemiddeld twaalf schepen per jaar, terwijl Henk den Heijer stelt dat er vanaf 1713 minstens twintig smokkelschepen per jaar vanuit Zeeland vertrokken.⁷ Ruud Paesie schat dat er tussen 1674 en 1730 ongeveer 800 tot 850 smokkelschepen zijn uitgereed, waarvan driekwart afkomstig was uit Zeeland.⁸ Het aantal slaafgemaakte Afrikanen dat de lorrendraaiers verscheepten was bijna gelijk aan dat van de WIC-kamer Zeeland: de lorrendraaiers verscheepten 44.500 slaafgemaakten, de WIC-kamer Zeeland 46.500.⁹

Voor het uitreden van een schip voor de vaart op West-Afrika en West-Indië was veel kapitaal nodig, rond 1750 gemiddeld zo'n 60.000 gulden.¹⁰ Het ontbrak de Zeeuwse lorrendraaiers na de Spaanse Successieoorlog echter niet aan kapitaal, vooral verdiend met de kaapvaart. Zo zouden de prijzen van de schepen van Pieter de la Rue (1663–1722) en Hermanus van de Putte (1661–1724) respectievelijk ten minste 868.879 en 1.825.089 gulden hebben opgebracht.¹¹ Die schepen konden vervolgens na de oorlog meteen worden ingezet voor de smokkelhandel, als dat al niet eerder was gebeurd. Zo is van sommige lorrendraaiers bekend dat zij ook hiervoor al met hun schepen illegaal handel

7 Henk den Heijer, 'Zeeuwse smokkelhandel op West-Afrika (1674–1730)', *Tijdschrift voor Zeegegeschiedenis* 16:2 (1997) 151–153. Geciteerd uit Franz Binder, 'Die Goldeinfuhr von der Goldküste in die Vereinigten Provinzen' in: H. Kellenbenz (ed.), *Precious Metals in the Age of Expansion* (Stuttgart 1981) 142–143; Henk den Heijer, *Goud, ivoor en slaven. Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674–1740* (Zutphen 1997) 265.

8 Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 330.

9 De Kok, *Walcherse ketens*, 28.

10 Ibidem, 75. Vandaag de dag zou dat zo'n 65.000 euro zijn geweest. IISG, 'Waarde van de gulden versus de Euro', <https://iisg.amsterdam/nl/onderzoek/projecten/hpw/calculate.php> (geraadpleegd 24 augustus 2021).

11 J.Th.H. Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog, 1702–1713* (Middelburg 1986) 149, 153.

dreven in wic-gebied. Het eerste smokkelschip dat Van de Putte zou hebben uitgereed was de *Dolphijn*, waar hij in 1702 een kaperbrief voor aanvraag.¹² Met deze kaperbrief kreeg de kapitein van de *Dolphijn* toestemming om vijandelijke schepen buit te maken. Van de Putte zette het schip echter niet in voor de kaapvaart, maar voor de smokkelhandel. De kaperbrief diende hier dus als dekmantel.

Het kapitaal dat nodig was om een schip uit te reden werd gebruikt om schepen aan te kopen of te laten bouwen,¹³ het vooruitbetalen van de bemanning, victualie (voor de bemanning en de slaafgemaakten aan boord), het cargazoën (de handelsgoederen), verzekeringen, fiscale lasten, kosten voor sjouwers, en kosten voor andere dienstverleners.¹⁴ Het uitreden van schepen vereiste naast voldoende kapitaal ook specialistische kennis over de markten in West-Afrika en in de koloniën in West-Indië, en bovendien een betrouwbaar netwerk van correspondenten.¹⁵

Dit betekende dat er naast de reders zelf ook talloze andere mensen betrokken waren bij de uitreding van een schip bestemd voor de smokkelhandel. De uitreding vond dan ook in alle openheid plaats.¹⁶ De Zeeuwse steden waren bovendien relatief klein. Zo hadden Middelburg en Vlissingen begin achttiende eeuw respectievelijk ongeveer 30.000 en 6.000 inwoners.¹⁷ Het is dus aanneemelijk dat van de meeste lorrendraaiers bekend was wie zij waren. Toch grepen de Zeeuwse stadsbesturen vrijwel nooit in. Toen de Heren Tien besloten om in iedere kamer een bewindhebber aan te stellen die belast werd met het opsporen van lorrendraaiers, veroorzaakte dit grote ophef bij de Zeeuwen. De stadsbesturen weigerden mee te werken.¹⁸

De weerstand van de Zeeuwse stadsbesturen is te verklaren. De stadsbesturen bestonden namelijk uit mannen die belangen hadden in de smokkelhandel. Zo was lorrendraaiër Nicolaas van Hoorn maar liefst veertien keer burgemeester van Vlissingen. Hij zat 63 jaar in het Vlissingse stadsbestuur en had sinds 1709 zitting in de Staten-Generaal.¹⁹ Ook de eerdergenoemde Hermanus van de Putte was betrokken bij de Zeeuwse politiek. Hij maakte deel uit van de vroedschap van Middelburg en werd in 1721 verkozen tot burgemeester.²⁰ Van Hoorn en Van de Putte waren niet de enige lorrendraaiers met politieke functies. Van maar liefst veertig regenten is aangetoond dat zij betrokken waren bij de smokkelhandel.²¹ Het is dus niet opmerkelijk dat de Zeeuwse steden geen enkele behoefte hadden om de smokkelhandel aan te pakken.

12 Ibidem, 147, 153. Pieter de la Rue stond overigens ook borg voor dit schip.

13 De kosten voor schepen moeten in het geval van de lorrendraaiers lager hebben uitgepakt, aangezien zij vaak al schepen bezaten door de kaapvaart.

14 De Kok, *Walcherse ketens*, 67.

15 Ibidem, 37.

16 Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 265.

17 Jonathan Israel, *The Dutch Republic. Its*

Rise, Greatness, and Fall, 1477–1806 (Oxford 1995) 1007; De Kok, *Walcherse ketens*, 56. Ter vergelijking: Amsterdam had rond dezelfde tijd circa 220.000 inwoners.

18 Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 268.

19 Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 95–101.

20 Ibidem, 95.

21 Ibidem, 101; Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 268–269.



Gezicht op Middelburg. Ets door Giuseppe Filosi, 1742. AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM

DE REIS EN DE RISICO'S

Enkele Zeeuwse smokkelschepen werden in West-Afrika opgemerkt door de wic.²² Door de grote concurrentie tussen slavenhandelaren en het beperkte aanbod van slaafgemaakten, moesten schepen meerdere handelsposten afgaan, waardoor zij zich lange tijd aan de West-Afrikaanse kust bevonden. Gemiddeld duurde de inkoop van slaafgemaakte mensen aan de West-Afrikaanse kust wel 7,5 maand.²³ Dit maakte de smokkelschepen uitermate kwetsbaar.²⁴ De wic patrouilleerde langs de kust namelijk met zogenaamde kruisers, die opdracht hadden de lorrendraaiers op te brengen. Wanneer een lorrendraaijer veroverd was, werd het schip naar een Nederlandse haven of een fort op de Afrikaanse kust gebracht, waar het werd geconfisqueerd, zoals het *Vlissing Welvaren* uit de inleiding overkwam.

Op het schenden van het wic-monopolie stonden hoge straffen. Volgens een plakkaat van de Staten-Generaal uit 1680 was de straf voor het smokkelen binnen wic-gebied eeuwige verbanning uit de Republiek en confiscatie van

22 Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 403.

23 W.S. Unger, 'Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel. II. De slavenhandel der Middelburgsche Commercie Compagnie, 1732-1808', *Economisch-Historisch*

Jaarboek 28 (1961) 39.

24 Ann M. Carlos en Jamie Brown Kruse, 'The decline of the Royal African Company', *The Economic History Review* 49:2 (1996) 305.

alle bezittingen, en sinds dat jaar ook 'de straffe tot doots.'²⁵ Toch werden de lorrendraaiers vrijwel nooit vervolgd.²⁶ Sterker nog, de wic bood bemanningsleden van lorrendraaiers geregeld een baan aan bij de compagnie. Door een chronisch tekort aan gekwalificeerd personeel had de wic soms geen andere keus dan lorrendraaiers in dienst te nemen.²⁷

Tussen 1714 en 1725 werden er 27 Zeeuwse smokkelschepen door de wic opgebracht, een groot verlies voor de Zeeuwse lorrendraaiers. Maar de Zeeuwse smokkelschepen vochten ook terug en brachten de wic-kruisers op hun beurt grote schade toe. De meeste vijandige smokkelschepen werden uitgereed door Pieter de la Rue, Hermanus van de Putte, en Hermanus Christiaensen (1681-1723).²⁸ Jaarlijks zouden zij meerdere zwaarbewapende schepen hebben uitgereed, die veelal de confrontatie met de wic-kruisers aangingen. Zo brachten de twee smokkelschepen van Pieter de la Rue, de *Jager* en de *Verzulde Vrijheit*, de wic-kruiser de *Faam* in 1718 tot zinken bij de Angolese kust, waarbij bijna de gehele bemanning omkwam. De twee schepen van De la Rue voeren verder naar Sint Eustatius, waar zij eveneens het gevecht aangingen met de wic. Na deze confrontatie verkochten zij uiteindelijk de slaafgemaakten op de omringende Franse en Engelse eilanden.²⁹

Het is bekend dat Zeeuwse lorrendraaiers vaak Sint Eustatius aandeden.³⁰ Omdat de wic niet aan de vraag naar slaafgemaakten kon voldoen, werden de lorrendraaiers daar veelal met open armen ontvangen.³¹ Wanneer zij toch werden opgemerkt door de wic, zoals de twee lorrendraaiers van De la Rue, voeren zij door naar de omliggende Franse en Engelse eilanden, waar zich andere potentiële kopers bevonden.³² Op Saint Thomas, een Deens eiland naast Sint Eustatius, verhandelden de lorrendraaiers begin achttiende eeuw zelfs meer slaafgemaakten dan de Deense West-Indische Compagnie.³³ De onstabiele aanvoer van slaafgemaakten door de wic en de grote buitenlandse vraag maakten dat de lorrendraaiers zonder veel tegenwerking hun gang konden gaan. Bovendien verkochten de lorrendraaiers slaafgemaakten twintig procent goedkoper dan de wic en de East India Trading Company (EIC).³⁴

De eerdergenoemde confrontatie tussen de twee lorrendraaiers en wic-kruiser de *Faam* in 1718 veroorzaakte grote ophef bij de wic, die er bij de

25 Cornelis Cau, *Groot Placaet-Boeck vervattende placaten, ordonnantien ende edicten van de Hoogh Mogende Heeren Staten Generael der Vereenighde Nederland: ende van de Ed. Groot Mog. Heeren Staten van Hollandt ende West-Vrieslandt; mitsgaders van de Ed. Mog. Heeren Staten van Zeelandt. Deel II* ('s Gravenhage 1683) 246.

26 Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 266, 268.

27 Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 282.

28 Ibidem, 165.

29 Henk den Heijer, 'Zeeuwse smokkelhandel op West-Afrika (1674-1730)', *Tijdschrift voor*

Zeegeschiedenis 16:2 (1997) 151-153; Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 376-377.

30 Johannes M. Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815* (Cambridge 1990) 82.

31 W.R. Menkman, *De Nederlanders in het Caraïbische Zeegebied, waarin vervat de geschiedenis der Nederlandsche Antillen* (Amsterdam 1942) 119.

32 Den Heijer, 'Zeeuwse smokkelhandel op West-Afrika', 150-151.

33 Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 248.

34 Ibidem, 251.

Staten-Generaal op aandrang om de bemanning en reders strafrechtelijk te vervolgen en de stadsbesturen in Zeeland te dwingen om de lorrendraaij tegen te gaan.³⁵ Op 29 juni 1719 verstuurde de wic-kamer Zeeland een brief naar de Kamer Amsterdam, waarin gemeld werd dat de twee smokkelschepen waren uitgereed door Pieter de la Rue.³⁶ De bewindhebbers van de Kamer Amsterdam openden de brief enkele dagen later. In de notulen is te lezen dat

als boekhouder van beijde de bewuste lorrendraaijers schepen [...] aldaar bekend is de heer Pieter de la Rue, dog dat om sijne medereeders te noemen een sake is die met geen sekerhijt kan geschieden, kunnende haar Edele in het generael alleen seggen berigt te zijn deselve zoo in Holland als in Zeeland te woonen.³⁷

Met andere woorden, de Kamer Zeeland bevestigde dat de reder van de smokkelschepen Pieter de la Rue was, maar kon, of wilde, geen uitspraken doen over andere betrokkenen.

Uit onderschepte brieven tussen de kapiteins bleek dat zij hun handelen wilden rechtvaardigen door te zeggen dat zij de *Faam* hadden aangezien voor een zeerover. De wic geloofde er niets van, maar toch werden de kapiteins niet vervolgd, omdat zij door de Zeeuwse stadsbesturen werden beschermd.³⁸ Bij hun aankomst in Zeeland werden zij naar verluidt met gejuich ontvangen, omdat het hen gelukt was de wic zoveel mogelijk schade toe te brengen.³⁹

BANDEN MET DE WIC

Ondanks dat zij de wic grote schade toebrachten, waren de lorrendraaiers op verschillende manieren betrokken bij de wic, bijvoorbeeld als leveranciers. Zo was Hermanus van de Putte sinds 1709 eigenaar van de buskruitmolen de *Grenadier*, die grote hoeveelheden buskruit leverde aan de wic en de admiraliteit.⁴⁰ De lorrendraaiers waren ook aandeelhouders en bewindhebbers. Iedereen die geïnteresseerd was kon investeren in de wic door aandelen te kopen, die verhandeld werden op de beurs. Net zoals de voc was de wic verdeeld in kamers, en men kon aandelen kopen van iedere kamer.⁴¹ De Kamer Zeeland bestond uit de steden Middelburg (bestuurscentrum), Vlissingen, Veere en Tholen.⁴²

35 Ibidem, 65.

36 NL-HaNA, WIC, 1.05.01.02, inv.nr. 745, 29 juni 1719, scan 165.

37 Ibidem, inv.nr. 374, 4 juli 1719, scan 163.

38 Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 166–167.

39 Den Heijer, 'Zeeuwse smokkelhandel op West-Afrika', 153.

40 Ibidem, 94, 103.

41 De wic was verdeeld in vijf kamers: Amsterdam, Zeeland, Maze (Rotterdam), Stad en Lande (Groningen), en Noorderkwartier (Hoorn).

42 NL-HaNA, WIC, 1.05.01.02, inv.nr. 1245.

Om hoofdparticipatant te kunnen zijn van de wic-kamer Zeeland was een minimaal aandelenpakket met een waarde van ongeveer 466 Vlaamse ponden vereist, omgerekend zo'n 2.800 gulden destijds.⁴³ De Kamer Zeeland mocht zes bewindhebbers aanstellen, die uit de groep hoofdparticipanten werden gekozen. De bewindhebbers werden voor het leven benoemd en gaven alleen hun zetel op als hun gezondheid het uitoefenen ervan niet meer toeliet, of wanneer zij een andere functie kregen die niet verenigbaar was met het bewindhebberschap.⁴⁴ Het was bijvoorbeeld niet toegestaan om zowel bewindhebber van de wic als van de voc te zijn.

Hoofdparticipanten hadden dus een kans om als bewindhebber de Kamer te besturen en konden daardoor grote invloed uitoefenen. Dat hadden sommige lorrendraaiers vanaf de oprichting van wic in 1621 al door. Onder de eerste bewindhebbers van de Kamer Zeeland bevonden zich onder andere de lorrendraaiers Pieter Boudaen Courten en Cornelis Lampsins.⁴⁵ Burgemeester Abraham Duvelaer, die nauw verwant was aan de lorrendraaiersfamilie Tulleken, was bewindhebber van 1717 tot zijn dood in 1724. De schoonzoon van Pieter de la Rue, Samuel Radermacher, werd in 1721 bewindhebber, en de zoon van Hermanus van de Putte, Cornelis, was bewindhebber van 1718 tot 1730.⁴⁶ Als bewindhebbers hadden deze mannen toegang tot waardevolle informatie over de bedrijfsvoering van de wic, waaronder het beleid tegen lorrendraaiers, dat van belang kon zijn voor hun smokkelpraktijken.⁴⁷

De hoofdparticipanten van de wic-kamer Zeeland vergaderden meerdere keren per jaar, in sommige jaren zelfs meerdere keren per maand. Dankzij de bewaard gebleven presentielijsten van de hoofdparticipantenvergaderingen weten we wie daar aanwezig waren.⁴⁸ Van het merendeel van de aanwezigen is bekend dat zij eveneens betrokken waren bij de smokkelhandel. Namen die veel voorkomen op de lijsten zijn Hermanus Christiaensen, Daniël Tulleken, Isaïc Tulleken, Hendrik Somer Tulleken, Samuel Radermacher en Abraham Duvelaer.⁴⁹ Op 28 december 1714 waren er bijvoorbeeld 33 hoofdparticipanten aanwezig, van wie er in ieder geval tien bekende lorrendraaiers of directe familieleden waren.⁵⁰ Op elke vergadering was ongeveer een derde deel van de aanwezigen verwant aan of zelf lorrendraaiers.

Pieter de la Rue was tussen 1713 en 1720 bijna altijd aanwezig bij de vergaderingen van de hoofdparticipanten. Hij wordt tevens verscheidene malen

43 Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 48. In dit gehele artikel zijn Vlaamse ponden omgerekend naar guldens met een koers van 1:6. Vandaag de dag zou dat zo'n 28.000 euro zijn geweest. IISG, 'Waarde van de gulden versus de Euro', <https://iisg.amsterdam/nl/onderzoek/projecten/hpw/calculate.php> (geraadpleegd 24 augustus 2021).

44 Den Heijer, *De geotrooieerde compagnie*, 117-119.

45 Menkman, *De Nederlanders in het Caraïbi-*

sche Zeegebied, 29.

46 NL-HaNa, wic, 1.05.01.02, inv.nr. 767.

47 W. Veenstra, *Tussen gewest en Generaliteit: staatsvorming en financiering van de oorlog te water in de Republiek der Verenigde Nederlanden, in het bijzonder Zeeland, 1586-1795* (Zutphen 2014) 192.

48 Zeeuws Archief te Middelburg (NL-ZA), 255, inv.nr. 80.

49 Ibidem.

50 Ibidem, 28 december 1714.

aangeduid als president (voorzitter). Dit betekende dat hij de vergaderingen kon sturen en misschien wel de gespreksonderwerpen kon bepalen om daar zoveel mogelijk waardevolle informatie uit te halen voor de lorrendraaij. Hermanus van de Putte was ook hoofdparticipant van de wic met aandelen van bijna vijfhonderd Vlaamse ponden, maar kwam niet naar de vergadering van hoofdparticipanten.⁵¹

Ook meerdere leden van de lorrendraaiersfamilie Christiaensen waren hoofdparticipanten van de wic, namelijk François, Cornelis, Hermanus, en Catharina Elisabeth.⁵² François had aandelen voor ruim 700 Vlaamse ponden, en Cornelis en Catharina Elisabeth beiden voor 500 Vlaamse ponden.⁵³ Hermanus kwam met regelmaat opdagen bij de vergaderingen.⁵⁴ Hij verhoogde zelfs de waarde van zijn aandelen in 1717 van 500 naar meer dan 1000 Vlaamse ponden. Omdat de aandelen van François nog op zijn naam stonden in dat jaar, kunnen we ervan uitgaan dat zijn boedel na zijn overlijden in 1709 nog steeds niet verdeeld was en Hermanus dan ook geen aandelen van zijn vader had geërfd. Waarschijnlijker is dat zowel Catharina Elisabeth en Hermanus aandelen erfden van Cornelis, die in 1713 was overleden.

De enige lorrendraaij die in datzelfde jaar een waardestijging in zijn aandelen liet zien, was Daniël Tulleken, wiens aandelenpakket van 500 naar 1500 Vlaamse ponden steeg.⁵⁵ Het is niet bekend of Daniël ook aandelen had geërfd. Daniël, Pieter, Isaïc, Ambrosius en Hendrik Somer waren allen hoofdparticipanten en hadden aandelen van 500 Vlaamse ponden.⁵⁶ Daniël en Isaïc waren dikwijls aanwezig op de vergaderingen van hoofdparticipanten, vaak samen en in gezelschap van familielid Abraham Duvelaer.⁵⁷ Als Daniël en Isaïc er niet waren, was Hendrik Somer steeds wel aanwezig. Een enkele keer waren ze zelfs alle drie op een vergadering aanwezig.⁵⁸ Er was dus altijd wel iemand uit de familie Tulleken die wist wat er op de vergaderingen van de hoofdparticipanten was besproken. Hendrik Somer werd in 1727 bewindhebber van de wic, een functie die hij elf jaar lang vervulde. Daarna werd hij bewindhebber van de voc.⁵⁹

De meeste lorrendraaiers investeerden het minimale bedrag om hoofdparticipant te worden, of enkele Vlaamse ponden meer. Vanuit financieel oogpunt

51 NL-HANA, WIC, 1.05.01.02, inv.nr. 1245, Middelburg, folionr. 211; NL-ZA, 255, inv.nr. 80.

52 Om welke Catharina Elisabeth het hier gaat, de zus of de dochter van Hermanus, is niet duidelijk.

53 NL-HANA, WIC, 1.05.01.02, inv.nr. 1245, Middelburg, folionr. 206.

54 *Ibidem*; NL-ZA, 255, inv.nr. 80.

55 NL-HANA, WIC, 1.05.01.02, inv.nr. 1245, Middelburg, folionr. 233.

56 *Ibidem*, Middelburg, folionrs. 186, 214, 217, 233; Vlissingen, folionr. 30; Veere, folionr. 79.

57 NL-ZA, 255, inv.nr. 80. Op de vergade-

ring van 30 december 1716 waren de onder andere de volgende personen aanwezig: Pieter de la Rue, Daniël Tulleken, Carel van de Putte, Isaïc Tulleken, Johan de Mauregnault, burgemeester Van Citters, Samuel Radermacher, Appolonius Lampsins, Pieter Sandra, bewindhebber Hugronje, de Heer van Ockerse, burgemeester Duvelaer (Abraham) en Hermanus Christiaensen. In totaal waren er 38 aanwezigen.

58 *Ibidem*, 24 juli 1720.

59 NL-HANA, WIC, 1.05.01.02, inv.nr. 767.

was het ook niet verstandig om meer in de compagnie te investeren. In 1674 was de wic na jarenlange financiële problemen al eens failliet gegaan, en ook de jaren daarna was de compagnie weinig winstgevend. Vanaf 1686 leed de wic alleen maar verlies.⁶⁰ Tussen 1713 en 1722 werd een recordverlies van vier miljoen gulden geleden en kelderde de koers van de aandelen.⁶¹ In 1714 deden de bewindhebbers zelfs een poging om de wic te laten samensmelten met de voc. Het zou gaan om een overname van de compagnie door de voc, of een flinke donatie van de voc. Maar zowel de voc als de Staten-Generaal wezen het plan af.⁶²

Hoewel de lorrendraaiers niet konden voorspellen hoeveel hun aandelen waard zouden worden, moet het ook voor hen duidelijk zijn geweest dat de wic niet winstgevend was. Het is daarom aannemelijk dat de lorrendraaiers geen aandelen hadden om mee te delen in de winst van de compagnie, maar om informatie te vergaren. Aangezien de wic het monopolie had op de slavenhandel, was informatie over de compagnie en haar beleid tegen de smokkelhandel voor de lorrendraaiers waardevol. Daarnaast zou het bezit van wic-aandelen een goede dekmantel kunnen zijn geweest. Door zich aan te sluiten bij en te investeren in de wic werd de indruk gewekt dat men er belang bij had dat de compagnie goed draaide. Smokkelhandel (en daarmee het omzeilen van het monopolie van de compagnie) droeg daar juist niet aan bij.

FAMILIENETWERKEN

Het blijft de vraag hoe de Zeeuwse lorrendraaiers dit dubbelspel konden spelen, aangezien de uitreding van de smokkelschepen in alle openheid plaatsvond en soms zelfs bekend was wie de reders waren. Een belangrijke verklaring moet worden gezocht in de familienetwerken van de Zeeuwse lorrendraaiers. Het belang van familienetwerken in de vroegmoderne Republiek is door verschillende historici reeds aangetoond. Een goede huwelijkspolitiek kon niet alleen het aanzien en kapitaal van de familie vergroten, maar gaf ook toegang tot de privileges van de aangetrouwde familie en zorgde voor politieke steun.⁶³ Dit laatste was zeker van groot belang voor de Zeeuwse lorrendraaiers. Wanneer informatie over een smokkelreis werd onderschept of wanneer

60 Henk den Heijer, *De geschiedenis van de WIC* (Zutphen 2002) 185.

61 Ibidem, 177.

62 Ibidem.

63 Julia Adams, 'The familial state: Elite family practices and state-making in the early modern Netherlands', *Theory and Society* 23 (1994) 509; M.R. Prak, *Gezeten Burgers. De elite in een Hollandse stad, 1700-1780* (Amster-

dam 1985) 150-151; J. Pollmann, 'Dienst en Wederdienst. Patronage en de kunst van het netwerken in het ancien régime' in: W. Frijhoff en L. Wessels (eds.), *Veelvormige Dynamiek. Europa in het ancien régime, 1450-1800* (Amsterdam 2006) 229-230; L. Kooijmans, *Vriendschap. En de kunst van het overleden in de zeventiende en achttiende eeuw* (Amsterdam 2016) 45.

een smokkelschip door de wic was opgebracht, was politieke steun essentieel belang. Tegelijkertijd was het belangrijk dat informatie over gedane of toekomstige smokkelreizen zo veel mogelijk binnen het netwerk van de smokkelaars in kwestie bleef.

Het valt op dat de Zeeuwse lorrendraaiers veelal in familieverband opereerden. Er bestonden niet alleen samenwerkingsverbanden tussen vaders en zonen, maar ook tussen zwagers, en zelfs tussen zwagers van zwagers. Lorrendraaiers trouwden vaak met dochters of zussen van andere bekende lorrendraaiers, waardoor een uitgebreid smokkelnetwerk ontstond. De volgende voorbeelden van de lorrendraaiersfamilies Tulleken, De la Rue, Christiaensen, en Van de Putte illustreren het belang van familienetwerken in de Zeeuwse lorrendraaijerij.

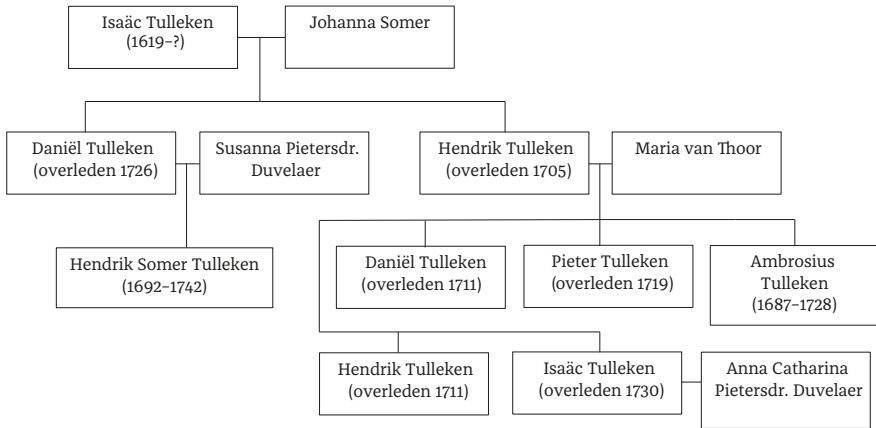
Van de familie Tulleken (figuur 2) is bekend dat verscheidene leden op grote schaal in de lorrendraaijerij samenwerkten. De smokkelhandel begon met de broers Daniël Tulleken (ovl. 1726) en Hendrik Tulleken (ovl. 1705). Na de dood van Hendrik Tulleken volgden zijn kinderen het voorbeeld van hun oom Daniël. Zij stonden niet alleen borg voor smokkelschepen, maar reedden zelf ook verscheidene schepen uit. Zo was Isaac Tulleken (ovl. 1730) in 1715 partenreder van de slavenhaler de *Anna Catharina*, waar ook broers Pieter en Ambrosius Tulleken (1687-1728) en oom Daniël Tulleken belangen in hadden. Ambrosius was tussen 1712 en 1713 boekhouder van het schip; Isaac in 1715.⁶⁴ De *Anna Catharina* werd in 1715 door de wic-kruiser de *Faam* opgebracht, samen met nog drie andere smokkelschepen. Voor de wic was dit een grote overwinning. De schepen hadden een totale waarde van ruim 90.000 gulden.⁶⁵ Op 11 november 1715 verstuurde directeur-generaal Hieronimus Haring vanuit Elmina een brief naar de Kamer Amsterdam, waarin hij de Kamer informeerde over de

progressen [die] het kruijsscip de Faam 't zeeders ons jongste schrijvens heeft gemaakt, met het nemen van vier lorrendraaiers, alle zonder resistentie veroverd, daar van de eerste genaamt Deinsvliet, [...] de tweede de Juffrouw Maria, [...] de derde het Herstel van Zeeland, [...] en de laaste d'Anna Catarina, [...] nu hernaamt Fida, [...], met welke avance wij d'eer hebben U Edele Grootagtbaare te feliciteren.⁶⁶

Door huwelijkspolitiek waren de Tullekens driedubbel verwant aan de invloedrijke familie Duvelaer. Zo was Isaac Tulleken getrouwd met Anna Catharina Duvelaer, de zus van Middelburgse burgemeester Abraham Duvelaer. Zijn oom Daniël Tulleken was getrouwd met Susanna Duvelaer, en de weduwe van Hendrik Tulleken jr. (ovl. 1711) hertrouwde met leden van de

64 Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 99, 378.
65 Ibidem, 61; NL-HaNA, wic, 1.05.01.02, inv.nr. 485, 11 november 1715, scan 518.

66 NL-HaNA, wic, 1.05.01.02, inv.nr. 485, 11 november 1715, scan 518.



Figuur 2: Stamboom van de familie Tulleken. Bron: Van der Bijl, *Idee en Interest*, bijlage xii.

families Duvelaer en Hugronje.⁶⁷ De families Duvelaer en Hugronje waren sterk vertegenwoordigd in de Zeeuwse politiek en waren nauw betrokken bij de wic en de voc. De nauwe banden met de Duvelaers en de Hugronjes bood de Tullekens politieke steun en verschaften hun toegang tot informatie over de genoemde handelscompagnieën.

Een ander voorbeeld van verwantschap tussen verschillende lorrendraaiersfamilies is het familienetwerk van De la Rue, Christiaensen, en Van de Putte, die door huwelijkspolitiek zowel direct als indirect aan elkaar verwant waren. De bovengenoemde Pieter de la Rue (1663-1722) was samen met zijn broer Hendrik de la Rue (ovl. 1704) al vóór de Spaanse Successieoorlog actief in de smokkelhandel (figuur 3). Ze vroegen commissiebriefjes aan voor hun kaperschepen, die zij vervolgens inzetten voor de illegale vaart op West-Afrika en de koloniën in het Caribisch gebied.⁶⁸ Pieter de la Rue was boekhouder van ten minste negen smokkelschepen, was partenreder van smokkelschepen van andere lorrendraaiers en behoorde tot de grootste opkopers op de veilingen van de goederen die terugkwamen met de smokkelschepen.⁶⁹ Bovendien had hij belangen in de buskruitmolen de *Eendracht*.⁷⁰ Ook vele andere lorrendraaiers hadden belangen in de buskruitfabricage. Enkel waren zelfs eigenaren van buskruitmolens, zoals Hermanus van de Putte, die in 1709 toestemming kreeg om de buskruitmolen de *Grenadier* te bouwen.⁷¹

De dochter van Pieter de la Rue, Maria Elisabeth de la Rue, trouwde in 1721 met Samuel Daniëls Radermacher (1693-1761). Dit was een belangrijke relatie. Radermacher was bewindhebber van de voc, regent, commissaris van de

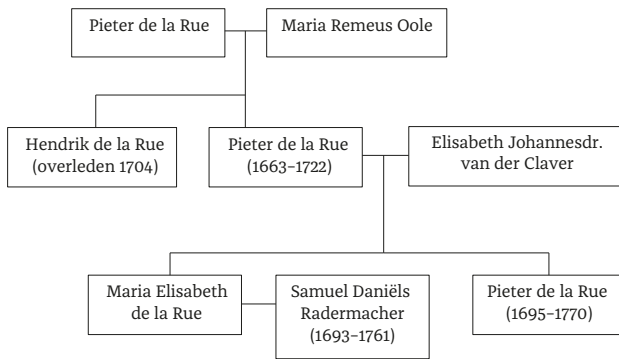
67 M. van der Bijl, *Idee en Interest. Voorgeschiedenis, verloop en achtergronden van de politieke twisten in Zeeland en vooral in Middeburg tussen 1702 en 1715* (Groningen 1981) bijlage v en xii.

68 Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 27

69 Ibidem, 268.

70 Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, 41.

71 Ibidem, 94, 103.



Figuur 3: Stamboom van de familie De la Rue. Bron: Van der Bijl, *Idee en Interest*, bijlage xviii.

Assurantiekamer, commissaris van de Leenbank en Korenbeurs en de neef van lorrendraaier Jan Walran Sandra (1661-1712).⁷² Pieter de la Rue's zoon, ook Pieter de la Rue (1695-1770) genaamd, was rekenmeester, schepen, schrijver én lorrendraaier.⁷³

De tante van Pieter de la Rue, Elisabeth de la Rue, trouwde in 1641 met Cornelis Christiaensen (ovl. 1654).⁷⁴ Diens zoon François Christiaensen (1649-1709)⁷⁵ richtte zich tot zijn dood in 1709 samen met zijn zoons Hermanus Christiaensen (1681-1723) en Cornelis Christiaensen (ovl. c.1713) op de kaapvaart en de smokkelhandel (figuur 4). Enkele van hun schepen werden door de wic opgebracht. Zo werd de *Americaense Galeij*, die was uitgereed door Cornelis Christiaensen, in 1710 door een wic-kruiser te Elmina veroverd.⁷⁶ De Heren Tien werd bericht over de lading van het schip, dat zou bestaan uit '8678 ponden olifantstanden, 56700 ponden grijn, 34500 ponden rijst, 60 marken liquier goud'. Op de factuur die de Heren Tien was toegezonden, was de lading echter veel kleiner, waaruit volgens de Heren Tien 'klaarlijk blijkt dat hierinne groot fraudes ten nadele van de Compagnie sijn gepleegt'. Er moest meteen worden uitgezocht 'waar en onder wier de voornoemde goederen en gout sijn gebleeven'.⁷⁷ De kapitein van het schip, Jacobus van der Beecke, werd overigens niet vervolgd, maar juist aangenomen door de wic als luitenant. Datzelfde jaar verzocht hij de Kamer Amsterdam om zijn verdiende gage uit te laten betalen:

72 Ruud Paesie, *Geschiedenis van de MCC: opkomst, bloei en ondergang* (Zutphen 2014) 39; C. Reinders Folmer-Van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel: de Middellburgse Commerciale Compagnie 1720-1755* (Middelburg 2000) 59; Van der Bijl, *Idee en Interest*, bijlage xi en xiii.

73 Reinders Folmer-Van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel*, 109; Van der Bijl, *Idee en Interest*, bijlage xviii.

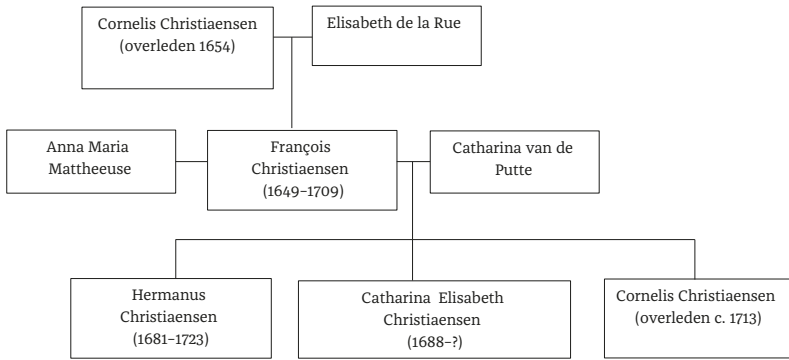
74 Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*

tijdens de Spaanse Successieoorlog, 151; Van der Bijl, *Idee en Interest*, bijlage xviii.

75 François Christiaensen had een gezamenlijke handelsonderneming met Johan Boudaen Courten en de eerdergenoemde Jan Walran Sandra. Van der Bijl, *Idee en Interest*, 135.

76 *Ibidem*, 155.

77 NL-HaNa, wic, 1.05.01.02, inv.nr. 55, 4 oktober 1710, scan 130.



Figuur 4: Stamboom van de familie Christiaensen. Bron: Van der Bijl, *Idee en Interest*, bijlage xviii.

Is binnen gestaan Jacobus van der beecke, gewezend schipper op het lorrendraijent schip d'Americaense Galeij, althans voor lieutenant op het schip Apam van Guinea gerourneert, verzoekende betalinge van desselfs te goede wesende gagie, volgens afreekening van den Directeur Generaal Schoonheit hem mede gegeven. Waer op gelibereert zijnde is goed gevonden.⁷⁸

Dit voorbeeld laat wederom zien dat zeelieden van opgebrachte smokkelschepen zelden werden gestraft voor het schenden van het wic-monopolie. Van der Beecke, die als kapitein van het smokkelschip de *Americaense Galeij* verbannen had moeten worden uit de Republiek of zelfs de doodstraf had moeten krijgen, was een van de vele zeelieden die na zijn arrestatie niet werd vervolgd, maar juist door de wic in dienst werd genomen.

De hiervoor genoemde François Christiaensen hertrouwde met Catharina van de Putte, de zus van lorrendraaier Hermanus van de Putte (figuur 5).⁷⁹ Catharina van de Putte bemoeide zich eveneens met de Zeeuwse smokkelhandel. Na de dood van haar man François Christiaensen (1709) zette zij de smokkelhandel van hem voort. In de vroegmoderne Republiek namen weduwen soms de firma van hun overleden man over. Zij stonden vaak aan het hoofd, totdat hun kinderen oud genoeg waren om het bedrijf over te nemen. In andere gevallen zetten zij de firma samen met hun kinderen voort. Hierdoor konden bedrijven in de vroegmoderne Republiek ondanks het overlijden van de koopman blijven voortbestaan.⁸⁰ Zo was Catharina van de Putte in 1711 boekhouder van de *Gouden Appel*.⁸¹ Aangezien niet alleen haar man, maar ook haar broer Hermanus van de Putte zich bezighielden met de smokkelhan-

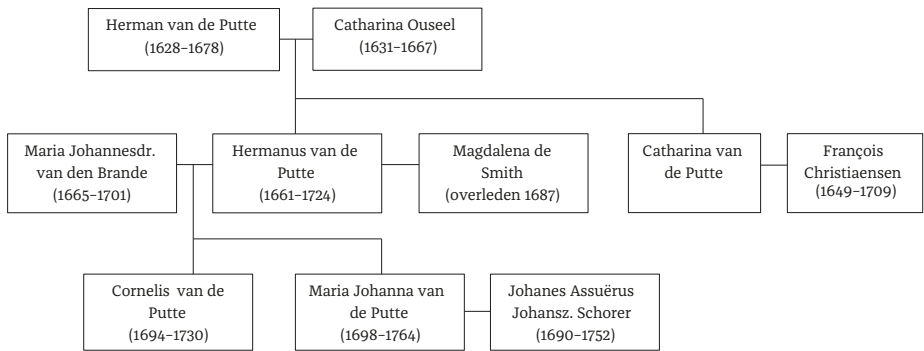
78 Ibidem, inv.nr. 365, 11 september 1710, scan 196.

79 Van der Bijl, *Idee en Interest*, 135. Johan Boudaen Courten nam ook deel uit van de onderneming.

80 Danielle van den Heuvel, *Women & Entre-*

preneurship. Female Traders in the Northern Netherlands, c. 1580-1815. Women and Work in the Early Modern Period (Amsterdam: Aksant 2007) 226.

81 Ibidem, 156; Paesie, *Lorrendrayen op Africa*, 372.



Figuur 5: Stamboom van de familie Van de Putte. Bron: Van der Bijl, *Idee en Interest*, bijlage xviii.

del, beschikte zij over genoeg kennis, (familie)netwerken, en kapitaal om het bedrijf voort te zetten. Het voorbeeld laat zien dat ook vrouwen een belangrijke rol vervulden in de Zeeuwse lorrendraaijerij. Enerzijds waren zij de schakel die lorrendraaijersfamilies met elkaar verbonden door de huwelijken, anderzijds participeerden zij zelf ook actief in de Zeeuwse smokkelhandel.

CONCLUSIE

Hoewel de Zeeuwse lorrendraaijers vrijwel altijd in familieverband opereerden, is het belang van hun familienetwerken in de historiografie nog te weinig benadrukt. De familienetwerken verklaren niet alleen waarom bekende lorrendraaijers zoals Pieter de la Rue, Hermanus van de Putte, en Hermanus Christiaensen op grote schaal samenwerkten, maar ook hoe zij een dubbelspel konden spelen door enerzijds schepen voor de lorrendraaijerij uit te redden en anderzijds betrokken te zijn bij de wic. De lorrendraaijers waren aandeelhouders, bewindhebbers, hoofdparticipanten, en leveranciers, maar brachten ondertussen de wic ernstige schade toe, waarvoor ze vrijwel nooit aansprakelijk werden gesteld.

Door hun verreikende familienetwerken waren de lorrendraaijers op verschillende fronten vertegenwoordigd, met name in de Zeeuwse politiek. Wanneer zij zelf geen politieke functies bekleedden, konden ze rekenen op de steun van familieleden die dat wel deden. Dit verklaart dan ook waarom de Zeeuwse stadsbesturen weigerden mee te werken met de Heren Tien en de Staten-Generaal, en waarom lorrendraaijers vrijwel nooit strafrechtelijk werden vervolgd. De Zeeuwse stadsbesturen traden niet op tegen lorrendraaijers uit eigen kring, zeker niet wanneer het familieleden betrof. De Zeeuwse lorrendraaijers moeten dan ook niet gezien worden als individuen, maar als familiebedrijven, die door hun familienetwerken in te zetten een dubbelspel konden spelen en hierdoor succesvol het wic-monopolie konden omzeilen.

Dit roept nieuwe vragen op over de grootte van de smokkelnetwerken van

de Zeeuwse lorrendraaiers en hun invloed op de bedrijfsvoering van de wic. Zo is het niet bekend of de familienetwerken van de Zeeuwse lorrendraaiers verder strekten dan Zeeland. Gezien de huwelijkspolitiek van de achttiende eeuw is dit wel aannemelijk. Interessant is tevens dat, zoals genoemd, de lorrendraaiers geregeld slaafgemaakten verkochten in de koloniën van de Engelsen, Fransen, en de Denen. Dit laat zien dat de netwerken en de handel van de Zeeuwse lorrendraaiers niet beperkt waren tot het rijk van Republiek maar veel verder strekten. Diepgravend onderzoek naar de Zeeuwse lorrendraaiersfamilies zou meer duidelijk kunnen maken over de rol van de Zeeuwse lorrendraaijerij in de trans-Atlantische slavenhandel en koloniale wereld.

OVER DE AUTEUR Ramona Negrón is als promovenda verbonden aan de Universiteit Leiden, waar zij onderzoek doet naar de Nederlandse exploitatie van het Spaanse koloniale rijk in de vroegmoderne tijd. Daarnaast werkt zij als data-curator aan het Alle Amsterdamse Akten project van Stadsarchief Amsterdam. Zij is vooral geïnteresseerd in vroegmoderne koloniale geschiedenis, maritieme geschiedenis, en slavernijgeschiedenis.

Op de radar

Papegaaienziekte

De coronacrisis, waarin we in 2020 verzeild raakten, stelt de samenleving voor grote vraagstukken, bijvoorbeeld over globalisering. De scheepvaart speelt daarbij een belangrijke rol. Schepen vervoeren immers niet alleen mensen en goederen over de wereld, maar ook andere zaken, zoals eetgewoontes en muzikale tradities. Dat is iets waar we niet elke dag bij stilstaan. Ook ziektes zijn soms een gevolg van de globalisering. Zo was de Zuid-Amerikaanse bevolking volkomen weerloos tegen de Spaanse conquistadores. De grootste doodsoorzaak zat hem niet in de wapens van de Spanjaarden, maar juist in de ziektes die ze meebrachten. Met de schepen voeren ziektes ook uit andere werelddelen naar Europa. Een voorbeeld daarvan is de papegaaienziekte die in de jaren '30 van de vorige eeuw de kop opstak. Krantenartikelen in februari 1930 berichtten over deze merkwaardige ziekte, die via schepen van de Koninklijke Hollandsche Lloyd vanuit Zuid-Amerika naar Europa zou zijn gebracht.

Al in 1892 was de ziekte voor het eerst geconstateerd, aanvankelijk bij Parijse vogelhandelaren. De papegaaienziekte of psittacose is een infectieziekte die onder andere kan leiden tot longontsteking. De ziekte bleek veroorzaakt te worden door een bacterie (*chlamydia psittaci*), die bij vogels kan voorkomen. Dieren die de bacterie bij zich dragen, kunnen deze overdragen op mensen. Niet alleen papegaaien, maar ook andere vogels, zoals parkieten, pluimvee, duiven, eenden, kalkoenen en kanaries kunnen met de bacterie besmet zijn. Ook vogels die geen zichtbare klachten hebben, kunnen de bacterie uitscheiden.

Overal ter wereld vielen mensen die 'min of meer' in aanraking waren geweest met papegaaien dood neer. Eerst stond de medische wetenschap voor een raadsel. De kranten echter konden er geen genoeg van krijgen! Om besmetting te voorkomen werd de handel in papegaaien geheel aan banden gelegd. En ook aan boord van schepen waren die beesten niet langer welkom.

In dezelfde tijd dat de pandemie van de papegaaienziekte in Europa heerste, introduceerde de Belgische striptekenaar Hergé (pseudoniem van Georges Remi, 1907-1983) een papegaaai als eeuwige vijand van Bobbie, de hond en

DINSDAG 11 FEBRUARI 1930.

Papegaaien mogen niet aan boord.

Maatregelen van den Kon.
Holl. Lloyd.

Om besmettingsgevaar te voorkomen.

AMSTERDAM, 11 Februari. — In verband met het feit, dat de Koninklijke Hollandsche Lloyd alhier een geregeld dienst op de groote havensteden van Zuid-Amerika onderhoudt en zich in dit deel der wereld, naar aangenomen wordt, de haard bevindt van de zoo zeer gevreesde papegaaienziekte, hebben wij ons heden gewend tot den heer J. Foudraine, directeur van genoemde maatschappij, met de vraag, welke maatregelen er door den Lloyd genomen zijn om invoer van papegaaien in ons land tegen te gaan.

Ik kan u er in de eerste plaats op wijzen — aldus de heer Foudraine — dat bij de Lloyd reeds vele jaren een bepaling bestaat, waarbij aan de opvarenden van onze schepen verboden wordt om in vreemde havenplaatsen vogels te koop en voor familieleden en kennissen of voor handelsdoeleinden. Toen de eerste onrustbarende berichten over de papegaaienziekte tot ons land doordrongen, hebben wij — met het oog op mogelijk klandestien vervoer van papegaaien — de gezagvoerders van onze schepen er nogmaals met kracht op gewezen, dat zij nauwlettend hebben toe te zien op de naleving van de betreffende bepaling. Bovendien zijn ook onze vertegenwoordigers in Buenos-Aires en in Brazilië nogmaals van onze wenschen te dezen opzichte op de hoogte gebracht.

Ten overvloede is onder mijn persoonlijke leiding een onderzoek ingesteld aan boord van het gisteren uit Zuid-Amerika gearriveerde mailschip „Orania”. Alles is nauwkeurig nagezocht, doch er bevonden zich geen papegaaien aan boord. Wel troffen wij in een der verblijven twee parkieten aan, die uit Zuid-Amerika afkomstig zijn. Deze vogels heb ik zekerheids halve in beslag laten nemen; onze geneeskundige dienst zal uitmaken wat er mede gebeuren moet.

U ziet dus, besloot de heer Foudraine het onderhoud, dat de Koninklijke Hollandsche Lloyd waakzaam is. En zoolang er gevaar bestaat, zal zij dat ook blijven.

Het gezin te Amsterdam, waarvan verscheidene leden door de papegaaienziekte zijn aangeast, woont niet in de Van Ostadestraat, gelijk wij hedenmorgen meldden, maar in de Oostzaanstraat.

Krantenbericht uit *Het Volk, Dagblad voor de Arbeiderspartij*, 11 februari 1930. DELPHER

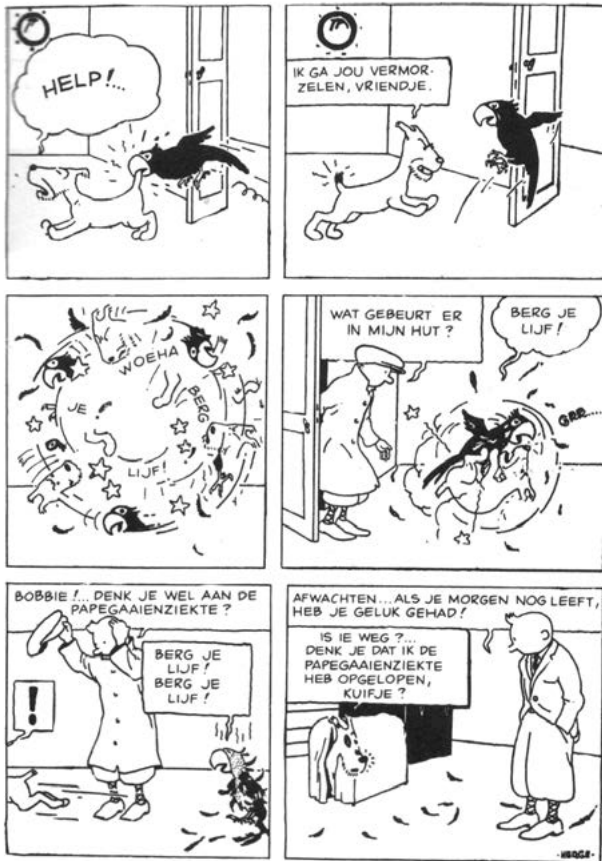
trouwe metgezel van Kuifje. En waar waren Kuifje en Bobbie ten tijde van het eerste incident, oftewel in het verhaal *Tintin au Congo* (later vertaald als *Kuifje in Afrika*)? Juist, aan boord van de *Thysville*, een vrachtschip met passagiersaccommodatie van de Compagnie Maritime Belge. Het was dus wellicht niet zo toevallig dat zich aan boord van dit schip een papegaaï bevond die de onhebbelijke gewoonte had om Bobbie in zijn staart te bijten. *Tintin au Congo* verscheen voor het eerst in 1930-1931 als serie in de jeugdbijlage *Le Petit Vingtième* van de Franstalige en Waalse krant *Le Vingtième Siècle*.

In de maanden voorafgaand aan de boottocht van Kuifje en Bobbie naar Congo was de wereld dus in rep en roer vanwege de mysterieuze papegaaienziekte. En de angst voor een pandemie was niet geheel onterecht. Exotische vogels als papegaaien kregen het op schepen steeds lastiger en Hergé speelde hier handig op in. Niet

het bijten door de vogels bleek uiteindelijk de oorzaak van de mysterieuze ziekte, maar een bacterie.

Ook in onze tijd steekt geregeld een virus de kop op, zoals bij de vogelgriep in 2003 en niet te vergeten het coronavirus, waarmee we nu nog steeds kampen. Al deze ziekten veroorzaken onder mensen dodelijke slachtoffers.

Ten tijde van de oceaantocht van Kuifje en Bobbie was men de papegaaienziekte uiteindelijk de baas. Maar goed, je moet geen onnodig risico nemen, dus deed Kuifje er goed aan Bobbie door de scheepsarts te laten onderzoeken. Of dat onderzoek (een sneetje in z'n staartje) wetenschappelijk verantwoord was, is een ander verhaal. Toch was de wereld nog lang niet klaar met de ziekte.



Bladzijde uit Hergé, *De avonturen van Kuifje, reporter van de "Petit Vingtieme" in Congo*, © Casterman, 1947.

Deze stak van tijd tot tijd haar kop weer op, soms specifiek gericht op papegaaien, maar vaak ook bij andere vogelsoorten.

Striptekenaars als Hergé volgen de actualiteit dus op de voet en verwerken die in hun verhalen. Wie van de huidige striptekenaars durft het aan om een verhaal te bedenken waarin het coronavirus een rol speelt?

RON BRAND
MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM

Met dank aan Jan Aarnout Boer

Website

De persoonskaarten van de koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog

Het is voor velen een onbekend verhaal: de inzet van de Nederlandse koopvaardij tijdens de Tweede Wereldoorlog. Nederland bezat aan de vooravond van de oorlog de zevende koopvaardijvloot ter wereld. Ruim 32.000 personen – 12.500 Nederlanders, 6.000 inwoners van het Koninkrijk en 13.400 buitenlanders¹ – waren in dienst van de Nederlandse handelsvloot. Hoewel Nederland zich neutraal opstelde, had de uitbraak van de oorlog in september 1939 direct grote gevolgen voor de Nederlandse koopvaardij. De contrabandecontroles door zowel de Britten en Fransen als de Duitsers hadden grote impact op schepen van neutrale landen. Met deze controles probeerden de kemp-hanen transport van goederen naar de vijand tegen te gaan om zo de oorlogvoering van de tegenstander te dwarsbomen. In totaal vergingen in de periode september 1939 tot 10 mei 1940 32 Nederlandse schepen, waarbij 260 mensen omkwamen.²

Tijdens de Duitse inval in mei 1940 bevond het merendeel van deze vloot zich buitengaats. Na de meidagen werd de Nederlandse handelsvloot – bestaande uit honderden koopvaardij-schepen en kustvaarders – gevorderd ten behoeve van de geallieerde oorlogsinspanning. De minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart machtigde op 22 mei 1940 de nieuw opgerichte Netherland(s) Shipping and Trading Committee (NSTC) om als *custodian* op te treden voor alle schepen, ladingen en belangen van rederijen in bezet Nederland, uitgezonderd de rederijen die behoorden tot de Koninklijke Shell. Zij regelden hun eigen zaken. De NSTC, kortweg de Shipping genoemd, was belast met het onderhoud, het bemannen en verzekeren van schepen, het exploiteren van de vaartuigen en het afsluiten van huurover-

1 Anselm J. van der Peet, *Eindrapport Sectie Ervaringen Zeevarenden Koopvaardij, Koninklijke Marine en Gouvernements Marine* (z.p. 1999) 1.

2 Bart Droog, *Oorlogsslachtoffers Nederlandse koopvaardij en visserij 1 september 1939 – 9 mei 1940* (z.p. 2018).

Het passagiersschip *ss Nieuw-Amsterdam* van de Holland-Amerika Lijn werd tijdens de Tweede Wereldoorlog ingezet voor troepentransport. Scheepsgeschut moest het schip beschermen tegen vijandelijke aanvallen (Canada, mei 1944). DEN HAAG, NATIONAAL ARCHIEF



eenkomsten. Ook droeg de Shipping zorg voor de zeelieden, zowel aan wal als op zee.³

De Nederlandse koopvaardijvloot werd tijdens de Tweede Wereldoorlog over de hele wereld ingezet. Kleinere kustvaartschepen opereerden rondom Groot-Brittannië voor de bevoorrading van steden. Kustvaarders ondersteunden ook de grote handelsvaart, bijvoorbeeld als die schepen bij ondiep water de kust niet konden bereiken. Van de 42 Nederlandse vissersschepen die tijdens de Meidagen uitweken naar Groot-Brittannië werden er 26 schepen, inclusief bemanning, gevorderd door de Koninklijke Marine om dienst te doen als hulpmijnenvegers in Britse wateren. De overige schepen bleven dienstdoen als vissersschepen.⁴ Nederlandse sleepboten sleepten in gevaarlijke omstandigheden door torpedering of bombardering zwaar beschadigde schepen naar geallieerde havens. Passagiersschepen deden dienst als troepentransportschip of hospitaalschip en vervoerden duizenden geallieerde militairen en patiënten.⁵ Schepen van de grote vaart voeren, al dan niet in konvooi, over de Atlantische Oceaan, in de Noordelijke IJszee, Middellandse Zee, de Grote Oceaan, Indische Oceaan en het Caribisch gebied. De schepen droegen ook bij aan geallieerde operaties. Zo evacueerden ongeveer veertig Nederlandse kustvaartschepen plus minus 22.000 Britse en Franse troepen vanuit Duinkerken,

3 *De Nederlandsche Koopvaardijvloot in Oorlogstijd* (Uitgave van het Ministerie van Scheepvaart en Visserij, z.p. [1945]) 3-5.

4 Van der Peet, *Eindrapport*, 1; *De Nederland-*

sche Koopvaardijvloot in Oorlogstijd, 24.

5 Anita M.C. van Dissel e.a. (eds.), *De Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd* (Amsterdam 2014) 44-46.

tijdens Operatie Dynamo in juni 1940.⁶ En van 6 juni tot begin augustus 1944 ondersteunden rond de zestig Nederlandse koopvaardij schepen de landing van de geallieerden in Normandië.⁷

De duizenden bemanningsleden vervoerden tijdens de oorlog troepen, wapens, munitie en levensmiddelen over de wereldzeeën. Een keuze hadden ze niet. Om zich te verzekeren van voldoende zeelieden om de Nederlandse schepen te bemannen, verplichtte het Koninklijk Besluit van 6 juni 1940 alle Nederlanders en Nederlandse onderdanen die niet dienstplichtig waren en dienstplichtigen die niet in dienst waren ‘persoonlijke diensten bij of ten behoeve van de scheepvaart te verrichten’.⁸ Dit betekende dat het dienstverband van opvarenden van de Nederlandse koopvaardij gedurende de oorlog tot nader order doorliep. Deze vaarplicht, die enigszins is te vergelijken met de militaire dienstplicht, werd in maart 1942 verscherpt met het Vaarplichtbesluit 1942. In dit besluit werden zowel de rechten als de plichten van de zeevarenden wettelijk vastgesteld, zoals rechten betreffende verlof, ziekte en opleidingen. Straffen voor onder andere het ontlopen van de vaarplicht werden in het Vaarplichtbesluit aangescherpt en geüniformeerd.⁹ De Nederlandse regering beëindigde de vaarplicht pas op 2 maart 1946.

De persoonsadministratie van de zeelieden die tijdens de Tweede Wereldoorlog dienden op Nederlandse koopvaardij schepen wordt beheerd door het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH). Zoals de persoonskaart van Petrus Johannes Weijts laat zien, staan op de kaarten niet alleen demografische gegevens en informatie betreffende de schepen waarop werd gevaren, maar ook zaken als de functie van de zeevarende, het loon, de religie, de burgerlijke staat, eventueel (wan)gedrag en de opleidingen die werden doorlopen. De Shipping registreerde daarnaast zaken als desertie en overlijden. De kaart van Weijts bevat verder de aantekening *Lost*. Dat betekent dat het schip waarop hij op dat moment voer verloren is gegaan. De kaarten zijn administratief in vier categorieën te verdelen: de grote handelsvaart, de kustvaart, buitenlanders en *cancelled*. In totaal betreft het 66.300 persoonskaarten.

De grote handelsvaart betreft de schepen die de lange reizen over grote afstanden maken waarbij ze meestal een oceaan oversteken. Veruit de meeste zeelieden voeren op de grote vaart. Deze categorie is onderverdeeld in kaarten van officieren en overige bemanningsleden. Daarnaast zijn de persoonskaarten dubbel opgemaakt en bijgehouden: originele- en schaduwkaarten. De schaduwkaarten zijn na 1945 vaak bijgewerkt met onder andere gegevens betreffende de zogeheten vaarplichtbeloning, onderscheidingen en pensioengegevens. De kustvaart (ook wel korte vaart) betreft de vaart van schepen die doorgaans korte reizen langs de kust of over korte afstand maken. Er zijn twee

6 Ibidem, 39.

7 K.W.L. Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog* (Amsterdam 1986) 1152-1164.

8 Staatsblad van het Koninkrijk der Neder-

landen, nr. A 5: Besluit van 6 juni 1940 (z.p. 1940).

9 Vaarplichtbesluit 1942 (Ministerie van Handel, Nijverheid en Scheepvaart, Londen 1942).

NAME WEIJTS		ADD. IN HOLL. METERDAM		RELIGION R.K.	NO. 622072
SURNAME JOHANNES		KADYK&PLEIN		CIVIC STATUS ONGEVAIND	MODEL A IN BOOK No. 47
VENEDRECHT 16.9.96		ZEEBANDENHUIS		PERIOD No. 47	PER WEEK No. 47
NEXT OF KIN		TICKET OR OCCUPATION	NATIONALITY NEERLANDER	ALLOTMENT 10	PER WEEK 10
			LONGEVITY ALLOWANCE 10 - 22.2.44	BENEFICIARY J. WEIJTS	PER WEEK 10

SHIP	COMP.	FROM	TO	ENGAGED AS	WAGES	PERC.	CONDUCT	REMARKS AND SHORE ADDRESS
ARIPONE	K.N.S.M.	22.3.40	28.3.40	STOKER	F. 98			F.T.O.
KATWIJK	E.D.	14.4.40	15.4.40					TELLURIT ISLAND WEDGEOLOOPEN
PR. W. V. ORANJE	ORANJE	5.5.40	6.5.40					
VEERHAVEN	V. LIDEN	3.6.40	4.6.40					
SATURNUS	K.N.S.M.	16.9.42	17.9.42					PHIL. OST SLOK
(LOST)		15.10.42	16.10.42	GREASER	101.50			TRANSPORT LANDING AT GUSPE
		15.10.42	16.10.42		101.50			REUVERLOOT: NEW-YORK
GANYMEDES		27.8.43	12.2.44	GREASER	ref.	10%		REUVERLOOT: NEW-YORK
		2.6.44	7.7.44					(with no. 12.11.43) NEW-YORK
		9.7.44	15.8.44					bottom board 100% 1/2 pool
		12.8.44		Donn. Rec. f. 10%		10%		Byw. 1/2 pool
JAYA	NEV	2.3.44	2.2.44	DonKEYM.	152	10%		Byw. 1/2 pool
ARJBA	VV	10.3.44		OLIEM.	152	10%		Byw. 1/2 pool
		3.11.44	10.11.44	OLIEM.	152	10%		Byw. 1/2 pool
		11.11.44		OLIEM.	152	10%		Byw. 1/2 pool
FR HALS	WSTC	6.12.44	23/10/45		152	10%		Byw. 1/2 pool

Persoonskaart van Petrus Johannes Weijts. Weijts, stoker van beroep, diende op het ss *Saturnus* toen dit schip op 15 september 1942 werd getorpedeerd door een Duitse onderzeeboot. Het schip ging verloren, de opvarenden werden op één persoon na allen gered. DEN HAAG, NEDERLANDS INSTITUUT VOOR MILITAIRE HISTORIE

soorten persoonskaarten van de kustvaart, waar nagenoeg dezelfde informatie opstaat: grote- en standaardkaarten. De categorie buitenlanders bevat de kaarten van het niet-Nederlandse personeel, inclusief zeelieden uit de Nederlandse koloniën, aan boord van Nederlandse koopvaardijsschepen in de grote vaart. De categorie *cancelled* bevat alle geannuleerde inschrijvingen. De kaarten zijn enkele jaren geleden door het NIMH gedigitaliseerd.

Het Netwerk Oorlogsbronnen (NOB) benaderde eind 2019 het NIMH met het verzoek gezamenlijk een subsidieaanvraag in het dienen bij het Mondriaan Fonds ten einde de informatie op de persoonskaarten met behulp van *crowdsourcing* voor een breed publiek toegankelijk te maken. *Crowdsourcing* is een vorm van vrijwillige online samenwerking waarin een archief of erfgoedinstelling een beroep doet op individuen om vanuit huis te helpen met het ontsluiten of beschrijven van documenten, archiefbescheiden of foto's. De vrijwilligers verwerken de informatie op de persoonskaarten met behulp van een softwareprogramma. Zij bepalen zelf hoeveel tijd ze in het project steken. Daar staat doorgaans geen geldelijke beloning tegenover. Deelnemers aan dit soort projecten geven vaak aan dat het gevoel samen maatschappelijk van nut te kunnen zijn een belangrijke drijfveer is om deel te nemen. Het NOB diende, ondersteund door het NIMH, begin 2020 de aanvraag in bij de subsidiegever.

Het NIMH maakt deel uit van het ministerie van Defensie en kan om die reden geen subsidies aanvragen. Het verlossende antwoord kwam een kleine drie maanden later. De subsidie was toegekend en behelsde niet alleen het toegankelijk maken van de kaarten, maar ook het produceren van een serie informatieve video's over de koopvaardij en portretten van koopvaardijpersoneel. Daarnaast stelde het Mondriaan Fonds ons in staat een aantal infographics te laten maken, om het publiek te informeren over de verzamelde data.

De start van het project liep mede als gevolg van de COVID-19 pandemie vertraging op. Het NIMH startte in de loop van februari 2021 met het werven van vrijwilligers. Er waren van de kant van de projectorganisatie enige zorgen of voldoende vrijwilligers zich zouden melden. *Crowdsourcing* was voor het NIMH een nieuwe tak van sport. In eerste instantie werd een beroep gedaan op personen die in de jaren daarvoor interesse hadden getoond in de persoonskaarten, vaak nabestaanden of familieleden van zeelieden. Een artikel in het AD (en een groot aantal regionale dagbladen) zorgde ervoor dat de werving een enorme vlucht nam. Bijna 600 vrijwilligers lieten weten een bijdrage te willen leveren.

Al snel bleek dat, ondanks het succes van de werving, het coördineren van zo'n project geen sinecure is. Het werven van voldoende vrijwilligers blijkt achteraf gezien veel minder tijd te kosten dan de dagelijkse begeleiding van al die enthousiastelingen. Daar had één persoon bijna een dagtaak aan. Dat betrof niet alleen de aanmeldingsprocedure – alle vrijwilligers moesten een geheimhoudingsverklaring tekenen, maar vooral ook de vele vragen die ze hadden over het project in het algemeen en inhoudelijke zaken in het bijzonder. Ten einde een belangrijk deel van die vragen te kunnen beantwoorden, werd in maart een projectwebsite in het leven geroepen en een gedetailleerde handleiding geschreven. De ervaring leert echter dat lang niet iedere vrijwilliger kennis neemt van de handleiding, zelfs niet wanneer daar expliciet naar wordt verwezen. Hierdoor werden achteraf gezien nodeloos veel fouten gemaakt. Met die mogelijkheid was in het voortraject echter rekening gehouden. Ter controle werd iedere kaart door twee verschillende vrijwilligers verwerkt, waardoor twee datasets ontstonden. Na het invoeren van de kaarten volgde de controlefase. De software gaf aan waar de twee datasets van elkaar verschilden. Een kleinere, inmiddels ervaren groep vrijwilligers, stond in de startblokken om ook hieraan een bijdrage te leveren.

Het project kende al met al een vliegende start. Binnen zes weken waren alle persoonskaarten verwerkt en gecontroleerd. Daarna volgde de nabewerking van de data door de organisatie die de *crowdsourcing* mogelijk maakte (HetVolk.org). De dataset en de gedigitaliseerde kaarten worden na afronding van het project aangeboden op de archiefportal van het NIMH (www.archieven.nl) en via het Netwerk Oorlogsbronnen (www.oorlogslevens.nl). Daarmee worden niet alleen de grotendeels onbekende persoonlijke verhalen van de opvarenden van de koopvaardij voor het voetlicht gebracht, maar ook de zoektocht naar informatie over zeevarenden vereenvoudigd. Daarnaast kunnen de

Bemanningsleden
van een Nederlandse
kustvaarder in de
haven van Londen
(1943). DEN HAAG,
NATIONAAL ARCHIEF



gegevens op de kaarten worden gebruikt voor (statistisch) historisch onderzoek naar bijvoorbeeld de verhouding tussen protestanten en katholieken, gehuwde en ongehuwde zeevarenden, hun nationaliteit en geboorteplaats. Wanneer het vermoeden bestond dat de zeevarende was gedeserteerd, werd dit met een 'D' ook op de kaart aangetekend. Tijdens het project bleek dat dit enige nuancering verdient. Slechts in een beperkt aantal gevallen betreft het daadwerkelijk deserteurs. Vaak misten zeelieden letterlijk de boot, stapten ze over op een schip dat onder een andere vlag voer, of namen ze bijvoorbeeld dienst bij de Prinses Irenebrigade of de Royal Air Force.

WELMOED BONNS EN RICHARD VAN GILS
NEDERLANDS INSTITUUT VOOR MILITAIRE HISTORIE

Boekbesprekingen

Arie Kok, *Biografie van de Zuiderzee. 850 jaar geschiedenis in 25 verhalen*

Utrecht: Omniboek, 2021, 256 pp., ill., ISBN 9789401916943;
€ 25



Als geschiedenis het vertellen van oude verhalen is, is de *Biografie van de Zuiderzee* een ideaal geschiedenisboek. De ondertitel verraadt het al, 850 jaar geschiedenis in 25 verhalen. Maar wanneer Zuiderzee-geschiedenis voor jou als lezer bekend terrein is, moet je wel even een hobbel nemen. In de inhoudsopgave, gelijk voor in het boek, komen we de Durgerdammer visser Klaas Bording tegen die met zijn twee zoons wekenlang op een ijsschots over zee zwalkte. Grutte Pier maakt weer eens zijn opwachting, net als Frouke, het vrouwtje van Stavoren, Bossu en zijn smadelijke nederlaag en het Volendammer hotel Spaander met zijn kunstenaarsbende. Hebben we daar al niet genoeg over in de kast staan?

Auteur Arie Kok (1968) weet dit natuurlijk ook. In de jaren zeventig (en tachtig) van de vorige eeuw, toen hij zich, op zeer jonge leeftijd bewust werd van zijn fascinatie voor het Zuiderzeegebied, verschenen er diverse boeken en vele tijdschriftartikelen op basis van juist die verhalen. Het Boekenweekgeschenk van 1967 bestond zelfs uit Zuiderzeeverhalen. Jan de Hartog zette deze hausse in met zijn *Herinneringen van een Bramzigtje*.

Kok, van huis uit journalist en werkzaam als auteur, ghostwriter en schrijfcocoach/-docent, heeft deze, en gelukkig ook een flink aantal minder bekende verhalen, naar eigen zeggen 'afgestoft en herverteld'. Daarbij heeft hij ze voorzien van een 'tweede laag'. In korte kaderteksten gaat hij in op bepaalde aspecten en trekt daarin, waar dat relevant is, lijnen door naar het heden. Zo krijgen in het eerste verhaal over het ontstaan van de Zuiderzee, de Allerheiligenvloed van 1170, het fenomeen waterschap en de West-Friese Omringdijk extra aandacht. In de onheilspellende legende over het dorp Nagele stipt hij het proefschrift (2020) van archeoloog Yftinus van Popta aan die de tot voor kort onvindbare verdronken dorpen Marcnesse, Veenhuizen en Nagele heeft gelokaliseerd. Alle 25 verhalen krijgen op deze manier meer perspectief. Vaak

feitelijk, soms vermakelijk, zoals de kadertekst ‘Zonde der ontuchtigheid’ in het verhaal over de vroedvrouw van Schokland. Maar altijd kort en puntig. Arie Kok is niet voor niets docent en coach, hij kan schrijven.

De 25 verhalen lopen uiteen van eeuwenoude legenden en vanuit eigen voorstellingsvermogen ingevuld krantennieuws – bijvoorbeeld het verhaal van Aartje Ceelen uit Bunschoten die de vergeten stormvloed van 1825 overleeft door 33 uur in een wilgenboom te zitten – tot meer geschiedkundige verhandelingen. De ontruiming van Schokland in 1859, de internering van kroonprins Wilhelm von Hohenzollern op het eiland Wieringen in 1918 of de droom van waterstaatsminister Cornelis Lely behoren tot de algemeen bekende thema’s. Maar het verhaal over de late reformatie van Urk, pas tegen het einde van de zeventiende eeuw, zal voor velen een verrassing zijn. Zo ook de zoektocht naar het Nederlandse oerras, populair in wetenschappelijk kring tot 1945. Die leidde tot herhaalde schedelmetingen op Urk en Kok verhaalt daar beeldend over. Tegelijkertijd legt hij de context uit en met een begeleidende kadertekst over het opgraven van 147 skeletten op Schokland in 1940 – en de herbegrafenis 63 jaar later – zet hij de veranderde mores in deze tak van wetenschap en de Urker reactie daarop, in zeven pagina’s helder uiteen.

Dat is de kracht van de deze *Biografie van de Zuiderzee*. De auteur is een verhalenverteller pur sang die zich goed geïnformeerd heeft. Hij weet feiten en fictie geloofwaardig met elkaar te mengen. Het boek mag voor de kenner dan veel bekends bevatten, Arie Kok weet het smakelijk op te dissen. En bovendien, zijn oude verhalen er niet vooral om altijd weer opnieuw verteld te worden?

Blijkbaar vinden lezers dat ook. Inmiddels is dit heerlijke verhalenboek aan een vijfde druk toe.

FRITS LOOMEIJER

Iris Ellers, Pia Kuik, Tanja F. Revermann en Johanna Weymann (eds.), *Seestücke = Zeegezichten = Seascapes*

Mettingen: Draiflessen Collection, 2020, 120 pp., ill., ISBN 978942359535; € 37,50



De Liberna Collectie was ruim zeventig jaar, van 1941 tot 2012, alleen bekend bij specialisten, veelal bibliothecarissen en kunsthistorici. De collectie dankt haar bestaan aan Bernard Brenninkmeijer (1893–1976), die begin jaren veertig van de vorige eeuw, toen hij in Londen woonde, begon met verzamelen. Brenninkmeijer had een grote belangstelling voor kunst en literatuur en dit bracht hem ertoe boeken, prenten en tekeningen te verzamelen.

Tot aan zijn dood in januari 1976 bleef hij verzamelen. Tegen die tijd was de Liberna Collectie – Liberna is een samensmelting van Liber (boek) en Bernard – gehuisvest in de bibliotheek van zijn privéwoning in Hilversum. Vanaf 1975 werd de collectie professioneel aangepakt. Er werden catalogi samengesteld en voor familie en vrienden kleine tentoonstellingen georganiseerd. Soms werd de collectie bestudeerd door wetenschappers, maar de bibliotheek was niet toegankelijk voor het publiek. Dit veranderde in 2012, toen de Liberna Collectie verhuisde naar Forum Draiflessen in Mettingen (nabij Osnabrück in Duitsland), een museum van de familie Brenninkmeijer dat in 2009 was geopend. In het nieuwe pand is een grote studieruimte aanwezig, waar de Liberna Collectie en een grote naslagwerkenbibliotheek worden beheerd en waar tentoonstellingen worden georganiseerd.

Uit de brede collectie van manuscripten, miniaturen, incunabelen, boeken uit de periode na 1500, prenten, tekeningen en schilderijen, met name uit de vijftiende tot de zeventiende eeuw (bij elkaar zo'n 4.000 objecten) organiseerde de Draiflessen Collection van 5 november 2020 tot en met 9 mei 2021 de tentoonstelling *Seestücke*. De coronacrisis zorgde ervoor dat helaas maar weinigen de tentoonstelling hebben kunnen zien. Dat is – ondanks dat er een eenmalige digitale rondleiding werd georganiseerd, waardoor geïnteresseerden op afstand toch een indruk kregen van de tentoonstelling – jammer. De tentoonstelling, waarover nog informatie en afbeeldingen op internet is te vinden, was klein, maar smaakvol en daarmee toch de moeite waard. In totaal werden 27 maritieme objecten getoond, vooral tekeningen en prenten, maar ook een geschilderd zeestuk en enkele navigatie-instrumenten. Deze staan allemaal afgebeeld in de catalogus die de tentoonstelling vergezeld en waarmee we het dus vooral moeten doen. Deze is uitgevoerd in drie talen (Duits, Nederlands en Engels) en richt zich op een internationaal publiek.

Het boek bevat, naast een catalogus van alle voorwerpen, elf artikelen, de meeste geschreven door medewerkers van de Draiflessen Collection. De essays vertellen het verhaal van het marinegenre, de kunst van de zee, waarbij in de Republiek vanaf het eind van de zestiende eeuw enerzijds op groot formaat het machtsvertoon van de oorlogsschepen werd uitgebeeld. Deze zeestukken waren vaak opdrachten, duur en bedoeld voor semipublieke plaatsen. Aan de andere kant werden ook kleine, verstilde 'zeetjes' geschilderd, die juist voor een breed publiek bereikbaar waren. Het is helemaal niet zo vreemd dat schepen en de zee werden afgebeeld. De scheepvaart was de voornaamste brenger van welvaart en werd dus ook vaak in beeld gebracht. De Republiek was in de zeventiende eeuw een van de rijkste landen ter wereld en had dit voor een belangrijk deel te danken aan de scheepvaart. Met schepen konden alle zeeën worden bevaren en alle windstreken worden bereikt. Het spectrum aan uitgebeelde onderwerpen was breed en varieerde van gedetailleerde scheepsportretten, dramatische zeeslagen, vlootparades en aankomsten van vorsten in havens, tot alledaagse, met naamloze bootjes bevaren kustlandschappen en sfeervolle zeegezichten met een wisselwerking tussen wolken, lucht en water.

Die anonieme schilderijen met een 'zeetje' of een 'scheepken', zoals ze in inventarissen van inboedels vaak worden genoemd, sierden de muren van menig woonhuis en deze schilderijen waren dan ook voor elke beurs bereikbaar.

De tentoonstelling bevat echter 'slechts' één zeestuk, de zeeslag bij Duins (1639), door Cornelis van der Velde, daarnaast vooral tekeningen die geen schetsen zijn, maar uitgewerkte kunstobjecten. De artikelen behandelen vooral aspecten van deze kleine objecten met voorstellingen, die zich afspelen op de grens van lucht en water. Maritieme voorstellingen zijn ook vaak een metafoor voor harmonie of voor het leven, dat ook wel eens stormachtig weer kent.

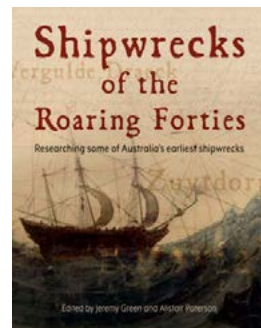
Het gevaar van zoveel artikelen over een tentoonstelling met een beperkte omvang is dat de artikelen elkaar overlappen. Regelmatig had ik inderdaad het idee dat ik informatie al elders las of dat bepaalde informatie achterwege is gelaten. Dat komt dan vooral omdat niet alle thema's die op zeestukken worden afgebeeld in de Liberna Collectie aanwezig zijn. Heel erg vernieuwend zijn de artikelen niet, maar het grote belang van het boek is dat deze weinig bekende collectie, die een aantal bijzondere maritieme werken herbergt, meer bekendheid krijgt. Een tentoonstelling verdwijnt nu eenmaal, maar een catalogus blijft.

RON BRAND

Jeremy Green en Alistair Paterson (eds.), *Shipwrecks of the Roaring Forties. Researching some of Australia's earliest shipwrecks*

Perth: UWA Press, 2020, 316 pp., ISBN 9781760800444; \$45

Nooit had ik in 1971 kunnen denken dat ik vijftig jaar later een boek zou recenseren over VOC-wrakken op de West-Australische kust. Ik was in dat jaar in Perth als tijdelijk docent Europese geschiedenis werkzaam aan de University of Western Australia, tezamen met de iets eerder uit Leiden aangekomen Frank Broeze, die maritieme geschiedenis met zoveel succes zou gaan doceren. West-Australië was in deze jaren in de ban geraakt van de zeventiende- en achttiende-eeuwse Oost-Indiëvaarders die op haar westkust waren vergaan. Waar de *Zuiddorp* in 1712 was gebleven, was al langer bekend. Maar in 1963 kreeg de ontdekking van wrakresten van de *Batavia* uit 1629 enorme publiciteit, gevolgd door de vondst in 1969 van resten van het Engelse schip *Trial* en van de *Zeewijk* (1712) in 1970. Beschermende wetgeving werd snel ingevoerd. In het museum in Fremantle werden de vondsten weldra getoond. Ik herinner me nog goed de grote stapel zilveren munten. Van de *Vergulde Draak* waren ook al in 1963 resten gevonden, wat in 1972 leidde tot de eerste archeologische scheepsopgraving in Australië.



De drijvende kracht achter het scheepsarcheologisch onderzoek was toen Jeremy Green. En hij is het nu die samen met Alistair Paterson, archeoloog verbonden aan de University of Western Australia, de geschiedenis van het onderzoek naar bovengenoemde vijf scheepswrakken, aangevuld met dat naar vier vroeg-negentiende-eeuwse schepen, te boek heeft gesteld. Het boek is het resultaat van een groot internationaal project, gefinancierd door de Australian Research Council: het zogenoemde Roaring Forties project, dat in de periode 2014-2018 is uitgevoerd. De naam Roaring Forties verwijst naar de gordel van westenwinden rondom 40 graden zuiderbreedte, op welke breedte Hendrik Brouwer in 1611 de snelste en veiligste route naar Batavia had ontdekt, niet naar de veel noordelijker gelegen wrakplaatsen. Ook enkele Nederlanders werkten aan dit project mee. Het is een kloek, prachtig uitgevoerd boek, waarin zeer gedocumenteerd en uitvoerig verslag wordt gedaan van de diverse onderdelen van het veelomvattende project. Telkens door betreffende specialisten met uiteenzettingen van de gebruikte werkwijzen, zoals bij het vaststellen van de herkomst van het zilver in de gevonden munten. Prachtige kleurenillustraties ondersteunen de tekst. De modernste technieken zijn toegepast van *remote sensing* tot 3D en het gebruik van drones en isotopen. Virtuele presentaties zijn vervaardigd van Beacon eiland onder de titel van Beacon Virtua en van Batavia Virtua en zijn opgenomen in een reeks van tentoonstellingen over de wrakvondsten.

Het wrakonderzoek van de *Batavia* heeft voor de Nederlandse lezer het meeste opgeleverd. Het hout van de romp was afkomstig uit het Oostzeegebied, Lübeck en Neder-Saksen. Elke houtsoort had een specifiek gebruik. In de zilveren goederen, die Pelsaert liet vervoeren, was het gehalte aan zilver minder dan het gilde in Amsterdam voorschreef. De zilveren munten bevatten niet steeds een zelfde percentage van dit edelmetaal. Een belangrijke vondst vormden twaalf skeletten op Beacon Island, waar al eerder negen skeletten waren aangetroffen. Dit vormt een fascinerend verhaal. Met behulp van onder meer isotopenonderzoek zijn het geslacht, de lengte, de leeftijd, enige doodsoorzaken en de geografische herkomst vastgesteld. Deze opvarenden kwamen uit de Republiek, Engeland, Frankrijk, Duitsland en Scandinavië en gezien de lange zeereis was hun gezondheid bij het overlijden goed. Er waren een baby van negen maanden en twee vrouwen bij. De lichaamslengtes liepen uiteen van 160 tot 182 cm en de hoogste leeftijd was vijftig jaar. Van dominees dochter Judith Gijsbertsd. wordt ook iets verteld over haar verdere bestaan in de Oost.

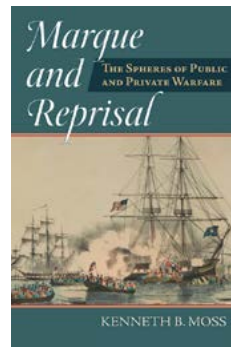
Onderzoek naar het lot van de overlevenden van de *Vergulde Draak*, die na de stranding aan land zijn gegaan, leverde niets op. Ook van de *Zuiddorp* en *Zeewijk* is niet veel meer informatie beschikbaar gekomen. Van het ivoor aan boord van de *Zeewijk* is definitief vastgesteld dat deze uit West-Afrika afkomstig was en via Amsterdam illegaal aan boord was. Van de *Trial* blijft heel veel onbekend. Van de vier negentiende-eeuwse wrakken blijven de gegevens heel summier. Het Roaring Forties project en de voorliggende verslaglegging plaat-

sen Australië vooraan in de rij van toonaangevende maritiem-archeologische onderzoekslanden, waarbij ook de verantwoording van de resultaten voor een groter publiek prominente aandacht krijgt.

JAAP R. BRUIJN

**Kenneth B. Moss, *Marque and Reprisal.*
*The Spheres of Public and Private Warfare***

Lawrence: University Press of Kansas, 2019, 452 pp.,
ISBN 9780700627752; \$45



Deze studie opent met een incident dat op 16 september 2007 plaatsvond op het Nisourplein in Bagdad, waarbij vanuit een konvooi geleid door huurlingen het vuur geopend werd op een Irakese auto en zeventien doden vielen. Kenneth B. Moss (emeritus-hoogleraar nationale veiligheidsstudies op de National Defense University in Washington DC) geeft de lezer hiermee aan dat private deelname aan militaire conflicten tot op de dag van vandaag voortduurt. Hij laat de oorsprong hiervan zien in de geschiedenis van de vs en toont ook waarom de overheid trachtte controle uit te oefenen op deze private actoren, waarom zij in recente conflicten opnieuw zijn opgedoken en hoe ze in digitale oorlogvoering een vervolg krijgen. 'Oorlog is de meest ingrijpende beslissing die een overheid kan nemen', zo betoogt Moss, en kan daarom niet alleen aan de private sector of de markt worden overgelaten.

De these van Moss omvat waarom en hoe private actoren die gewapend geweld gebruikten in het verleden onder overheidscontrole van de staat kwamen te staan. Reden om dit boek in het *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* te bespreken is uiteraard dat de commissievaart hierin een voorname rol heeft gespeeld en invalshoek is voor driekwart van deze studie. De commissievaart immers is een van de oudste sectoren waarbij privaat geweld door de staat werd toegestaan. Moss trekt dit door naar hedendaagse cybercriminaliteit die in de 21e eeuw de mogelijkheid biedt tot private oorlogvoering zonder tussenkomst van een staat. Moss verzuimt evenwel de inzet van bewakingsbedrijven te benoemen op de scheepvaart voor de kust van Somalië en elders waar piraterij heden nog welig tiert.

Na een voorwoord en inleiding volgen zes grote hoofdstukken. Als eerste worden de term oorlogvoering en daarbij komende private ondernemingen gedefinieerd. Vervolgens wordt bekeken welk soort participanten zich mengen in private oorlogvoering. Daarbij worden de denkbeelden van diverse klassieke rechtsgeleerden, filosofen en andere denkers opgevoerd, zoals Grotius, Machiavelli, Thomson, Hobbes, Locke, Adams en Bijnkershoek. In het tweede hoofdstuk komen de private oorlogvoering en de actoren aan bod en

wordt de oorsprong van de commissievaart en de verstrekking van de *Letter of Marque* en *-Reprisal* (commissiebrief en represaillebrief) in de Atlantische wereld besproken, waarbij Moss teruggaat tot de veertiende-eeuwse Franse gerechtshoven waar recht werd gesproken over buit veroverd op zee. Hierna wordt het accent verlegd naar de publieke en private oorlogvoering in de Atlantische wereld en daarbuiten. Daarbij wordt ingegaan op de regelgeving in de commissievaart in met name de zeventiende en achttiende eeuw en het daaruit ontstaan van een staande marine. Hij ziet in de exponentiële kostengroei van marinescheepsbouw en het tegelijkertijd afnemen van de kans op buit in conflicten als de oorzaken van het verval van de commissievaart in de vroege negentiende eeuw. In het vierde hoofdstuk is de definiëring van de balans tussen de private oorlogvoering en de grondwet tijdens de Amerikaanse Revolutie onderwerp. Veel aandacht is er voor de behandeling van gevangene Amerikaanse kapers en hun status in Groot-Brittannië en het buitenland en de omslag daarin. Daarna volgt de terugkeer van de commissievaart en het opnieuw verdwijnen van de private oorlogvoering met winst oogmerk rondom de Krimoorlog. Vooral de oorlog van 1812 bracht de Amerikaanse kapers fortuin, en Moss beschrijft zowel opzet van de bedrijfstak als bemanningen en officieren aan boord. Het profijt van de oorlog van 1812 was vooral de reden waarom het de vs later niet lukte de commissievaart af te schaffen. Ondanks de aanwezigheid van een eigen marine was kaapvaart nog steeds een voor de staat financieel gezien zeer voordelige vorm van oorlogvoering die de vijand veel schade berokkende. Als laatste wordt de privatisering van oorlogvoering in de twintigste en 21e eeuw behandeld, waarbij vooral de hedendaagse conflicten in het Midden-Oosten aan bod komen. In de conclusie volgt een analyse waarom deze privatisering tegenwoordig is teruggedraaid. De conclusie is feitelijk een epiloog, want gaat gewoon verder waar het zesde hoofdstuk stopt en reflecteert niet op de eerste vijf hoofdstukken.

Dat Moss als Amerikaan de nodige foutjes maakt in de geschiedschrijving van West-Europa in de Nieuwe Tijd is niet onbegrijpelijk, maar had met meelezers toch voorkomen kunnen worden. Zo zijn voor hem de begrippen *the Netherlands* en de *Dutch Republic* hetzelfde (p. 95, 131), laat hij met de Vrede van Utrecht (1713) de Anglo-Nederlandse vijandigheden eindigen (p. 140) en ziet hij de Franse *guerre de course* voortkomen uit de veel sterkere staatsfinanciën van Groot-Brittannië in de achttiende eeuw, maar ontgaat hem het ontstaan hiervan te verbinden met de uitslag van de zeeslag bij Kaap la Hogue in 1692 (p. 110). Dat Moss de Franse Revolutie benoemt als 'een bevestiging van de politieke stappen die de vs tien jaar eerder namen' (p. 193), laat ik aan het oordeel van de lezer zelf over.

Een ander zwak punt is dat Moss wel erg lang filosofeert over de politieke haken en ogen aan de cyberoorlogvoering zonder daarbij concrete aanvallen of aanvalsmethoden te benoemen, terwijl nu juist in de hoofdstukken drie tot en met vijf de opzet van de Amerikaanse commissievaart wel wordt besproken, maar de analyse daarvan weer goeddeels ontbreekt. Dat geeft in een notendop

het probleem van deze studie aan: er wordt veel besproken en benoemd, maar een compact, coherent geheel met kop en staart wordt het niet; Moss draaft maar door.

Het grootste bezwaar vormt de opmaak en indeling van dit boek. De hoofdstukken kennen vrijwel geen enkele onderverdeling in paragrafen en zelfs alinea's zijn soms pagina's lang, waardoor de lezer zich moet worstelen door 360 pagina's tekst met ellenlange hoofdstukken in een vrijwel identieke bladspiegel, zonder tabellen, grafieken of illustraties. Dat ontmoedigt verder lezen en geeft geen moment rust aan de lezer. De conclusie moet dan ook zijn dat Janice E. Thomson met *Mercenaries, Pirates, & Sovereigns* (Princeton 1994) nog altijd het meesterwerk over dit vakgebied heeft geschreven, en zij had daar slechts honderdvijftig pagina's voor nodig.

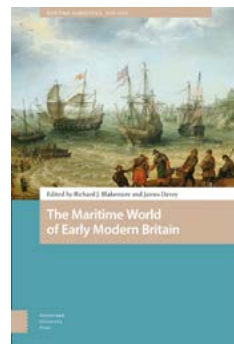
JOHAN FRANCKE

**Richard Blakemore en James Davey (eds.),
*The Maritime World of Early Modern Britain***

Amsterdam: Amsterdam University Press, 2020, 324 pp.,
ISBN 9789463721301; € 115

Het water slaat constant tegen Groot-Brittannië aan, loopt over haar stranden, vreet aan haar kusten. De zee en de oceaan hebben de Britse eilanden gevormd en belaagd. Ze deden dat al lang voordat er, in politieke zin, gesproken kon worden van zoiets als een 'Groot-Brittannië', ergens in een waterige uithoek van West-Europa. De samenstellers van deze bundel willen dan ook laten zien hoe de zee bijgedragen heeft aan de totstandkoming van een Britse politieke identiteit. Volgens hen gebeurde dit toen de handelsvloot, reikwijdte en maritieme macht van de Britse eilanden begonnen te groeien, tussen de late vijftiende en vroege achttiende eeuw – in ieder geval veel eerder dan de Act of Union die in 1707 de koninkrijken Engeland en Schotland samenvoegde. Terwijl Britse zeelui de wereld rondzeilden, werd er aan wal druk gewerkt aan staatsvorming, een nationaal bewustzijn en het idee van een imperiale wereldmissie. 'The story of Britain becoming maritime is therefore deeply intertwined with the story of Britain becoming Britain' (p. 15), betogen de redacteurs in hun inleiding.

De innige band tussen Brittannië en de zee zal historici niet verrassen, hedendaagse nieuwsconsumenten evenmin. De borstklopperij van 'Rule, Britannia! Britannia, rule the waves' was in het vroegmoderne verleden immers net zo levend als vandaag, nu de Brexit de verblindende horizon is van een nieuw Brits avonturisme. Toch valt er in deze bundel veel te leren. De auteurs keren zich tegen de zinsbegoocheling van Britse uniciteit en dominantie. Ze presenteren het Britse verleden juist in termen van verbinding, uitwisseling en



afhankelijkheid. De zee bracht de Britse eilanden bovenal indrukken, inspiratie en gevaren van buiten, uit andere landen en andere werelddelen. Het doel van de bundel is daarom te laten zien hoe internationale interactie een grote invloed had op drie zaken, namelijk: 1) de schaal van Britse maritieme activiteit; 2) de pogingen van Britse overheden om deze activiteit te controleren, en; 3) het beeld van Brittannië als een maritieme natie. Aangezien de internationale dimensie beoefenaars van Nederlandse zeegeschiedenis wellicht het meest zal interesseren, zal ik in deze recensie vooral bespreken of de bundel in deze doelstelling slaagt.

Jammer genoeg valt internationale uitwisseling in ieder geval niet te vinden onder de auteurs van deze bundel. Alle bijdragen zijn geschreven door historici, literatuurwetenschappers en conservatoren aan Britse universiteiten en musea. Werk van (bijvoorbeeld) Nederlandse auteurs wordt desondanks uitvoerig geciteerd. De bundel verschijnt bovendien in de nieuwe reeks *Maritime Humanities, 1400–1800* van de Amsterdam University Press. Dat had dus ontegenzeggelijk allemaal best wat internationaler gekund.

Ook komt een aanzienlijk deel van de hoofdstukken amper los van de Britse kust en blijft de focus behoorlijk nationaal. Zo gaat het essay van Claire Jowitz enkel over de maritieme thematiek van Engels theater, zonder duidelijke grensoverschrijdende component. Elaine Murphy richt zich in haar hoofdstuk over de Engelse Burgeroorlog (1642–1651) louter op de rol van Britse vrouwen tijdens dit conflict. In Cheryl Fury's bijdrage over rechtszaken en subversief gedrag (waaronder bestialiteit) tijdens de vroege reizen van de East India Company valt alleen een zeer haastige vergelijking met de VOC te vinden. Twee vrij traditioneel opgezette uiteenzettingen over respectievelijk de zestiende-eeuwse koopvaardijvloot (Craig Lambert en Gary Baker) en de Schotse handel met het Iberisch schiereiland (Claire McLoughlin) doen niet aan vergelijkingen of internationale context. Die tweede bijdrage levert nog wel het mooie inzicht op dat Iberische autoriteiten de onderdanen van de verschillende Britse koninkrijken vaak amper uit elkaar konden houden (p. 123), wat zeker verdere aandacht had verdiend.

De hoofdstukken die wél expliciet bijdragen aan de internationale dimensie van de bundel vallen te verdelen in twee groepen. Ten eerste zijn er stukken die sterk de nadruk leggen op het belang van maritieme rivaliteit. In een prachtige microgeschiedenis van het schip *Minion* (een van de eerste Engelsen die op Afrika voer) toont Bernhard Klein hoe dergelijke handelstochten niets met Brits exceptionalisme of een vermeende zeevarende roeping te maken hadden. Ze werden veel meer gekenmerkt door onwetendheid over de niet-Europese wereld en de angst achter te lopen op andere Europese handelsnaties. Rebecca Bailey maakt een vergelijkbaar punt in haar essay over de *Sovereign of the Seas*, het protserige oorlogsschip van koning Karel I (r. 1625–1649), dat in Nederland bekendstond als 'De Gouden Duivel'. Brits-Nederlandse wedijver staat tevens centraal in Philippa Hellawells uitstekende essay over de maritieme wetenschap binnen de zeventiende-eeuwse Royal Society – een van de

hoogtepunten in de bundel. Zij laat zeer gedetailleerd (en overtuigend) zien hoe conflicten met de Verenigde Provinciën en Frankrijk doorklonken in allerlei juridische verhandelingen en mathematische traktaten.

De andere hoofdstukken met een heldere internationale focus gaan vooral over uitwisseling. Ze laten zien hoe de zee verschillende culturen bij elkaar bracht en daarmee buitenlandse invloeden in de Britse politiek en samenleving bestendigde. Zo betoogt Alan James dat continentale auteurs, met name de Franse Hugenoote Henri Lancelot Voisin de La Popelinière (1541-1608), een grotendeels vergeten inspiratiebron waren voor de Engelse staatsman, kolonisator en auteur Walter Raleigh (1522-1618). Daarmee wordt duidelijk dat de imperiale dromen en de bijbehorende opbouw van maritieme macht helemaal niet specifiek Brits waren, maar perfect pasten in een bredere Europese context. Om als vorst macht en legitimiteit uit te stralen, zowel binnen als buiten de landsgrenzen, was een oorlogsvloot simpelweg noodzakelijk. Op kleinere schaal raakt ook Meredith Greilings sympathieke essay over een scheepsmodel uit een kerk in Aberdeen aan het belang van overzeese uitwisseling. Haar hoofdstuk laat mooi zien hoe een enkele miniatuur (dat consequent aangeduid werd met de Nederlandse naam *Schip*) een hele geschiedenis aan Schots-Zeeuwse contacten herbergt en ons veel kan leren over de invloed van de zee op religieuze cultuur in vroegmodern Europa.

Al met al is deze bundel een academisch product van wisselende relevantie. Historici van vroegmodern Engeland of Schotland zullen ontegenzeggelijk eerder iets aan dit werk hebben dan maritieme historici in de bredere zin van de discipline. Dat laat onverlet dat de bijdragen over de gehele linie zeer divers en grondig onderzocht zijn. Daarnaast ben ik op basis van deze bundel in ieder geval benieuwd wat de *Maritime Humanities* reeks verder naar onze historiografische kusten zal komen brengen.

ERIK DE LANGE

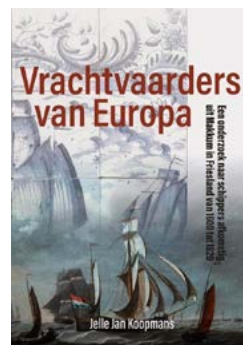
Jelle Jan Koopmans, *Vrachtvaarders van Europa*.

Een onderzoek naar schippers afkomstig uit Makkum in Friesland van 1600 tot 1820

Hilversum: Verloren, 2020, 204 pp., ill., ISBN 9789087048877;

€ 25

Rond het door NWO gesubsidieerde project Sontolregisters Online en 'The Ascent of the Frisians. The Dutch Commercial System and the Market for Maritime Transport, 1550-1800' verscheen als laatste in de trilogie aan publicaties van promovendi *Vrachtvaarders van Europa*. Deze microhistorie van de schippers van Makkum werd geschreven door de geboren en getogen Fries Jelle Jan Koopmans. Niet alleen



toetst hij hiermee de twee voorafgaande studies van Werner Scheltjens en Simone Steenbeek, maar probeert hij ook een antwoord te formuleren op de vraag hoe de schippersgemeenschap van Makkum zich ontwikkelde tijdens de vroegmoderne periode en hoe dat te verklaren is.

Tegenwoordig is Makkum nog steeds een relatief klein dorp van 3.500 inwoners, met de bekende Tichelaar aardewerkfabriek en een scheepswerf voor luxe jachten. Men spreekt dan ook wel van een 'vlek', een dorp met stedelijke allure. Friesland wordt vaak in de historiografie afgeschilderd als een landbouwgebied in de periferie, maar een studie als deze nuanceert dat.

De opkomst en neergang van de Makkumer scheepvaart is gerelateerd aan diverse regionale, nationale en internationale ontwikkelingen die Koopmans op een heldere wijze uiteenzet. Naast de voor de hand liggende Sonttolregisters gebruikt hij daarvoor een breed spectrum aan binnen- en buitenlandse archiefbronnen waarin Makkumer schippers vermeld worden. Notariële archieven van Amsterdam en Rotterdam, het archief van Tönning, lastgeldregisters en zeebrieven uit stadsarchieven en lokale doop-, trouw- en begraafboeken en belastingregisters zijn gebruikt, alsmede het familiearchief van de familie Kingma. Je zou verwachten dat daarmee ook een analyse mogelijk is van de familienetwerken en onderlinge connecties van schippersfamilies in Makkum, maar daar wordt helaas weinig over uitgeweid.

In tijdspannes van twintig jaar analyseert hij de ontwikkelingen van de maritieme gemeenschap en de daaraan gelieerde beroepen. Dit heeft voor de lezer als voordeel dat met enige regelmaat een tussenbalans wordt opgemaakt en het overzicht niet verloren gaat. Analyses met tabellen van thuishavens, bestemmingen, producten, doorvaarten en schippers dreigen vaak eentonig te worden, maar gelukkig lardeert Koopmans dit met diverse anekdotes en uitgebreidere beschrijving van casussen waarin Makkumers een hoofdrol spelen.

Een rode draad is de sterke oriëntatie van Makkum op bouwmaterialen, zoals kalk, dakpannen, stenen en tegels. De behoefte om deze lokale producten in andere gebieden af te zetten deed hier de zeescheepvaart ontstaan. De Friese kustplaats had dan ook op zijn hoogtepunt wel meer dan honderd kalkovens, waarvoor de grondstoffen door schelpenvissers werden aangeleverd.

De opkomst van de stad Amsterdam gaf aan Makkum een enorme economische impuls omdat grote hoeveelheden kalk voor de woningbouw geleverd konden worden. Ook Hamburg, Danzig, Koningsbergen, Riga en de regio Sleeswijk-Holstein (Tönning, Friedrichstadt) waren grote afnemers van de Makkumer bouwmaterialen. Als retourvracht werd meestal graan, hennep en rogge vervoerd en later ook via de Sont vanuit de Baltische staten. Bij velen ook wel bekend als de moedernegotie.

In de loop der tijd werd er steeds vaker richting de Middellandse Zee gevaren, in de zogenaamde driehoeksvaart, waarbij veelal hout en duigen voor de productie van wijnvaten werden verscheept.

Makkumer schippers moesten zich, net als die van andere vissersplaatsen, constant aanpassen aan veranderende omstandigheden, mede door de vele

oorlogen. Vaste handelsroutes en netwerken hadden daarbij, naast het voordeel van constante vervoersstromen, het gevaar van plotselinge blokkades. Er vond een bepaalde mate van specialisatie plaats waarin het netwerk met vaste relaties en vertrouwen regelmatig over meerdere generaties werden doorgegeven.

In de loop der tijd werd duidelijk dat het zwaartepunt van dominante visersplaatsen gedurende de zeventiende en achttiende eeuw zich steeds verder verplaatste van west naar oost, van Amsterdam tot uiteindelijk Groningen en Noord-Duitsland. Ook voor de Friese havenplaats, ontstaan bij een sluis met de buurten Statum en Kerkeburen, was de zeventiende eeuw die van economisch hoogtij, met een gestage groei tot circa 1780. Na de Engelse oorlogen en Franse tijd was het eigenlijk gedaan met de vloot van Makkum. Reders waren steeds minder bereid te investeren. Door de ineenstorting van de scheepvaart zakte ook het aantal inwoners weer in, mede door de opkomst van de efficiënte landbouw.

Hoewel dit boek een focus heeft op Makkum is het wel degelijk relevant voor onderzoekers die zich bezighouden met andere plaatsen, ook buiten Friesland. De rijke reeks van archieven geeft een duidelijk beeld van wat zoal te vinden is en hoe dit in een microstudie of bredere studie toegepast kan worden. Daarmee zou een reeks van vergelijkende studies kunnen ontstaan die het beeld van de vrachtaarders van Europa alleen maar scherper zouden maken. Koopmans suggereert zelf ook een vervolgstudie op basis van de Prize Papers.

Helaas zijn er weinig illustraties in het boek afgebeeld, iets wat in de huidige visuele wereld wel van belang is, maar mogelijk door een gebrek aan beeld of budget niet is uitgevoerd. Desalniettemin is *Vrachtaarders van Europa* een prachtig voorbeeld van een microstudie die bredere maritieme ontwikkelingen van de Europese vrachtaarders inzichtelijk maakt.

HANS ZIJLSTRA

Marjoleine Kars, *Bloed in de rivier. Het onbekende verhaal van de massale slavenopstand in een Nederlandse kolonie*

Amsterdam/Antwerpen: Uitgeverij Atlas Contact, 2021, 383 pp., ill., ISBN 9789045041926; € 26,99

Slavernij is van alle tijd en een ragfijn spel. In de Atlantische wereld was slavernij een pervers systeem van onvrije arbeid, gebaseerd op een stelsel van ongeschreven regels en afspraken. Geweld of dreiging van geweld was natuurlijk inherent aan slavernij, maar het instituut kon niet alleen met geweld en repressie in stand worden



gehouden. Er moest ook een bepaalde mate van evenwicht zijn in de verhouding tussen meester en slaaf, waarbij de slaaf zijn/haar positie accepteerde en bereid was een bepaalde hoeveelheid arbeid te leveren zolang de eigenaar in voldoende mate voorzorg in de voorziening van huisvesting, voeding, kleding (en ook ontspanning). Werd de behandeling als onrechtvaardig of onvoldoende ervaren, dan volgde sabotage, weglopen, werkweigering of uiteindelijk opstand. Opstand en rebellie was zelden gericht tegen de omverwerping van het instituut van slavernij, zo ook in Berbice in 1763, waarover het boek *Bloed in de rivier* handelt.

De Sociëteit van Berbice, een in Amsterdam gevestigde onderneming, voerde het bewind over de Nederlandse nederzetting langs de rivier Berbice, gelegen in het huidige Guyana. De Sociëteit exploiteerde hier elf plantages met suiker, koffie en cacao. Daarnaast waren er ongeveer 150 particuliere plantages. In maart 1759 brak op de sociëteitsplantage De Dageraad een dodelijke vorm van dysenterie uit, die zich snel over de nederzetting verspreidde. Met name onder de witte bevolking vielen veel slachtoffers. In 1763 waren er op elke Europeaan ongeveer 25 Afrikanen, terwijl 1:15 als wenselijk werd beschouwd. Daarnaast heerste er hongernood en er was gebrek aan bijna alles. Door de Zevenjarige Oorlog (1757–1763) stokte de aanvoer van gezouten vlees, granen, bonen, kleding en allerhande gebruiksvoorwerpen. De erbarmelijke omstandigheden leidden in de zomer van 1762 tot plunderingen om aan voedsel te komen en ontsnappingen/weglopen, die – vanwege ‘de wrede behandeling en dat ze niet kregen “wat hun toekwam”’ (p. 103) – in februari 1763 uitmondde in een opstand op vier plantages. De rebellen kregen een aanzienlijk deel van de kolonie in handen. Het plan was om het gebied in tweeën te splitsen: de rebellen wilden de bovenloop nemen en de benedenloop teruggeven aan de Nederlanders (p. 135). In december arriveerden zevenhonderd militairen uit Nederland en de opstand werd bloedig neergeslagen. Er werden 900 Afrikanen gevangengenomen en verhoord, van wie 120 mannen en vier vrouwen ter dood werden veroordeeld. Ruim zeventig executies vonden plaats. Op 15 december 1764 volgde een algehele amnestie.

Bloed in de rivier is de Nederlandse vertaling van de Engelstalige publicatie uit 2020. Het boek is min of meer chronologisch van opzet, waarbij de opstand in een brede context over de Atlantische wereld, slavernij en de ontwikkeling van Berbice wordt gezet. Door het dagregister van gouverneur Van Hoogenheim, het journaal van kolonel De Salve, de briefwisseling tussen de opstandelingen en het Nederlandse gezag, de notulen van het Hof van Justitie en de verhoren van de gevangengenomen opstandelingen zijn we in detail geïnformeerd over de oorzaken, het verloop en de afloop van de slavenopstand van 1763.

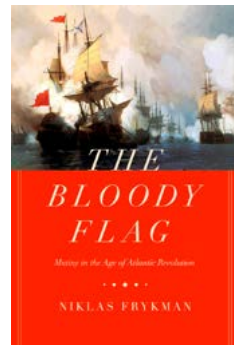
Naast het historische verhaal is *Bloed in de rivier* ook een reflectie van deze tijd. Binnen het academische slavernijdebat bestaan er verschillende stromingen. Piet Emmer zit nooit verlegen om een provocerende uitspraak. Henk den Heijer wil vooral het verhaal vertellen. Alex van Stripiaan laat het politiek

correcte geluid horen. En Pepijn Brandon en Karwan Fatah-Black nemen een activistisch standpunt in. Van de laatste twee figuren de positieve reacties in het boek. Vanwege haar Amerikaanse carrière – de auteur is een in Amsterdam opgeleide historica, die is gepromoveerd aan de Duke University en sinds 1994 verbonden is aan de University of Maryland – neemt Marjoleine Kars een hyper-politiek correct standpunt in. Ze gebruikt niet alleen de term slaafge-maakt voor de Afrikanen, maar ook het beladen woord werkkamp in plaats van plantage. Haar uitgesproken stellingname doet echter afbreuk aan dit belangrijke historische verhaal.

VICTOR ENTHOVEN

Niklas Frykman, *The Bloody Flag. Mutiny in the Age of Atlantic Revolution*

Oakland: University of California Press, 2020, 285 pp., ill., ISBN 9780520355477; \$32,95



Kapitein Pigot van HMS *Hermione* is het sprekende voorbeeld van een van de vele sadistische, onberekenbare officieren van de Royal Navy die om de haverklap zweepslagen uitdeelden. Toen hij vond dat het werk in het want niet snel genoeg werd uitgevoerd, dreigde hij de laatste die beneden kwam met zweepslagen, waarna drie mannen in paniek uitgleden op de paarden en na een val van een tiental meter dood op dek neervielen. Deze en andere wreedheden leidden op 21 september 1797 uiteindelijk tot een munterij waarbij Pigot zelf door tientallen messteken om het leven kwam. De wrede disproportionele straffen bij de marine en de daaruit ontstane massale munterijen op de Franse, Britse en Nederlandse vloot in het revolutionaire tijdvak tussen circa 1780 en 1802 vormen de hoofdmoot van deze studie van Niklas Frykman. Frykman is universitair docent Atlantische geschiedenis aan de Universiteit van Pittsburgh. De oplettende lezer weet dan dat Marcus Rediker de leerstoel van die vakrichting bekleedt. Toch moet deze studie eerder als een sociaal-maritieme geschiedenis worden gezien, dan de doorgaans op marxistische leest geschoeide boeken van Rediker.

Vergelijkbare studies zijn het werk van Bruijn en Eyck van Heslinga, *Munterij, oproer en berechting op schepen van de VOC* (1980), *The Many-Headed Hydra. Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic* van Linebaugh en Rediker (2000) en *Between the Devil and the Deep Blue Sea* (1987) van de laatste, maar uit de inleiding blijkt vooral *Mutiny and Maritime Radicalism in the Age of Revolution. A Global Survey* (2014) waarvan Frykman zelf met Clare Anderson, Lex Heerma van Voss en Marcus Rediker redacteur was, een inspiratiebron te zijn geweest. Net als het symposium van

het IISG uit 2011 dat daaraan ten grondslag lag en het symposium *Free and Unfree Labor in Atlantic and Indian Ocean Port Cities* (Universiteit van Pittsburgh, 2016). Frykman raadpleegde in talloze landen (waaronder Nederland) allerlei maritieme experts en vergaarde zo ook een grote hoeveelheid primaire bronnen waaruit gerechtelijke uitspraken over mouterijen werden opgetekend. Zo gebruikt hij herhaaldelijk het journaal van de Zweedse chirurgijn Schedvin die, aan boord van het oorlogsschip *Eurydice*, in 1793–1794, de wantoestanden op de Britse vloot rapporteerde.

In de inleiding wordt vooral ingegaan op de enorme groei van de Franse en Britse marine en de daaropvolgende problemen. Bij de Franse, Engelse en Nederlandse marine kwamen tussen 1789 en 1802 niet minder dan 150 mouterijen voor, samen met nog eens zes vlootmouterijen, waarbij in 1797 zo een 40.000 Britse zeelui betrokken waren. Het zwakke element hierin is dat Frykman geen erg duidelijk omlijnende these heeft, maar deze gegevens aanvult met: ‘This book tells their forgotten story.’ Hierna volgen vijf hoofdstukken die op elkaar aansluiten en een chronologisch doorlopende lijn vormen. De titels daarvan zijn telkens citaten uit primaire bronnen, die uitleg krijgen in de tekst van het hoofdstuk. In het eerste hoofdstuk (‘Barbaric Industry’) wordt vooral ingegaan op de schaalvergroting van de marinevloten en het systeem van de *press gangs* waarmee honderdduizenden Britse zeelui jarenlang tot feitelijke slavenarbeid werden gedwongen. In het tweede hoofdstuk (‘Who Will Command this Empire?’) komt vooral de mouterij op het Franse schip *Léopard* en de maritieme wetgeving in Frankrijk begin jaren negentig aan bod. ‘Demons Dancing in a Furnace’ volgt de uitkomst daarvan en laat zien dat de mouterijen ook antirevolutionair van karakter konden zijn, zoals in 1796 het geval was bij de orangistische mouterij op de Bataafse vloot. In ‘A Revolution in the Fleet’ komen hoofdzakelijk de Spithead- en de Nore-mouterij aan de beurt. Bij beide mouterijen moesten de officieren machteloos toezien dat het scheepsvolk zich in raden organiseerde, terwijl de werkzaamheden (op het uitzeilen na) hun gewone doorgang vonden zonder dat geweld werd gebruikt. De admiraliteit wilde eenvoudigweg niet buigen voor logische eisen als loon naar werk en een normale behandeling van de bemanning door de officieren. Een bij de Amerikaanse marine veel gehoorde klacht onder het ervaren scheepsvolk was bijvoorbeeld het ronduit vernederende ontvangen van zweepslagen voor pietluttigheden als het niet tijdig op appèl verschijnen, uitgevoerd door twaalfjarige onderofficieren die zes maanden daarvoor nog nooit in hun leven de zee hadden gezien. In ‘To Clear the Quarterdeck’ wordt de blik gericht op de *Hermione* in West-Indië, de afloop van de Britse mouterijen van 1797 en de onvrede over de Britse *press gangs* op schepen van de vs. Frykman eindigt in zijn conclusie in 1802 met enkele opstanden en mouterijen die ontstonden naar aanleiding van de Vrede van Amiens. Zijn ietwat teleurstellende conclusie is dat de gigantische mouterijen niet of nauwelijks het inzicht bij het officierskorps deden ontstaan dat er iets moest gebeuren aan de disproportionele straffen en de ongelijkheid tussen opvarenden en officieren die hun macht misbruikten.

Frykmans werk is educatief in het verklaren van namen en begrippen. Zo leert de lezer dat het Engelse woord voor staking (*strike*) afkomstig is uit de zeilvaart (de bemanning van de Royal Navy weigerde in 1768 de zeilen te strijken). Waar ik nogal moeite mee heb is het hanteren van het begrip 'republican' door Frykman, waar het gaat om de opstandige zeelieden van de 'floating republic.' Onduidelijk blijft welke politieke koers of ideologie daarmee nu aangeduid wordt en of dit historisch niet enigszins anachronistisch is. Frykman heeft evenwel een boeiende studie geschreven waarin hij de honderden muiterijen in de Europese marines tijdens het revolutionaire tijdperk met elkaar verbindt, maar tegelijk eindigt dit in een open einde, waarbij de lezer zich mag afvragen wanneer de strafmaat binnen de marine dan wel een humaner karakter kreeg.

JOHAN FRANCKE

Teun Baartman, *Cape Conflict. Protests and Political Alliances in a Dutch Settlement*

Leiden: Leiden University Press, 2019, 206 pp.,

ISBN 9789087283346; € 29,50

Op 20 januari 1779 werd de Kaapse burger Carel Hendrik Buijten dag gearresteerd in zijn huis in Kaapstad. Hij had zijn vrouw, zijn kinderen en zijn slaven mishandeld. De gerechtsdienaren van het Kaapse bestuur sleepten hem ruw door de straten van Kaapstad naar de haven. Daar brachten zij hem aan boord van de *Honcoop*, een schip van de VOC dat op het punt stond te vertrekken naar Batavia. Zonder enige vorm van proces werd Buijten dag verbannen uit de Kaapkolonie en gedwongen als soldaat in dienst te treden van de VOC.

De arrestatie van Buijten dag was de spreekwoordelijke druppel. Er volgden jaren van politieke onrust. Burgers stelden petitie op en stuurden zelfs delegaties naar de Heren XVII en de Staten-Generaal in de Republiek. Zij klaagden niet alleen over de arrestatie van hun medeburger, maar ook over machtmisbruik van Compagniesdienaren en het starre economische beleid van de VOC. Deze gebeurtenissen staan centraal in het boek *Cape Conflict. Protests and Political Alliances in a Dutch Settlement* van Teun Baartman, een Zuid-Afrikaanse historicus gespecialiseerd in de achttiende-eeuwse Kaap die is gepromoveerd aan de Universiteit van Kaapstad.

Het standaardwerk over het Kaapse conflict, zoals Baartman de onrust in de jaren zeventig en tachtig van de achttiende eeuw noemt, was lange tijd *Die Kaapse patriotte gedurende die laatste kwart van die agtiende eeu en die voortlewing van hul denkbeelde* (de eerste editie verscheen in 1929; de tweede herziene editie in 1967) van de nationalistische Afrikaner historicus Coen-



raad Beyers. Hij zag de Kaapse patriotten, zoals hij en veel historici na hem de protesterende burgers noemden, als onderdrukten die zich verzetten tegen een autoritaire overheid, net als de Boeren die in de negentiende eeuw opstonden tegen het Britse imperialisme in Zuid-Afrika. Baartman neemt in *Cape Conflict* afstand van dit beeld. Hij plaatst het Kaapse conflict in een lange traditie van burgerprotesten aan de Kaap en in de steden van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. Hij laat zien dat Kaapse burgers zich lieten inspireren door gebruiken uit de vroegmoderne Nederlandse politiek. Ook schetst hij hoe de verhoudingen tussen Compagniesdienaren en burgers op een vergelijkbare manier werden gevormd als politieke allianties tussen regentenfamilies in de Republiek.

Baartman gaat uitgebreid in op het Nederlandse karakter van de Kaapkolonie. In de geschiedschrijving is dat vaak onderbelicht gebleven. Hij beschrijft treffend hoe de politieke en juridische systemen aan de Kaap waren gebaseerd op hun Nederlandse evenknieën. De aanwezigheid van een grote groep kolonisten, bekend als burgers, versterkte het Nederlandse karakter van de Kaap. De meesten waren voormalige Compagniesdienaren of hun afstammelingen. Zij zagen zichzelf als gelijken van de geprivilegieerde burgers in de grote steden van de Republiek.

Zowel in de Republiek als aan de Kaap gebruikten ontevreden burgers petitie om zich tot de overheid te richten. Al in 1658, een jaar nadat de eerste burgers zich hadden gevestigd aan de Kaap, werd de eerste petitie opgesteld aan het adres van commandeur Jan van Riebeeck. Van een eenvoudige tegenstelling tussen burgers en overheid was echter lang niet altijd sprake. Op basis van uitgebreid archiefonderzoek toont Baartman aan dat de protesten vanaf 1779 werden geleid door welvarende burgers die de arrestatie van Buijtendag vooral aangrepen om hun eigen positie te versterken ten opzichte van burgers die nauw samenwerkten met de heersende Compagniesdienaren. Het Kaapse conflict was dan ook vooral een machtsstrijd tussen facties binnen de Kaapse elite.

Van het twintigste-eeuwse idee dat de burgerprotesten een vroege uiting waren van Afrikaner nationalisme neemt Baartman definitief afscheid. Een nieuw standaardwerk is *Cape Conflict* echter niet. Voor de lezer die minder bekend is met de geschiedenis van de Kaap bevat het boek te weinig achtergrondinformatie. Bovendien is Baartmans beschrijving van de gebeurtenissen die volgden op de arrestatie van Buijtendag wel erg beknopt. Voor een uitgebreid overzicht van de petitie, de protesten, de delegaties in de Republiek en de reacties van de Compagniesdienaren op de protesten kan de lezer beter terecht bij *Die Kaapse patriotte* van Beyers. Baartman geeft voortdurend aan waarom Beyers' interpretaties van de burgerprotesten onjuist zijn, maar in tegenstelling tot Beyers laat hij na uitvoerig te beschrijven wat er gebeurde ten tijde van de protesten. *Cape Conflict* leest daardoor meer als een kanttekening bij *Die Kaapse patriotte* dan als een op zichzelf staande studie.

John Darwin, *Unlocking the World. Port Cities and Globalization in the Age of Steam, 1830–1930*

Londen: Allen Lane, 2020, 496 pp., ill., ISBN 9781846140860;

€ 29



John Darwin, de sinds 2019 gewezen hoogleraar in globale en imperiale geschiedenis aan het Nuffield College in Oxford en voormalig directeur van het Oxford Centre for Urban History, heeft intussen een sterke reputatie opgebouwd om de zaken groots te zien. Na onder meer *After Tamerlane. The Rise and Fall of Global Empires, 1400–2000* (2008) en *Unfinished Empire. The Global Expansion of Britain* (2012) levert hij met *Unlocking the World. Port Cities and Globalization in the Age of Steam, 1830–1930* opnieuw een globaal overzichtswerk af. Globalisering wordt deze keer echter bekeken vanuit de rol die havensteden speelden tijdens de stoomperiode tussen 1830 en 1930. Een uiterst belangrijke periode voor Darwin, omdat het Westen een technologische voorsprong nam op andere delen van de wereld en ‘stoomglobalisering’ zowel voorspoed als spanningen in de hand werkte.

In twee grote delen richt het boek zich enerzijds op de historische evolutie van globalisering en specifieke regio's tijdens de stoomperiode anderzijds. Het eerste deel beargumenteert dat globalisering nooit écht de hele wereld omvatte en gaat na hoe en in welke mate de stoomperiode uniek was. Daarvoor kijkt Darwin naar Eurazië vóór de ontdekking van Amerika, de ontwikkelingen tijdens de Colombiaanse periode en de stoomperiode. Het klokvaste tempo en de ongeziene omvang van handel, maar ook de ontwikkeling van stoomtreinen, die veel meer mogelijkheden boden om inlandse gebieden te integreren in commerciële netwerken, acht Darwin als de belangrijkste factoren om te verklaren waarom de stoomperiode zo fundamenteel anders was. In tegenstelling tot andere historische periodes was stoomglobalisering dus niet enkel een zaak meer van een verbondenheid via zeeroutes. Vervolgens gaat het tweede deel dieper in op rol van havensteden aan de hand van een aantal geselecteerde casussen. Darwin kijkt daarbij voornamelijk naar het Amerikaanse en Aziatische continent: van Montreal tot New Orleans en New York, en van Bombay en Calcutta, Shanghai en Hong Kong tot Singapore. De havensteden, of zogenaamde metropolen, in Noordwest-Europa gebruikt hij dan weer om de limieten van de explosieve groei op vlak van handel, migratie en kapitaal vanaf het begin van de twintigste eeuw te kaderen. Bovendien stelt het boek dat de ontwikkelingen tijdens de stoomglobalisering ook geleid hebben tot spanningen en bijdroegen aan de Eerste Wereldoorlog en het protectionisme na de Grote Depressie in 1930.

Voor Darwin was globalisering in de eerste plaats een economisch fenomeen en daarom kan *Unlocking the World* ook als een economisch overzichtswerk bestempeld worden. Het verklaart waarom het boek nauwelijks ingaat

op bijvoorbeeld de sociale, culturele of arbeid gerelateerde gevolgen van stoomglobalisering. Zo benadrukt Darwin terecht dat de ongeëvenaarde mobiliteit van onder meer mensen, goederen, ideeën, kapitaal, informatie en arbeid katalysatoren waren van globalisering, hoewel het boek bijna uitsluitend goederenstromen – en deels ook slavenhandel – in kaart brengt. Het belang van de passagiersvaart en migrantenstromen worden dan wel beschreven, de mensen en hun ervaringen komen niet aan bod. Daarbij aansluitend kan de sterke focus op handelswaar misschien ook wat log en zwaar overkomen bij het brede publiek. Verder lijkt het boek te suggereren dat er één globale wereldeconomie tot stand kwam. Verschillende studies hebben dit echter tegengesproken en erop gewezen dat de economische wereld rond 1900 eerder een amalgaan was van verschillende economieën. Darwin gaat eveneens minder kritisch om met de evolutie van stoomtechnologie. Vooral wanneer de stoomperiode aan bod komt in het eerste deel lijkt de vooruitgang van de nieuwe technologie een louter succesverhaal. Met betrekking tot de scheepvaart bijvoorbeeld hebben verschillende specialisten er echter op gewezen dat de omschakeling naar stoom sterke verschillen kende in ruimte en tijd.

Niettemin is dit boek een sterk staaltje van academisch vakmanschap en is de focus op havensteden wereldwijd een belangrijke bijdrage aan de bestaande literatuur. Darwin maakt dan wel geen gebruik van bronnenmateriaal, wat te begrijpen is in een breed overzicht van deze omvang, maar het boek maakt dit ruimschoots goed door op indrukwekkende wijze gebruik te maken van zowel oude als recente studies. Hoewel een overzichtelijke bibliografie achterwege blijft, doet Darwin weliswaar op het einde van het boek nog een hele reeks suggesties van werken die aansluiten bij de behandelde thema's, iets wat de meerwaardezoeker zeker zal bekoren. Het boek is eveneens rijk aan overzichtelijke kaarten en geschreven in een uiterst vlot leesbare stijl. Of het brede publiek een dergelijke studie volledig kan smaken is de vraag, maar in een wetenschappelijke studie die handelt over de stoomperiode kan *Unlocking the World* nauwelijks nog ontbreken.

KRISTOF LOOCKX

Peter Sigmund, *Paul van Vlissingen & zoon.*

Ondernemers in stoom

Zwolle: wbooks, 2021, 296 pp., ill.; ISBN 9789462583924;

€ 24,95

In deel IV van het standaardwerk *De geschiedenis van de techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving 1800–1890* wijdt Harry Lintsen vier pagina's aan Paul van Vlissingen, wiens naam onlosmakelijk verbonden is met de Koninklijke Fabriek van



Stoom- en andere Werktuigen, één van de twee belangrijkste machinefabrieken in Nederland vóór 1850. Dat laatste is opmerkelijk voor een man zonder technische opleiding of bijzondere belangstelling voor techniek of werktuigbouwkunde, schrijft Lintsen. Zoon Paul Cornelis wordt alleen genoemd als de opvolgende vennoot onder wiens beheer de onderneming in 1870 op de klippen liep. Lintsen roemt Van Vlissingens kracht als negentiende-eeuwse grootondernemer in zijn rol als intermediair tussen bedrijf en samenleving. Deze biografische feiten komen alle uitgebreid terug in het boek van Peter Sigmond, oud-directeur collecties van het Rijksmuseum en oud-voorzitter van de Nederlandse Vereniging voor Zeegechiedenis, die in zijn studie een bedrijfsgechiedenis én dramatische familiegeschiedenis ineen presenteert.

Het was niet de summierende tekst in Lintsens standaardwerk die Sigmond aanspoorde om aan de hand van vader en zoon Van Vlissingen in beeld te brengen wat erbij kwam kijken om een starter te zijn in de negentiende eeuw. Aanleiding voor het schrijven van dit boek was het dagboekje van Walborg Dzwernitska Egidius, dat Sigmond toegespeeld kreeg. Tussen de beschrijvingen van dagelijkse beslommeringen viel Sigmonds oog op de cryptische zinsnede: 'Ja, hij (de Heer) heeft hem alle aardse schatten ontnomen'. Walborg schreef hier over haar echtgenoot Paul Cornelis die zich genoodzaakt zag tot op hoge leeftijd door te werken (als opzichter in het Stedelijk Museum Haarlem) om over voldoende geld te beschikken om zijn stand op te houden. Deze woorden triggerden Sigmond om zich te verdiepen in wat vooraf ging.

Paul van Vlissingen was één van degenen die de waarde van de stoomvaart voor de binnenvaart onderkende en initiatieven ontplooiden om 'Nederland op stoom te brengen'. Van Vlissingen was geen industrieel, maar zakenman. Hij was alert op nieuwe technische ontwikkelingen, visionair, impulsief, maar niet gespend van opportunisme. Kortom, een pionier. Niet de techniek van de stoommachine zelf, maar de (economische) toepassing ervan had zijn interesse. En hij dacht groots, niet de enkele stoomvaartverbinding, maar een netwerk van stoomvaartverbindingen was wat hem voor ogen stond. Aan de hand van Pauls ervaringen maakt Sigmond inzichtelijk wat nodig was voor rederijen die scheepvaartlijnen met stoomschepen wilden exploiteren: welke hobbels er genomen moesten worden om vergunningen toegewezen te krijgen, hoe het benodigde kapitaal te vergaren en hoe aan stoomschepen te komen. Voor wat betreft pionier Paul legt Sigmond overtuigend een verband tussen diens zakelijke stappen en diens karakter: dominant, solistisch, opportunistisch en vol bravoure. In de middenhoofdstukken staat de marktuitbreiding en productverbreding van de Fabriek centraal. Dé revolutionaire vernieuwing in de scheepsbouw, schepen van ijzer, beweegt Paul de commerciële actieradius van de fabriek in 1845 uit te breiden met scheepsbouw.

Toen Paul Cornelis in 1851 de leiding over de fabriek overnam, trof hij een volle orderportefeuille aan. Ondanks dat Sigmond aantoonde dat de Fabriek zich, net als andere grote werven, niet afzijdig hield van de nieuwe mogelijkheden die de technische ontwikkelingen boden, blijkt het volume van de

Britse industrie geen match voor Nederland. Nederlandse reders bleven de zeilvaart langer trouw dan in Engeland, waardoor industriëlen als Paul Cornelis geen kans kregen ervaring op te doen en mee te ontwikkelen met de Britse industrie. Net als zijn vader toonde Paul Cornelis volop ondernemingszin. De constructie van het grootste droogdok in Azië en de langste brug van Europa over het Hollands Diep vonden onder zijn leiding plaats. Toch kon hij het faillissement van zijn bedrijf niet voorkomen. Adressen en de lobby vanuit de Vereniging van Industriëlen waarvan Paul Cornelis lid was konden het liberale tij die de industrie deze eeuw dwars zat niet keren. Het ontlokt Sigmond de uitspraak dat bij iedere tewaterlating van een stoomschip een zeker calimero-effect de kop opsteekt.

De door Sigmond geraadpleegde bronnen geven slechts summier inzicht in het privéleven van zijn hoofdrolspelers, hoewel hij op verschillende momenten duidelijk maakt hoe zeer familierelaties en door huwelijken aaneengesmeede netwerken onderdeel waren van het ondernemen in de negentiende eeuw. Ook de ondernemingen van vader en zoon Van Vlissingen werden als familiebedrijven grotendeels gefinancierd met familiekapitaal en investeringen door vermogende relaties.

Het boek van Sigmond is fraai vormgegeven in een goed leesbaar lettertype en rijk geïllustreerd. Te betreuren en zelfs storend is het relatief grote aantal taalfouten en ontbrekende woorden waardoor zinnen niet lopen. Dat doet echter geen afbreuk aan de inhoud van Sigmonds studie. Behalve als bedrijfs- en familiegeschiedenis leest het boek ook als een ode aan de pioniers en ondernemers in stoom. Voor wat betreft Paul is Sigmond daar zeker in geslaagd. Paul Cornelis komt echter, net als in de typografie van de titeltekst, in veel mindere mate uit de verf. Hoewel de Fabriek onder Paul Cornelis verder uitgebouwd wordt en grote orders binnenhaalt, concludeert ook Sigmond dat hij het bedrijf van zijn vader naar de ondergang voerde en, na een gezien en gevierd man te zijn geweest, oneervol ten onder ging. Het besluit om, na de grote brand die de Fabriek in 1867 overkwam, deze weer snel op te bouwen bleek een fatale, en bleef en blijft het oordeel over Paul Cornelis' ondernemerscapaciteiten belasten. Te zwaar, volgens Sigmond. De argumenten voor die stellingname ontbreken helaas of zijn zwak ('Zijn ondernemerschap en lef ... om in de Verenigde Staten opnieuw te beginnen' (p. 279)). Daardoor blijft Paul Cornelis ook in dit boek in de schaduw van zijn vader staan. In de afsluitende paragraaf vindt Sigmond de aansluiting bij Lintsen als hij stelt dat Paul het beste omschreven kan worden als iemand die 'vernieuwend was als industrieel ondernemer met een visie op de economie en sociale verhoudingen en met politiek engagement.'

HARRY DE BLES

Christian Koninckx (ed.), *De Belgische Marine sedert 1946. Een geschiedenis*

Tielt: Uitgeverij Lannoo, 2020, 276 pp., ill.,
ISBN 9782390251491; € 30



Een uitgestrekte kust, grenzend aan één van de drukst bevaren zeeroutes ter wereld, de aanwezigheid van een aantal belangrijke zeehavens en een flinke visserij- en handelsvloot zijn voor ieder land belangrijke assets en voor de meeste zeegaande mogelijkheden het verdedigen waard. België vormt hierop een uitzondering, althans voor zover het de continuïteit van het in zee houden van een oorlogsmarine betreft. Bij het ontstaan van de natie in de jaren dertig van de negentiende eeuw beschikte het land weliswaar over een militaire marine, maar deze werd na tegenvallende koloniale expedities in 1862 om financiële redenen ontbonden. Zelfs het verkrijgen van een plaats onder de zon (Onafhankelijke Congostaat (1885–1908)/ Belgisch Congo (1908–1960)) en de daarmee samenhangende intensivering van overzeese belangen, leidde niet tot een heroprichting van een militaire marine. De Duitse inval van 1914 veroorzaakte een tijdelijke opleving in de vorm van onder andere een korps torpedisten en enkele marinebases, maar deze stonden volledig in het teken van de ondersteuning van het landleger. In 1927 werd het grootste deel van de militaire marine opnieuw ontbonden. Elf jaar later leidde de verhitte geopolitieke situatie tot de oprichting van een Marinekorps, maar het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog trof de Belgen grotendeels onvoorbereid op het gebied van de maritieme oorlogvoering.

‘Dit nooit meer!’, dacht een aantal Belgische bewindvoerders in 1945. Gesteund door het bestaan van de in 1941 in Engeland opgerichte Royal Navy Belgian Section, de belangrijke rol die Belgische mijnvegers speelden bij het mijnenvrij maken van de waterwegen naar Antwerpen én de aanwezigheid van grote aantallen wrakken en mijnen in de naoorlogse territoriale wateren, deed de Belgische regering zwichten. Per regentelijk besluit van 26 maart 1946 was de oprichting van een militaire zeemacht onder het ministerie van Verkeerwezen een feit.

Vijfzeventig jaar na dato besloot de Koninklijke Belgische Marine Academie onder leiding van professor Christian Koninckx de geschiedenis van de Belgische marine in boekvorm uit te brengen. Niet minder dan veertien auteurs leverden een bijdrage, resulterend in een lijvig boekwerk met een (dichtgeslagen) formaat van 33 bij 29 centimeter, een gewicht van ruim 2,2 (!) kilogram, de teksten op 276 bladzijden luxe papier in een fontgrootte waarbij de gemiddelde 50-plusser de leesbril niet hoeft op te zetten. Het document is doorspekt met fraai beeldmateriaal, waarbij de diverse scheepstypes telkens voorzien zijn van de belangrijkste kenmerken. Zes hoofdstukken zijn gewijd aan respectievelijk de periode vóór 1946, de beginjaren van de Zeemacht in

1946–1949, de rol van de marine tijdens de Koude Oorlog en de dekolonisatie, de uitdagingen na de Koude Oorlog en de toekomstplannen.

Nederlandse marinekenner zullen tal van overeenkomsten ontdekken tussen de geschiedenissen van de Belgische en Nederlandse marines. Deze verbanden komen uiteraard niet expliciet aan bod in het boek, maar zijn desalniettemin voor de Nederlandse lezer interessant. De belangrijkste gelijkennis betreft de krappe financiële middelen die door beide overheden van oudsher ter beschikking worden gesteld aan de maritieme verdediging. Daar waar België geruime tijd koos voor een marineloze defensie, wordt algemeen aangenomen dat de middelen die Nederland ter zee in de strijd kon werpen niet voldoende waren op het moment dat er een beroep op werd gedaan. Het vertrouwen van beide naties in de neutraliteitspolitiek en de als vanzelfsprekend beschouwde steun van bondgenoten maakte het mogelijk lange tijd zo min mogelijk te investeren in de marine. Zelfs het belangrijkste verschil tussen beide marines – de continuïteit – levert een belangrijke ‘what if’-vraag op. Zou Nederland continu over een oorlogsmarine hebben beschikt als door de eeuwen heen geen groot koloniaal imperium was opgebouwd?

Het boek staat uitvoerig stil bij de situatie na de Tweede Wereldoorlog en ook hier zijn de gelijkenissen met de Koninklijke Marine talrijk. De Amerikaanse materiële en financiële steun, de NAVO-taken op het gebied van de mijnen- en onderzeebootbestrijding en de groei van beide marines op het hoogtepunt van de Koude Oorlog, zijn slechts enkele voorbeelden. Vanaf 1991 kregen beide organisaties te maken met uitgebreide bezuinigingen. De aantallen schepen en personeel namen af, maar beide marines wisten op technologisch gebied vooruitgang te boeken. Ondertussen groeien ze noodgedwongen steeds verder naar elkaar toe, eerst op materieelgebied (de Belgisch-Frans-Nederlandse aanschaf van mijnenjagers en overname van twee Nederlandse multipurpose fregatten door de Belgische marine), de opleidingen (Mijnenbestrijdingsschool in Oostende en de Operationele School in Den Helder) en uiteindelijk de gehele organisatie. In 1995 versmolten de Nederlandse en Belgische marines tot één Admiraal Benelux. Binnen deze organisatie worden taken in de aangrenzende zeegebieden verdeeld, operaties onder eenhoofdig commando uitgevoerd en gebruikgemaakt van elkaars expertise. Uiteindelijk leidde de eenwording tot het gezamenlijk vervangen van de resterende mijnenjagers en (een deel van) de fregattenvloot, waarbij België de leiding heeft over de aanschaf van de nieuwe mijnenbestrijdingsvaartuigen en Nederland de aanbesteding van de fregatten voor zijn rekening neemt. Duidelijk is wel dat België het voordeel van de wet van de stimulerende achterstand goed benut, al was het alleen maar vanwege de aanschaf in 2021 van NH-90 helikopters, waarmee de Belgische marine zich een decennialang ontwikkeltraject heeft bespaard.

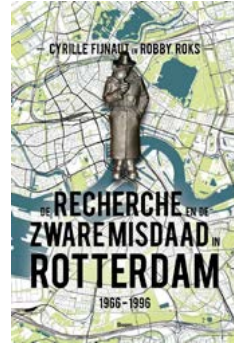
Het boek is een aanrader voor iedereen die meer wil weten over verleden, heden en toekomst van de Belgische marine, de meest naaste partner van de Koninklijke Marine. Houd er wel rekening mee dat het meenemen van het

boek op reis, relatief snel kan leiden tot het overschrijden van het maximaal toegestane bagagegewicht.

LEON HOMBURG

Cyrille Fijnaut en Robby Roks, *De Recherche en de zware misdaad in Rotterdam, 1966–1996*

Amsterdam: Boom Uitgevers, 2020, 408 pp., ill.,
ISBN 9789024439300; € 34,90



De eerste zin van dit boek geeft het antwoord op de vraag die in je opkomt wanneer je dit boek voor het eerst onder ogen krijgt: waarom 1966–1996? We leven inmiddels een kwart eeuw later. ‘Dit boek had eigenlijk ruim 25 jaar geleden moeten zijn verschenen’, zegt medeauteur en initiatiefnemer achter dit werk, Cyrille Fijnaut, in die eerste zin. Fijnaut, voormalig hoogleraar criminologie en strafrecht aan de Erasmus Universiteit Rotterdam, de KU Leuven en de Universiteit van Tilburg, mag je zonder twijfel dé expert op dit gebied in Nederland en België noemen. Het voert binnen dit bestek te ver om uitgebreid in te gaan op zijn wetenschappelijke onderzoeken, maar zijn expertise staat buiten kijf. Hij schreef dit boek samen met Robby Roks, universitair docent criminologie aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. De basis van het boek is het uitgebreide onderzoek dat Fijnaut deed in de jaren zeventig, tachtig en negentig naar de opkomst van de zware criminaliteit en georganiseerde misdaad in Nederland en dan met name in en rond Rotterdam. Hij baseerde dit onderzoek op talloze – vertrouwelijke – jaarverslagen, krantenberichten én uitgebreide interviews met ongeveer veertig rechercheurs van de Centrale Recherche van de Gemeentepolitie Rotterdam.

Na hoofdstuk 1, waarin de verantwoording voor het onderzoek en dit boek wordt beschreven, volgt in de hoofdstukken 2 en 3 het relaas over de ontwikkeling van de Recherche in de betrokken decennia. De hoofdstukken 4 en 5 (die Roks voor zijn rekening nam) schetsen het beeld van de ontwikkeling van de professionele misdaad en de georganiseerde misdaad in diezelfde periode. In hoofdstuk 6 tenslotte komen beide onderwerpen bij elkaar wanneer de situatie in de eerste helft van de jaren negentig van de vorige eeuw wordt beschreven.

Dit boek neemt je mee in de wereld van enerzijds de ‘handhavers’ – politie en justitie – en anderzijds de ‘criminelen’ en al snel bekruipt je het gevoel van een ongelijke strijd. Fijnaut beschrijft hoe criminelen in de jaren zestig van de vorige eeuw snel veranderen van min of meer ‘traditionele individuele specialisten’ (zoals Fijnaut ze typeert) in groepen die op grote schaal (soms zelfs wereldwijd) opereren, steeds vaker met (dreiging van) geweld. Met name

de komst van de container brengt de zware misdaad in een stroomversnelling, omdat de grote vlucht van dit transportmiddel de crimineel talloze nieuwe 'kansen' biedt. Niet alleen door complete containers – vaak met oplegger en al – te stelen. Maar ook omdat de container ongekende nieuwe mogelijkheden biedt om te smokkelen en zo illegale goederen via de wereldhaven van Rotterdam in Europa te krijgen en vanuit Rotterdam verder te verspreiden. Al lezend kun je niet anders dan tot de conclusie komen dat de 'handhavers' de criminelen in die beginperiode schromelijk onderschatten. Alsof het de Zwarte Jongens in Duckstad betreft. En als uiteindelijk het kwartje valt, lopen diezelfde handhavers – eigenlijk tot op de dag van vandaag – achter de feiten aan. Politie en justitie lijken vanaf dat moment vooral heel druk met zichzelf. Hoe organiseren we de boel zodat we een vuist kunnen maken? Hoe kunnen we met alle instanties, zoals ook de Douane, FIOD en het Openbaar Ministerie, samenwerken om te zorgen dat we het tij keren? Je leest over samenwerkingsverbanden die niet werken, afdelingen die in het leven worden geroepen en weer worden opgeheven, competentiestrijd en zelfs persoonlijke haat en nijd. Het onheilspellende gevoel dat beklijft is – in onwetenschappelijke gewone mensentaal: 'wat een zootje'. Ik kan me zo voorstellen dat de professionele, georganiseerde crimineel het aanzag, zich hoofdschuddend afvroeg waar 'de vijand' mee bezig was en overging tot de orde van de dag: de illegale seksindustrie, illegale handel en milieucriminaliteit, het witwassen van geld, de illegale gokwereld, de handel in drugs – en dan in de praktijk bijna altijd een combinatie van al die activiteiten. En hij vervolgens de uitdaging het hoofd moest bieden hoe deze illegaliteit om te zetten in een (semi-)legale bezigheid, bijvoorbeeld door te investeren in de horeca en vastgoed.

Ik ben trouwens niet de enige die dit onheilspellende gevoel bekruipt. Al in de jaren tachtig van de vorige eeuw voorspellen ervaren medewerkers van de Centrale Recherche van de Gemeentepolitie Rotterdam dat het helemaal mis gaat en alleen maar erger zal worden. In 1988 volgt de officiële verklaring dat de strijd tegen de georganiseerde misdaad in Rotterdam, of liever: heel Nederland, is verloren.

We weten inmiddels – helaas – waar alles toe heeft geleid. We leven in een tijd waarin advocaten, familieleden van getuigen en misdaadjournalisten in koelen bloede worden vermoord. Een tijd waarin bij corrupte douanemedewerkers meer dan een miljoen euro aan cash wordt gevonden, verstopt in boodschappentassen en keukenkastjes. Een tijd waarin je kinderen in de metro ziet met een schoudertasje, een jackje en een paar sneakers die een waarde vertegenwoordigen van een paar duizend euro. Een tijd waarin er een hoeveelheid cocaïne de Rotterdamse haven binnenkomt waarvan niemand ook maar een schatting durft te maken. Een tijd waarin onder- en bovenwereld steeds inniger met elkaar verstrengeld raken. Een tijd die – bijna - niemand zich in de periode 1966-1996 kon voorstellen.

Daarom ben ik het ook met één zin in dit boek niet eens: die eerste. Dit boek moest juist nú verschijnen. Waarom? Stomtoevallig was de hele uitzending

van de talkshow 'Jinek' de avond voor ik deze recensie afrondde gewijd aan de moord op misdaadjournalist Peter R. de Vries. De naam van Fijnaut viel daarin overigens regelmatig. Na het lezen van zijn (en Roks') uitstekende boek weet ik in elk geval één ding zeker. Peter R. de Vries is niet vermoord in 2021. Zijn trieste lot werd bepaald in het laatste kwart van de twintigste eeuw.

JAN BRIEK

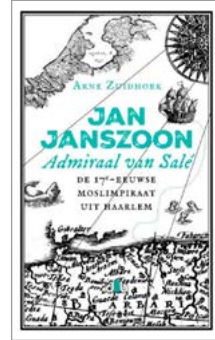
Signalementen

Arne Zuidhoek, *Jan Janszoon, admiraal van Salé.*

De 17e-eeuwse moslimpiraat uit Haarlem

Maassluis: De Brouwerij, 2021, 176 pp., ill., ISBN 9789083114521;

€ 20,99



Binnen een jaar is dit het tweede boek over de zeerover Jan Jansz (c. 1570–1641), die als renegaat (bekeerling) de naam Moerad Raïs aannam. Hij verbleef afwisselend in Salé en Algiers. Hij klom op tot vlootvoogd in semi-Turkse dienst en hij handelde in zowel zwarte als witte slaven. Het boekje vertelt vooral het verhaal van de aanval op IJsland en Ierland. Op basis van de IJslandse bron *Tyrkjaráns Saga* wordt de aanval in 1627 op het dorpje Grindavik aan de zuidkust beschreven. Meerdere IJslanders worden gevangengenomen. In mei 1631 overvalt Raïs met twee schepen Baltimore in Zuid-Ierland. Onderweg worden ook enkele schepen buitgemaakt. Toen werden 154 Christenen tot slaaf gemaakt.

Waar het boekje niet op ingaat, is de komst van de rijke Moerad Raïs en zijn Noord-Afrikaanse bemanning in Veere in 1623 en het ontstaan van de Nederlandse Sinterklaastraditie van de aankomst per (stoom)boot, de herkomst uit Spanje, de figuur van Zwarte Piet, de kleding van Zwarte Piet, de kist met geld (later cadeautjes), de stoute kinderen die mee teruggaan en het vertrek met stille trom van Sinterklaas.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: monografie
- Niveau: populair
- Doelgroep: het Nederlandse lezerspubliek
- Minpunt: weinig accuraat gebruik van (historische) begrippen
- Pluspunt: verzorgde uitgave

VICTOR ENTHOVEN

Irene Storm van Leeuwen-van der Horst,
Zeeuwse regenten in Parijs. De reis van Johan Steengracht met zijn zoon Nicolaas en Daniel Radermacher naar Parijs in 1772

Hilversum: Uitgeverij Verloren, 2020, 224 pp., ill.,
ISBN 9789087048389; € 25



Na de publicatie van *Reislustige Zeeuwse regenten. De reis van Isaac en Paul Hurgronje, Paulus Ribaut en Johan Steengracht naar Londen in 1769* heeft de auteur, bibliothecaris van kasteel Duivenvoorde, opnieuw een reisjournaal bewerkt. In 1772 maakte Johan Steengracht (1727–1785), een Zeeuwse regent en advocaat-fiscaal bij de admiraliteit van Zeeland, een reis naar Parijs. Zijn zoon Nicolaas (1754–1840) en zijn vriend Daniel Radermacher (1722–1803), bewonderaar van Voltaire, vergezelden hem. Het reisverslag wordt in kasteel Duivenvoorde bewaard en bevat naast het eigenlijke reisverslag meer dan vijftig in Parijs gekochte gravures. Aan deze uitgave is een kort kladverslag van Daniel Radermacher toegevoegd, afkomstig uit het Zeeuws Archief.

Het gezelschap bezocht overdag veel kerken, (stads)paleizen en buitenplaatsen. 's Avonds waren zij vaak in theaters en pretparken te vinden. Steengracht liet zijn net afgestudeerde zoon kennismaken met de Franse cultuur en introduceerde hem in de wereld van de diplomatie. De belangstelling van het drietal voor militaire zaken en vestingwerken is duidelijk aanwezig.

De publicatie bestaat uit een inleiding met historische achtergronden, een navertelling van het journaal en de transcriptie. Alle door Steengracht onderweg gekochte gravures zijn ook opgenomen.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: geeft een aardig beeld van wat een gefortuneerd lid van de Zeeuwse admiraliteit zich kon permitteren gedurende een vakantiereis met zijn zoon en een vriend naar Parijs
- Niveau: populair
- Doelgroep: geïnteresseerden in reisverhalen, in leden van de Zeeuwse admiraliteit of in de wereld van het Zeeuwse regentenpatriciaat
- Minpunt: met uitzondering van de Schelde en de Seine ontbreekt het 'water', veel dubbelingen in de twee inleidende hoofdstukken. De auteur geeft blijk weinig kennis te hebben van een admiraliteitsorganisatie (fiscaal-admiraal (?) en Steengracht als admiraal op de flaptekst), geen enkele foto van de journaaltekst bij de transcriptie. Is Witte de With een Zeeuwse zeeheld?
- Pluspunt: mooi vormgegeven met schitterend beeldmateriaal

ADRI P. VAN VLIET

Graddy Boven, *Maritieme beeldtaal*

Rijswijk: gbooksinternational, 2020, 227 pp. (band I), 223 pp. (band II), ill., ISBN 9789492368515; € 44,95 per band



Maritieme beeldtaal bestaat uit twee delen of boekbanden met elk honderd maritieme afbeeldingen. Het zijn naast wat etsen, litho's en steendrukken hoofdzakelijk gravures. Ze behoren alle tot de privéverzameling van Graddy Boven, conservator van het Marinemuseum in Den Helder. Hij heeft ze geselecteerd, van een korte beschrijving voorzien en er een inleiding op geschreven, waarin hij zijn passie voor het verzamelen uiteenzet en ingaat op de wijze waarop en de reden waarom gravures door de eeuwen heen werden gemaakt. Het overgrote deel van de opgenomen gravures stamt uit de negentiende eeuw, toen in Nederland het nationalisme binnen de politiek en de romantiek binnen de kunst de boventoon voerden.

De afbeeldingen zijn chronologisch geordend. Deel I bevat volgens de inhoudsopgave 'historische voorstellingen van onderwerpen uit de 8e eeuw v. Chr. tot en met de 18e eeuw'. Dat klinkt heel ruim. Het merendeel verbeeldt echter Nederlandse zeehelden en door hen gevoerde gevechten uit de zeventiende eeuw. Er is vooral veel aandacht voor de bekendste vlootvoogd: Michiel de Ruyter. In Deel II met 'historische voorstellingen van onderwerpen uit de 18e, 19e en 20e eeuw', worden ook wat meer buitenlandse schepen, havens en zeelieden getoond. Dit deel, dat beduidend minder op de marine en de Nederlandse geschiedenis leunt, bevat veel weergaven uit de *Katholieke Illustratie*. Van alle afbeeldingen is een beperkt aantal (circa 25% in Deel I en 10% in Deel II) in kleur.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: kunst- en bladerboek
- Niveau: populair
- Doelgroep: maritiem geïnteresseerden
- Minpunt: onevenwichtige inhoud en slecht ingebonden
- Pluspunt: zeer toegankelijk voor een breed publiek

MARC A. VAN ALPHEN

**Mary Eggermont-Molenaar (ed.), *Averij en Tijgers*.
*Memoires en brieven van generaal Willem Schenck, Java
1815–1841***

Leiden: Gingko, 2020, 159 pp., ill, ISBN 9789071256868; € 20

De biografie van Willem Schenck (1722–1846) leest als een jongensboek: opgegroeid als zoon van de stalmeester van het Huis van Oranje, vocht hij aan Nederlandse en Franse kant tijdens de napoleontische oorlogen, onder meer in Spanje en bij Waterloo. In 1815 vertrekt hij in Nederlandse dienst als commandant van een infanterieregiment naar Java aan boord van het lineschip Zr.Ms. *Amsterdam*. Dit schip maakte deel uit van het eskader onder schout-bij-nacht Buijskes, dat het koloniale gezag van de Engelsen moest overnemen. Op Java vecht hij vervolgens in de Javaoorlog (1825–1830) en schopt hij het uiteindelijk tot generaal-majoor van het Indische leger. Over Schenck is al een biografie verschenen. Mary Eggermont-Molenaar voegt hieraan twee geredigeerde ego-documenten toe. Het eerste is een reisverslag van de zeven maanden durende scheepsreis aan boord van de *Amsterdam* en verklaart het eerste gedeelte van de titel *Averij en tijgers*. Het tweede is een reeks brieven van Schenck aan de zuster van zijn schoondochter tijdens een reis op Java, waarin hij de staat van lokale troepen onder bevel van Javaanse aristocraten inspecteert. Van het voor hem georganiseerde *rampok macan* – tijgergevecht – moest hij niets hebben.



KWALIFICATIES

- Aard publicatie: bronnenpublicatie over een officier in het Indisch leger
- Niveau: populairwetenschappelijk
- Doelgroep: geïnteresseerden in koloniale geschiedenis
- Minpunt: een mooiere uitgave had niet misstaan
- Pluspunt: originele bronnen, uitstekend geannoteerd en ingeleid

TICO ONDERWATER

**Alexander Willem Bor, *Retour Amahai*.
*Krijgsgevangen onder Japanse bezetting (1942–1945)***

Harderwijk: Gopher, 2019, 289 pp., ill., ISBN 978949294821;
€ 22,50

Dit boek vertelt het aangrijpende verhaal van Alexander Willem Bor. Bor werd tijdens de Tweede Wereldoorlog krijgsgevangen gemaakt door de Japanners en wist de oorlog in Azië ternauwernood te overleven. Kleine delen van zijn memoires zijn eerder gepubli-



ceerd, maar in dit boek wordt het verhaal van Bor postuum voor het eerst in zijn geheel verteld.

Lex Bor werd geboren in 1912 te Rundeng (Aceh) en groeide op in de kolonie. In de tweede helft van 1941 werd hij als dienstplichtige in Kediri geplaatst. Nog geen vier maanden na aankomst werd Bor hier krijgsgevangen gemaakt. Bor werd per *hellship* naar de Molukken vervoerd, waar hij het ene na het andere vliegveld moest aanleggen. Hij zag velen om hem heen bezwijken aan honger, dorst, uitputting of als gevolg van voortdurende afstraffingen. Zelf raakte hij ernstig gewond door een bomscherp én hij overleefde ternauwernood een aanval door Amerikaanse bommenwerpers op een tanker waar hij aan boord zat. Doordat Bor zijn verhaal nuchter en zonder al te veel emotie opschreef, komt het keihard binnen.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: gedenkschrift
- Niveau: populair
- Doelgroep: historisch geïnteresseerd publiek
- Minpunten: geen
- Pluspunten: aangrijpend, goed leesbaar, met passende illustraties, geeft een goede indruk van de onderbelichte dwangarbeid op de Molukken

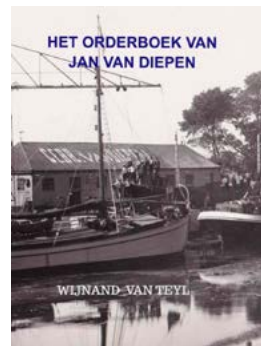
EMMA KEIZER

Wijnand van Teyl, *Het orderboek van Jan van Diepen. Scheepsbouwmeester te Waterhuizen, 1898 tot 1934*

Zonder plaats: Wijnand van Teyl, 2021, 82 pp., ill,
ISBN 9789464187326; € 25

Henk van Diepen, kleinzoon van de Waterhuizense scheepsbouwer Jan van Diepen, laat bij zijn overlijden in 2016 het werfarchief van zijn grootvader na. In dit archief zit onder meer een zogenaamd orderboek. Een beschrijvende analyse van de inhoud van dit orderboek vormt de inhoud van deze publicatie.

Jan van Diepen (1874–1938), die samen met zijn broer Henderikus in 1902 de werf van hun vader voortzet, is de samensteller van dit orderboek. Gedurende de jaren 1898–1934 neemt hij hierin de namen en woonplaatsen van de opdrachtgevers en gegevens over de bouw van de schepen op. Van Teyl onderzoekt deze bron en zet haar in de tijd. Zo achterhaalt hij dat Jan van Diepen zijn klanten actief werft in Noord-Duitsland – een unicum in die tijd –, en dat de kleine werf gedoemd is daardoor mee te bewegen met de Duitse politieke en economische ontwikkelingen. Twee andere aspecten maken het boek interessant. Dankzij de dateringen laat Van Teyl zien wanneer welk typen schepen



de werf bouwt en hoe lang ze daar over doen. En, waar bekend en relevant, weidt Van Teyl uit over de geschiedenis van enkele 'von Diep'n Schiffe' die tot op de dag van vandaag nog in gebruik zijn. Het boek eindigt met de archiefinventaris en een lijst van tekeningen.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: bronpublicatie
- Niveau: populair
- Doelgroepen: (scheepsbouw)historici, eigenaren/gebruikers van historische binnenvaartschepen, geïnteresseerden in de regionale geschiedenis van Groningen
- Minpunten: een goede redactie zou de tekst verbeterd hebben
- Pluspunten: unieke bronpublicatie, bouwlijst opgenomen

WOUTER HEIJVELD

Willem van der Ham, *Johan van Veen, meester van de zee.* *Grondlegger van het Deltaplan*

Amsterdam: Boom, 2020, 350 pp., ill., ISBN 9789024433919;
€ 29,90

Journalist Rutger Bregman schreef de brief *Het water komt* met als boodschap: tenzij we de strijd met het water aangaan, zal de Watersnoodramp van 1953 zich herhalen. Daarin refereerde hij aan Johan van Veen (1893-1959), grondlegger van de Deltawerken. Voor uitgeverij Boom was dit reden tot heruitgave van Van Veens biografie uit 2003. Het levensverhaal is nagenoeg gelijk gebleven, de epiloog is geactualiseerd. De ingenieur wordt neergezet als een visionaire wetenschapper die streed tegen de elementen en de bureaucratie van Rijkswaterstaat. Bovendien zou hij 'aan de basis van de moderne klimaatwetenschap' staan. Auteur Willem van der Ham is sociaal geograaf en historicus. Hij schreef boeken over Cornelis Lely, watersnood en Deltawerken.



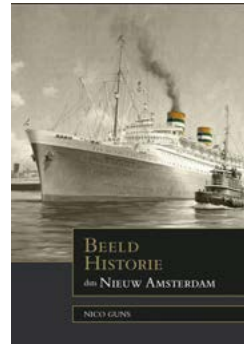
KWALIFICATIES

- Aard publicatie: biografie
- Niveau: prettig leesbaar
- Doelgroep: iedereen die bezorgd is over nieuwe overstromingen
- Minpunt: soms langdradig
- Pluspunt: verhelderende kaartjes

JOKE KORTWEG

Nico Guns, *Beeldhistorie dets Nieuw Amsterdam*

Rijswijk: gbooksinternational, 2020, 755 pp., ill.,
ISBN 9789492368225; € 74,95



Uit zijn meerdelige boekwerk over het dubbelschroef turbinestoomschip *Nieuw Amsterdam* selecteerde de auteur 1500 afbeeldingen die samen met de onderschriften de levensloop van het vlaggenschip van de Holland Amerika Lijn vertellen. Het passagiersschip *Nieuw Amsterdam* (1938–1974) met haar kenmerkende geel-wit-groene schoorstenen was in ontwerp en interieur een kroonjuweel van de Nederlandse scheepsbouw en kunstnijverheid. Het schip vervoerde op de lijn Amsterdam-New York maximaal 1200 passagiers in drie klassen. Tijdens de oorlog deed zij dienst als geallieerd troepentransportschip. Na de hoogtijdagen van de trans-Atlantische reizen genoten toeristen van luxe cruisetochten in de Cariben, Zuid-Amerika en het Middellandse Zeegebied. In 1974 werd het schip ontmanteld in het Zuid-Taiwanese Kaohsiung. De lezer wordt overstelpd met foto's – soms van mindere kwaliteit en soms nagenoeg gelijk, meer exterieur dan interieur –, van de tekenkamers tot de proefvaart met genodigden (mooi tijdsbeeld: alleen mannen!), van de *standees* voor de soldaten in de eetsalon tot de terugkeer in de thuishaven Rotterdam in 1946, en van de renovatie beginjaren zestig tot de sloop. Gelet op de tienduizenden buitenlanders die goede herinneringen koesteren aan dit fraaie schip, zou de auteur kunnen overwegen om deze fotocompilatie in het Engels uit te geven.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: kijk- en leesboek
- Niveau: populair
- Doelgroep: scheepsliefhebbers, oud-opvarenden en passagiers
- Minpunt: prijzig, strengere selectie had niets afgedaan aan het verhaal
- Pluspunt: levensloop van de *Nieuw Amsterdam* in een band verbeeld

ANITA M.C. VAN DISSEL

Colofon

Het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* verschijnt tweemaal per jaar en wordt uitgegeven door de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis.

Voortzetting van de *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis* (1961-1981).

ISSN 0167-9988.

Redactiesecretariaat

drs. W. Heijveld, wouter@heijveld.nl (kopij)

Redactie

prof. dr. C.A.P. (Cátia) Antunes, C.A.P.Antunes@hum.leidenuniv.nl

prof. dr. A.J. (Hanno) Brand, hbrand@fryske-akademy.nl

drs. R.J.W.M. (Ron) Brand, r.brand@maritiemmuseum.nl

dr. R. (Remmelt) Daalder, remmeltaalder@gmail.com

dr. A.M.C. (Anita) van Dissel, a.m.c.van.dissel@hum.leidenuniv.nl (eindredacteur)

drs. W. (Wouter) Heijveld, wouter@heijveld.nl (redactiesecretariaat)

dr. D.H. (Djoeke) van Netten, d.h.vannetten@uva.nl

T.A. (Tico) Onderwater MA, revieweditortvzg@gmail.com (boeken ter recensie)

D. (Diederick) Wildeman, dwildeman@hetscheepvaartmuseum.nl

Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis

Souscommission Néerlandaise de la Commission Internationale d'Histoire Maritime

De vereniging werd opgericht in 1961 en stelt zich ten doel wetenschappelijke belangstelling te wekken voor de zeegeschiedenis en de studie daarvan te bevorderen door samenwerking tussen de leden en van dezen met andere instanties, zowel nationaal als internationaal. Zij doet dit onder meer door tweemaal per jaar een bijeenkomst met lezing te organiseren in een maritiem-historische omgeving, door excursies en symposia.

Bestuur

dr. G.J. (Gerhard) de Kok (penningmeester), dr. J. (Jelle) van Lottum,

drs. A.A. (Alex) Poldervaart (secretaris), J. (Jirsi) Reinders MA,

dr. J.M. (Annette) de Wit (voorzitter)

Aanmeldingen voor het lidmaatschap via www.zeegeschiedenis.nl of via info@zeegeschiedenis.nl. Contributie inclusief abonnement op *Tijdschrift voor Zee-geschiedenis* € 33 (binnenland) (studenten tot 26 jaar € 20 na sturen fotokopie collegekaart en identiteitsbewijs) en € 38,50 (buitenland), over te maken op rekening 390150 ten name van de Ned. Ver. v. Zeegeschiedenis, Keizershof 17, 2353 ST Leiderdorp. Telefoon 071-5790350. Losse nummers kosten € 15 (excl. verzendkosten).

www.zeegeschiedenis.nl

Vormgeving en opmaak: Sander Pinkse Boekproductie, Amsterdam

Druk en afwerking: Ipskamp Printing, Enschede

Informatie voor auteurs

Kopij De redactie gaat ervan uit dat een aangeboden artikel niet eerder is gepubliceerd of elders ter publicatie in aanbieding is. De omvang van een artikel, inclusief de noten mag maximaal zesduizend woorden zijn. Een artikel in het Engels kan worden opgenomen na overleg met de redactiesecretaris.

Kopij moet digitaal in Word worden aangeboden aan de redactiesecretaris. Voor opmaak, tekstbewerking en annotatie moeten de *Richtlijnen voor auteurs Tijdschrift voor Zeegechiedenis* worden geraadpleegd. Deze richtlijnen zijn beschikbaar via de website van de Nederlandse Vereniging voor Zeegechiedenis (www.zeegechiedenis.nl). De richtlijnen kunnen op verzoek door de redactiesecretaris per e-mail worden toegestuurd.

De redactie heeft het recht om, in overleg met de auteur, wijzigingen in taalkundige zin in de tekst aan te brengen.

De auteur dient met de kopij een kort curriculum vitae en een korte samenvatting van het artikel in het Engels te zenden, evenals haar of zijn adres en telefoonnummer.

Illustraties Illustraties kunnen digitaal, mits met voldoende resolutie, via de e-mail worden aangeleverd. De auteur moet aangeven waar de illustraties in de tekst behoren te worden geplaatst. De auteur regelt zelf auteursrechten van derden op fotomateriaal.

Proeven Auteurs ontvangen van de eindredacteur een eerste drukproef in PDF. Deze dient binnen de aangegeven termijn met correcties teruggezonden te worden aan de eindredacteur. Wijzigingen of aanvullingen die achteraf door de auteur gedaan zijn in afwijking met de origineel ingeleverde tekst, dienen apart vermeld te worden. Extra correctie is buitengewoon kostbaar: deze kosten kunnen de auteur in rekening worden gebracht.

Auteursexemplaar Iedere auteur krijgt in totaal drie exemplaren van het tijdschrift waarin zijn of haar bijdrage gepubliceerd is toegezonden. Op aanvraag is bovendien een PDF van het bewuste nummer beschikbaar.

Reacties

Inhoudelijke reacties op voorgaande nummers van het tijdschrift kunnen schriftelijk of per e-mail aan de redactiesecretaris worden gezonden. In de rubriek 'aanvullingen' kunnen deze reacties verkort worden opgenomen.

Advertenties

Hele pagina € 125, halve pagina € 66. Bijsluiters tot 20 gram € 245, boven 20 gram op aanvraag.

Inhoud

- 5 Zeevaartkunde op Nederlandse koopvaardij­schepen in de eerste helft van de negentiende eeuw
De navigatiekennis en -kunde van kapitein Cornelis Abrahamsz jr. (1802–1879)
W.F.J. MÖRZER BRUYNS
- 23 Marinestrategie in de Tachtigjarige Oorlog?
ADRI P. VAN VLIET
- 39 Commercial Diplomacy from Below
Dutch Baltic Merchants as an Economic Interest Group in Dutch-Swedish Relations 1675–1688
HENRI HANNULA
- 56 Dubbelspel
Zeeuwse lorrendraaiers en hun banden met de WIC
RAMONA NEGRÓN
- OP DE RADAR
- 72 Papegaaienziekte – Ron Brand

WEBSITE
- 75 De persoonskaarten van de koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog –
Welmoed Bons en Richard van Gils
- 81 Boekbesprekingen
- 107 Signalementen



Nederlandse
Vereniging
voor Zeegeschiedenis