

Y D E R Z E E



NO. 1
JAARGANG 42
2023

TIJDSCHRIFT VOOR
Zee
Zee
geschiedenis



TIJDSCHRIFT VOOR
Zeegeschiedenis

JAARGANG 42, NUMMER 1, 2023



**Nederlandse
Vereniging
voor Zeegeschiedenis**

Inhoudsopgave

- 5 In memoriam Jacobus Ruurd Bruijn
LEO AKVELD EN PAUL VAN ROYEN
- 8 Zeegezichten
*Een blik op de Nederlandse vloot in de jaren rondom 1770–1780
aan de hand van scheepsjournalen*
JAAP R. BRUIJN†
- 23 Afrikaanse planten en dieren reisden mee op slavenschepen:
wie overleefden de reis?
TINDE VAN ANDEL
- 35 De laatste reis van schipper Wijbrant Adriaansz
Een reconstructie aan de hand van een Frans kaperdossier
SIEM VAN EETEN EN PETER SWART
- 52 ‘In handen van den viant gevallen’
De kaping van het WIC-schip de Brigdamme in 1696
MAARTJE HIDS
- OP DE RADAR
- 66 Zeemansgidsen – Djoeke van Netten
- WEBSITE
- 71 Global Privateering: samen aan de slag met kaapvaardossiers –
Tessa de Boer
- 75 Boekbesprekingen
- 100 Signalementen



Jaap tijdens de conferentie *European Sailors, 1570-1870*, gehouden in oktober 1994 ten huize van het voormalig Instituut voor Maritieme Historie te Den Haag. DEN HAAG, NEDERLANDS INSTITUUT VOOR MILITAIRE HISTORIE

In memoriam Jacobus Ruurd Bruijn

Schepen en schippers vervoeren behalve goederen ook mensen, ideeën en beelden. Ze leggen contacten die er anders niet geweest zouden zijn en ze onderhouden die contacten. Jaap Bruijn was een schipper bij uitstek. Zijn hele leven heeft hij, voortgedreven door en gebruik makend van wind en stroming, gehandeld in goederen, mensen, ideeën en beelden. Op 2 november 2022 overleed Jaap Bruijn. Aldus kwam een einde aan wat Jaap zelf noemde ‘een goed leven’. Dat goede leven ving aan op 13 maart 1938, in Den Haag. Na zijn schooltijd op het Maerlant-Lyceum in Den Haag begon Jaap in 1956 aan zijn studie geschiedenis aan de Universiteit van Leiden. Hij volgde daar onder andere de colleges van T.H. Milo en na diens dood in 1960 die van J.H. Kernkamp. Al tijdens zijn studie was Jaap nauw betrokken bij de ontwikkeling van het vakgebied zeegeschiedenis. Hij was erbij toen in 1961 de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis werd opgericht, was bestuurslid en tegelijkertijd lid van de redactie van *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis* (vanaf 1982 *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*) en later, vanaf 1979 tot 1988, voorzitter van de Vereniging.

Na zijn afstuderen in 1964 werd Jaap benoemd tot ‘staflid voor onderwijs en onderzoek in de geschiedenis van het zeewezen’. In de jaren daarna werkte hij aan zijn proefschrift *De Admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren, 1713 – 1751*, waarop hij in 1970 promoveerde. In 1977 werd Jaap lector, in 1980 hoogleraar zeegeschiedenis oftewel prof. dr. J.R. Bruijn. Die functie zou hij tot maart 2003 met verve vervullen.

Elk van ons herinnert zich Jaap op zijn of haar eigen wijze. Naar Leo’s ervaring, ook met andere vrienden, is een prima hulpmiddel bij het inkleuren van het beeld dat van iemand beklijft, de herinnering aan samen eten. En Jaap en Leo hebben in de loop van hun zestigjarige vriendschap gezamenlijk heel wat etentjes genoten. De eerste keer was dat ergens in het voorjaar van 1957, toen Jaap Leo uitnodigde op zijn kamer aan de Leidse Lammenschansweg om te komen lunchen, maar dan moest Leo wel harde broodjes met oude kaas meebrengen, te verkrijgen bij een met name genoemde lokale bakker. Een aardige, gastvrije Jaap, die toen al precies wist wat hij wilde. Heel veel jaren later, in 1991, waren Jaap en Leo in Napels voor een maritiem klusje. ’s Avonds

neergestreven in een restaurantje in een zijstraat in het centrum van de stad zette de eigenaar zoals gebruikelijk een flesje wijn en een schaal overheerlijke *antipasti* op tafel. Jaap merkte onmiddellijk op: hebben we dit besteld? Waarop hij tot ontsteltenis van de chef en Leo de schaal liet weghalen. Een nog steeds aardige, maar rechtlijnige Jaap die ook precies wist wat hij niet wilde.

Dat was wat de man Jaap Bruijn kenmerkte. Eerlijkheid, je wist wat je aan zijn mening had, 'a' was 'a' en bleef dat ook. Je kon krachtig met hem van opvatting verschillen, maar van de eenmaal door hem geventileerde mening week hij niet of bij hoge uitzondering af.

Het beeld dat Paul bijblijft is Jaaps brede en oprechte belangstelling en betrokkenheid, in goede en in minder goede tijden. Toen Paul de maritiem-historische wereld al lang en breed achter zich had gelaten, hield Jaap de contacten levend en levendig. Er kwamen, naast de zeegegeschiedenis, nieuwe onderwerpen op de agenda: de pluimveehouderij en groenten uit eigen tuin. Het nieuwe, zelfgemaakte kippenhok werd grondig door hem geïnspecteerd en vervolgens van commentaar voorzien. Zijn adviezen nam Paul ter harte en voerde die als vanzelfsprekend uit. In de moestuin in Frankrijk ging Jaap onmiddellijk aan de slag met graven en planten. En altijd was er naast de ernst van het bestaan, de ruimte voor de lichtheid en vrolijkheid van de vriendschappelijke omgang.

Wat een enorme hoeveelheid werk heeft Jaap, alleen en samen met anderen, in al die jaren (en ook na zijn emeritaat) verzet. Om er een paar te noemen: *Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries* (samen met Ivo Schöffer en Femme Gaastra); *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de 17de en 18de eeuw*; *Een zee van traan. Vier eeuwen Nederlandse walvisvaart 1612-1964* (samen met Louwrens Hacquebord); *Zeegang en tenslotte nog in 2022 Reilen en zeilen van de admiraliteit van Rotterdam in de jaren 1630-1640*. De titels geven aan waar Jaaps belangstelling lag, bij alle belangrijke takken van scheepvaart, VOC, marine, koopvaardij en walvisvaart. De binnenvaart heeft in Jaaps ogen nooit genade gevonden als onderdeel van het Nederlandse varend bedrijf. Ook daarin bleef hij rechtlijnig. Je kon praten als Brugman om in die opvatting verandering te brengen, maar dat bleef vergeefse moeite. Jaap heeft nog veel meer geschreven, boeken, artikelen en recensies. Daarnaast heeft hij zich ingespannen voor en ingezet bij grote projecten als de totstandkoming van de *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, heeft hij aan de wieg gestaan van tientallen dissertaties over maritiem-historische onderwerpen. En dan was hij nog lid van allerlei besturen en gezelschappen, zoals bij voorbeeld de Commissie voor Zeegegeschiedenis van de Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen, voorzitter van de subfaculteit geschiedenis, de International Commission for Maritime History, de Linschoten-Vereeniging, de Academic Advisory Board of the Center for Maritime and Regional History en ga zo maar door. Jaap stond midden in de maritiem-historische wereld en heeft het vak zeegegeschiedenis in Nederland en tot ver over de grenzen met zijn colleges, artikelen, voordrachten, publicaties en zijn bestuurlijke en organisatorische inzet

tot een volwaardig en voldragen vakgebied gemaakt. De stap van ‘zeewezen’ naar zeegeschiedenis betekende een enorme verbreding en verdieping van het vak, waardoor het mogelijk werd de aanvankelijk losse onderdelen van het verhaal van Nederland en het water met elkaar in samenhang te brengen, te duiden en te begripen.

En ondanks die indrukwekkende hoeveelheid werk en bezigheden hield Jaap tijd vrij voor zijn collega’s, zijn studenten, zijn promovendi en promoti, zijn maritieme vrienden bij marine, koopvaardij, visserij en walvisvaart. En het was niet alleen tijd vrij houden voor, maar daadwerkelijke, persoonlijke belangstelling die hem zo bijzonder maakt. De etentjes bij hem thuis, de bezoeken aan musea en archieven met studenten, het promovendiclubje waren uitdrukking van een bijzondere aandacht voor alle menselijke vissen en visjes in zijn netwerk. Die belangstelling voor het gewone, menselijke is ook één van de kenmerken van zijn wetenschappelijke werk, de aandacht voor de zeevarende, van bootsjongen tot admiraal.

Attent, vriendelijk, eerlijk, bescheiden, spits, intelligent, rustig, maar gedreven, doelbewust, een brede blik en bovenal een heerlijk droge humor. Met de inzet van al die karaktertrekken en eigenschappen wist Jaap in de loop der jaren tientallen studenten te boeien en te begeisteren om samen met hem het ruime sop te kiezen. En steeds bleef hij als een ware vlootvoogd zijn volgelingen in de gaten houden. Die persoonlijke benadering, zowel naar zijn leerlingen en zijn maritieme vrienden, als naar het vakgebied zelf – de aandacht voor alle rangen en standen aan boord –, heeft Jaap tot zo’n bijzondere, unieke leermeester gemaakt.

Een schip laat slechts een kortstondig spoor in het water achter. Het kielzog van Jaap is onuitwisbaar. We zullen nog vele jaren van zijn werk, zijn leven en streven, kunnen genieten en er op voort kunnen bouwen. Dank je wel, Jaap.

LEO AKVELD EN PAUL VAN ROYEN

Zeegezichten

*Een blik op de Nederlandse vloot in de jaren rondom
1770–1780 aan de hand van scheepsjournalen**

This article provides new insights in the daily business of the Dutch admiralties (especially Amsterdam and De Maze [Rotterdam]) in the last decades of the eighteenth century. After some general remarks on finances and naval officers, five captains, some of whom made several journeys, are followed at sea. They sail to Africa, the West-Indies and on the North Sea in the period between the Seven Year's War (1756–1763) and the beginning of the Fourth Anglo-Dutch War (1780–1784). Their ship's logs tell about the duration and routes of their travels, the weather, military activities, lying idle for months, and the discipline of the crew. Also the lack of discipline, mainly by lower-ranked officers, is singled out. Sickness and death among the crew turns out to be unpredictable, while complaints about the condition of the ships are commonplace.

Een eerste blik op de Republiek toont altijd een wat brokkelig geheel, dat bij nadere beschouwing lijkt op een puzzel die uit meerdere puzzels tegelijkertijd bestaat die op hun beurt ook weer in elkaar passen: eenvormig en divers. Die eenvormigheid zien we terug in een Staten-Generaal bestaande uit zeven soevereine gewesten, die zich als één land representeerden tegenover het buitenland. In de gewesten, bestaande uit autonoom handelende onderdelen, die gezamenlijk optraden in hun Statenvergadering. En in een leger door de gewesten gefinancierd, maar met één opperbevelhebber.

De diversiteit vinden we bij de admiraliteiten terug op allerlei terreinen. Landelijk geldende uniforme belastingen op handel en scheepvaart (de convoien en licenten) werden door vijf verschillende admiraliteiten geïnd en beheerd. Elke admiraliteit bepaalde uit eigen belang de toepassing van die tarieven en de inning ervan. Die vijf admiraliteiten waren een uitvloeisel van de eigenheid van de maritieme belangen van de zeegebieden. De inkomsten van de admiraliteit van Amsterdam waren vele malen groter dan die van de overige vier. In de loop van de achttiende eeuw stelde het maritieme belang van de admiraliteiten in Hoorn/Enkhuizen en Harlingen vrijwel niets meer

[†] De redactie heeft deze bijdrage een week voor het overlijden van de auteur ontvangen.

* Dr. P.C. van Royen ben ik dank verschuldigd voor het zorgvuldig lezen en commentariëren van de tekst, evenals dr. M.A. van Alphen.

voor, dat van Middelburg nog iets. Alleen de admiraliteit van de Maze in Rotterdam volgde op enige afstand Amsterdam bij de invulling van de maritieme taken ter zee. Zo kon het gebeuren dat vlootuitrustingen dikwijls vrijwel alleen door deze twee admiraliteiten werden gedaan.

En toch was ook daar weer sprake van een zekere uniformiteit. De vijf admiraliteiten waren op dezelfde wijze georganiseerd. Zij werden bestuurd door een raad van afgevaardigden uit de eigen stad en uit de omliggende steden en vanuit de overige gewesten, die het generaliteitskarakter moesten garanderen. Zij hadden hun vaste functionarissen van advocaat-fiscaal, secretaris, ontvanger-generaal, equipagemeester en andere. In het gebied waarin de convoeien en licenten werden geïnd en beheerd, was een netwerk van kantoren en vaste beampten.

Tot welke scheefgroei de financiële ongelijkheid tussen de admiraliteiten heeft geleid, toont een schets van de personeelsopbouw in het willekeurig gekozen jaar 1773 aan de hand van het zogenoemde *Heerenboekje*, het jaarboekje met namen en gegevens van iedereen die verbonden was aan de admiraliteit.¹ Het boekje voor Zeeland en het Noorderkwartier beslaat acht pagina's, dat voor de Maze en Friesland tien pagina's en voor Amsterdam achttien. Het blijkt bijvoorbeeld dat de Maze 25 mensen werkzaam had bij de convoeien en licenten en het verhoogde last- en veïlgeld, Friesland maar liefst 56, Zeeland 18 en het Noorderkwartier 50. Amsterdam spande de kroon met 92. De geldbedragen waarom het in 1773 ging, waren *f* 829.226 voor Amsterdam, *f* 353.835 voor de Maze, *f* 70.554 voor Zeeland, *f* 69.459 voor het Noorderkwartier en tenslotte *f* 42.718 voor Friesland.² Handel en scheepvaart waren nu eenmaal niet in elk admiraliteitsressort gelijkelijk ontwikkeld. Een eenvoudige reken-som leert dat in Friesland een beampte gemiddeld goed was voor iets meer dan *f* 750 per jaar, in het Noorderkwartier voor nog niet het dubbele en in Zeeland voor bijna *f* 4.000. In Amsterdam inde een beampte gemiddeld per jaar meer dan *f* 9.000. Het gemiddeld hoogste bedrag haalde de Maze op met meer dan *f* 14.000.

Zulke uiteenlopende geldbedragen, in deze periode sporadisch aangevuld met subsidies van de Staten-Generaal, manifesteerden zich overduidelijk bij de tweede hoofdtaak van een admiraliteit: de zorg voor de oorlogsvloot. Hiervoor diende elke admiraliteit behalve schepen een vaste groep van vlagofficieren, kapiteïns, commandeurs en luitenants tot haar beschikking te hebben, al dan niet in een vast dienstverband. Bijgaande tabel toont dat drie vijfde van de in totaal 251 officieren in 1773 met Amsterdam was verbonden, een kwart met de

1 Zie ook D.J.A. Roodhuyzen-van Breda Vriesman, 'De 'Admiraliteit in Friesland' en Harlingen', *It Baeken* 77 (2015) 70–71.

2 J. Hovy, *Het voorspel van 1751 tot instelling van een beperkt vrijhavenstelsel in de Republiek (Propositie tot een gelimiteerd porto-franco)* (Groningen 1966) 7–19 en 88–96; 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) (z.p. 2014) B2–6 geeft de totale inkomsten; zie ook hoofdstuk 3.

Tabel 1. Aantallen zeeofficieren per admiraliteit (peiljaar 1773).

	<i>vlagofficier</i>	<i>kapitein</i>	<i>commandeur</i>	<i>luitenant</i>	<i>totaal</i>
Amsterdam	2	45	42	62	151
Maze	3	16	8	40	67
Zeeland	2	7	3	6	18
Noorderkwartier	1	10	–	–	11
Friesland	–	4	–	–	4

Bron: *Naamwijzers of zogenoemde Heerenboekjes* (1773).

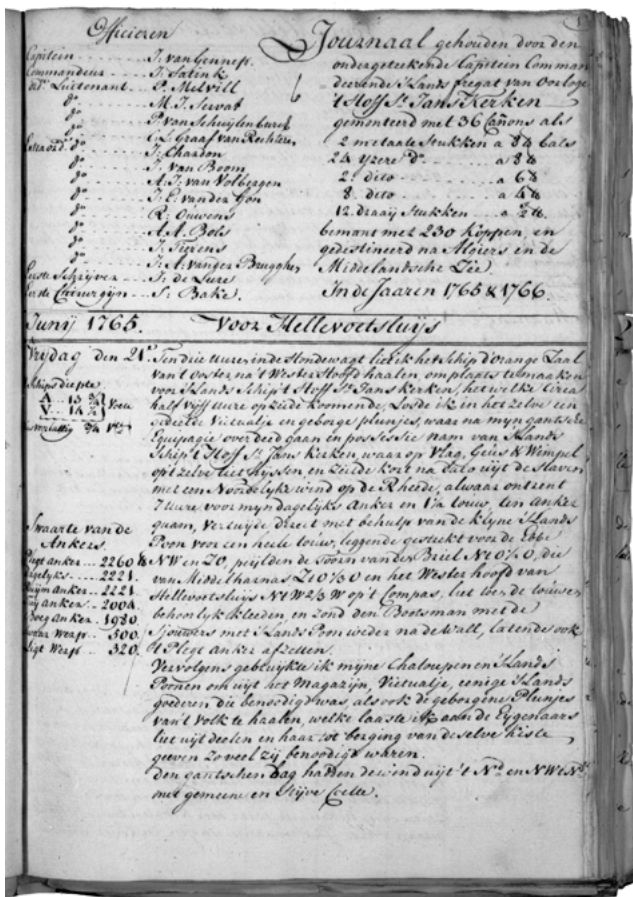
Maze. Ook hier was sprake van enorme ongelijkheid. Meer dan twee derde van de schepen was in de voorafgaande twintig jaar (1752–1772) van stapel gelopen van de Amsterdamse (38) en Rotterdamse werf (10). Daarnaast drie in Zeeland en slechts één in het Noorderkwartier.

Gelet op het geringe aantal schepen en kapiteins is het vanzelfsprekend dat de drie kleine admiraliteiten in deze jaren weinig activiteiten ontplooiden. Voor kapiteins van Amsterdam en de Maze bestond ondanks hun grotere aantallen veel meer perspectief om naar zee te worden gestuurd. In een land met een omvangrijke handels-, walvis- en visserijvloot was altijd behoefte aan konvooiing en waren speciale expedities geregeld nodig. Na de Zevenjarige Oorlog (1756–1763) braken aanvankelijk rustige jaren aan, maar daarna vereisten oorlogen tegen de Noord-Afrikaanse staten extra vlootuitrustingen, op den duur samenvallend met onrust in de West-Indische wateren als gevolg van de Amerikaanse onafhankelijkheidsstrijd. Eind 1780 brak de Vierde Engelse Oorlog uit. Behalve voor het gewone konvooiwerk moesten in de jaren zeventig dus meer schepen dan gebruikelijk worden uitgereed. Bij de Maze en Amsterdam kregen verschillende kapiteins kort na elkaar een volgend commando. In dit artikel wordt een aantal van het soort reizen geschetst, die kapiteins in deze periode maakten. Dit gebeurt aan de hand van bewaard gebleven scheepsjournalen, aan boord bijgehouden door de kapitein en zijn schrijver.³ De reizen zelf en hun duur komen ter sprake naast eventuele militaire activiteiten, het soms maandenlange stilliggen en de orde en tucht onder de bemanningen. Kortom, het reilen en zeilen van oorlogsschepen rondom de jaren zeventig van de achttiende eeuw.⁴

3 Marc van Alphen, *Het oorlogsschip als varend bedrijf. Schrijvers, administratie en logistiek aan boord van Nederlandse marineschepen in de 17de en 18de eeuw* (Franeker 2014) hoofdstuk 6, 196–219.

4 In colleges, vaak samen met dr. E.S. van Eijck van Heslinga, hebben studenten deze

journalen in het Nationaal Archief te Den Haag bestudeerd. Voor dit artikel zijn de verslagen van E. Blokzijl, M. de Keuning, P. Bergsma, N.D.B. Habermehl, M.K. Half, R.O. Hendrikx, W. Lamet, J. Schouten en H.J.M. Schrijver gebruikt.



De eerste pagina van het journaal van het fregat 't Hof van St. Janskerke onder bevel van J. van Gennep, 1765-1766. DEN HAAG, NATIONAAL ARCHIEF

JOHANNES VAN GENNEP NAAR ALGIERS (1765-1766)

Elk jaar werden oorlogsschepen uitgezonden ter konvooierring van koopvaarders in de Middellandse Zee, voor vlagvertoon in de havens van dit zeegebied en optreden tegen Noord-Afrikaanse kapers. Er was bijna voortdurend oorlog met een van de drie staten Marokko, Algiers en Tripoli. Economisch waren deze landen afhankelijk van de opbrengst van gekaapte koopvaarders met hun ladingen. De handelsvloeden van de Republiek, Groot-Brittannië en Frankrijk waren voor de Noord-Afrikanen de aantrekkelijkste doelwitten en deze zorgden ervoor dat zij doorgaans met één van deze drie landen in oorlog waren. Met Spanje bestond een permanente staat van oorlog.

Jaarlijks voeren derhalve vanuit de Republiek enkele of meerdere oorlogsschepen naar de Straat van Gibraltar op weg naar de Middellandse Zee. Het waren fregatten en lichte lineschepen. Bijna alle admiraliteiten zetten hiervoor schepen in, soms ook de kleinere. Van tijd tot tijd moesten geschenken naar Noord-Afrika worden gebracht om de goede verhoudingen in stand te

houden. Dat was in 1765 de voornaamste opdracht voor kapitein Johannes van Gennep (1728-1779), sinds 1758 kapitein in dienst van de Maze. Zijn schip was het oude fregat 't *Hof van St. Janskerke* uit 1733 met 36 stukken geschut en een bemanning van 230 koppen.⁵ Voordat Van Gennep en zijn bemanning op 21 juni 1765 zouden vertrekken, hadden zij een scheepsramp overleefd. Aanvankelijk zou Van Gennep de *Pollux* commanderen, maar dit fregat liep kort na het uitzeilten reddeloos vast op de Ooster voor Schouwen en moest aan de zee worden prijsgegeven. De opvarenden werden gered, de lading geborgen. Onmiddellijk werd een ander schip, 't *Hof*, bestemd voor de belangrijk geachte reis naar Algiers.

Het duurde tot 18 augustus eer 't *Hof* in zee raakte. Het schip moest nog helemaal gereed gemaakt worden. Van Gennep zelf diende zich voor een Hoge Krijgsraad te verantwoorden voor het verlies van de *Pollux*. Hij werd van iedere schuld vrijgepleit en ontving op 31 juli zijn aanstelling op 't *Hof*. Zijn vorige bemanning was al op 21 juni aan boord gekomen. De geschenken voor de dei van Algiers kwamen 8 augustus. Het waren geen wapens, maar goederen als kandijbroden, porseleinen serviezen, fluwelen en damasten stoffen, laken in diverse kleuren en kwaliteiten. Onder de juwelen waren diamanten ringen en gouden horloges en tot slot 572 dozijn timmermangereedschap, van boren tot gutsen toe.

Tijdens een moeizame tocht door de Straat van Dover en het Kanaal met hardnekkige, dikke mist kreeg 't *Hof* op 11 september een aanvaring met een onbekende driemaster en raakte zij enige tijd aan dit schip vast ter hoogte van de kraanbalk aan stuurboord. Daarna lag men tien dagen stil in de haven van Torbay. Op 30 september werd Gibraltar bereikt, waar Nederlandse oorlogsschepen altijd andere eigen schepen aantreffen. Zo ook dit keer. Spoedig hierna zeilde Van Gennep met twee andere oorlogsschepen door naar Algiers, waar hij tot 8 december bleef liggen. De gebruikelijke beleefdheden werden uitgewisseld en de geschenken met sloepen aan de wal gebracht en plechtig overhandigd. Het lange verblijf was voor 't *Hof* hard nodig, want het schip schreeuwde om onderhoud, dat thuis op 's landswerf niet was gedaan. 't *Hof* moest zelfs voor enkele essentiële reparaties worden gekrensd. Vooral bij de boeg was veel hout verrot. Diverse nieuwe planken werden aangebracht om verdere lekkages te voorkomen. Na Algiers werd naar Livorno koers gezet, waar 't *Hof* als trage zeiler als laatste op 11 januari 1766 aankwam. Hier bleef men tot 12 maart om vervolgens na een verblijf op de rede van Malaga op 5 mei naar patria te vertrekken, elk schip op eigen gelegenheid. Ook in Malaga was weer onderhoud aan het schip nodig geweest. Van Gennep zeilde in konvooi met een Rotterdamse koopvaarder, geladen met Franse brandewijn. Op 20 juni 1766 ging hij onder het gebruike-

5 Nationaal Archief te Den Haag (NL-HANA), Admiraliteitsarchieven (1.01.46) (AA), inv. nr. 1163. Voor gegevens over de in dit artikel genoemde oorlogsschepen zie A.J. Hoving

en A.A. Lemmers, *In tekening gebracht. De achttiende-eeuwse scheepsbouwers en hun ontwerpmethoden* (Amsterdam 2001) 175-180.

lijke driemaal joelen van het scheepsvolk vanuit het want in Hellevoetsluis van boord.

Tijdens de reis overleden zes opvarenden en werden achttien man voor overtredingen van de Artikelbrief bestraft tijdens veertien verschillende krijgswaarn. Het ging om vier officieren (luitnants), negen onderofficieren en vijf matrozen. In het journaal wordt tweemaal het gebruik van een ventilator vermeld, zoals sinds 1766 was voorgeschreven. Tegen overlast van ratten, die onder meer kardoeszakken kapot vreten, werden van de wal katten gehaald.

QUIRIJN DABENIS NAAR MAROKKO (1774–1775)

Kapitein Quirijn Dabenis (1722–1796) van de admiraliteit van Amsterdam hoorde in 1775 dat de geschenken die hij kort tevoren in Larache aan de keizer van Marokko had gebracht, geweigerd waren en dat de oorlog was verklaard. Aan boord van het lineschip *Princes Royaal Frederica Sophia Wilhelmina* (56 stukken), gebouwd in 1768 en vernoemd naar de echtgenote van Willem V, was Dabenis op 19 augustus 1774 met driehonderd man bij Texel in zee gestoken.⁶ Op 15 september had de Nederlandse consul-generaal François Rossignol in Larache de geschenken voor de sultan in ontvangst genomen⁷, waarop Dabenis direct was doorgevaren naar Gibraltar, waar hij diverse collega's had aange-troffen. Hij was daar onder hen vaak de oudste in rang, want hij was al in 1749 tot kapitein benoemd. Vergezeld van enige andere schepen zeilde hij nu via Alicante voor vlagvertoon naar Tunis en vervolgens naar Livorno, in welke drukke havenplaats hij van 29 november tot 20 januari 1775 verbleef. Met vijftig koopvaarders onder zijn hoede voer Dabenis daarna via de Straat van Gibraltar naar Cadiz, waar hij van 24 februari tot 7 maart verbleef.

Tijdens zijn verblijf in de Middellandse Zee werd Dabenis met flink winter-weer geconfronteerd. Soms ook met mist, dan werd de scheepsklok geluid en de trom geslagen. Als commandant van meerdere schepen was Dabenis erop gesteld dat de omgangsregels tussen kapiteins werden nageleefd. Kapitein Evert Bisdom (1733–1786) moest op 10 december in persoon verantwoorden waarom hij, zonder zijn bevelhebber erin te hebben gekend, contact met een ander schip had gezocht. Tijdens de reis werd er telkens voor gezorgd dat de watervoorraad werd aangevuld, zodra dit mogelijk was. Voortdurend was men op zijn hoede als onbekende schepen werden waargenomen. Schebekken (een type zeilschip) konden uit Noord-Afrika komen, maar werden ook door Spanje gebruikt. Een zestal Russische oorlogsschepen leidde tot vriendschappelijke ontmoetingen en onderlinge hulp.

Ondertussen was bekend geworden dat Marokko de oorlog inderdaad had

6 NL-HANA, AA, inv.nr. 2410; J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* IV (Haarlem 1861) 365–366.

7 O. Schutte, *Repertorium der Nederlandse vertegenwoordigers, residerende in het buitenland 1584–1810* ('s-Gravenhage 1976) 386.

hervat. Dabenis kruiste met enige schepen korte tijd voor Larache. Koopvaarders werden zoveel mogelijk gewaarschuwd. Vanaf 19 maart was Dabenis terug in de baai van Gibraltar, waar tientallen koopvaarders binnenvielen. Dankzij de aanwezigheid van een flink aantal oorlogsschepen kon Dabenis de konvooverlening coördineren. Zo vertrok op 2 april een konvooi van 36 koopvaarders met twee oorlogsschepen naar de Republiek. Zelf verliet Dabenis tezamen met drie collega's op 20 mei Gibraltar en zette koers naar patria. Op 22 juni 1775 kwam Kamperduin in zicht en de volgende dag was de reis ten einde. De bemanning was opvallend gezond gebleven. Toch waren er zeven sterfgevallen. De discipline was goed gehandhaafd. Acht keer moest de krijgsraad oordelen over overtredingen, waaronder dobbelen. Er waren vijf matrozen en vier onderofficieren bij betrokken.

JOHANNES VAN GENNEP: HEEN EN WEER NAAR GIBRALTAR EN OOK NOG NAAR MAROKKO (1776–1778)

Reizen van heen en weer tussen Hellevoetsluis en Gibraltar maakte kapitein Van Gennep van november 1776 tot juli 1778 met het fregat *Jason* van de Maze. Hij moest koopvaarders naar de Middellandse Zee konvooiëren en deelnemen aan de strijd tegen de heerser van Marokko. Hiervoor werden diverse oorlogsschepen uitgerust, die meestal in de baai van Gibraltar hun rendez-vous hadden.⁸

Op 27 november 1776 was de *Jason* in zee met een bewapening van 36 stukken en een bemanning van 230 koppen.⁹ Drie koopvaarders van het beoogde konvooi raakten tegelijkertijd in zee en begonnen aan hun reis. In de weken hierna was van alles aan de hand met de *Jason*. Na een besluit van de krijgsraad werd op 11 december weer naar Goeree opgeduwd en was men de volgende dag in Hellevoetsluis terug. Daar verscheen op 14 december een javaan (onderbaas) van 's landswerf met vier timmerlieden om de kennelijk kapot geraakte beting (het sterke houten gestel achter de fokkenmast voor het vastmaken van ankerkabels) te repareren. Daarna viel winterweer in, waardoor de *Jason* in de haven haar toevlucht moest zoeken. Het roer raakte beschadigd, wat opnieuw reparatie vergde. Schildwachten uit het plaatselijk garnizoen moesten toen deserteurs tegenhouden. Door ijsgang op de stromen kon Van Gennep pas op 22 januari 1777 de haven verlaten. Toen ging het vlot. Op 6 februari werd Gibraltar bereikt. Tijdens de overtocht was volop geoefend met het geschut en het handgeweer. De Artikelbrief, de gedragsregels voor het leven aan boord, was telkens elke maand een keer voorgelezen.¹⁰

Van Gennep trof in Gibraltar diverse collega's die op de kust van Marokko

8 De Jonge, *Geschiedenis zeewezen* 1v, 364–378; R.B. Prud'homme van Reine, *Jan Hendrik van Kinsbergen 1735–1819. Admiraal en*

filantroop (Amsterdam 1990) 98–107.

9 NL-HANA, AA, inv.nr. 1173 (3 en 4).

10 Van Alphen, *Het oorlogsschip*, 209–210.



Twee schebekken en een galei in de Middellandse Zee. Aquarel door Jan Hendrik van Kinsbergen, ongedateerd (c. 1776–1779). AMSTERDAM, HET SCHEEPVAARTMUSEUM

op kapers kruisten. De *Jason* kon hier pas op 25 februari aan meedoen, omdat eerst vier breekers uit Gibraltar kieren in de romp moesten breekwen. Kennelijk was de staat van onderhoud van het schip, dat Pieter van Zwijndregt in 1770 had gebouwd, niet op orde. Van Gennep kruiste enige weken voor de noordwestkust van Marokko en men zag onder meer een schebek, een kaperschip in de baai van Tanger liggen. Op 10 april was Van Gennep terug in Gibraltar, waar hij een paar weken oudste officier was, nadat schout-bij-nacht Daniël Pichot (1722–1803) op 19 april op kruistocht was gegaan. Deze had voor zijn vertrek met enkele kapiteins aan boord van de *Jason* gedineerd. Schade aan de *Jason* werd hersteld. Als oudste instrueerde hij de al vermaarde kapitein Jan Hendrik van Kinsbergen enige koopvaarders naar de Atlantische Oceaan te begeleiden.

Onder de bemanning misdroegen zich enkele onderofficieren. Eerder al waren het timmerlieden en de kuiper, nu de bootsman en de tweede schrijver; deze laatste wilde zich na dagen van dronkenschap met een mes doden en had zich al verwondingen toegebracht. In de boeien bijgekomen, toonde de man oprecht berouw en kwam hij er met een reprimande vanaf. Twee maanden later werd deze schrijver opnieuw op dronkenschap betrapt, maar beloofde hij na twaalf dagen opsluiting wederom beterschap.¹¹

Op 6 mei 1777 vertrok Van Gennep opeens naar patria. Waarschijnlijk was de staat van de *Jason* te deplorabel om langer te blijven kruisen. Zonder konvooi kwam Van Gennep op 3 juni bij Goeree aan en lag zijn schip twee dagen later in Hellevoetsluis. Op 8 juni vertrok Van Gennep zelf naar Rotterdam om het admiraliteitsbestuur rapport te doen. Daags daarna kwam de javaan van 's landswerf met twintig timmerlieden en twee sjouwers aan boord voor niet nader aangeduide herstelwerkzaamheden. Ze hadden hiervoor zes dagen nodig. Ook het roer werd beter afgehangen. De aanwezigheid van de *Jason* werd wel opgemerkt. Zij vormde voor menig bestuurder een zomeruitje aan

11 NL-HANA, AA, inv.nr. 1173, 15 februari, 14 en 18 april, 14 en 26 juni 1778.

boord van hun jachten. Tot de bezoekers behoorden Zeeuwse raden en hun advocaat-fiscaal, de raadpensionaris van Holland, Pieter van Bleyswijk en de secretaris van de Raad van State, soms vergezeld van hun familie. Bij het bezoek van de raadpensionaris stond het scheepsvolk op de ra's en klonken saluutschoten. Van Gennep en zijn collega Andries de Bruyn (1725-1793) werden daarop voor een diner uitgenodigd bij de raadpensionaris. Op 30 juli was Willem V in het fort Hellevoetsluis, wat resulteerde in menig saluutschot. Zo ook op 7 augustus, de verjaardag van de Prinses van Oranje.

Daarna was het gedaan met het ontspannen scheepsleven. Op 8 augustus 1777 werd weer zee gekozen. Op weg naar wederom Gibraltar werd herhaaldelijk geoefend voor een zeegevecht, samen met twee andere schepen. Er werd in kiellinie gevaren, er werd een slaglinie geformeerd en gejaagd. Nog vlak voor aankomst in Gibraltar op 20 september werd opnieuw de 'linie van bataille en retraite' geoefend. Tien dagen later ging Van Gennep in opdracht van de eskadercommandant een verkenning doen van de haven Salé bij Rabat, waarvan hij op 15 oktober terug was. Verder lag de *Jason* in de baai van Gibraltar, waar op 7 januari een koopvaarder aanvulling van de victualie bracht. Wanneer de eskadercommandant in zee was, trad Van Gennep op als commanderend officier over de Nederlandse schepen. Op 16 maart maakte hij deel uit van het eskader dat kapitein Van Kinsbergen naar Tanger overbracht als onderhandelaar over vrede, waartoe de sultan zich bereid toonde. Deze zou daar tot begin mei blijven. Van Gennep was 20 maart terug in Gibraltar.

Op 26 mei 1778 kwam een einde aan de ogenschijnlijk weinig zinvolle tocht van Van Gennep, die de meeste tijd in Hellevoetsluis en Gibraltar had doorgebracht. Kort voor zijn vertrek huiswaarts was het op 6 juni nog nodig om in Cádiz hulp te vragen van scheepstimmerlieden. Er bleken bij de voorstevan open naden te zijn, waardoor het zeewater binnenstroomde. De naden werden gebreeuwd en met lood bekleed. Op 10 juni was de klus geklaard. Op 2 juli werd Goeree gepeild en voor Hellevoetsluis ten anker gegaan en acht dagen later verliet Van Gennep met zijn officieren het fregat.

JACOB ANDREAS VAN DEN VELDEN NAAR DE WEST (1777-1779)

Van den Velden (1740-1780) kwam in september 1779 ziek terug van een reis naar West-Indië en overleed enige maanden na terugkeer. Hij was sinds 1766 kapitein bij de admiraliteit van Amsterdam. Zijn schip *Jason* (1772, 36 stukken) behoorde in het Caribisch gebied tot een groot eskader van acht schepen ter bescherming van de Nederlandse handelsbelangen. De spanningen waren daar hoog opgelopen tussen de Britten en de zich onafhankelijk verklaard hebbende Amerikanen, oogluikend gesteund of geholpen door Franse en Nederlandse handelaren. Het eskader mocht bescherming en assistentie verlenen aan elk Nederlands koopvaardijchip dat kon verklaren alleen buskruit en munitie voor eigen gebruik aan boord te hebben.



Gezicht op de stad Paramaribo met vele schepen op de rede. Aquarel opgedragen aan kapitein-ter-zee J.A. van den Velden door derde stuurman Fredrik Jägerschiöld, 1772. AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM

Na vertrek in december 1777 was het eskader op 23 februari 1778 bij Sint Eustatius gearriveerd, een brandhaard van spanning met de Britten. De *Jason*, vertrokken met 201 man aan boord¹², moest hier de scheepspapieren van alle inkomende en uitgaande koopvaarders inspecteren. In het journaal werden hun namen opgetekend. Daarnaast moesten kapers van allerlei nationaliteiten in de gaten gehouden worden. Lang duurde deze episode niet, want eind maart ontving Van den Velden order zich naar Suriname en Demerara (Demerary) te begeven, waar ook Britse en Amerikaanse schepen voor onrust zorgden. Vlagvertoon van Nederlandse kant was nodig. Na een rustige overtocht vanaf de Bovenwindse Eilanden arriveerde de *Jason* begin mei 1778 bij Suriname en voer zij op 3 mei door naar Paramaribo. Daar volgden natuurlijk de officiële ontvangsten, temeer daar de gouverneur van Suriname Jan Nepveu (1719–1779) de schoonvader van de kapitein was. En deze had zijn tienjarig zoontje Jan als adelborst bij zich aan boord. ‘De vreugde van den ouden heer was vooral op het zien van zijn kleinzoon buitengemeen’, tekende de vader in zijn scheepsjournaal op. Nadat hout voor een nieuwe grote steng was gevonden, verliet de *Jason* op 28 mei Paramaribo op weg naar Demerara.

In de kolonie was uit militair oogpunt nog meer te doen. Twee Britse kapers blokkeerden de rivier en zorgden voor schaarste aan goederen. Op verzoek van de commandeur van de kolonie bleef Van den Velden langer dan beoogd. Hij had vóór het begin van de orkaantijd, die half juli begon, naar St. Eustatius willen teruggaan. Op 11 juni slaagde hij erin orde op zaken te stellen. Eén van de kapers werd gedwongen te vertrekken en een Nederlandse schoener kon worden bevrijd. Toen sloeg het noodlot toe. Een tropische ziekte, al sinds

12 NL-HaNA, AA, inv.nr. 2103.

het vertrek uit Paramaribo heersend, bleek besmettelijk. De aantallen zieken liepen op tot 76 man, die aan de wal verpleegd moesten worden. Op 24 juni kreeg ook Van den Velden hoge koorts. Nog tot 29 september duurde het, eer de *Jason* naar Sint Eustatius kon terugkeren, waar het fregat vier weken later arriveerde.

Mocht de bemanning van de *Jason* hierna hopen spoedig te repatriëren, niets was minder waar. Het eskader zou eind maart 1779 met een konvooi thuisvaren, maar de schout-bij-nacht verordonneerde dat de *Jason* pas medio april kon vertrekken, zodat nog dertien koopvaarders zouden kunnen meevaren. Op 29 maart echter liep het schip aan de grond. De schade was groot. Een stuk kielbalk was verloren, ook van de voorsteven. Het doortrekken van zeilen onder het schip hielp onvoldoende, de pompen konden het werk niet aan. Reparatie van de kiel was onvermijdelijk, waartoe men doorzeilde naar Saint Thomas, een van de Maagdeneilanden, dat op 18 april werd bereikt. De werffaciliteiten aldaar waren zeer gebrekkig, de bemanning geloofde er niet meer in. Kapitein Van den Velden wist een opstand te voorkomen. 'Niemand dan de sulke, die het gesien hebben, kunnen zig een idé formeeren van de moeijte die ik gehad heb om alles op zulk een miserabel terrein in orde te brengen en het volk in goede order te houden.' Het lukte toch de *Jason* weer zeewaardig te maken, waarop 15 juli de terugreis werd aanvaard, die zonder verdere problemen verliep. Op 8 september 1779 arriveerde de *Jason* op de rede van Texel. De arme kapitein, tijdens de reis voortdurend geteisterd door zware koortsaanvalen, overleefde uiteindelijk niet.

ALBERT DELVOS OOK NAAR WEST-INDIË (1779–1780)

Er gingen geregeld oorlogsschepen naar Suriname. Bovengenoemde kapitein Van den Velden was ongeveer twintig maanden van huis. Er waren echter ook kortere of langere reizen. De zes Bovenwindse Eilanden, met name Sint Eustatius, hadden bescherming nodig tegen kapers en vijandelijke oorlogsschepen naast konvooiers voor hun scheepvaart naar de Republiek. Hetzelfde gold voor Essequibo, Demerara en Suriname op de Zuid-Amerikaanse noordkust. Albert Delvos (1735–1785) van de admiraliteit van de Maze, sinds 1777 kapitein, maakte in 1780 een reis van negen maanden.¹³ Eind december 1779 koos het fregat de *Arend*, bouwjaar 1768, bij Goeree zee met aan boord 150 man en een bewapening van 24 stukken. Op 6 maart 1780 zeilde de *Arend* langs fort Nieuw Amsterdam aan de monding van de Surinamerivier, waar op 8 maart in Paramaribo Delvos en zijn bemanning voluit de verjaardag van Willem V konden meevieren. De rivier moest van ongewenste schepen worden vrijgehouden. Delvos' handelingsvrijheid werd weldra beknot door een dringend verzoek om hulp van zijn Amsterdamse collega C.H. Mulder, die met zijn fregat *Alarm* (bouwjaar

13 NL-HaNA, AA, inv.nr. 1189.

1774) was vastgelopen op een bank in de monding van de Marowijne, oostelijk van de Surinamerivier. Dit gebeurde wel vaker.¹⁴ De *Alarm* kwam weer vlot en voegde zich bij de *Arend*. Pas begin mei werden verkenningstochten verder in zee tegen kapers gemaakt met barken van de twee oorlogsschepen. Delvos besloot vast te houden aan de eerder meegegeven vertrekkdatum naar patria. Een verzoek tot uitstel wees hij af. En zo vertrokken Delvos en Mulder op 26 juli met in konvooi zes koopvaarders. Ondanks stormachtig weer in de Golf van Biskaje bleef het konvooi bijeen. Op 1 oktober 1780 was de *Arend* terug in Hellevoetsluis. Overigens moest tijdens de reis na ontmoetingen met andere schepen en bij het aanlopen van de kust van Suriname het bestek worden bijgesteld.

Een gehavende bemanning keerde terug. Vijftien procent (22 man) was overleden, deels door ongelukken, maar vooral door verandering van klimaat, zoals de dokter in Paramaribo stelde. Kapitein Delvos verloor niet alleen matrozen, zoals door valpartijen over boord, maar ook zijn chirurgijn, derde luitenant en schipper. Voor de terugreis begon, werden diverse opengevallen plaatsen door bevorderingen opgevuld. Ernstige overtredingen tegen de regels van de tucht deden zich soms voor. Nog voor vertrek uit Hellevoetsluis moesten drie man wegens dronkenschap in de boeien worden geplaatst. Twee vechtersbazen werden op 29 januari voor enkele dagen op water en brood gezet. Dat overkwam ook de schiemaansmaat op 3 april, toen hij te lang aan de wal was gebleven. Ene Henk Smit werd betrapt op diefstal. Zijn straf was zwaar: driemaal van de ra vallen en 150 stokslagen. Toen een matroos bij een collega met een mes het voorste deel van de neus had afgesneden, moest hij als smartengeld drie maanden gage aan hem afstaan, driemaal van de ra vallen en kreeg hij een snee over de wang als blijvende herinnering.

CORNELIS VAN GENNEP IN HET KANAAL (1776)

Een jongere neef van Johannes van Gennep, Cornelis (1737-1791), ook uit Gorinchem afkomstig, maakte na terugkomst van een reis naar de Middellandse Zee en Marokko in Hellevoetsluis, in maart 1776 vervolgens met het fregat *Bellona* (1761, 24 stukken en 150 koppen) in de zomer van 1776 de bekende kruistocht in het Kanaal en in de Noordzee om de retourschepen van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (voc) op te vangen en naar hun thuishavens te begeleiden. Vier oorlogsschepen deden elk jaar dit werk sinds de zeventiende eeuw: twee van de admiraliteit van Amsterdam, één van die van Zeeland en de vierde bij toerbeurt van de admiraliteit van de Maze of het Noorderkwartier. De kostbare retourladingen konden zo op de drukbevaren West-Europese wateren worden beschermd. De kapiteins moesten voorko-

14 H. den Heijer, *Nederlands slavernijverleden. Historische inzichten en het debat nu* (Zutphen 2012) 150.

men dat particuliere vaartuigen contact kregen met de retourshepen en hun bemanningen. Smokkel moest verhinderd worden. Na de maandenlange terugreis uit Azië was het daarnaast vaak nodig de voorraden voeding, drinkwater en medicijnen aan te vullen.¹⁵

Van Gennep vertrok op 18 mei 1776 en was al op 22 mei op één van de twee gebruikelijke kruisposten aan de ingang van het Kanaal ter hoogte van Kaap Lizard.¹⁶ Dit was de meest westelijke kaap in Cornwall, door menig zeeman gevreesd omdat die niet goed op de zeekaart stond. Op 6 juni kwamen zes 'grote' schepen in zicht en hiermee begon een heel succesrijke zoektocht naar de overige schepen van de retourvloot uit Azië. Bij de opvang van de in totaal 24 retourshepen is de *Bellona* in veruit de meeste gevallen betrokken geweest. Zodra één of meer schepen werden gezien, werd het sein van verkenning gedaan, waarop met elf schoten werd gereageerd. Van Gennep beantwoordde dat saluut met negen. De schipper of schippers haalden daarop het seinboek op. Het was een zomer zonder problemen. De schepen werden naar de zeegaten van de respectievelijke Kamers begeleid.¹⁷ De Kamer Zeeland zond vaak een hoeker naar het Kanaal met een loods al aan boord. De *Bellona* liep op 2 juli het zeegat van Texel binnen om water te halen en op 1 september was Van Gennep terug in Hellevoetsluis.

CORNELIS VAN GENNEP IN DE NOORDZEE (1781–1782)

In 1781–1782 opereerde Cornelis van Gennep in de Noordzee als commandant van een groter schip, het lineschip *Maarten Harpertsz. Tromp*.¹⁸ Het waren nu oorlogsomstandigheden, namelijk oorlog met de Britten. Het schip had een bemanning van driehonderd koppen en een bewapening van 54 stukken. Lange tijd lag het schip stil bij Hellevoetsluis. Dat stilliggen had gevolgen voor de tucht onder de bemanning. Onder hen waren twaalf appointé's (cadetten) en acht jongens. De *Tromp* was in 1777 het tweede schip in de marine vernoemd naar een beroemde zeventiende-eeuwse vlootvoogd. De admiraliteit van Amsterdam was in 1774 voorgegaan met de *Admiraal Piet Hein*. De *Admiraal De Ruiter* volgde daar in 1778.¹⁹

Van 6 september 1781 af was Van Gennep de kapitein. De *Tromp* lag vóór of in de haven van Hellevoetsluis, tezamen met een tweede schip. Pas 10

15 J.R. Bruijn, 'Een routineuze aangelegenheid. De opvang van de voc-retourvloot in de achttiende eeuw' in: Anita van Dissel, Maurits Ebben en Karwan Fatah-Black eds, *Reizen door het maritieme verleden van Nederland. Opstellen aangeboden aan Henk J. den Heijer bij zijn afscheid als hoogleraar Zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden* (Zutphen 2015) 43–58, aldaar 43–48.

16 NL-HaNA, AA, inv.nr. 1176 (1).

17 *Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries* (DAS) III (Den Haag 1979) nrs. 7941–7966, niet 7955 en 7964.

18 NL-HaNA, AA, inv.nrs. 1193 (3) en 1194.

19 De VOC was vele jaren eerder met deze vernoemingen: DAS II (Den Haag 1979) nrs. 3483 en 3494; de *Admiraal De Ruyter* in 1749 door de Kamer Amsterdam en de *Admiraal Tromp* in 1749 door de Kamer Rotterdam.

april 1782 werd zee gekozen. Twee dagen later voegden beide schepen zich bij collega's op de rede van Texel. Op 14 mei kwam dit eskader, veertien schepen in totaal, in zee om twee weken later in het Vlie terug te keren. Eind juni lag de *Tromp* enige dagen op wacht buitengaats. Op 7 juli echter begon een periode van echt actieve dienst. Het eskader, ingedeeld in een achter-, midden- en voortocht, ging oefenen. De *Tromp* bleek een minder goede zeiler. Op 23 juli kreeg Van Gennep opdracht om met vijf schepen naar Trondheim te varen om drie aldaar binnengelopen retourschepen van de VOC op te halen. Op 25 augustus werden hier de drie schepen aangetroffen, die er sinds begin juli lagen. Britse oorlogsschepen maakten een verdere reis naar patria onveilig. Tenslotte bereikten Van Gennep en de zijnen via een tijdelijke toevlucht in Bergen met alle schepen in november de thuishavens.²⁰ Op 24 november werd Van Gennep van zijn commando ontheven.

Tijdens het commando van Van Gennep gedurende ruim één jaar werd dus weinig gevaren. De bemanning was met driehonderd betrekkelijk groot, maar het aantal zieken bleef laag met kleine uitschieters tijdens een golf van verkoudheid begin juni 1782 en beginnende scheurbuik eind september. Het sterftecijfer bedroeg 21. Opvallend echter waren de tuchtzaken opgetekend in het journaal: 41. Het ging hierbij niet zozeer om de matrozen en soldaten (twaalf keer) en ook niet om de officieren (vijf keer), waar met name de adelporsten soms over de schreef gingen. Nee, het waren de onderofficieren, die zich schuldig maakten aan dronkenschap, brutaal gedrag, plichtsverzuim en ongehoorzaamheid. Niet alleen kwartiermakers, botteliers, bootsmannen, schiemanen en koks, ook een tweede chirurgijn, tweede schrijver en eerste stuurman hoorden bij de boosdoeners. De straffen bestonden meestal uit het voor een of meer dagen in de boeien opsluiten, bij desertie volgden driemaal van de ra vallen en laarzen, dat wil zeggen het slaan met een stuk touw op het natte gat.

ENKELE OBSERVATIES TOT SLOT

De scheepsjournalen van kapiteins en schrijvers hebben een gebruikelijke en zakelijke inhoud.²¹ Zij werden later door meerdere personen gelezen en bevatten gegevens over weer, route, varen, stilliggen, ontmoetingen, scheepsleven, over ziekte en sterfte en de overtredingen van de Artikelbrief en soms over een bepaalde, bijzondere gebeurtenis, niet over festiviteiten als zeedopen of de aanwezigheid van vrouwen. Fraai, maar zeldzaam is de passage in het journaal van de *Dordrecht* onder kapitein Adriaan David van der Gon op 14 juli 1759 koersend richting Madeira: 'Kort daeraen zeijlde ik op een walvis die voor de boeg moet hebben leggen slaepen, 't welk zulk een beweging maekte eeven of 't schip op een bank stiete. Dit zeemonster quam knorrende en knorrende aen

20 DAS III, nrs. 8061, 8065 en 8068.

21 Van Alphen, *Het oorlogsschip*, 196-202.

bakboord langs de zijen bij de valreep met een groot geweld opborrelen'.²² Het is opvallend dat geregeld negatief wordt geschreven over de staat van onderhoud van de schepen die onvoldoende tot slecht zou zijn. Schepen waren niet voorbereid op een reis van een jaar of langer.

De neven Van Gennep kregen in deze jaren betrekkelijk veel commando's en waren soms lang van huis. Over de vaak gegoede thuisfronten van de kapiteins staat niets vermeld, ook niet over de echtgenotes die aan de wal verantwoordelijk waren voor de scheepsvoeding. Onvoorspelbaar is op elke reis het verloop van ziekte en sterfte onder de bemanning. Johan van Gennep in 1765/66 en Dabenis telden op hun betrekkelijk korte reizen niet meer dan respectievelijk zes en zeven sterfgevallen onder hun equipages van 230 en 300 man. Delvos zag zijn bemanning met vijftien procent afnemen, 22 van 150 man, na een tocht naar de West van tien maanden. Cornelis van Gennep verloor in de veertien maanden van zijn commando op de Noordzee 21 van 300 man. De verschillen waren groot, oorzaken werden slechts sporadisch aangegeven. In enkele journalen werd bij de vermelding van een sterfgeval in de marge een leeggelopen zandloper getekend. Overigens wordt nergens geschreven over een tekort aan bemanning bij vertrek.

Het valt op dat tijdens de meeste reizen vooral onderofficieren bij overtredingen van de Artikelbrief betrokken waren. Zij vormden veruit de grootste groep overtreders, met name op de eerste reis van Johan van Gennep en de Noordzeereis van neef Cornelis, niet de veel talrijker matrozen en soldaten. Enkele keren moest een officier worden bestraft, onder wie appointé's. Het soort overtredingen (vrijwel geen ernstige) is in het voorgaande reeds vermeld. Er bestond een zekere samenhang met de duur van de reis en de lange tijden van stilliggen in een haven. Eenmaal werd sodomie bestraft. Vaak is een of meer dagen eenzame opsluiting een voldoende bestraffing en werd berouw betoond. 'Jonkheid' gold als een verzachtende omstandigheid. Op elke reis waren altijd wel enige deserteurs. Het opmerkelijke gedrag van de toch betrekkelijk kleine groep onderofficieren was niet nieuw, want dit gold ook al voor de Engelse marine omstreeks 1700.²³

22 NL-HANA, AA, inv.nr. 1153 (met dank aan dr. J. Francke en E. Havers).

Royal Navy about 1680–1720' in: *Mariner's Mirror* 108 (2022) 159–176, aldaar 161–173.

23 P. Schmidt, 'Disobedient officers in the

Afrikaanse planten en dieren reisden mee op slavenschepen: wie overleefden de reis?

The transatlantic slave trade was a massive movement of people, plants and animals. Large amounts of African crops were purchased by slave ship captains, as well as livestock, fodder fruits and vegetables. Which plants and animals survived the Middle Passage and why? In this paper, several examples are given of African flora and fauna that thrived in the Americas, because these organisms either became invasive species, blended quietly in the American flora and fauna, or were secretly cared for by the Afro-American people who cherished these species that they recognized from their motherland. Scientists have discovered some of these African plants and animals on the American continent only recently by linking historical publications, unpublished archival material, seventeenth-century natural history collections, traditional knowledge and DNA research. Some are still waiting to be noticed.

‘Ik zag een tamme Afrikaanse aap op een boerderij. Het dier was een jaar geleden vanuit Guinea meegenomen om de koper te vermaken met zijn capriolen. De lokale apen en papagaaien zijn weliswaar veel mooier, maar worden nooit als huisdier gehouden. De kieskeurige klanten betalen liever een hoge prijs voor papegaaien en apen uit Guinee, die helemaal hierheen worden verscheept; want wat je van ver haalt is altijd beter.’ Aan het woord is de Zweedse bioloog Daniel Rolander, die in december 1755 tot zijn verbazing een Afrikaanse meerkat tegenkomt, als huisdier gehouden op een Surinaamse plantage.¹

De trans-Atlantische slavenhandel wordt beschouwd als de grootste gedwongen migratie in de geschiedenis van de mensheid. Zo’n twaalf miljoen mensen zijn tussen 1525 en 1867 van de westkust van Afrika naar Noord- en

* Dit artikel is gebaseerd op een lezing, gehouden tijdens het symposium ‘Natuur op zee’ op 13 mei 2022 in Batavialand, Lelystad.

1 Daniel Rolander, ‘The Suriname Journal:

composed during an exotic journey’ in: J. Hansen ed., *The Linnaeus Apostles: Global Science & Adventure 3* (IK Foundation [Londen], 2008) 1215–1576, aldaar 1480–1481.

Zuid-Amerika verscheept, waarvan één miljoen de overkant niet levend hebben bereikt.² Behalve tot slaaf gemaakte Afrikanen bracht deze massale verplaatsing een invasie teweeg van planten en dieren in de Nieuwe Wereld. De slavenschepen vervoerden grote hoeveelheden Afrikaanse voedselgewassen, en zelfs levende dieren als proviand tijdens de reis over de Atlantische Oceaan.³ Minder bekend is dat er ook zeer veel kleine, onopvallende planten en dieren meeliften met de duizenden schepen die de oceaan overstaken. Sommigen daarvan zijn alleen door de tot slaaf gemaakte Afrikanen opgemerkt, anderen zijn tot nu toe geheel onder de radar gebleven.

Welke Afrikaanse planten en dieren bereikten succesvol het Amerikaanse continent? Wie overleefden het tot op heden en waarom? En hoe komen we daar vandaag de dag nog achter? Recentelijk is er meer wetenschappelijke aandacht voor de Afrikaanse herkomst van plantgebruik in de Nieuwe Wereld en de bijdrage hiervan aan de Amerikaanse keuken.⁴ In dit artikel geef ik enkele voorbeelden van elementen uit flora en fauna uit de Oude Wereld die succesvol de oversteek hebben gemaakt naar Zuid-Amerika en de Caribische eilanden, en daar, al dan niet gekoesterd door de lokale bevolking, wisten te overleven. Door het koppelen van geschreven bronnen, historische collecties, traditionele kennis, orale geschiedenis en DNA-onderzoek zijn sommige van deze Afrikaanse organismen pas onlangs ontdekt op het Amerikaanse continent. Aan de hand van voorbeelden uit het Caribisch gebied en Suriname laat ik zien dat multidisciplinair onderzoek in de nabije toekomst waarschijnlijk nog meer Afrikaanse organismen aan het licht zal brengen die eeuwenlang onder de radar zijn gebleven.

LEVENDE DIEREN AAN BOORD

De Afrikaanse geelgroene meerkat (*Cercopithecus aethiops sabaues*) die Rolander in Suriname zag, heeft zich niet succesvol in het Amazonewoud kunnen vestigen, waarschijnlijk omdat de lokale apensoorten daar stevig de touwtjes in handen hadden. Zijn soortgenoten die mee werden genomen naar de Caribische eilanden, waar de inheemse apen al waren uitgestorven, groeiden daarentegen uit tot een ware pest. Het houden van een aapje was een geliefde hobby onder zeelui van de zeventiende en achttiende eeuw. Zelfs als er maar één dier per 25 bootreizen overleefde, dan nog zouden er duizenden

2 David Eltis en David Richardson, *Atlas of the Transatlantic Slave Trade* (New Haven, CT 2010).

3 Judith Carney en Richard N. Rosomoff, *In the Shadow of Slavery: Africa's Botanical Legacy in the Atlantic World* (Berkeley 2009) 157.

4 Emily C. Sousa en Manish N. Raizada., 'Contributions of African crops to American

culture and beyond: The slave trade and other journeys of resilient peoples and crops', *Frontiers in Sustainable Food Systems* 4 (2020) 586340; Ina Vandebroek en Robert Voeks, 'The gradual loss of African indigenous vegetables in tropical America: a review', *Economic Botany* 722 (2018) 543–571.



Postzegels van het Caribische eiland St. Kitts met de invasieve Afrikaanse geelgroene meerkat.
WIKIPEDIA, WORLD WILDLIFE FUND, 1986

apen de Cariben bereikt hebben tijdens de slavenhandel.⁵ Het apenprobleem is vandaag de dag het meest nijpend op het eiland St. Kitts: er leven daar nu meer meerkatten (ca. 60.000) dan mensen (50.000), en ze vernielen de oogst en vallen toeristen lastig.⁶ Genetisch onderzoek naar hun uitwerpselen heeft uitgewezen dat de apen oorspronkelijk uit het West-Afrikaanse kustgebied komen. Waarschijnlijk werden ze daar in havens aan de zeelui verkocht.⁷

‘De Guinese of Angolese ram, in de Congolese taal *memeriam bacala* genoemd, is net zo groot als onze eigen ram. Hij heeft een dikke kop, het achterhoofd is echter prominenter aanwezig dan bij ons. Zijn oren en staart hangen slap naar beneden, hij een flink scrotum, en zijn penis zit aan het midden van zijn buik. Zijn kleine, gedraaide hoorns zijn gebogen tot aan de ogen. Aan zijn lage nek hangen lange manen, maar de rest van zijn lichaam draagt geen wol maar korte geitenharen.’ Zo beschrijft Georg Marcgraf het Afrikaanse schapenras dat in Pernambuco rondliep toen hij in opdracht van gouverneur Johan Maurits van Nassau-Siegen de flora en fauna van Nederlands Brazilië vastlegde.⁸

Als goed opgeleide wetenschapper geeft Marcgraf⁹ niet alleen een nauwkeurige beschrijving van een uitheems schapenras, hij vermeldt ook de Afrikaanse naam en de herkomst van het dier, en zijn kortharige vacht als aanpassing aan het tropische klimaat.¹⁰ Het schaap is overigens niet het enige

5 Kerry M. Dore, ‘Vervets in the Caribbean’ in: Agustín Fuentes ed., *International Encyclopedia of Primatology* (Hoboken 2016) 1–3.

6 Kerry Dore, ‘Ethnoprimatology without conservation: The political ecology of farmer-green monkey (*Chlorocebus sabaicus*) relations in St. Kitts, West Indies’, *International Journal of Primatology* 39:5 (2018) 918–944, aldaar 920.

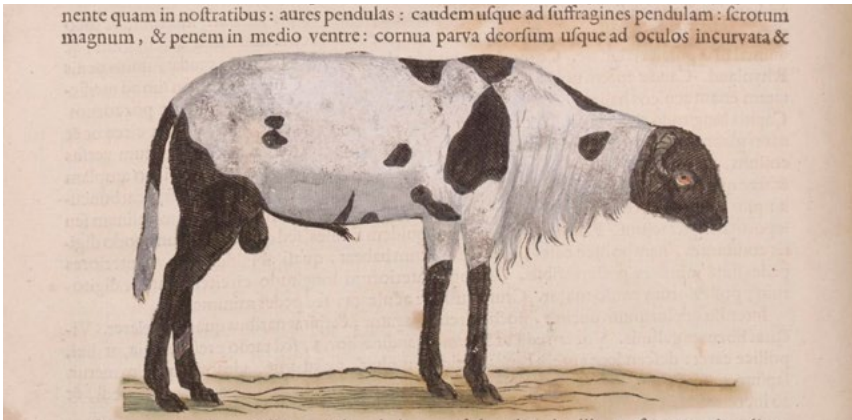
7 Antoinette C. van der Kuyl en John T. Dekker, ‘St. Kitts green monkeys originate from West Africa: genetic evidence from feces’, *American Journal of Primatology* 40:4 (1996) 361–364, aldaar 361.

8 Georg Marcgrave, ‘Historiae rerum natu-

ralium. Liber Sextus que agit de Quadrupedibus & Serpentibus’ in: Johannes de Laet ed., *Historia Naturalis Brasiliae* (Amsterdam 1648) 221–244, aldaar 234.

9 Huib J. Zuidervart en Oscar T. Matsura, *Astronomer, cartographer and naturalist of the New World. The Life and Scholarly Achievements of Georg Marggrafe (1610–1643) in Colonial Dutch Brazil* (Amsterdam 2022).

10 Judith Carney, ‘Seeds of memory: botanical legacies of the African diaspora’ in: Robert Voeks en John Rashford eds., *African ethnobotany in the Americas* (New York 2013) 13–33, aldaar 20.



De Guineese of Angolese ram. Illustratie en beschrijving in Georg Marcgraf, *Historia Naturalis Brasiliae* (Leiden 1648).

Afrikaanse organisme dat Marcgraf opvalt in Brazilië. Hij beschrijft ook diverse Afrikaanse landbouwgewassen en onkruiden¹¹, een aantal apen 'uit Guinee' en een parelhoen uit Sierra Leone.¹² Hoewel de Congolezen in Brazilië de parelhoen *quetele* noemen, geeft Marcgraf geen verdere details over het lokale gebruik van deze 'Afrikaanse kip', die in groten getale wild in de Sahel voorkomt, maar buiten het continent als huisdier wordt gekweekt. Vandaag de dag heeft deze helmparelhoen (*Numida meleagris*) een bijzondere rol in Afro-Braziliaanse religie Candomblé, waar hij als offerdier dienstdoet en eindigt in rituele maaltijden.¹³ Volgens de *Encyclopedie van Nederlandsch West-Indië* wordt 'het parelhoen, dat *toké* wordt genoemd, naar het geluid dat het dier maakt, vroeger in Suriname meer gekweekt dan thans'.¹⁴ De vogel is nu nauwelijks meer in Suriname te vinden, maar het woord *toké* is bewaard gebleven in de naam van een lokale, maar eveneens zwart-wit gespikkelde vogel, de Spix's sjakohoen (*Penelope jacquacu*). Deze Amazonische boskalkoen speelt een belangrijke rol in de legendes van de Marrons, nakomelingen van Afrikanen die de slavernij op de plantages ontvluchtten. Met zijn kenmerkende gekakel wees de *toké* de Marrons de weg in het bos, zodat zij zich veilig in het binnenland konden vestigen.¹⁵

11 Mireia Alcantara-Rodriguez, Mariana Françaço, en Tinde R. van Andel, 'Plant knowledge in the *Historia Naturalis Brasiliae* (1648): Retentions of seventeenth-century plant use in Brazil', *Economic Botany* 73:3 (2019) 390-404, aldaar 397. Anjana Singh, Mariana Françaço, 'Locating Knowledge in Early Modern Brazil and India: A Comparative Study of *Historia Naturalis Brasiliae* (1648) and *Hortus Malabaricus* (1678-1693)' in: Mariana Françaço ed. *Toward an Intercultural Natural History of Brazil: the Historia Naturalis*

Brasiliae reconsidered (Londen in press; forthcoming 2023).

12 Marcgrave, *Historiae Rerum Naturalium*, 192, 227-228.

13 Robert Voeks, *Sacred leaves of Candomblé: African magic, medicine, and religion in Brazil* (Austin 2010) 81.

14 Herman D. Benjamins en Johannes F. Snelleman, *Encyclopedie van Nederlandsch West-Indië* (Leiden 1914-1917) 683.

15 Bonno Thoden van Velzen en Wim Hoogbergen, *Een zwarte vrijstaat in Suriname: De*

Apen, schapen en parelhoenen zijn opvallende, grote dieren, en werden dus al snel opgemerkt door de eerste biologen die naar Zuid-Amerika werden gestuurd om daar de natuur te beschrijven. Kleinere, onopvallende Afrikaanse dieren werden over het hoofd gezien, of niet als zodanig erkend, omdat de taxonomische kennis van deze soorten in die tijd nog zo niet ver gevorderd was. Reptielen, die nogal variabel van kleur zijn en lastig te vangen, werden pas eeuwen later aan een herkomstanalyse onderworpen. Zonder genetisch onderzoek, gekoppeld aan historische bronnen, is het lastig om natuurlijke kolonisatie te onderscheiden van moedwillige of onopzettelijke menselijke introductie.

De Afrikaanse huisgekko (*Hemidactylus mabouia*), een 12 cm lang hagedisje, komt voor in vrijwel geheel sub-Sahara Afrika, in Midden- en Zuid-Amerika en op diverse Caribische eilanden. Recent DNA-onderzoek heeft uitgewezen dat deze gekko niet op een natuurlijke wijze in de Cariben terecht is gekomen, maar 'passief' is geïntroduceerd, waarschijnlijk meegelift tussen de scheepsladingen. Hij lijkt voor het eerst voet aan wal gezet te hebben op de Caribische eilanden Barbados, Cuba, Hispaniola en Martinique tijdens de trans-Atlantische slavenhandel.¹⁶ Hetzelfde geldt voor de Antilliaanse huisgekko, die voor het eerst op Haïti werd beschreven onder de naam *Hemidactylus haitianus*. Dit diertje bleek genetisch echter sterk overeen te komen met exemplaren van de soort *Hemidactylus angulatus* op Bioko eiland.¹⁷ Het eiland, voorheen bekend als Fernando Po, is gelegen voor de kust van Kameroen en speelde in de zeventiende eeuw een belangrijke rol in de Portugese slavenhandel.¹⁸ De Antilliaanse huisgekko is dus meer Afrikaans dan Haïtiaans.

De kapiteins van slavenschepen kochten grote hoeveelheden ivoor langs de kust van Afrika. Gouverneur Johan Maurits van Nederlands-Brazilië liet er zelfs een stoel met zijn initialen van maken.¹⁹ Het inschepen van levende olifanten bleek echter te veel gedoe. Toch speelt de olifant nog een rol in Surinaamse volksvertellingen over de spin Anansi, het Ghanese woord voor spin.²⁰ Ook komt hij terug in lokale namen voor planten. Het kruipende plantje *Psychotria ulviformis* heeft ronde blaadjes met een grijze onderkant. Bij de Marrons wordt het plantje *azaun sapatu* (olifantenschoen) genoemd, waarin het Centraal Afrikaanse Masangu woord *ndzawu* (olifant) is terug te vinden, en *sapatu* (schoen),

Ookaanse samenleving in de achttiende eeuw (Leiden 2011) 79.

16 Andrew J. Weiss and S. Blair Hedges, 'Molecular phylogeny and biogeography of the Antillean geckos *Phyllodactylus wirshingi*, *Tarentola americana*, and *Hemidactylus haitianus* (Reptilia, Squamata)', *Molecular Phylogenetic and Evolution* 45:1 (2007) 409–416, aldaar 414.

17 Ibidem, 411.

18 Thomas F. Buxton, *The African Slave Trade, and its Remedy* (New York 1840) 309.

19 Carolina Monteiro en Erik Odegard, 'Slavery at the Court of the 'Humanist Prince': Reexamining Johan Maurits van Nassau-Siegen and his Role in Slavery, Slave Trade and Slave-smuggling in Dutch Brazil', *Journal of Early American History* 10 (2020) 3–33, aldaar 20.

20 Arthur P. Penard, 'Surinaamsche Volksvertellingen', *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië* 80:2–3 (1924) 325–363, aldaar 353, 359.

een leenwoord uit het Portugees.²¹ Zo staken sommige Afrikaanse dieren de Atlantische Oceaan alleen over in de herinnering van de gevangene Afrikanen.

'EENIGE PLANTEN OF SAET VAN RAERE GEWASSEN'

Aan de Afrikaanse kust kochten de scheepskapiteins vers voedsel in om de bemanning en de tot slaaf gemaakten in leven te houden. De vrees voor scheurbuik was alomtegenwoordig, dus werd er ook groente en fruit ingeslagen, hoewel het eten tijdens de reis zeer karig en eenzijdig was. Toch zijn er in de loop van drie eeuwen veel landbouwgewassen mee uit Afrika gekomen: sorghum, gierst, kolanoten, duivenbonen, yam, Afrikaanse oliepalm, (bak-) bananen, watermeloen en rijst, zowel Afrikaanse als Aziatische.²² Omdat de tot slaaf gemaakten op plantages vaak werd toegestaan een eigen moestuintje te onderhouden, kregen ze met deze gewassen de kans om elementen uit hun traditionele eetcultuur te behouden.²³ Dit zien we nog steeds terug in de Afro-Amerikaanse keuken, in de vorm van gerechten zoals 'rice and beans' en okrasoep.

De precieze datering van de succesvolle introductie van Afrikaanse landbouwgewassen in Amerika is lastig, omdat ze in scheepsjournalen nogal eens onder algemene termen worden vermeld, zoals victualiën (proviand), koren, graan of jammes (diverse soorten knolgewassen). Wanneer plantenzaden in voldoende mate over waren gebleven na de trans-Atlantische reis en of ze aansloegen aan de andere kant van de wereld, werd al helemaal niet bijgehouden. De landbouw in de Europese koloniën werd voornamelijk beschreven vanuit het perspectief van de machthebbers en richtte zich op de commerciële exploitatie van suikerriet, koffie, indigo, cacao en katoen. De Afrikaanse voedselgewassen in de slaventuintjes bleven daarom onderbelicht en vrijwel onbeschreven.²⁴

Een enkele rondstruinende botanicus merkte ze wel op, zo blijkt uit historische herbariumcollecties. De eerste gedroogde planten uit Suriname die Nederland bereikten, werden rond 1687 verzameld door een zekere Hendrik Meyer.²⁵ Hij was door de Sociëteit van Suriname gestuurd omdat de Amster-

21 Tinde R. van Anandel, Charlotte I.E.A. van 't Klooster, Diana Quiroz, Alexandra M. Towns, Sofie Ruyschaert, en Margot van den Berg, 'Local plant names reveal that enslaved Africans recognized substantial parts of the New World flora', *PNAS* 111: 50 (2014) E5346-E5353, aldaar E5349.

22 Robert Voeks, 'Ethnobotany of Brazil's African diaspora: the role of floristic homogenization' in: Robert Voeks en John Rashford eds., *African Ethnobotany in the Americas* (New York 2013) 395-416, aldaar 406.

23 Carney en Rosomoff, *In the Shadow of Slavery*, 180; Tinde R. van Anandel, Amber van der Velden en Minke Reijers, 'The 'Botanical Gardens of the Dispossessed' revisited: richness and significance of Old World crops grown by Suriname Maroons', *Genetic Resources and Crop Evolution* 63:4 (2016) 695-710, aldaar 696.

24 Judith Carney, 'Seeds of memory: botanical legacies of the African diaspora' in: Robert Voeks en John Rashford eds., *African ethnobotany in the Americas* (New York 2013) 13-33, aldaar 14.

damse Hortus Botanicus herhaaldelijk had aangedrongen dat ze graag ‘eenige planten of saet van raere gewassen’ uit deze nieuwe Nederlandse kolonie wilde hebben ‘tot cieraet van dese Stads Tuijn’.²⁶ Meyer, over wie helaas weinig informatie is overgeleverd, verzamelde planten in tuinen in en rond Paramaribo, die bewaard zijn gebleven in een gebonden boekherbarium in de schatkamer van Naturalis. Meyer verzamelde een tak van een bloeiende sesamstruik (*Sesamum indicum*) en het blad van een okraplant (*Abelmoschus esculentus*), en vermeldde behalve de Afrikaanse namen ook de lokale bereidingswijze. Deze twee gedroogde plantencollecties leveren het fysieke bewijs van aanwezigheid van Afrikaanse voedselgewassen in Suriname in 1687. Ze zijn niet of nauwelijks in scheepsjournalen of andere historische documenten uit die tijd vermeld, maar werden kennelijk al in voldoende mate aangeplant rond Paramaribo dat de eerste rondreizende botanicus ze opmerkte, slechts dertig jaar nadat de eerste slavenschepen het land aandeden.²⁷ Meyer verzamelde ook levende zaden en stuurde ze naar de botanische tuinen van Leiden en Amsterdam, waar medewerkers ze opkweekten en schilders ze vereeuwigden in de Moninckx Atlas.²⁸ Tussen deze gedigitaliseerde botanische tekeningen zijn diverse Afrikaanse plantensoorten te herkennen, zoals muskuszaad (*Abelmoschus moschatus*), op 8 maart 1685 uit Suriname opgestuurd.²⁹

MEELIFTEND ONKRUID

Hoe kwamen deze, voor de Europeanen destijds volstrekt onbekende planten, ongemerkt mee op de slavenschepen? Grote hoeveelheden gras werd ingeslagen om de schapen en geiten aan boord te voeden. Het zaad van deze grassen kiemde in tropisch Amerika en al snel groeiden daar Afrikaanse grassen, zoals *Dactyloctenium aegyptium* en Guinea grass (*Panicum maximum*).³⁰ Tussen het

25 Tinde R. van Anandel, Sarina Veldman, Paul J.M. Maas, Gerard Thijsse en Marcel Eurlings, ‘The forgotten Hermann Herbarium: a 17th century collection of useful plants from Suriname’, *Taxon* 61:6 (2012) 1296–1304, aldaar 1301.

26 Jaap Brinkman, ‘Surinaamse planten in Nederland in de zeventiende eeuw’ (doctoraalscriptie Universiteit Utrecht [Utrecht] 1980) 32. Nationaal Archief te Den Haag (NL-HaNA), Archief van de Sociëteit van Suriname (1.05.03) (SvS), inv.nr. 90, folio 42 v., Brief van SvS aan gouverneur van Sommelsdijck op 9 september 1684; www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/archief/1.05.03/invnr/90/file/NL-HaNA_1.05.03_90_0047?query= (geraadpleegd 7 oktober 2022).

27 Van Anandel et al., *Forgotten Hermann Herbarium*, 1303.

28 Universiteit van Amsterdam, Allard Pierson Museum: Moninckx Atlas: catalog in the form of a painted herbarium of the plants in the Hortus Medicus of the City of Amsterdam, volume 4. www.uvaerfgoed.nl/beeldbank/xview?identificer=hdl:11245/3.27220#page/26 (geraadpleegd 7 oktober 2022).

29 Brinkman, ‘Surinaamse planten in Nederland’, bijlage IV, aldaar 6; NL-HaNA, SvS, inv.nr 213, folio 160, nr. 38. www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/archief/1.05.03/invnr/213/file/NL-HaNA_1.05.03_213_0185

30 Carney en Rosomoff, *In the shadow of slavery*, 166. Tinde R. van Anandel, Paul Maas en James Dobreff, ‘Ethnobotanical notes from Daniel Rolander’s Diarium Surinamicum (1754–1756): Are these plants still

Muskuszaad (*Abelmoschus moschatus*), een Afrikaanse plant met sterk geurende zaden. De zaadjes worden soms als kralen in halskettingen gebruikt. Mogelijk zijn ze via een slavenschip in Zuid-Amerika terechtgekomen. Botanische tekening in de Moninckx Atlas, een getekend herbarium van de planten in de Hortus Medicus van Amsterdam, 1686–1709. AMSTERDAM, UNIVERSITEITSBIBLIOTHEEK



gras en de zakken met graan zaten uiteraard de zaden van andere planten verborgen, die vandaag de dag voortleven als onkruiden of onopvallend onderdeel van de lokale flora.

Hoewel de Afrikaanse gevangenen grotendeels naakt werden ingescheept, namen ze waarschijnlijk toch zelf actief zaden mee in hun halskettingen en amuletten. Hoewel de als kraal doorboorde zaden misschien moeite hadden om te kiemen, konden ze ingenaaid in leren of stoffen amuletten prima hun kiemkracht bewaren. Het opvallend rood-zwarte zaadje van het Afrikaanse klimplantje *Abrus precatorius*, ook wel bekend als het paternosterboontje vanwege de verwerking in katholieke rozenkransen, heeft waarschijnlijk via sieraden of amuletten het Amerikaanse continent bereikt. Het binnenste van het zaad is vrij giftig, en in voldoende hoeveelheid dodelijk.³¹ Diverse historische bronnen vermelden dat tijdens conflicten op de plantages zowel tot slaaf maakten als hun eigenaars zijn vergiftigd³², en dit *lucky seed*, zoals het in de

used in Suriname today?', *Taxon* 61:4 (2012) 852–863, Electronic Supplement S1. <https://onlinelibrary.wiley.com/action/downloadSupplement?doi=10.1002%2Ftax.614010&file=tax614010-sup-001-PDF.pdf>

31 Tinde R. van Andel en Sofie Ruyschaert, *Medicinale en Rituele Planten van Suriname*

(Amsterdam 2011) 212.

32 Tinde R. van Andel, 'The reinvention of household medicine by enslaved Africans in Suriname', *Social History of Medicine* 29:4 (2015) 676–694, aldaar 13–15; Nathalie Zemon Davis, 'Physicians, healers, and their remedies in colonial Suriname', *Canadian Bulletin*

Engelstalige Cariben heet, is waarschijnlijk een van de planten die hiervoor werd gebruikt. In Suriname heet het zaadje *kokriki*, wat lijkt op het woord *krikri oulé* in de Kweni taal uit Ivoorkust, een sterke aanwijzing dat Afrikanen in Suriname bekend waren met deze plant en het gebruik ervan.³³ Zo liften er honderden plantensoorten als ‘onkruid’ mee over de oceaan. Ze vestigden zich zonder al te veel problemen in de Nieuwe Wereld en worden nu beschouwd als onderdeel van de inheemse flora. Dat de eerste generatie Afrikanen ze daar meteen herkende als wilde groente, medicijnkruid of nuttige gifstof, valt af te leiden aan de talloze lokale namen voor deze kruiden, identiek aan of afgeleid van de namen voor deze planten in diverse West- en Centraal-Afrikaanse talen.³⁴

RIJST IN HET HAAR GEVLOCHTEN

Eén van de gewassen die in groten getale in West-Afrika werd ingekocht als proviand was rijst.³⁵ In de scheepsjournalen en archiefstukken is dit graan duidelijk herkenbaar als het woord ‘rice’, ‘riz’, ‘rys(t)’, of ‘r(e)ijst’, maar welke soorten of variëteiten het betreft blijft onvermeld. De Afrikaanse of zwarte rijst (*Oryza glaberrima*) is zo’n 3500 jaar geleden gedomesticeerd langs Niger rivier in Mali, en werd tot de laatste decennia veelvuldig verbouwd door lokale boeren van Senegal tot Nigeria. Volgens geograaf en historicus Judith Carney werd zwarte rijst overal op het Amerikaanse continent verbouwd door tot slaaf gemaakte Afrikanen.³⁶ Aangezien deze soort lastig mechanisch te pellen is, stierf hij daar rond 1787 uit na de uitvinding van de op waterkracht werkende pelmolens en werd het gewas vervangen door Aziatische rijst (*Oryza sativa*). De Franse agronoom M. Vaillant vond nog wel zwarte rijst in een Marrondorp in Frans Guiana in 1939, maar zijn herbariumspecimen is vooralsnog onvindbaar en is nooit gefotografeerd.³⁷ Wegens gebrek aan overtuigend bewijs van de aanwezigheid van Afrikaanse rijst op het Amerikaanse continent kreeg Carney veel kritiek te verduren.³⁸

In 2006, op de medicinale kruidenmarkt in Paramaribo, kocht ik een klein

of *Medical History* 33:1 (2016) 1–34, aldaar 18; Anton de Kom, *Wij slaven van Suriname* (Amsterdam 1934) 56.

33 Van Andel et al., *Local plant names*, Supporting information, table S1.

34 Ibidem, 3.

35 Angus Dalrymple-Smith en Ewout Frankema, ‘Slave Ship Provisioning in the long 18th Century. A Boost to West African Commercial Agriculture?’, *European Review of Economic History* 21:2 (2017) 185–235, aldaar 214–229.

36 Judith A. Carney, *Black rice: The African*

origins of rice cultivation in the Americas (Boston 2001) 112.

37 M. Vaillant, ‘Milieu cultural et classification des variétés de Riz des Guyanes française et hollandaise’, *Revue internationale de botanique appliquée et d’agriculture tropicale* 28:313–314 (1948) 520–529, aldaar 526.

38 Case Watkins en Judith A. Carney, ‘Amplifying the Archive: Methodological Plurality and Geographies of the Black Atlantic’, *Antipode* 54:4 (2022) 1297–1319, aldaar 1299–1300.

zakje rijstkorrels met een zwarte schil en rood zaad, die niet bedoeld waren voor consumptie, maar dienden als offer aan de voorouders tijdens begrafenisrituelen. Twee jaar later toonde een Marronvrouw uit Nieuw Lombé mij haar veld vol met deze zwarte rijst.³⁹ DNA-onderzoek wees uit dat het *Oryza glaberrima* betrof, en dat deze Surinaamse zwarte rijst vrijwel identiek was aan een variëteit uit westelijk Ivoorkust.⁴⁰ De voorouders van de huidige Surinamers waren dus vrij specifiek in hun dieetwensen en hun nazaten hebben hun lievelingsvoedsel eeuwenlang in het geheim gekweekt. Afrikaanse rijst was tot die tijd nog door geen enkele botanicus of landbouwkundige in Suriname verzameld.⁴¹

Aziatische rijst (*Oryza sativa*) werd gedomesticeerd in China, zo'n 9.000 jaar geleden. De Portugezen introduceerden deze witte rijst rond 1550 in West-Afrika, en beide soorten werden gekweekt door lokale boeren toen de eerste slavenschepen de kust bereikten. Vanaf 1719 gaf de West-Indische Compagnie diverse malen de opdracht dat er voldoende rijst verbouwd moest worden om het slavenfort Elmina in Ghana te bevoorraden.⁴² Het is dus aannemelijk dat ook Aziatische rijst vanuit West-Afrika de overtocht naar Amerika maakte. Gouverneur Cornelis van Aerssen van Sommelsdijck vermeldt in een brief aan de Sociëteit van Suriname op 9 januari 1688 dat er twee soorten rijst in de kolonie groeien: witte en zwarte of rode.⁴³ Hij besluit dat er rijstvelden aangelegd moeten worden om bulkvoedsel te produceren voor de soldaten en de tot slaaf gemaakte bevolking.⁴⁴ Deze archiefstukken leveren het bewijs dat er al vroeg in de koloniale geschiedenis van Suriname rijst werd verbouwd, en dat de kans groot is dat deze werd aangevoerd vanuit Afrika.

In het binnenland van Suriname kweken de Marrons vandaag de dag één type Afrikaanse en honderden variëteiten Aziatische rijst, die genetisch sterk verschillen van de commerciële rijst uit de polders van het kustgebied.⁴⁵ Ook de Aziatische rijst speelt een grote rol tijdens traditionele rouwplechtigheden: alleen zelf verbouwde en met de hand gepelde rijst kan worden geofferd aan

39 Tinde R. van Andel, 'African Rice (*Oryza glaberrima* Steud.): Lost Crop of the Enslaved Africans Discovered in Suriname', *Economic Botany* 64:1 (2010) 1-10.

40 Tinde R. van Andel, Rachel Meyer, Saulo Alves Aflitos, Judith A. Carney, Margaretha Veltman, Dario Copetti, Jonathan M. Flowers, Reinout M. Havinga, Harro Maat, Michael D. Purugganan, Rod A. Wing en Eric Schranz, 'Tracing ancestor rice of Suriname Maroons back to its African origin', *Nature Plants* 2:10 (2016) 16149, aldaar 1.

41 Van Andel, *African Rice*, 3.

42 NL-HANA, Archief Tweede wIC (1.05.01.02), Resoluties van de Vergadering van Tienen, inv.nr. 4, scan 407, folio 368. <https://dekok.xyz/htrsearch/transcriptie?scan=1417&que->

[ry=rijst&varianten=2&archief=wIC](#) (geraadpleegd 7 oktober 2022).

43 NL-HANA, SvS, inv.nr. 217, folio 193. www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/archief/1.05.03/invnr/217/file/NL-HANA_1.05.03_217_0203 (geraadpleegd 7 oktober 2022).

44 Frederik Oudschans Dentz, 'De geschiedenis van den rijstbouw in Suriname', *Landbouwkundig tijdschrift* 56-57:691 (1945) 1-2, aldaar 1.

45 Tinde R. van Andel, Margaretha Veltman, Alice Bertin, Harro Maat, Thomas Polime, Derk Hille Ris Lambers, Jerry Tjoe Awie, Hugo J. de Boer en Vincent Manzanilla, 'Hidden rice diversity in the Guianas', *Frontiers in Plant Science* 10:1161 (2019) 1-15, aldaar 8.



Marronvrouw dorst haar zelf verbouwde rijst in een houten vijzel. Baakaboto, Boven-Suriname (rivier). Foto Tinde van Andel, maart 2022.

de voorouders.⁴⁶ De geografische oorsprong van deze rijst zal de komende jaren duidelijk worden door grootschalig DNA-onderzoek, uitgevoerd door postdoc Marieke van de Loosdrecht, verbonden aan de Wageningen University and Research. De Surinaamse PhD student Nicholaas Pinas, werkzaam bij Naturalis, ontdekte dat veel rijstvariëteiten van de Marrons vernoemd zijn naar vrouwen, zoals Ma Paanza, Yaba, Ma Bosu en Seei.⁴⁷ Volgens de orale geschiedenis vlochten deze vrouwen de rijst in hun haar toen ze in Afrika gevangen werden genomen, op het slavenchip, en opnieuw tijdens hun vlucht van de plantages.⁴⁸ Deze verhalen lijken grotendeels op waarheid te berusten. Tot slaaf gemaakte Afrikanen werden vaak te werk gesteld op de voedselplantages rond de slavenforten.⁴⁹ Tijdens de reis over de oceaan werden vrouwen opgedragen rijst te pellen aan boord van het schip.⁵⁰ Uit de

46 Ibidem, 6.

47 Nicholaas M. Pinas, Marieke van de Loosdrecht, Harro Maat en Tinde van Andel, 'Vernacular Names of Traditional Rice Varieties Reveal the Unique History of Maroons in Suriname and French Guiana', *Economic Botany* (2023). <https://doi.org/10.1007/s12231-023-09571-0>.

48 Edith Adjako, Alice Bertin, Tinde R. van Andel, 'Hoe de Marrons rijst in hun haar verstoppen' Youtube video, 24 mei 2018, www.youtube.com/watch?v=4H1IbY6PgIk&t=55s (geraadpleegd 7 oktober 2022).

49 Frank Dragtenstein, *Van Elmina naar Paramaribo: de slavenhaler* (Amsterdam 2020).

50 Carney, *Black Rice*, 154.

archieven is bekend dat soldaten in de dorpen van weglopers grote rijstvelden aantreffen.⁵¹ Maar de namen van de ingenieuze vrouwen die door het smokkelen van zaaizaad de Marrongemeenschap hebben doen floreren, zijn niet terug te vinden in de archieven. Deze vrouwen leven alleen nog voort in de namen van rijstkorrels, hoogstwaarschijnlijk van Afrikaanse origine, die ieder jaar opnieuw worden geplant door hun nakomelingen, opdat ze niet worden vergeten.

CONCLUSIE

De digitalisering van historisch bronmateriaal en het koppelen van deze digitale bronnen aan etnobotanische en genetische data door een multidisciplinair team van onderzoekers, levert een schat aan informatie op over het overleven van Afrikaanse mensen, planten en dieren in Amerika en hun aanpassing aan het klimaat en de maatschappij van de Nieuwe Wereld. Een aanzienlijk deel van de Afrikaanse flora en fauna hield het niet vol op het Amerikaanse continent, hoewel ze soms nog voortleven in de herinnering van de mensen, met name die van Afrikaanse afkomst. Een aantal wist zich goed te handhaven, soms te succesvol, waardoor ze nu als invasieve soorten worden beschouwd. Andere, minder opvallende organismen bleven onder de radar en vormen nu een bescheiden onderdeel van de lokale natuur. Een aantal had de hulp van de Afrikanen nodig om te overleven, maar kreeg in de loop der eeuwen meer maatschappelijke waardering en wordt nu alom gevierd als Afro-Amerikaans cultuurgoed. Sommige zaadjes overleefden slechts in het geheim, gekoesterd door de weinigen die hen herkenden uit het moederland, en geven pas na vier eeuwen moeizaam hun geheim prijs.

OVER DE AUTEUR Tinde van Aniel is bioloog en senior onderzoeker bij Naturalis Biodiversity Center. Ze is hoogleraar Ethnobotany bij de Wageningen Universiteit en hoogleraar Geschiedenis van de Botanie en Tuinen bij de Universiteit Leiden. Met haar promovendi en postdocs doet ze onderzoek naar historische plantencollecties in de Leidse schatkamers, en naar de oorsprong van traditionele rijst in het binnenland van Suriname.

51 Frank Dragtenstein, *De ondraaglijke stoutheid der weglopers: Marronage en koloniaal*

beleid in Suriname 1667-1768. Bronnen voor de Studie van Suriname 22 (Utrecht 2002) 74.

De laatste reis van schipper Wijbrant Adriaansz

*Een reconstructie aan de hand van een
Frans kaperdossier*

March 1690, War of the Grand Alliance (1688–1689). The Dutch merchantman *Sint Maria* from Medemblik was bounded for Setubal (Portugal) to be loaded with salt, as much as possible. Unfortunately the ship was captured by the French privateer *Saint-Martin* from Saint-Malo and brought up to this port to be sold.

Official procedures were in place to judge a prize as good and lawful. So to prove this, each prize-taking had to be accompanied by a file with a description of the captured ship, her inventory, owners and crew. It also included a report of the way the prize-taking took place, a description of the privateer, her crew and the ship's owners, a report of the interrogatories of some captives and all ship's papers. Finally, in case of a good prize, the sale with all bidders and buyers can be found in the file. On an average a file contains about 40 pages.

The prize-taking file of the *Sint Maria* is a fine example. It contains lots of data that appeared to complete data about the ship and her captain in Dutch archives.

In this article the authors describe the development of privateering in France, how it was organized and in which way the thousands of prize-taking files in the French departmental and national archives can contribute to maritime history in general, especially to the Dutch maritime history. Each file contains a great number of particularities which is useful for further research.

Op 9 maart 1690 sloeg het Franse kaperfregat *Saint-Martin* toe. Vlak onder de veilig geachte Engelse zuidkust werden twee Hollandse koopvaarders door de kaper uit Saint-Malo buitgemaakt. Een ervan was de *Sint Maria* uit Medemblik. De ongelukkige schipper Wijbrant Adriaansz werd gevangen genomen en met zijn schip naar de thuishaven van de kaper opgebracht. Van deze kaping ligt een uitgebreid dossier in het departementale archief te Rennes. Het is een van de vele honderden kaperdossiers die in Franse archiefinstellingen te vinden zijn. De gegevens uit het Franse dossier en die uit het

Westfries Archief, waar de Medemblikse archieven liggen, bleken elkaar goed aan te vullen.¹

In dit artikel gaan de auteurs na hoe de kaapvaart in Frankrijk zijn vorm heeft gekregen, hoe deze georganiseerd was en op welke manier de overgeleverde kaperdossiers een bijdrage kunnen leveren aan de maritieme geschiedschrijving in het algemeen, maar vooral ook voor Nederland. Het dossier van de *Marie de Medembliq*, zoals de koopvaarder in Franse documenten wordt genoemd, dient hierbij als casus.

KAPERDOSSIERS EN KAAPVAART

Al eerder stonden kaperdossiers in de belangstelling van maritieme en andere historici. De ontdekking van de Prize Papers in The National Archives in Londen heeft onderzoek naar allerlei aspecten van de Nederlandse maritieme geschiedenis een nieuwe impuls gegeven. Veel van deze ‘gekaapte documenten’ uit de zeventiende eeuw en later zijn online beschikbaar gesteld door met name het Huygens Instituut en de Universiteit van Oldenburg, hetgeen weer geleid heeft tot een groeiend aantal publicaties en proefschriften.

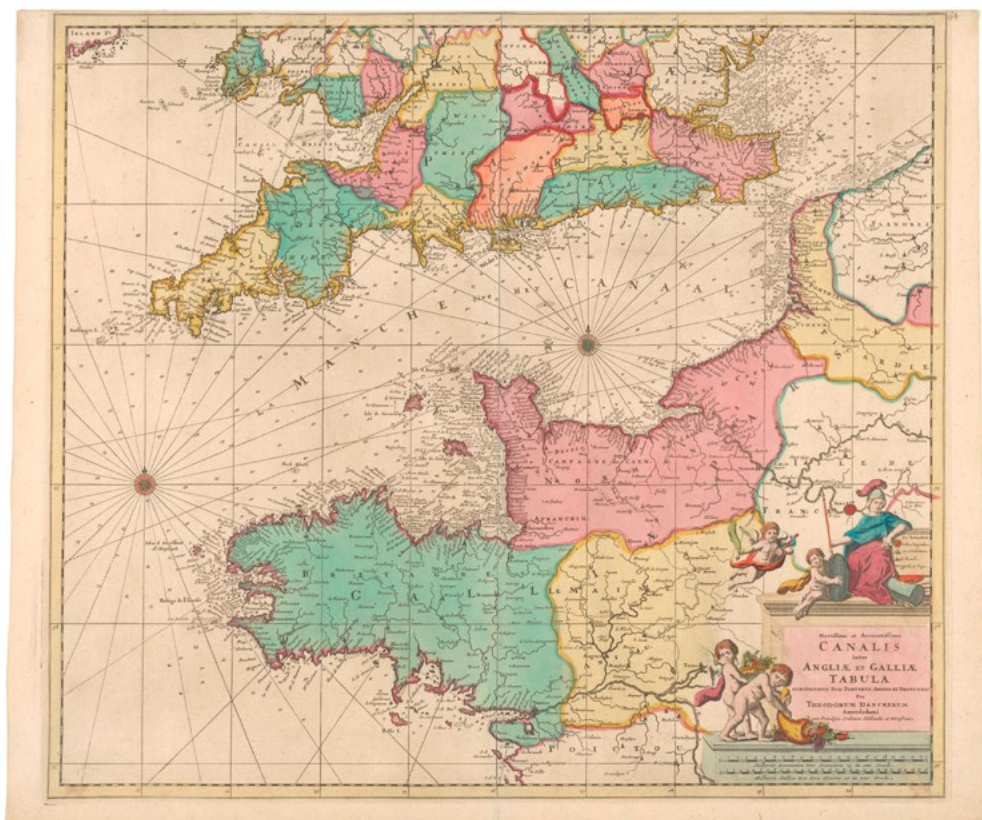
Hierdoor kan de indruk ontstaan dat kaperdossiers alleen in Groot-Brittannië te vinden zijn. Dit is evenwel niet juist. Ook in Franse, Zweedse, Belgische, Spaanse, Italiaanse, Turkse en Noord-Afrikaanse archieven bevinden zich kaperdossiers, evenals in de admiraliteitsarchieven van het Nationaal Archief in Den Haag.

Sinds de Oudheid was piraterij, het beroven van schepen voor eigen gewin zonder oog te hebben voor de herkomst of de eigenaren, een gruwel voor de zeevaart. Lokale machthebbers konden er weinig tegen doen. Vanaf de veertiende eeuw nam de zeehandel in volume en waarde toe. Nieuwe handelsgebieden werden ontdekt, schepen werden verbeterd en de nautische wetenschap ontwikkelde zich steeds meer. Aangezien de machthebbers (veelal vorsten) hun inkomsten mede verkregen door deze bedrijvigheid, zagen zij met lede ogen dat deze bron door roof schade opliep.

Het was hun er dus alles aan gelegen om ten tijde van oorlog de eigen inkomsten via de zeevaart veilig te stellen en die van de vijand te benadelen, maar ook om alle vormen van piraterij de kop in te drukken. Het gebrek aan een centrale marine deed de vorsten ertoe besluiten particulieren ‘in te huren’ die met een commissie- of kaperbrief schepen van de vijand of die met een vijandelijke lading mochten veroveren en als buit verkopen. Daarbij kwam ook dat een percentage van de opbrengst voor de vorst was. De vorst hoefde in eerste instantie geen oorlogsvloot te onderhouden en het uitreden van de

1 Siem van Eeten was al begonnen met de inventarisatie en transcripties van deze dossiers, toen hij in contact kwam met Peter Swart, kenner van de geschiedenis van

Medemblik. Zo ontstond een wederzijdse belangstelling voor het dossier van de *Sint Maria*.



Zeekaart van het Kanaal met boven Engeland en onder Frankrijk. Hier vond de kaping van de *Sint Maria* plaats. De kaart is tussen 1696 en 1699 uitgegeven door Cornelis Danckerts II. AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM

kaperscheppen genereerde werkgelegenheid en stimuleerde de economie. Het mes sneed dus aan twee kanten.²

KAAPVAART IN FRANKRIJK

Hoewel een centrale marine pas in de loop van de zeventiende eeuw in Frankrijk het licht zou zien (*les vaisseaux du roi*, koningsschepen), wilden de vorsten dus wel vat krijgen op deze voor hen hierboven geschetste ongewenste situatie op zee. Lodewijk IX, *Saint Louis* (r. 1226–1270) creëerde daartoe als een eerste poging het ambt van admiraal, die echter bij gebrek aan een koninklijke vloot eigenlijk geen maritieme macht had. Door de beëdiging van Jean de Vienne (1341–1396) als *Amiral de France* op 27 december 1373 kreeg het ambt meer

2 Zie bijvoorbeeld H. den Heijer, 'Daders en slachtoffers: de Nederlandse betrokkenheid

bij kaapvaart en piraterij', *Leidschrift* 26:3 (2011) 7–23, aldaar 9.

inhoud. De Vienne werd de algemeen gevolmachtigde van de koning voor alles wat met de zee te maken had, zowel op militair, administratief, juridisch als financieel gebied. De feitelijke macht op zee kon echter alleen uitgeoefend worden door particulieren in te huren.³

Om verder orde te scheppen in de chaotische toestand rondom de wel of niet geautoriseerde zeeroof vaardigde Karel VI (1380-1422) op 7 december 1400 een *Ordonnance*⁴ uit, waarbij voor de eerste keer getracht werd het kapen binnen een juridisch kader te plaatsen. Artikel drie van deze verordening luidt: 'Ieder die een schip uitreedt op eigen kosten ten einde oorlogshandelingen te verrichten met onze vijanden kan dat alleen doen na goedkeuring van onze admiraal'. Dit was een eerste poging waarin de koning het recht tot kapen voor zich opeiste. Hierbij moet niet vergeten worden dat Frankrijk zich op dat moment in het heetst van de Honderdjarige Oorlog met Engeland bevond.

De woorden konden echter niet de werkelijkheid verhullen. De toenemende ontwikkeling in de zeevaart, met name waar het de Atlantische kusten betrof, bleef aantrekkelijk voor zeeroovers. Die opereerden op eigen houtje dan wel in opdracht van een vorst, zowel in oorlogs- als in vreedstijd. Michel Mollat geeft in zijn 'De la piraterie sauvage à la course réglementée' (Van de woeste piraterij tot de gereguleerde kaapvaart -SvE) aan hoe de overgang naar een geïnstitutionaliseerde kaapvaart is verlopen.⁵ Zijn uitgangspunt is het recht van represailles, dat een klager recht gaf om geleden schade te verhalen op een stads- of landgenoot van degene die hem schade had berokkend. Zo'n klacht had meer waarde als die ondertekend was door een autoriteit zoals een vorst, een heer of een stedelijke machtshebber. Daardoor kon de klacht met meer gezag worden behandeld. Klachten konden echter pas achteraf beoordeeld worden met als gevolg dat een eventuele honorering pas na maanden of jaren een feit kon worden. Vandaar dat men de behoefte ging voelen om af te spreken binnen welke kaders een klacht geformuleerd kon worden. Dit leidde weer tot onderhandelingen met als doel een gemeenschappelijke basis te vinden waarbinnen klachten over roof besproken en beoordeeld konden worden. Zo tekende in 1485 de Portugese koning Johan II (r. 1481-1495) een overeenkomst met Karel VIII van Frankrijk (r. 1483-1498) waarin het woord piraat als volgt gedefinieerd werd: mensen die zich bewapenen om oorlog te voeren op zee tegen ieder die ze ontmoeten, of het nu vrienden of vijanden van de koning waren.⁶ Een kaper daarentegen was gebonden aan de toestemming die hij gekregen had waarin de voorwaarden voor een kaping omschreven waren.

3 Etienne Taillemite, *Histoire ignorée de la marine française* (Parijs 2010) 17 en 21-26.

4 Daniel-Marc-Antoine Chardon, *Code des Prises ou recueil des édits, déclarations, lettres patentes, Arrêts, Ordonnances, Règlements & décisions sur la Course & l'Administrations des Prises, depuis 1400 jusqu'à présent* (Parijs 1784). Geraadpleegd op Gallica <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k30424970/f75.item.r=Char-don%20D>

5 Michel Mollat, 'De la piraterie sauvage à la course réglementée (XIVe-XVe siècle)', *Mélanges de l'Ecole française de Rome. Moyen-Age. Temps modernes* 87:1 (1975) 7-25.

6 Mollat, 'De la piraterie sauvage', 16.

In 1497 werd een Engels-Franse overeenkomst gesloten die de principes definieerde van wat wel toegestaan was en die tevens regelde hoe geschillen opgelost moesten worden: een schip, *armé en guerre*, mocht alleen uitvaren met toestemming van de admiraal. Er moest een borgsom betaald worden die gelijk was aan de waarde van het uitgeruste schip, een monsterrol moest gedeponeerd worden bij de admiraal, de bemanning moest een eed zweren dat men de bondgenoten van de koning geen schade zal berokkenen, bij terugkeer met de prijs moesten twee of drie gevangen genomen bemanningsleden naar de admiraliteit opgebracht worden om hun verklaringen af te leggen, de prijs moest bij de admiraliteit aangemeld worden en er mocht niet over beschikt worden, totdat een uitspraak over de legitimiteit gedaan was. Tevens werd er een verslag van de prijsneming (*rapport de mer*) verlangd.⁷

De procedures rondom de vaststelling of een prijs rechtmatig was, werden aldus vastgesteld waarbij ook de mogelijkheid aanwezig was om beroep aan te tekenen met als laatste instantie de *Conseil du Roi*. Hoewel het woord kaper niet in deze overeenkomsten genoemd werd, is het duidelijk dat door te benoemen wat wel mocht, het andere automatisch verboden was. In dit geval de piraterij.

Aangezien de Franse koningen weinig structurele belangstelling toonden voor de zeemacht⁸, duurde het tot de zeventiende eeuw voordat sprake was van een samenhangende maritieme visie, inclusief de kaapvaart.⁹

STRAKKERE REGLEMENTERING

De eerste die meer samenhang wilde brengen in het maritieme beleid van de monarchie was kardinaal de Richelieu, die van 1624 tot 1642 eerste minister van de koning was. Zijn politiek was erop gericht de macht van de koning en die van Frankrijk in de wereld te bevestigen. Tijdens zijn bewind zag de *Conseil d'amirauté* het daglicht. Dit orgaan had tot taak alles wat met de Franse zeevaart te maken had in een administratief kader onder te brengen. Daartoe behoorden ook de prijsnemingen. De belangrijkste taak was na te gaan of een prijs wettig was en hoe de beroepsmogelijkheid geregeld was. In 1659 zou de afdeling die zich met prijsnemingen bezighield, de *Conseil des Prises* worden genoemd. Helaas zijn alle documenten betreffende de marine van voor 1661 door brand verloren gegaan.

De tweede was Jean Baptiste Colbert (1619–1683), die tijdens de regering van Lodewijk XIV (r. 1649–1713) in de periode 1661–1683 als minister verantwoor-

7 Ibidem, 18–19.

8 Taillemite, *Histoire ignorée*, 36. Het ambt van admiraal werd vaak vergeven aan een persoon die niet noodzakelijk voeling had

met de zee.

9 Ibidem, 40–54. Er zijn meer voorbeelden te geven, maar binnen het kader van dit artikel lijkt ons dit voldoende.

delijk was voor de economie. Geïnspireerd door de maritieme macht van de Republiek vaardigde hij in 1681 de *Grande Ordonnance de la Marine 1681* uit.¹⁰ Daarin werden alle maritieme zaken gecodificeerd.¹¹ Deze *Ordonnance*, die dus voor heel Frankrijk gold, bestaat uit vijf boeken en telt vijfhonderd pagina's. Elk boek is weer onderverdeeld in hoofdstukken (*titres*). In het derde boek, over de maritieme contracten, wordt de kaapvaart geregeld. In de hoofdstukken IX en X worden respectievelijk de *prises* (prijsnemingen) en de *lettres de marque et de represailles* (kaperbrieven en represaillebrieven) behandeld.

Van de 42 artikelen die beide hoofdstukken tellen, zijn de volgende de belangrijkste voor dit artikel.

'Niemand kan een schip ten oorlog uitreden zonder Commissie van de Admiraal' (art. I)¹²; 'Degene die een commissie heeft verkregen moet zijn schip bij de admiraliteit laten registreren en een borgsom van 15.000 *livres tournois* (lt) betalen' (art. II)¹³; 'Zodra de kapiteins van een schip dat ten oorlog is uitgereed zich van een schip hebben meester gemaakt, moeten ze direct alle scheepspapieren en sleutels in beslag nemen, de dekluisen sluiten' (art. XVI)¹⁴; 'Een schip met lading waarin zich geen vrachtbrieven, cognossemten of facturen bevinden zal als *bonne prise* worden beschouwd en het is de kapitein, officieren en bemanning van het kaperschip uitdrukkelijk verboden deze papieren te verdoezelen' (art. VI); 'Zodra de prijs in ons Koninkrijk is aangenomen, moet deze zo spoedig mogelijk bij de admiraliteit aangemeld worden,

10 René Warlomont, 'Les sources néerlandaises de l'Ordonnance maritime de Colbert (1681)', *Revue belge de philologie et d'histoire* 33 :2 (1955) 333-344 ; B. Hermesdorf, 'Adriaen Verwer (1655-1717) en de Ordonnance de la Marine (1681)', *Rotterdams Jaarboekje* 7e reeks, 5e jaargang, (1967) 227-261.

11 De *Ordonnance* is te raadplegen op internet in de Bibliothèque Nationale de France onder *Gallica*. De geciteerde artikelen zijn door Siem van Eeten vertaald.

12 Dit grijpt dus terug op de Engels-Franse overeenkomst van 1497 en de *Ordonnance* van Karel VI van 1400.

13 Een *livre tournois* (lt) bestond uit 20 sols en 240 deniers en kwam rond 1690 overeen met ± 0,66 gulden. Enkele voorbeelden om een idee te hebben van de waarde: een rond brood 1 lt, een geweer 15 lt, een schaap 15 lt, een pond ham 7 sols en een pond suiker 13 sols 6 deniers: Michel Aumont, *Les Corsaires de Granville. Une culture du risque maritime (1688-1815)* (Rennes 2013). Op 13 mei wordt de rantsoenering van de *Phoenix* bij de admiraliteit ingeschreven voor 13000 met als omrekening 2000 gulden: Archives Départe-

mentales d' Ille-et-Vilaine in Rennes (AD), 35 département van d'Ille-et-Vilaine (35), Archives administrative et judiciaires antérieures à 1790: B Cours et juridictions : 9B Amirauté de Saint-Malo (9B), inv.nr. 612-1, 08a.

14 (Art. VI) Een schip met lading waarin zich geen vrachtbrieven, cognossemten of facturen bevinden zal als *bonne prise* worden beschouwd en het is de kapitein, officieren en bemanning van het kaperschip uitdrukkelijk verboden deze papieren te verdoezelen. Het gevaar bestond altijd dat men goederen voor eigen profijt verduisterde, hetgeen de opbrengst en dus ook die voor de vorst verminderde. Daarbij kwam ook dat een neutraal schip verboden goederen kon vervoeren. Aan de hand van de scheepspapieren kon dan toch worden aangetoond of de prijs legaal was. Omdat iets meepakken verleidelijk was, werden er wel regels opgesteld voor *pluntrage*. Een timmerman mocht bijvoorbeeld wat gereedschap uitzoeken, de scheepsdokter medische instrumenten enz.: Patrick Villiers, *Les corsaires du Littoral* (Villeneuve d'Ascq 2000).

waarbij de papieren, sleutels overhandigd worden en de gevangenen ter beschikking worden gesteld' (art. XXI).¹⁵

Kapen gebeurde in oorlogstijd en de tegenstander gebruikte dit wapen ook. Het was dus zaak om niet alleen zelf de regels strikt te volgen ten einde precedentwerking tegen te gaan, maar ook om diplomatieke conflicten te vermijden in geval van de kaping van een neutraal schip. Zo kon het aantal gevangenen een rol spelen als er sprake was van 'gevangenenruil'.

Langs de gehele kust van Frankrijk waren admiraliteiten, waar een prijs geregistreerd kon worden als de thuishaven te ver verwijderd was. De admiraliteit van Saint-Malo vermeldde dikwijls de aanmelding van een prijs uit Granville of Brest en ook andersom dat een kaper uit Saint-Malo zijn prijs in een bevriende haven liet registreren. Mocht het opbrengen van een prijs in zo'n haven minder lucratief zijn dan de kruistocht te continueren, bijvoorbeeld het kapen van walvisvaarders in de wateren rond Groenland, dan kon men overgaan tot *rançonner*, dat wil zeggen het bepalen van een losgeld voor het schip en de lading. Als zekerheid werden dan één of twee bemanningsleden als gijzelaar meegenomen die na betaling van het losgeld weer vrijgelaten werden.¹⁶

De volgende artikelen regelden de afloop van de prijsneming. Na de aanmelding bij de admiraliteit werd een proces-verbaal opgemaakt over de hoeveelheid en aard van de lading (art. XXII). Dit proces-verbaal werd opgemaakt in aanwezigheid van zowel de kapitein van het kaperschip, als die van het gekaapte schip (art. XXIII).¹⁷ De opbrengst van de verkoop werd ter hand gesteld aan een solvabel burger en werd pas uitgekeerd als het oordeel van de Conseil des Prises bekend was (art. XXIII).¹⁸ Artikel XXXIII bepaalde dat een tiende van de opbrengst voor de admiraal was.

Na aftrek van de kosten was twee derde van de opbrengst voor de reder en een derde voor de bemanning.¹⁹

Deze strakke reglementering beoogde dus het voorkomen van actes de pira-

15 Ter beschikking van de staat (in Frankrijk dus van de koning).

16 Op 12 september 1696 werd de rantsoenering van de walvisvaarder *La Charité* (de *Liefdadigheid*) uit Rotterdam in Saint-Malo geregistreerd. Het schip was begin juli gekaapt in de buurt van Groenland door de *Prudent*. Vanwege de grote afstand tussen Groenland en een Franse haven was het voordeliger om een losgeld te vragen. Met de kapitein van de *Liefdadigheid* kwam men een bedrag van 18.000 lt overeen en als gijzelaars werden stuurman Hendrik Dirks Alsmeyr en harpoenier Pieter Tijssen meegenomen. En ook werd de lading walvisbaarden geconfisqueerd.

17 Het beginsel van hoor- en wederhoor is

een wezenlijk onderdeel van de kaperdossiers.

18 Zeker in het geval van een bederfelijke lading, zoals zuidvruchten, vis of boter kon men moeilijk wachten tot dit oordeel bekend was. Daarbij kwam dat het in verreweg de meeste gevallen aan de hand van de scheepspapieren en de verhoren overduidelijk was dat het een vijandelijk schip, dan wel een verboden lading betrof. De uitspraak van het Conseil was dan ook vaak een formaliteit.

19 Siem van Eeten, 'De kaperdossiers in Franse archieven', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 39:2 (2020) 75–78. Hier staat een voorbeeld van een afrekening van de opbrengst van de kaping.

terie en diplomatieke conflicten, maar ook het veiligstellen van het gedeelte van de opbrengst dat voor de admiraal (dus de vorst) bestemd was. Door de uiteindelijke beslissing over de wettigheid van de kaping aan de vorst over te laten, versterkte dit tevens diens positie, hetgeen ook een van de doelstellingen van de regering van Lodewijk XIV was.

FRANSE KAPERDOSSIERS

Artikel XXIII gaf aan dat de verkoop werd uitgekeerd als het oordeel van de Conseil des Prises bekend was. De *Conseil* baseerde zijn oordeel op het complete dossier dat door de admiraliteit in de kaperhaven was opgesteld. De beslissing werd vervolgens genoteerd met de hoofdpunten die deze rechtvaardigden. Een compleet dossier telde gemiddeld veertig pagina's, maar werd zo teruggebracht tot een halve pagina. Het dossier zelf werd bewaard bij de betreffende admiraliteit. Tegenwoordig zijn de beslissingen van de Conseil des Prises te raadplegen in de Archives Nationales in Parijs (CARAN)²⁰ en de complete dossiers in de departementale archieven.

Tot dusver zijn de publicaties rondom de Franse kaapvaart meestal gebaseerd op documenten in de Archives Nationales en geschreven vanuit Frans perspectief. Ze gaan bijvoorbeeld in op de reders van de kaperschepen, hoe groot de kaperschepen waren en hoeveel prijsnemingen en rantsoeningen per kaperhaven hebben plaatsgevonden.²¹

Een andere benadering evenwel is die vanuit het perspectief van de gekaapte schepen en hun bemanningsleden. Daartoe bieden de departementale dossiers veel aanknopingspunten. Als voorbeeld nemen we de dossiers van de kapers uit Saint-Malo, ondergebracht in de Archives Départementales d' Ille-et-Vilaine in Rennes.²² In dit archief liggen circa achthonderd kaperdossiers, waarvan 160 van Nederlandse of aan Nederland gelieerde schepen uit de periode 1688–1713.²³ Deze dossiers kunnen de volgende gegevens bevatten: een gedetailleerde beschrijving van het genomen schip, de inventaris en de lading, maar ook de bevrachters, de opdrachtgevers en de bestemming. Ook bevatten deze dossiers informatie over het aantal bemanningsleden en de verhoorde personen met hun functies, leeftijd, woonplaats, geboorteplaats en godsdienst. Daarnaast kunnen in de dossiers allerlei officiële papieren gevonden worden, zoals cognossementen, *lettres de santé* (verklaringen dat er geen ziekten aan boord zijn), notariële aktes, vrachtbrieven, paspoorten, douaneverklaringen enzovoort, maar ook persoonlijke brieven. Verder bevat een dossier meestal

20 60 rue des Francs-Bourgeois, 75003, Parijs.

21 Zie bijvoorbeeld Patrick Villiers, 'La Guerre de Course en France de Louis XIV à Napoléon Ier', *Actes du colloque internationale Paris, Ecole militaire, les 10, 11, 12 juin 1987* en Roberto Barazzutti, 'La course au temps du

roi-Soleil', *Revue d'Histoire Maritime* 13 (2011) 251–286.

22 1, rue Jacques Léonard, 35000 Rennes.

23 Bijvoorbeeld een buitenlands schip met Nederlandse bemanningsleden.

een gedetailleerd verslag van de kaping, zowel vanuit het perspectief van de kaper, als dat van de gekaapte. De informatie in de Franse kaperdossiers verschaft verder inzicht in de scheepsbouw²⁴, scheepsgrootte, goederenstromen, kooplieden en het aantal bemanningsleden van het gekaapte schip. Ook is vaak de verkoop gedetailleerd genotuleerd door alle bieders met hun bod en de uiteindelijke koper te noemen. Bovendien geven persoonlijke en zakelijke brieven een inkijk in het leven van de afzender, dan wel de zakelijke omstandigheden die de schrijver ertoe brachten deze brieven te schrijven. Het zijn slechts voorbeelden die per dossier kunnen verschillen.

DE NEGENJARIGE OORLOG OF LA GUERRE DE LA LIGUE D'AUGSBOURG

Het jaar 1688 was een jaar vol spanningen in Europa met als hoofdrolspelers enerzijds de Franse koning Lodewijk XIV als voorstander van de absolute monarchie met het rooms-katholicisme als leidende godsdienst, en anderzijds zijn tegenstrever de protestantse stadhouder Willem III. Op 26 november 1688 verklaarde Lodewijk XIV de Republiek de oorlog, in 1689 gevolgd door oorlogsverklaringen aan onder meer Spanje en Engeland, de bondgenoten van de Republiek.²⁵ Willem III was inmiddels ook tot koning van Engeland gekroond.

Dat deze oorlogsverklaring van Frankrijk niet uit de lucht kwam vallen, bewijst het feit dat er op 5 oktober 1688 al een verzoek uitging vanuit Saint-Malo om dringend vijftig getekende commissiebrieven te leveren 'pour armer en guerre contre les Hollandois'.²⁶ Zo werd op 22 oktober, dus ruim een maand voor de officiële oorlogsverklaring, de commissiebrief voor het kaperschip de *Petit Joseph* uit Saint-Malo bij de admiraliteit ingeschreven en ging dit schip de volgende dag al op jacht.²⁷ In de maanden november en december werden in Saint-Malo alleen al negen Nederlandse schepen opgebracht. In de gehele oorlog zou het aantal hier oplopen tot 432, waaronder 102 Nederlandse schepen. Hoewel ieder schip een eigen verhaal heeft dat het waard is om te vertellen, beperken we ons tot het de *Sint Maria*.

DE SINT MARIA EN SCHIPPER WIJBRANT ADRIAANSZ

Uit het verhoorverslag van schipper Wijbrant Adriaansz blijkt dat hij ongeveer dertig jaar oud was, het rooms-katholieke geloof aanhing en met zijn gezin in Medemblik woonde.²⁸

In het Westfries Archief vinden we meer informatie over dit gezin. Wijbrant

24 Bij ieder schip werd meestal het type schip vermeld, zoals fluitschip en de toevoeging *fabrique hollandaise, anglaise* enz.

25 De oorlog eindigde in 1697 met de Vrede van Rijswijk.

26 Archives Nationales te Parijs (AN), Marine F2 7 FO1 recto.

27 AN, Marine F2 7 FO verso.

28 AD, 35 9B, inv.nr. 601-1, 09, 11e p. beginnend met *Duquel réquisitoire*.



Plattegrond van Medemblik uit de stedenatlas van Johannes Blaeu, 1649. Medemblik was de thuishaven van de *Sint Maria* en de woonplaats van schipper Wijbrant Adriaansz. HOORN, WESTFRIES ARCHIEF

was getrouwd met Marijtje Maartens Wintgever en had twee jonge dochters: Neeltje en Catharina. Zij werden op respectievelijk 5 mei 1687 en 1 juli 1689 katholiek gedoopt.²⁹ Wijbrant Adriaansz kwam uit een zeevarende familie. Zo waren zijn vader en twee broers eveneens schipper. Van de vier mannen zijn in totaal 31 scheepsreizen getraceerd, waarvan het merendeel dankzij de Sonttolregisters. Hun reizen vonden plaats in de periode 1669–1701.³⁰ Het laadvermogen van Wybrants schip varieert in de Sonttolregisters van 112 tot 123 last. Deze getallen sluiten aan bij de informatie over zijn schip *Sint Maria* in het Franse kaperdossier, namelijk 120 last (ongeveer 240 ton).

OP WEG NAAR SETUBAL³¹

Op 26 april 1689 sloot Wijbrant Adriaansz in Amsterdam een bevrachtingscontract met kooplieden uit Oostzaan. In het contract was de ‘eersame Wijbrant

29 Westfries Archief te Hoorn, DTB Medemblik 11.

30 Adriaan Wijbrantsz was zijn vader, de twee broers heetten Jacob Adriaansz en Aldert Bontekoe. De Sonttolregisters zijn

geraadpleegd op soundtoll.nl. Een heen- en terugreis door de Sont is als één reis geteld. Enkele aanvullingen zijn gevonden in Amsterdamse notariële akten.

31 AD, 35 9B, inv.nr. 601-1, 09.

Ariaens van Medenbliq' schipper van de *Sint Maria*, een schip van 94 voet lang, 23 ½ voet breed, 11 ¼ voet ruimhoogte en 5 voet tussendecks. De partij- en kwamen overeen dat de schipper met het eerste konvooi 'ballast scheeps' zou uitzeilen naar Setubal in Portugal om daar zoveel mogelijk zout te laden. Vervolgens diende Wijbrant Adriaansz in konvooi of in ander goed gezelschap naar Amsterdam terug te keren.³²

Rond 21 mei vertrok het schip uit Medemblik naar Texel, waar een aantal dagen later lading en papieren door de commies ter recherche werden gecontroleerd. In het dossier bevindt zich een naar het Frans vertaalde verklaring dat alles in overeenstemming met de papieren was.³³ Op 15 juni zeilde de *Sint Maria* en haar negenkoppige bemanning richting het eiland Wight om daar te wachten tot er voldoende Engelse en Hollandse schepen waren om in konvooi naar het zuiden te varen.

De *Oprechte Haerlemsche Courant* van 17 juli 1689 meldt 'dat onse vloot koopvaardischepen daer meest gearriveert is en eenige van deselve tot Wicht blijven leggen'.³⁴ Mogelijk was de *Sint Maria* een van de schepen die daar bleven liggen, want de reis naar Setubal werd pas in het volgende jaar voortgezet. Op 6 maart 1690 vertrok een vloot van ongeveer veertien schepen, waaronder de *Sint Maria*, uit Plymouth richting Torbay waar Engelse en Nederlandse oorlogschepen gereed lagen om de koopvaarders veilig voorbij Frankrijk te loodsen.

Wijbrant Adriaansz en zijn mannen kwamen echter niet zo ver. Ter hoogte van Cap Gaudestan, de meest zuidelijke punt tussen Plymouth en Torbay, ontmoetten zij een fregat met Franse vlag.³⁵ Het was de *Saint-Martin*, een kaperschip dat vlak onder de Engelse zuidkust opereerde en de *Sint Pieter* uit Amsterdam en de *Sint Maria* uit Medemblik wist te veroveren. Opvarenden van beide schepen reddden het vege lijf door hun schip te verlaten en per sloep naar de kust te roeien. Zo vielen beide koopvaarders onbemand in Franse handen. Alleen schipper Wijbrant Adriaansz was op zijn post gebleven.

INVENTARISATIE EN VERHOOR

Zodra het schip in de haven van Saint-Malo was gearriveerd, startten de procedures om vast te stellen of de buitgemaakte schepen tot *bonne prise* verklaard konden worden. Deze *Instruction* volgde een vast patroon met standaardformuleringen waar zo nodig van afgeweken kon worden.³⁶

32 Deze tekst is gebaseerd op de akte van notaris Adriaan van Santen. Stadsarchief Amsterdam (SSA), Archief van de Notarissen ter Standplaats Amsterdam (Notarieel Archief) 5075 (NA), inv.nr. 3834, 26 april 1689. De Franse vertaling van de akte in het kaperdossier is geheel overeenkomstig.

33 AD, 35 9B, inv.nr. 601-1, 09. De verklaring is opgemaakt door Jan Poort en Gerrit Bar-

mentij. Laatstgenoemde is Gerrit Barmentlo, commies ter recherche van de Amsterdamse admiraliteit.

34 Geraadpleegd op delpher.nl.

35 Cap Gaudestan is de Franse benaming voor Kaap Goudstaart, tegenwoordig Start Point.

36 AD, 35 9B, inv.nr. 601-1, 09.

Op 8 maart 1690 begon de zitting in het huis met als uithangbord De Harp. Aanwezig waren namens de admiraliteit Guillaume Jourdan, Sieur de la Lande, *lieutenant particulier* van de admiraliteit van Bretagne en de griffier *maitre* Jean Durand. Verder was daar Jan Lelièvre, de procureur des konings. Daarnaast waren de eisers³⁷ aanwezig, vertegenwoordigd door Richard Morphy namens zichzelf, de belanghebbende eigenaren van het kaperschip³⁸ en als reder van het kaperfregat. Morphy werd geassisteerd door zijn adjutant *maitre* Jean Delisle.

Beide eisers hadden aangetoond dat de *Saint-Martin* met als kapitein Sieur de la Vallée Poitevin twee Hollandse schepen had genomen en in de haven had opgebracht. De verklaring van kapitein Poitevin was ontvangen door de luitenant-generaal van de admiraliteit en men kon dus aan boord gaan van de *Sint Pieter* en de *Sint Maria* om inventaris op te maken van schip, uitrusting en lading. Aangezien zowel de kapitein als de bemanning van de *Sint Pieter* op de vlucht waren geslagen, konden er van de *Sint Pieter* geen gevangenen worden verhoord. Na de inventarisatie van de *Sint Pieter*, volgde die van de *Sint Maria*. Deze wordt, evenals andere handelingen, in het kaperdossier in verhalende vorm beschreven:

Toen we op het dek stonden, zagen we het betreffende schip voorzien van alle masten, masthout, ra's, vast en lopend want in de huidige staat, zeilwerk dat voor driekwart tot twee derde versleten was.

Twee kabels met negen katrollen, aan elkaar bevestigd en voor de helft versleten, een anker van acht honderd pond en twee werpankers. En toen we de hut van de kapitein binnen gingen, vonden we daar twee kompassen, een uurwerk en een houten tafel en toen we naar het ruim gingen en de dekluisen geopend hadden vonden we niets anders dan zand.

En op de bodem van het ruim vonden we verschillende vaten en vaatjes om sterke drank in te doen, en andere spullen die tot bewaring dienen.³⁹

Als enige getuige kon Wijbrant Adriaansz verhoord worden. In tegenstelling tot de lijsten met vaste vragen, zoals in Engeland gebruikelijk was, is in de Franse kaperdossiers sprake van een aantal kernvragen dat naargelang het verloop van het verhoor aangepast kon worden. Verder was altijd een beëdigde tolk aanwezig, in dit geval Jan Ladoyé. Voordat tot ondervraging werd overgegaan, verklaarde Wijbrant onder ede dat hij de waarheid zou spreken.⁴⁰ Hij werd

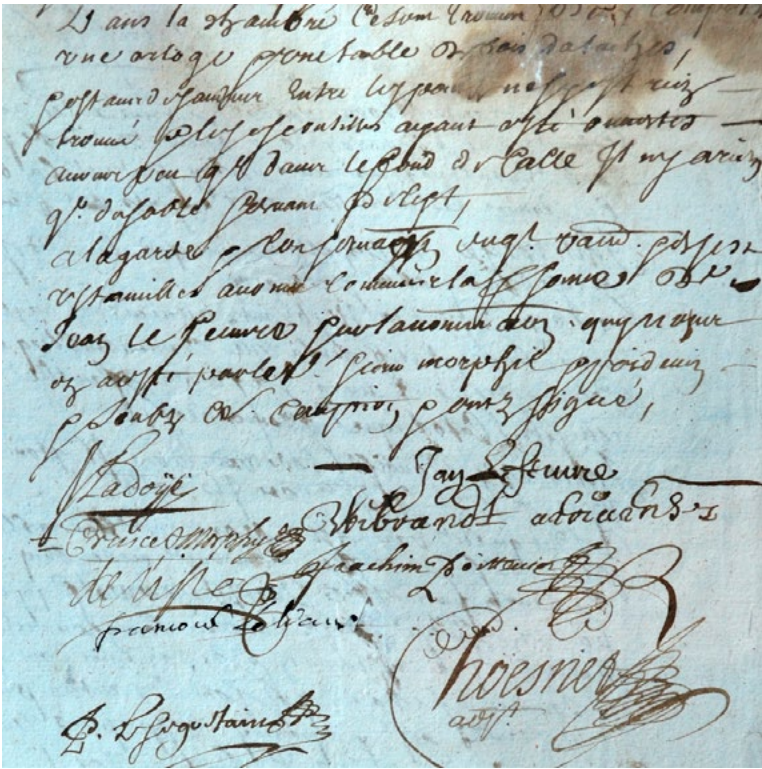
37 De belanghebbenden die de kaping aanbrenge[n] bij de admiraliteit.

38 Net als in Nederland had een kaperschip verschillende eigenaren. Morphy wordt vermeld als *propriétaire en partie*.

39 AD, 35 9B, inv.nr. 601-1, 09, p. 0090

beginnend met *de ladite prise de La Marie de Medemblick*.

40 Zowel de vertegenwoordiger van het kaperschip (kapitein, eerste stuurman of een andere officier, alsmede de 'getuigen' van het gekaapte schip, moesten onder ede verklaren



Gedeelte van de inventarisatie van de *Sint Maria*. Ieder document werd ondertekend door de opstellers en de belanghebbenden, waaronder ook Wijbrant Adriaansz. RENNES (F), ARCHIVES DÉPARTEMENTALES D'ILLE-ET-VILAINE

aangesproken met *interrogé* en zowel vraag als antwoord waren steeds in de derde persoon. Om een idee te geven, volgt hier de eerste vraag zoals die in het originele document staat:

Interrogé de son nom, âge, lieu de naissance et résident, qualité et religion.

A dit s'appeler Wybrant Ariensen, âgé de trente ans ou environ, natif de la ville de Medemblik dans le Nord de Hollande et y demeurant avec sa famille, de la religion catholique romaine.⁴¹

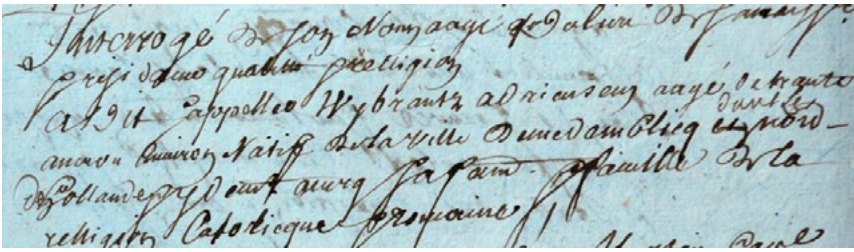
(*prêter serment*) de waarheid te spreken: AD, 35 9B, inv.nr. 601-1, 9, p. 0095 beginnend met *agé de vingt-huit ans ou environ*.

41 Om de leesbaarheid te vergroten is de spelling aangepast aan het huidige Frans. De woordkeuze is die van 1690.

'Naam, leeftijd, verblijfs- en geboorteplaats,

functie en godsdienst van verhoorde.

Zei Wybrant Ariensen te heten, ongeveer dertig jaar oud, geboren in Medemblik in het Noorden van Holland waar hij woont met zijn gezin. Heeft de rooms-katholieke godsdienst'.



Begin van het verhoor van Wijbrandt Adriaansz. RENNES (F), ARCHIVES DÉPARTEMENTALES D'ILLE-ET-VILAINE

Nu volgden de overige vragen: wat was de thuishaven van het schip waarvan hij de kapitein was, wie waren de eigenaren en waar woonden zij? Wanneer was hij vertrokken uit Medemblik of andere Hollandse havens waar hij geweest was, was er koopwaar aan boord en waar ging hij heen? Met welke schepen vertrok hij uit Plymouth en waar en wanneer ontmoette hij het fregat dat hem genomen had en wat gebeurde er tijdens de prijsneming?

Vervolgens werd Wijbrant geconfronteerd met de scheepspapieren waarvan hij verklaarde dat ze van hem en zijn schip waren. Daarna verklaarde hij dat hij geen slechte behandeling had ondergaan en dat er niets van zijn schip was ontvreemd of weggenomen.

Tenslotte werd zijn verklaring door de tolk voorgelezen en ondertekend door Wijbrant Adriaansz, de *lieutenant particulier* Guillaume Jouvelain en de tolk Ladoyé. Jouvelain voegde daar nog aan toe: 'Gezien de procedure hebben wij het niet moeilijk gevonden om het schip in kwestie als *bonne prise* te verklaren'.⁴²

Aangezien er geen lading was, werd alleen het schip verkocht. In het dossier wordt deze verkoop helaas niet vermeld, maar overeenkomstige prijschepen brachten rond 1690 ongeveer 1.700 lt op.⁴³

GEVANGENSCHAP

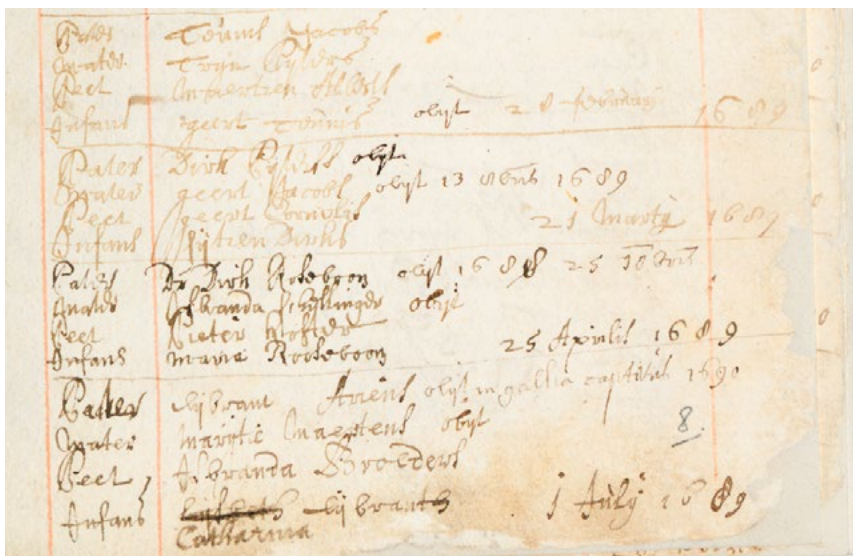
Hoe is het Wijbrant Adriaansz na zijn verhoor vergaan? Op deze vraag geeft dit Franse kaperdossier geen antwoord. Als ze niet vrijgelaten werden, werden gevangenen veelal weggevoerd naar Rochefort of Toulon, plaatsen met gevangenis capaciteit en vraag naar arbeidskrachten op de marinewerven.⁴⁴

42 AD, 35 9B, inv.nr. 601-1, 9, p. 101.

43 Het fluitschip *L'homme sauvage* (*De Wilde-man*) uit Hoorn lt 1.700 (AD, 35 9B, inv.nr. 599, 03) december 1688 (koper onleesbaar), het fluitschip *Les plaisirs d'un jeune homme non marié* (*De Jonghman's Vrucht*) wordt voor lt 1.700 verkocht aan Lemuet (AD, 35 9B, inv.nr. 599, 08) november 1688.

44 Na de kaping van de *Jeune Jacob* (*Jonge*

Jacob) in november 1695 zijn zowel de schipper, als de chirurgijn een maand na hun verhoor weer in Amsterdam om op 1 maart 1696 hun versie van de kaping bij notaris Hoekeback te deponeren. SAA, NA, inv.nr 238, nota 00455000327 en 328. Het gaat binnen dit artikel te ver om alle mogelijkheden te bespreken. Zie verder Johan Francke, *Utiliteyt voor de Gemeense Saake. De*



Fragment van een katholiek doop- en trouwboek van de statie Medemblik (Sint Martinus). Onderaan staat de doop van Catharina Wijbrants, dochter van schipper Wijbrant Adriaansz. Bij de vader is later aangetekend dat hij in Frankrijk in gevangenschap is overleden. HOORN, WESTFRIES ARCHIEF

Begin 1689 bijvoorbeeld zaten 77 Nederlandse schippers en twee matrozen in Rochefort in 'een eng en stinckent gat gevangen'. Volgens een krantenbericht werden ze 'als honden getraceert' en kregen ze nauwelijks te eten. Onder de gevangenen bevonden zich ook rooms-katholieke schippers die enig voordeel genoten. Dat leidde tot onderlinge spanningen.⁴⁵

Opvarenden van het gekaapte schip *Westvriesland* werden eind 1689 naar Dinan vervoerd, nadat hun schip in Saint-Malo door een kaper was opgebracht.⁴⁶ Hoogstwaarschijnlijk belandden zij in het middeleeuwse kasteel aldaar, niet ver van Saint-Malo.⁴⁷ Het is niet bekend of schipper Wijbrant Adriaansz van de *Sint Maria* eenzelfde lot trof. Zeker is dat hij niet naar Medemblik terugkeerde. Bij de doopinschrijving van zijn oudste dochter is

Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688–1697 (Middelburg 2001) hoofdstuk 6.1 Krijgsgevangenen.

45 *Oprechte Haerlemsche Courant*, 18 januari 1689. Geraadpleegd op delpher.nl.

46 Westfries Archief te Hoorn, Oud Archief Hoorn, inv.nr. 1937. Het Franse dossier is te vinden onder AD, 35 9B, inv.nr. 601-1, 01 *La Frise de l'Ouest* (de West-Fries).

47 Het kon echter ook gebeuren dat gevangenen vrijgelaten werden. Dit kon afhankelijk zijn van een overeenkomst tot vrijlating,

een cartel met een bepaalde plaats. Bij de *Instruction* van het genomen schip *Le Faucon doré* (De Vergulde Valk) uit Harlingen op 14 december 1691 (AD, 35 9B, inv.nr. 602-4, 02) lezen we: ... *afin de procéder aux interrogatoires des Hollandais pris sur celle-ci attendu que par le traité d'échange fait entre Sa Majesté et les Etats-Généraux on est obligé de les congédier...* Dus 'ten gevolge van een overeenkomst tussen Lodewijk XIV en de Staten Generaal zijn we genoodzaakt hen heen te zenden'. Maar het was ook zo dat het onderhoud van gevangenen geld kostte.

naderhand achter de naam van de schipper aangetekend: 'obiit in Gallia'. En bij de inschrijving van Catharina, die op 1 juli 1690 ten doop werd gehouden, is de aantekening 'obiit in Gallia captivus 1690' toegevoegd.⁴⁸ Schipper Wijbrant Adriaansz overleed dus in Franse gevangenschap.

De oorzaak van dit overlijden is onbekend. Het zal waarschijnlijk niet aan de behandeling hebben gelegen. Wijbrant was katholiek en als enige getuige zal zorgvuldig met hem zijn omgegaan. Om twee voorbeelden te geven: op 21 november 1695 werd Henri Herco Molenaer, kapitein van het genomen schip *L'aigle volant* (Vliegende Adelaar) ondervraagd. Zijn ondervraging werd als volgt ingeleid: 'De kapitein was zwaar gewond aan een voet in de haven van Saint-Malo gearriveerd waar men hem direct naar het huis van mevrouw V. Lagarou in de Grande Rue van deze stad bracht, zodat hij verbonden kon worden en een passende behandeling kon krijgen'.⁴⁹

Op 7 mei 1706 gingen de ondervragers naar de herberg Le Cheval Blanc in Saint-Malo om daar Willem van Hoorne, kapitein van *Les deux frères* (De Twee Gebroeders) uit Middelburg te verhoren. De beschrijving is beeldend: 'Daartoe zijn we in een kamer op de eerste verdieping gegaan waar we een *particulier* zagen die op bed lag ten gevolge van een wond aan zijn rechterarm, maar die toch gezond van geest en begrip was, zodat we hem de eed konden afnemen om de waarheid te zeggen, hetgeen hij deed'.⁵⁰

CONCLUSIE

In dit artikel is aangegeven hoe de kaapvaart in Frankrijk zijn vorm kreeg en een voorbeeld gegeven hoe gegevens uit de *dossiers de prise* in Franse departementale archieven geïntegreerd kunnen worden in Nederlands onderzoek. De gegevens uit de Franse kaperdossiers zijn nog een braakliggend terrein voor Nederlandse onderzoekers. Het dossier *Sint Maria* bevat bijvoorbeeld de vrachtovereenkomst, een beschrijving van het schip en inventaris en een beschrijving van de afgelegde reis. De Franse kaperdossiers kunnen in hun samenhang antwoorden geven op meer structurele vragen over bovengenoemde aspecten, maar verschaffen ook inzicht in de bemanningsleden en leeftijd, herkomst en godsdienst van de ondervraagden. De aanwezige persoonlijke en zakelijke brieven kunnen aanvullend zijn, of een nieuw licht werpen op ons al bekende situaties.

Doordat de verkoop van de buit vaak in zijn geheel wordt beschreven, geven de dossiers ook inzicht in de opbrengsten van de schepen en ladingen, alsmede de namen van de kopers.⁵¹ Dat deze kopers ook weer handelsrelaties

48 Overleden in gevangenschap in Frankrijk. Westfries Archief te Hoorn, DTB Medemblik 11.

49 AD, 35 9B, inv.nr. 606-2, 15.

50 AD, 35 9B, inv.nr. 615-1, 10.

51 Zie *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 39:2 (2020) 75-78.

hadden met collega's in de Republiek, maakt dit verhaal nog intrigerender en nodigt uit om onderzoek te doen naar de goederenstromen tussen Frankrijk en de Republiek in de periode 1688–1713.⁵²

OVER DE AUTEURS Siem van Eeten studeerde Frans mo-A en volgde de opleiding Geschiedenis mo-A. Door zijn publicaties over baron Andries van Pallandt van Eerde (1781–1827), 1e kamenier bij koning Lodewijk Napoleon, kwam hij in aanraking met het Prize Paper Project. Dit heeft hem er toe aangezet om de Franse kaperdossiers te gaan onderzoeken, met name waar het prijs genomen Nederlandse schepen betreft.

Peter Swart studeerde Bedrijfskundige Economie aan de Vrije Universiteit in Amsterdam. Na zijn studie werkte hij als IT-consultant. Sinds 2019 is hij adviseur-projectleider bij het Westfries Archief in Hoorn. Hij publiceert geregeld over de geschiedenis van Medemblik en doet onderzoek naar het fregat *Huis te Warmelo*, een Nederlands oorlogsschip dat in 1715 in de Finse Golf verging.

52 Een eerste aanzet daartoe wordt gerealiseerd door de werkgroep Global Privateering

onder leiding van prof. dr. Cátia Antunes (Universiteit van Leiden).

‘In handen van den viant gevallen’

*De kaping van het WIC-schip de Brigdamme in 1696**

In the Nine Years' War, privateering was part of the warfare for both the Dutch Republic and France. This legal form of hijacking opponents' ships in wartimes has been researched numerously. However, most of this research focuses on the systems behind the privateering and its impact on the warfare strategies. Almost no attention has been given to the captured ships.

This article focuses on precisely that part of this history and more specifically on the capture of a ship of the Dutch West India Company: the *Brigdamme*. Based on French privateering files and Dutch archives, the capture of this ship and its aftermath in the Dutch Republic, including multiple lawsuits, has been uncovered. It shows the impact of privateering on those involved in the capture and persons back in the Dutch Republic.

‘Op welke route wy bewesten ’t Canael vervielen onder twee Fransse kapers, het eene gemonteert met 14 stukken en honderd man, en het andere met 12 stukken, twee bassen, en negentig man, die te loefwaerd leggende, aenstonds met hen beyde op ons afquamen’¹ Dit citaat komt uit het rapport aan de Staten-Generaal van oud-gouverneur Johan van Scharpenhuisen over zijn ambtsperiode in Suriname. Hij werd aangesteld in 1689 en tien jaar later werd hij na verschillende conflicten ontslagen. In 1696 vertrok hij met de *Brigdamme* naar de Republiek.² Dit schip verliet Middelburg op 14 augustus 1695 om deel te nemen aan de trans-Atlantische slavenhandel in opdracht van de Kamer Zeeland van de West-Indische Compagnie (WIC). In augustus 1696 kaapten Franse kapers uit Saint-Malo de *Brigdamme*, zoals beschreven in bovenstaand

* Dit artikel is gebaseerd op mijn MA-scriptie ‘In handen van den viant gevallen. De Franse kapingen vanuit Saint-Malo van Nederlandse schepen tussen 1688 en 1713’ voor de track Economic History van de master History aan de Universiteit Leiden.

1 Nationaal Archief te Den Haag (NL-HANA),

Archief van J. Hudde (1.10.48) (Hudde), inv.nr. 50, Rapport van Jan Scharphuysen, oud-Gouverneur van Suriname, aan de Staten-Generaal, 15.

2 G.W. van der Meiden, *Betwist bestuur. Een eeuw strijd om de macht in Suriname 1651-1753* (Amsterdam 1987) 59.

citaat.³ Veel informatie over de kaapvaart is bewaard gebleven in zogenoemde kaperdossiers. Deze documenten moesten bewijzen dat de kaping legaal was verlopen, en vormen een rijke bron van informatie over de betrokken schepen, hun lading en de opvarenden.

Het kapen van schepen was een vorm van economische oorlogsvoering. In oorlogstijd mochten schepen en goederen van de vijand(en) legaal gekaapt worden met schriftelijke toestemming van de vorst.⁴ De kaapvaart was hierdoor een aantrekkelijke vorm van oorlogvoering, omdat handel en scheepvaart van de tegenstander flink werden verstoord en de kapers er goed aan konden verdienen. Kaapvaart en piraterij, de illegale versie van de kaapvaart, bestonden dan ook al lange tijd.⁵ De zeventiende eeuw was de periode waarin kaapvaart en piraterij echter steeds vaker voorkwamen.⁶ Dit kwam voornamelijk door de toenemende Europese handel die ook over steeds langere afstand plaatsvond. Ook werden er meer schepen ingezet, waardoor de handel kwetsbaarder werd voor aanvallen. Dit leidde vervolgens tot een uitbreiding van de oorlogsvloot van verschillende Europese landen.⁷ De kaping van de *Brigdamme* viel dus in een periode waarin de kaapvaart, handel en zeemacht volop in ontwikkeling waren.

De *Brigdamme* werd gekaapt tijdens de Negenjarige Oorlog (1688–1697). Dit was een conflict van onder andere de Republiek, Engeland, het Heilige Roomse Rijk en Spanje tegenover Frankrijk. Hoewel de kaapvaart een belangrijke strategie was voor zowel Frankrijk als de Republiek is er maar beperkt over geschreven. Onderzoeken naar de Franse kaapvaart betreffen voornamelijk het functioneren van het systeem en de doorwerking ervan op de oorlog en maritieme activiteiten. Een voorbeeld hiervan is het boek van John Bromley, *Corsairs and Navies*.⁸ Hierin analyseert hij de diverse aspecten van de Franse kaapvaart tussen 1660 en 1760. Zo was volgens hem de kaapvaart als oorlogsstrategie tijdens de Spaanse Successieoorlog van groot belang. Tijdens de Negenjarige Oorlog was Saint-Malo een van de belangrijkste kaperhavens. Naar deze havenstad is veel onderzoek gedaan door André Lespagnol, die onder meer het boek *Entre l'argent et la gloire* heeft geschreven over de kaapvaart vanuit Saint-Malo tijdens de regering

3 Archives Départementales d' Ille-et-Vilaine in Rennes (AD), 35 département van d'Ille-et-Vilaine (35), Archives administrative et judiciaires antérieures à 1790: B Cours et juridictions : 9B Amirauté de Saint-Malo (9B), inv.nr. 607-2, 03 *Brigdam*.

4 N.A.M. Rodger, 'The Law and Language of Private Naval Warfare', *The Mariner's Mirror* 100:1 (2014) 5–16, aldaar 6; B. Mabee, 'Pirates, privateers and the political economy of private violence', *Global Change, Peace & Security* 21:2 (2009) 139–152; H. den Heijer, 'Daders en slachtoffers: de Nederlandse betrokkenheid bij kaapvaart en piraterij', *Leidschrift* 26:3

(2011) 7–23; R.W. Unger, 'Channeling violence at sea. States, international trade and the transformation of naval forces from the high Middle Ages to the age of steam', *The International Journal of Maritime History* 31:2 (2019) 202–221.

5 A. Axelrod, *Mercenaries. A guide to Private Armies and Private Military Companies* (Washington D.C. 2013) 74.

6 Mabee, 'Pirates, privateers and the political economy of private violence', 140.

7 Unger, 'Channeling violence at sea', 208.

8 J.S. Bromley, *Corsairs and Navies* (Hambleton 1987).

van Lodewijk XIV.⁹ In de historiografie over de Nederlandse kaapvaart ligt de nadruk ook op het kaapvaartbedrijf- en de organisatie. Over de kaapvaart tijdens de Negenjarige Oorlog schreef Johan Francke een overzichtswerk. Hij analyseerde de Nederlandse kaperschepen uit Zeeland, waarbij het vooral ging om het functioneren van de kaapvaart als bedrijf. Hij besteedde echter geen aandacht aan de Nederlandse schepen die gekeapt werden.¹⁰ Het onderzoek in het huidige artikel vormt een aanvulling op dit werk, aangezien dit om de kaping van een Zeeuws schip gaat. Het laat daarnaast de andere kant van de kaapvaart zien. Door niet alleen de kaperschepen, maar ook de gekeapte schepen in het onderzoek te betrekken, ontstaat er een completer beeld van de kaapvaart. De slachtoffers van de kaping staan centraal in dit onderzoek.

In dit artikel wordt uiteengezet hoe de kaping van de *Brigdamme* verliep en wat de nasleep daarvan was voor de betrokkenen. Eén van de belangrijkste redenen waarom er voor dit schip werd gekozen, is de vele aanvullende informatie in de Nederlandse archieven. Het was een schip dat in opdracht van de WIC voer. Deze compagnie heeft een uitgebreid archief. Er was bovendien een oud-gouverneur aan boord van de *Brigdamme*, hetgeen ook zijn weerslag vond in het archief.

De basis voor dit onderzoek zijn Franse kaperdossiers in het Archives Départementales d' Ille-et-Vilaine in Rennes. Op grond van de daarin opgenomen processtukken en scheepspapieren kon worden aangetoond of een kaping al dan niet legaal was verlopen. Op basis daarvan konden de Fransen het schip en de lading in beslag nemen. Hierbij werden zowel de Franse, als de Nederlandse bemanningsleden verhoord. Dit gebeurde vaak met een tolk erbij en volgens een gestandaardiseerde vragenlijst. Er werd informatie gevraagd over de bemanning, het schip, de gedreven handel en de kaping zelf.¹¹ In Saint-Malo alleen al zijn er meer dan achthonderd van deze dossiers bewaard gebleven. Hiermee vormt dit een waardevolle bron als het gaat om het verhaal van de gekeapte schepen, maar ook om meer te weten te komen over de koopvaardij in de vroegmoderne tijd.¹²

DE FRANSE KAAPVAART TIJDENS DE NEGENJARIGE OORLOG

De Negenjarige Oorlog ontstond uit een economisch en politiek conflict tussen voornamelijk Frankrijk, de Republiek en Engeland. De Franse koning Lodewijk XIV voerde vanaf 1687 een mercantilistische politiek waarvan de Repu-

9 A. Lespagnol, *Entre l'argent et la gloire. La course Malouine au temps de Louis XIV* (Rennes 1995).

10 J. Francke, *Utiliteyt voor de gemeene saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688-1697*. Deel

1 (Proefschrift Geschiedenis, Universiteit Leiden, 2001).

11 S. van Eeten, 'De kaperdossiers in Franse archieven', *Tijdschrift voor Zee geschiedenis* 39:2 (2020) 75-78, aldaar 76.

12 Zie ook: <https://globalprivateering.com/>

bliek vanwege de hoge importtarieven veel last ondervond.¹³ Daarnaast werd stadhouder Willem III in 1688 koning van Engeland. Hierdoor was een sterke anti-Franse alliantie mogelijk met de Republiek en Engeland als leiders.¹⁴ Lodewijk XIV weigerde Willem III te erkennen als koning hetgeen in combinatie met de mercantilistische politiek leidde tot het uitbreken van de Negenjarige Oorlog in 1688. Gedurende deze oorlog werd de kaapvaart als oorlogsstrategie steeds belangrijker voor de Fransen. Complete kwantitatieve gegevens ontbreken, maar het staat vast dat in twee van de belangrijkste kaperhavens (Duinkerke en Saint-Malo) bijna 2500 gekaapte schepen werden opgebracht in negen jaar tijd. In de Spaanse Successieoorlog (1701-1713) liep dit aantal op tot 6500 Franse kapingen.¹⁵

Door het legale karakter van de kaapvaart waren er (geschreven) regels aan verbonden aan het kaperen. Deze waren te vinden in de *Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*. Hierin werd niet alleen de kaapvaart, maar de gehele Franse zeemacht behandeld.¹⁶ De Franse kaapvaart werd opgedeeld in vier fasen: het uitgeven van de kaperbrief door de vorst, de kaping, het bepalen van de legitimiteit van de kaping en als laatste de verkoop van het gekaapte schip inclusief de lading. Op het moment dat de kaper in het bezit was van een kaperbrief moesten er twee handelingen verricht worden, voordat het schip kon vertrekken: het kaperschip moest geregistreerd worden bij de admiraliteit en er moest een borgsom betaald worden van 15.000 *livres tournois* (lt).¹⁷ Door deze registratie was er bij de admiraliteit duidelijk welke schepen op zee waren. De borgsom was een verzekering, zodat de kapers niet ergens anders hun gekaapte goederen zouden verkopen, aangezien ze dan 15.000 lt verloren.

De kapers moesten zich aan verschillende regels houden tijdens de zoektocht naar vijandelijke schepen en de kaping zelf. In de eerste plaats moest de kaping onder Franse vlag uitgevoerd worden, waardoor het voor tegenstanders duidelijk was dat zij met een Frans schip te maken hadden. Daarnaast was het van groot belang dat de kapers zeker wisten dat het om een vijandelijk schip ging: alleen dan was een kaping legitiem. Dit kon vaak worden vastgesteld op basis van de papieren die werden opgevraagd bij de kapitein van het gekaapte schip. Het was pas geoorloofd om een schip aan te vallen, als de gezagvoerder van dat schip weigerde zich over te geven. Door deze weigering en het daaropvolgende gevecht werd de kaping automatisch als legitiem beschouwd, ook als het geen vijandelijk schip was. Als het eenmaal gelukt was om het schip te overmeesteren, moesten de kapers beslag leggen op alle papieren die zich aan boord bevonden en werden de laadruimtes afgesloten. Hierdoor konden de kapers geen goederen achterhouden en voor hun eigen

13 J. Israel, *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness and Fall 1477-1806* (Oxford 1995) 844.

14 J.A. Lynn, *The wars of Louis XIV 1667-1714* (New York 1999) 192.

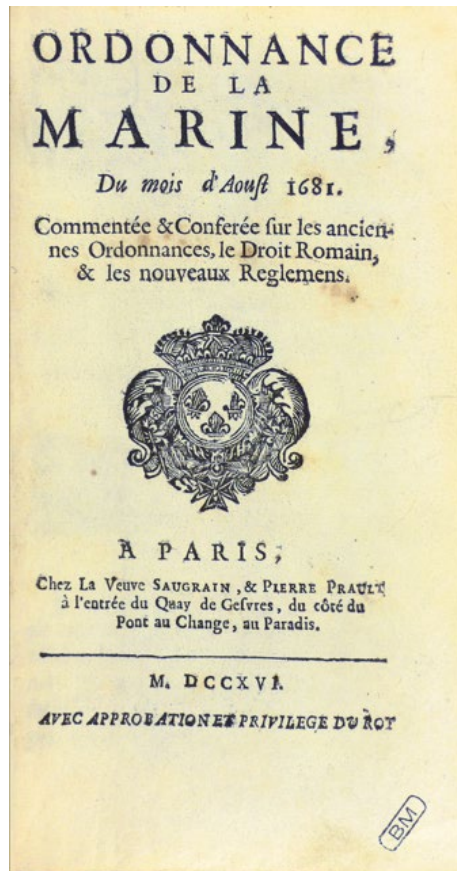
15 P. Villiers, *Marine Royale, corsaires, et trafic dans l'atlantique de Louis XIV a Louis XVI* (Dun-

kirk 1991) 131, 142.

16 *Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, 324-349 : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k95955s>, (geraadpleegd op 17 april 2021).

17 *Ibidem*, 324.

Titelblad van de *Ordonnance de la marine, du mois d'aoust 1681*. Deze Franse koninklijke verordening bevatte alle juridische regels met betrekking tot de zeevaart, inclusief de kaapvaart. MILAAN, BIBLIOTHEEK FONDAZIONE MANSUTTI



gewin verkopen. Nadat beide schepen in de Franse haven waren gearriveerd, maakten officieren van de admiraliteit een inventaris op van het schip en de lading. Vervolgens werden de laadruimten afgesloten met een zegel en plaatste de admiraliteit een wacht bij het schip.¹⁸ Dat moest er voor zorgen dat er na het aanmeren van het schip niets werd gestolen.

De beslissing over de legitimiteit van de kaping werd genomen door de Conseil des Prises in Parijs. Dat gebeurde op basis van de beschrijvingen van de kapingen van zowel de kapers als de bemanning van het gekaapte schip en de overige informatie in het kaperdossier.¹⁹ Indien de kaping als legitiem was bestempeld, vond de verkoop van het schip en de lading plaats door middel van een veiling.²⁰ De kaperkapiteins waren ook geautoriseerd om losgeld te eisen van de eigenaren van een gekaapt schip. Dit werd gedaan om de Conseil des Prises te ontlasten van het beoordelen van de vele kapingen die werden binnengebracht. De legitimiteit van de kaping hoefde in dat geval niet bepaald te worden en na de betaling van het losgeld mocht het gekaapte schip zijn weg

18 Ibidem, 325, 333, 336 en 341.

19 S. van Eeten, 'Franse kaapvaart: Les Cor-

saires', *Scheepshistorie* 27 (2020) 50–59, 51.

20 AD, 35 9B, inv.nr. 599, 03 *Homme sauvage*.

weer vervolgen.²¹ Dat de meeste kaperkapiteins hier niet voor kozen, heeft er waarschijnlijk mee te maken dat de opbrengst veel lager was dan bij de verkoop van het schip en de lading. Er is weinig bekend over de verdeling van de opbrengst.

DE KAPING VAN DE *BRIGDAMME*

De *Brigdamme* voer in dienst van de West-Indische Compagnie. Hoewel het schip volgens het Franse kaperdossier eigendom van de Kamer Zeeland was, werd er in de rechtszaak tussen enkele bemanningsleden en de wic gemeld dat de *Brigdamme* geen eigendom van de compagnie was.²² Het schip was namelijk gehuurd van (onbekende) particulieren. Dit was geen ongebruikelijke constructie voor de wic. De compagnie had zelf geen scheepswerf, waardoor ze voor de bouw van schepen afhankelijk was van anderen. Daarnaast was het huren van schepen een vorm van risicospreiding. Als het schip gekaapt werd of verging, draaide de compagnie alleen op voor het verlies van de lading. Hierdoor kon het zeker in oorlogstijden voordelig(er) zijn om schepen te huren, al lagen de huurprijzen dan wel aanzienlijk hoger.²³

Op 20 mei 1695 werd bij notaris Stephanus Pelgrom in Amsterdam in een notariële akte de opdracht van de wic vastgelegd voor de *Brigdamme*. Het was de bedoeling dat het schip vijfhonderd tot slaafgemaakte personen zou kopen op de Afrikaanse kust, waarvan twee derde mannen en een derde vrouwen. Hun leeftijd lag idealiter tussen de vijftien en zesendertig jaar en ze moesten in goede gezondheid verkeren. Zij zouden verkocht worden in ruil voor suiker, die daarna met de *Brigdamme* naar de Republiek werd gebracht.²⁴ Als kapitein was Daniel Pets aangesteld. Hij was een man met ervaring. Al in 1679 vertrok Pets met een onbekend schip uit Vlissingen om als smokkelaar deel te nemen aan de trans-Atlantische slavenhandel.²⁵ Bij terugkomst van deze reis trad hij in dienst van de wic en vertrok hij in 1683 voor de eerste keer in dienst van de compagnie. Daarna ondernam hij nog drie reizen waarvan de reis met de *Brigdamme* de laatste was voor de wic.²⁶ Het is niet bekend of het vertrek van

21 Lynn, *The wars of Louis XIV*, 347.

22 AD, 35 9B, inv.nr. 607-2, 03 *Brigdam*; NL-HaNA, Archief van het Hof van Holland, 1428-1811 (3.03.01.01) (HH), inv.nr. 872, Civiele sententies 1699-12-18 tot 1700-04-26, scan 14.

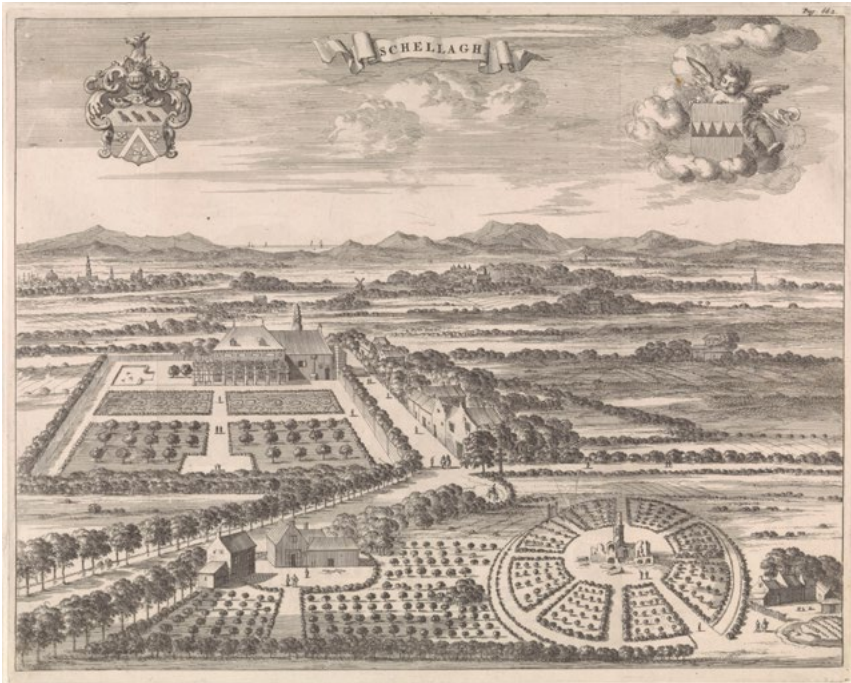
23 H. den Heijer, *Goud, ivoor en slaven. Scheepsvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740* (Zutphen 1997) 90-92.

24 Stadsarchief Amsterdam (SAA), Archief van de Notarissen ter Standplaats Amsterdam (Notarieel Archief) 5075 (NA), inv.nr. 4774, Minuutakten van notaris Stephanus

Pelgrom, scan 25-28.

25 Trans-Atlantic Slave Trade Database (TSTD), <https://slavevoyages.org>, Voyage ID 11857 (geraadpleegd op 13 mei 2021); R. Paesie, *Lorrendrayen op Afrika. De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens de achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734* (Proefschrift Geschiedenis, Universiteit Leiden 2008) 357.

26 TSTD, <https://slavevoyages.org>, Voyage ID 10064, 10332, 10165 en 10337 (geraadpleegd op 13 mei 2021).



Gezicht op de heerlijkheid Schellach op Walcheren. Rechts op de voorgrond de ruïne van de kerk van Brigdamme, rechtsboven het wapen van de heerlijkheid Brigdamme. Mogelijk heeft dit wapen de spiegel van het gelijknamige schip gesierd. Prent door Jan Luyken, 1696. AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM

Pets te maken had met de kaping, maar het is wel aannemelijk. Zijn reis met de *Brigdamme* was overigens niet zijn laatste deelname aan de slavenhandel. Hij deed in 1697/1698 nog een poging in de slavensmokkel. Die verliep echter minder succesvol dan zijn eerste kennismaking met de slavenhandel, want hij werd in 1698 door de wic in Afrika gearresteerd.²⁷

Op 14 augustus 1695 vertrok de *Brigdamme* uit Middelburg en zette koers naar de kust van Afrika. In Loango werden 594 tot slaafgemaakten gekocht, waarna de oversteek naar Suriname begon. Op 29 maart 1696 kwam het schip aan in Suriname, waar het voor het fort Zeelandia voor anker ging. Op dat moment waren er nog vijfhonderd tot slaafgemaakten aan boord. 94 Afrikanen hadden de reis niet overleefd.²⁸ Zoals afgesproken werd een deel van de tot slaafgemaakten geruild voor suiker. Op het moment van de kaping had de wic iets meer dan 102.000 pond (ruim 50 ton) suiker aan boord.²⁹ Daarnaast waren er ook nog wisselbrieven ter waarde van f70.000 aanwezig die waarschijnlijk

27 Paesie, *Lorrendrayen op Afrika*, 361.

28 TSTD, <https://slavevoyages.org>, Voyage ID 10064; NL-HANA, Archief van de Sociëteit van Suriname (1.05.03) (SvS), inv.nr. 224, Ingekomen brieven en papieren van de gouverneur

en andere overheidspersonen, scan 121.

29 NL-HANA, Archief van de Tweede West-Indische Compagnie, 1674-1791 (1.05.01.02) (wic II), inv.nr. 1262, Driejarige rekeningen met bijlagen Kamer Zeeland, scan 208.

ook als betaling hadden gediend.³⁰ Er was nog meer suiker aan boord ten tijde van de kaping. Zo had de Sociëteit van Suriname tussen 18 april en 31 mei 1696 84 okshoofden³¹ aan suiker gekocht van verschillende plantages.³² Ook hadden elf verschillende mensen suiker in het ruim van het *Brigdamme* ingescheept, waaronder Pets en oud-gouverneur Van Scharpenhuisen.³³

Op 3 juli vertrok de *Brigdamme* uit Suriname naar de Republiek. Twee weken daarvoor had het schip *Le Prophète Daniel* de haven van Saint-Malo verlaten om deel te nemen aan de kaapvaart. Voorafgaand had de kapitein, Henry Poitevin, de borgsom van 15.000 lt betaald aan de admiraliteit, zoals de *Ordonnance* bepaalde. Poitevin was een 28-jarige man uit Saint-Malo. Hij had de leiding over 93 bemanningsleden, waarvan de meesten waarschijnlijk ook uit Saint-Malo en omgeving kwamen.³⁴ Het schip had een laadruimte van 100 ton en was bewapend met veertien kanonnen, waarmee dit kaperschip aan de kleine kant was.³⁵ Nadat *Le Prophète Daniel* Saint-Malo had verlaten, was er al vrij snel succes: een Engels schip werd gekeapt en in Saint-Malo opgebracht. Hierna ging Poitevin opnieuw de oceaan op om een volgend schip te kapen.³⁶

Op 19 augustus merkte Daniel Pets om twee uur 's middags op dat twee kleine vaartuigen zijn schip achtervolgden. Beide schepen voerden volgens Pets de Engelse vlag. Dit komt overeen met het verhaal van Poitevin, die ook de naam van het tweede schip vermeldde: *Le Jeune Phelipeaux*. Overigens gaf hij toe dat zij in eerste instantie de Engelse vlag voerden.³⁷ Pas op het moment van de kaping moest de Franse vlag worden gehesen, dus Poitevin overtrad geen regels. Toen de schepen dicht genoeg bij de *Brigdamme* waren, werd de Engelse vlag vervangen door de Franse. Zowel de Nederlandse bemanningsleden, als Poitevin bevestigden dit. Deze strategie werd door veel kapers vanuit Saint-Malo gebruikt, maar er waren ook kapers die wel continu onder Franse vlag voeren.³⁸ Dat de *Brigdamme* de Nederlandse vlag liet wapperen, zal hebben meegespeeld in de beslissing van Poitevin om dit schip te kapen.³⁹ Het feit dat *Le Prophète Daniel* en *Le Jeune Phelipeaux* in eerste instantie Engelse schepen leken te zijn, zal de bemanning van de *Brigdamme* een vals gevoel van veiligheid hebben gegeven. De Engelsen en Nederlanders waren immers bondgenoten, waardoor een kaping door een schip onder Engelse vlag illegaal zou zijn geweest. Rond vier uur waren de schepen binnen schootsafstand, waarna de Fransen konden overgaan tot het kapen van de *Brigdamme*. Het duurde dus

30 NL-HANA, HH, inv.nr. 872, Civiele sententies, scan 15.

31 Eén okshoofd staat gelijk aan 230,4 liter. www.meertens.knaw.nl/mgw/maat/97 (geraadpleegd 17 juni 2021). De 102.000 pond suiker van de wic staat gelijk aan 80 okshoofden, zie NL-HANA, SvS, inv.nr. 224, Ingekomen brieven en papieren, scan 268.

32 NL-HANA, SvS, inv.nr. 224, Ingekomen brieven en papieren, scan 266.

33 AD, 35 9B, inv.nr. 607-2, 03 *Brigdam*.

34 Ibidem; H. Hillmann, *The Corsairs of Saint-Malo. Network organization of a merchant elite under the ancient régime* (New York 2021) 110.

35 AD, 35 9B, inv.nr. 607-2, 03 *Brigdam*; Lespagnol, *La course Malouine*, 69-75.

36 AD, 35 9B, inv.nr. 607-2, 03 *Brigdam*.

37 Ibidem.

38 Bijvoorbeeld: AD, 35 9B, inv.nr. 599, 06 *Fortune*.

39 AD, 35 9B, inv.nr. 607-2, 03 *Brigdam*.

twee uur voordat *Le Prophète Daniel* en *Le Jeune Phelipeaux* dicht genoeg bij de *Brigdamme* waren.⁴⁰

De kaping van de *Brigdamme* verliep niet zonder geweld. Pets was er van overtuigd dat de twee Franse schepen te klein waren om hem aan te vallen en ging er daarom ook niet vanuit dat dit zou gebeuren.⁴¹ Uit de verhoren bleek dat tegen de gebruiken in de Fransen de *Brigdamme* niet verzochten de zeilen te strijken, maar gelijk een kanonschot afvuurden. Het is niet duidelijk, waarom de kapers besloten om meteen te vuren. De bemanning van de *Brigdamme* reageerde hier vervolgens op door ook een kanonschot af te vuren. De *Brigdamme* was uitgerust met 24 kanonnen en had daarmee ook de benodigde vuurkracht.⁴² Hiermee was het gevecht begonnen. De strijd duurde tot ver in de nacht en werd uiteindelijk stilgelegd toen het te donker werd. De volgende morgen werd het gevecht hervat, maar niet voor lang. Al snel moesten de twee Franse schepen zich terugtrekken om reparaties uit te voeren. Ook de *Brigdamme* voerde reparaties uit. Uiteindelijk bonden de schepen pas de volgende dag opnieuw de strijd aan, maar op dat moment waren er nog twee Franse kaperschepen gekomen, waarmee het totaal op vier kwam. Het Nederlandse schip had ondertussen zwaar te lijden onder deze gevechten. Twee bemanningsleden sneuvelden en er waren ook nog eens zeven of acht bemanningsleden van de *Brigdamme* zwaargewond. De bemanning besloot zich uiteindelijk over te geven. De vier Franse kaperschepen begeleidden de *Brigdamme* naar Saint-Malo waar ze in de middag van 20 augustus aankwamen.⁴³

Doordat de kaping van de *Brigdamme* zich met zoveel geweld had voltrokken, was deze volgens de Franse richtlijnen automatisch legitiem. Dit verklaart wellicht ook waarom er in de verhoren van de bemanningsleden geen melding werd gemaakt van het aan boord komen van de kapers na de kaping. Als dit wel gebeurde, bleef vaak een deel van de kapers aan boord van het schip en stapte een deel van de bemanning van het gekaapte schip over op het kaperschip. Het schip werd vervolgens naar de Franse haven opgebracht door de kapers aan boord.⁴⁴ In het geval van de *Brigdamme* is dit deel van het proces overgeslagen, of het is niet benoemd tijdens de verhoren. Vanuit het Franse oogpunt was het ook onnodig om aan boord van de *Brigdamme* te gaan. Er waren immers vier Franse schepen aanwezig en de *Brigdamme* was beschadigd. Hierdoor was de kans op vluchten zeer klein.

Eenmaal in Saint-Malo aangekomen, werden de kapitein en stuurman van de *Brigdamme* verhoord. In de kaperdossiers is verder niets te vinden over de ervaringen van de Nederlandse bemanningsleden na de kaping (en daarmee tijdens het verhoor), maar in de Nederlandse archieven zijn er wel enkele beschrijvingen te vinden van deze gebeurtenissen. Zo schreef Van Scharpenhuisen in zijn rapport dat de bemanningsleden gevangen werden gezet, maar

40 Ibidem.

41 Ibidem.

42 NL-HaNa, WIC II, inv.nr. 797, Registers van uitgaande brieven Kamer Zeeland, scan 31.

43 AD, 35 9B, inv.nr. 607-2, 03 *Brigdam*.

44 Bijvoorbeeld: AD, 35 9B, inv.nr. 602-1, 16 *Vieux Simon*.



Gezicht op Saint-Malo, anonieme ingekleurde prent uit een album met stadsgezichten van Bretagne, 1638. AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM

dat hijzelf en zijn secretaris in een herberg onderdak kregen. De volgende dagen mochten zij de stad verkennen, alhoewel dit eerst onder toezicht van een wacht was. Op 21 september 1696 mochten de bemanningsleden en passagiers Saint-Malo verlaten en was het proces voor de Fransen afgerond.⁴⁵

DE NASLEEP VAN DE KAPING

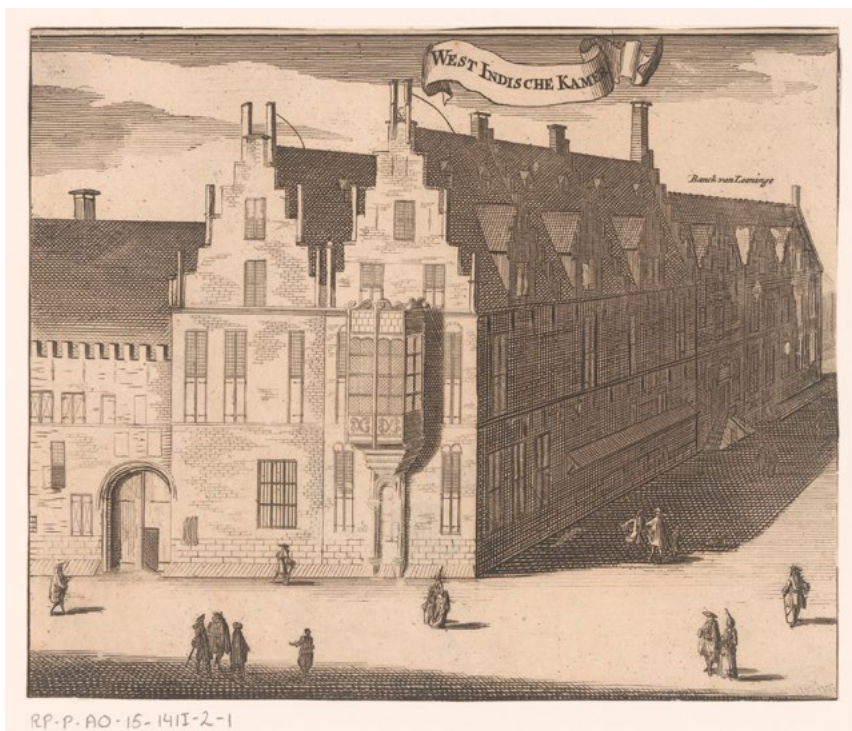
Vrij kort na de kaping, op 2 september 1696, ontving de wic een brief van Daniel Pets met de melding van de kaping.⁴⁶ De compagnie kon verder niets voor de bemanning betekenen, zodat zij zelf hun weg moesten vinden naar de Republiek. In het rapport van oud-gouverneur Van Scharphuisen blijkt dat hij via Rouen, Gent en Antwerpen terugreisde naar Amsterdam. Na iets meer dan een maand kwam hij hier op 29 oktober aan.⁴⁷

Aan de hand van de soldijrollen van de wic zijn de aankomstdata van de overige bemanningsleden gereconstrueerd. Zij werden waarschijnlijk betaald tot ze zich meldden bij de directeuren. Tot dat moment waren ze immers in

45 NL-HANA, Hudde, inv.nr. 50, Rapport van Jan Scharphuisen, 15.

46 NL-HANA, wic II, inv.nr. 657, scan 130.

47 NL-HANA, Hudde, inv.nr. 50, Rapport van Jan Scharphuisen, 15.



Het West-Indisch Huis, het kantoor van de wic-kamer Zeeland, op de hoek van de Lange Delft en de Sint Janstraat in Middelburg. Hier meldden de bemanningsleden van de *Brigdamme* zich na terugkeer uit Saint-Malo. Anonieme prent, 1696. AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM

dienst. Opvallend is dat lang niet alle bemanningsleden in de soldijboeken van de compagnie voorkomen. In totaal werden er 34 bemanningsleden vermeld, waarvan de meerderheid soldaat was. Veertien van hen overleden gedurende de reis.⁴⁸ Onder de mannen die terugkeerden in de Republiek is een grote verscheidenheid van aankomstdata. De eerste groep, drie soldaten en een matroos, meldde zich op 23 november 1696 bij de compagnie, wat doet vermoeden dat zij samen reisden.⁴⁹ Het had hen ongeveer twee maanden gekost om in Zeeland te komen. Dit was snel ten opzichte van de overige bemanningsleden. Op 6 mei 1697 verscheen de kok van de *Brigdamme*, Jan Adam Waldenburg, in de vergadering van de Kamer Zeeland. Hij had verwondingen opgelopen gedurende de kaping en wilde daar een compensatie van ƒ100 voor. Deze werd hem toegewezen.⁵⁰ In de jaren hierna zijn er sporadisch bemanningsleden van het schip die zich meldden bij de compagnie, waarbij zij vaak alleen waren. Eind november 1700, vier jaar na de kaping, arriveerde nog een groep van drie bij de Kamer Zeeland. De laatste opvarende van de

48 Deze informatie komt uit de soldijboeken van de West-Indische Compagnie, te vinden in NL-HANA, wic II, inv.nrs. 1010C, 1010D, 1010E, 1010F, 1011A, 1011B, 1011D en 1012B.

49 Ibidem, inv.nr. 1010D, Soldijboek 1696, scan 36, 38–39, 44.

50 Ibidem, inv.nr. 734, Net-resoluties Kamer Zeeland, scan 208.

Brigdamme liet zijn terugkeer op 20 april 1708 aan de compagnie weten. Oppercommies Jacobus van den Brouksz deed er 11,5 jaar over om terug te keren in de Republiek (of om zich te melden bij de compagnie) en kreeg vervolgens een bedrag van iets meer dan f 5000 uitbetaald.⁵¹ Twee opvallende conclusies zijn dat de compagnie veel extra kosten kwijt was aan de maandgelden van de bemanning, maar dat die over het algemeen gewoon betaald werden. Ook de compensatie voor de verwondingen van de kok lijkt, volgens het verslag althans, zonder discussie uitgekeerd. De compagnie accepteerde kennelijk een deel van het risico van varen in oorlogstijd. Als tweede valt het op dat de bemanningsleden vaak niet samen reisden, maar apart hun weg terugvonden naar de Republiek.

De wic betaalde echter niet iedereen zijn loon uit. Op 25 oktober 1696 werd in de vergadering van de Kamer Zeeland melding gemaakt van een mogelijk proces bij het stedelijk gerecht van Middelburg tegen enkele matrozen van de *Brigdamme*. Pets had geklaagd dat het schip gekaapt was door de ‘wandirectie van sommige matroosen’.⁵² Tijdens een volgend proces voor het Hof van Holland, aangespannen door de matrozen na hun waarschijnlijke verlies bij het stedelijk gerecht, werd duidelijk wat er precies gebeurd was. De wic weigerde het loon van deze bemanningsleden uit te betalen, omdat zij in strijd hadden gehandeld met het achttiende artikel van de artikelbrief. Deze was voor vertrek voorgelezen en ondertekend door alle bemanningsleden.⁵³ Dat artikel luidde:

Alle de gehele die op eenige schepen van de compagnie varen / sullen tot verseeckeringe van hare verdiende gagie / ten onderpand hebben het schip / contante penningen / ende ingeladen goederen / daer so mede varen / ... hier van exempt wesen / ende haren gagie ende anders als vooren / daer mede niet verliesen: maer wel de geene die haere schepen haer laten ontnemen / ofte ontweldigen.⁵⁴

Het schip en de goederen werden door de wic als onderpand gebruikt voor het uitbetalen van de lonen. Pas als beide terug waren in de Republiek, werd het loon uitbetaald. Hierdoor was het een extra verzekering voor de compagnie, aangezien de bemanningsleden gestimuleerd werden om de reis tot een goed einde te brengen. Op deze regel waren uitzonderingen, zoals een kaping, mits de bemanningsleden niet verantwoordelijk waren. Dit was volgens de wic echter wel het geval bij de kaping van de *Brigdamme*. De kapitein vermeldde dit al in de brief die hij meteen na de kaping naar de compagnie stuur-

51 Ibidem, inv.nr. 1012B, Soldijboek 1708, scan 5.

52 Ibidem, inv.nr. 741, Repertoria op de resoluties Kamer Zeeland, scan 191.

53 NL-HANA, HH, inv.nr. 872, Civiele sententies, scan 13-17.

54 Artikelbrief van de wic, https://books.google.nl/books?id=MqHjvJ6McugC&printsec=frontcover&hl=nl&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false (geraadpleegd op 30 juni 2021) 12-13.

de en ook in de rechtszaak werd dit aangehaald. De matrozen hadden beide marszeilen zonder toestemming van hogere officieren neergehaald, waardoor het schip in de handen van de Fransen kon vallen.⁵⁵ De matrozen gaven echter aan dat het schip hoe dan ook door Franse handen zou zijn overmeesterd en zij dus niet verantwoordelijk konden worden gehouden voor de kaping. Daarnaast waren de matrozen van mening dat zij de taken hadden uitgevoerd waarvoor zij waren ingehuurd: het in- en verkopen van slaafgemaakten.⁵⁶

Het waren officieel de directeuren van de verschillende kamers die werden aangeklaagd: zij waren verantwoordelijk voor hun werknemers. In het geval van de *Brigdamme* waren dit de directeuren van de Kamer Zeeland. Het proces kwam uiteindelijk voor drie verschillende rechtbanken: het stedelijk gerecht in Middelburg, het Hof van Holland en de Hoge Raad. Tijdens de eerste twee zaken werd de compagnie in het gelijk gesteld. De matrozen probeerden daarop hun gelijk te halen bij de hoogste rechtbank. Bij de laatste rechtszaak voor de Hoge Raad is geen uitspraak gevonden. Dit impliceert dat men de zaak heeft laten vallen of dat ze achter de schermen tot een overeenkomst waren gekomen.⁵⁷

Met de afsluiting van deze rechtszaak in 1701 en de terugkeer van het laatste bemanningslid in 1708 kon ook de financiële rekening op de reis van de *Brigdamme* gesloten worden. Het verlies van de suiker van de compagnie is te vinden op de winst- en verliesrekening van 1695 tot 1698: een bedrag van f854:13.⁵⁸ Dit is natuurlijk niet het bedrag dat de suiker waard was. De verkoopprijs van suiker tussen 1695 en 1698 lag tussen de 27 en 45 stuivers per pond. 102.000 pond suiker had de wic dus tussen de f137.000 en f229.500 op moeten leveren op de markt.⁵⁹ Het bedrag wat op de winst- en verliesrekening staat komt dus niet overeen met de verwachte winst. Het is onbekend waarop het bedrag van f854:13 is gebaseerd. Het schip zelf werd voor 10.280 *livres tournois* verkocht op de veiling in Frankrijk.⁶⁰ Waarschijnlijk was het schip bij vertrek uit de Republiek meer waard, aangezien het beschadigd was geraakt tijdens de kaping. Doordat de compagnie het schip huurde van particulieren, zat hier geen direct economisch verlies aan vast voor de wic. De kaping van de *Brigdamme* leverde meer kosten op dan alleen de verloren suiker. Ook de extra loonkosten van de bemanningsleden, die veel later dan gepland terugkwamen in de Republiek, werden betaald.

55 NL-HANA, HH, inv.nr. 872, Civiele sententies, scan 18.

56 Ibidem, scan 13-17, 20.

57 NL-HANA, WIC II, inv.nr. 734, scan 191, 194; NL-HANA, HH, inv.nr. 872, Civiele sententies, scan 13-29. Er is gekeken naar de sententies van de Hoge Raad van Holland, Zeeland en (West-)Friesland tussen 1700 en 1705 en het register der dictums, zoals zij zijn geresol-

veerd tussen 1698 en 1701.

58 NL-HANA, WIC II, inv.nr. 1262, Driejarige rekeningen, scan 223, 225.

59 J. Luiten van Zanden, Prices and wages and the cost of living in the western part of the Netherlands, 1450-1800, www.iisg.nl/hpw/brenv.php (geraadpleegd op 17 juni 2021).

60 AD, 35 9B, inv.nr. 607-2, 03 *Brigdam*.

CONCLUSIE

De kaping van de *Brigdamme* laat de invloed van de kaapvaart op de gekaapte schepen en de betrokkenen zien. Zo verloor de wic het merendeel van de opbrengst van de handelsreis en was ze aanzienlijk meer geld kwijt aan de loonkosten voor de bemanning. Een deel van de bemanningsleden kreeg het loon daarentegen niet uitbetaald, omdat ze verantwoordelijk werd gehouden voor de kaping. Dit leidde tot meerdere rechtszaken, waarbij de wic uiteindelijk als winnaar werd aangewezen. Dit onderzoek maakt duidelijk dat de kaapvaart niet alleen het verhaal is van de kapers, maar ook van hun slachtoffers. Dit is iets wat in de literatuur over kaapvaart nauwelijks aan de orde komt. Met behulp van kaperdossiers uit verschillende landen kan verder onderzoek verricht worden, wat tot een completer beeld van de kaapvaart zal leiden. Er zijn al veel kaperdossiers gelokaliseerd, bijvoorbeeld door het Prize Papers project uit Engeland. Met bijvoorbeeld de Sailing Letters, een onderdeel van de Prize Papers, zijn er goede onderzoeken verricht met behulp van de kaperdossiers, maar er mag meer nadruk komen te liggen op de kaapvaart en de gevolgen daarvan voor de betrokken zeelieden.

OVER DE AUTEUR Maartje Hids is cum laude afgestudeerd aan de Universiteit Leiden met een MA in Economic History. Haar interesses liggen bij de Nederlandse (slaven)handel en koloniale activiteiten in de vroegmoderne tijd, waar een master-scriptie over de Franse kaapvaart uit voortkwam. Momenteel is ze onderzoeksassistent bij het Huygens Instituut voor het Globalise-project en volgt ze de master Leraar vho Geschiedenis en Staatsinrichting.

Op de radar

Zeemansgidsen

Soms kom je dingen tegen waar je niet naar op zoek was.

Dit artikel gaat over een in de geschiedschrijving enigszins verwaarloosd aspect van een enigszins verwaarloosd maritiem genre. Eerst het genre: de zeemansgids. Lucas Jansz Waghenaer's *Spiegel der zeevaerdt* uit 1584 was het eerste gedrukte boek dat tekstuele zeilaanwijzingen combineerde met kustkaarten, kustprofielen én een inleiding in de navigatiekunst.¹ Het samenvoegen van deze vier onderdelen in één boek werd een enorm succes, misschien wel een van de meest herdrukte werken van de zeventiende eeuw. In de ruim honderd jaar na Waghenaer verschenen er honderden edities bij tientallen uitgevers, waarvan het overgrote deel in Amsterdam. Dat moet hebben betekend tienduizenden, misschien wel honderdduizend exemplaren.

Al die edities en zoveel mogelijk exemplaren zijn ooit verzameld door Cornelis Koeman in het vierde deel van zijn onvolprezen *Atlantes Neerlandici*.² Aangezien dat ook al weer ruim een halve eeuw geleden gepubliceerd is, is Peter van der Krogt met zijn onvermoeibare Explokart-team bezig met een update van Koemans werken. Het nieuwe deel over 'pilot guides and sea atlases' stond in eerste instantie voor 2013 op de planning, maar er bleek zoveel meer te doen, dat dit enige vertraging heeft opgelopen. De Explokart-website meldt tegenwoordig 'planned for 2023?'.³ Ondanks dit briljante cartobibliografische overzichtswerk zijn zeemansgidsen niet vaak onderwerp van onderzoek geweest.⁴ Daarbij lag en ligt, zeker in de bibliografieën, de nadruk telkens op

1 Soms worden dit ook zeeatlassen genoemd, maar die hebben over het algemeen alleen kaarten, soms voorzien van tekst (maar missen de andere drie genoemde elementen).

2 Cornelis Koeman, *Atlantes Neerlandici bibliography of terrestrial, maritime and celestial atlases and pilot books, published in the Netherlands up to 1880 IV: Celestial and maritime atlases and pilot books* (Amsterdam 1970).

3 Explokart 'Atlantes Neerlandici New Edition'. <https://explokart.eu/onderzoek/atlan-tes-neerlandici/> (laatst geraadpleegd 1 maart 2023).

4 Ik schreef er een hoofdstuk over in mijn proefschrift *Koopman in kennis. De uitgever Willem Jansz Blaeu (1571–1638) in de geleerde wereld* (Zutphen 2014) en eerder al een artikel 'Een boek als carrièrevehikel. De zeemansgidsen van Blaeu', *De zeventiende eeuw* 27 (2011) 214–231. Beide stukken gaan specifiek over

de kaarten in deze boeken.⁵ De tekst in zeemansgidsen, die veel meer pagina's in beslag neemt, lijkt niet tot nauwelijks te zijn gelezen, laat staan geanalyseerd, door (maritiem) historici.

Dan is er nog de kwestie van gebruik. Veel zeemansgidsen zijn gedrukt in (groot)folioformaat en bevatten allerlei onderdelen die niet echt nuttig zijn op zee (voorwoorden, lofdichten, opdrachten, etc.). De inleiding in de zeevaartkunst lijkt meer descriptief dan prescriptief – het laat zien wat zeelieden zoal deden, meer dan dat het hen instrueert wat te doen. Bovendien zijn veel van de overgebleven exemplaren smetteloos, prachtig ingebonden en ingekleurd. Het lijkt moeilijk voorstelbaar dat die daadwerkelijk gevaren hebben. Was dit niet een koffietafelboek (*avant la lettre*, want zo wijdverbreid was koffie nog niet in de zeventiende eeuw)? Een voorganger van Blaeu's atlas om te laten zien hoe geografisch onderlegd en rijk de eigenaar was?

Dat zou allemaal kunnen, en de exemplaren die nu nog in bibliotheken en musea liggen getuigen daarvan. Maar pronkzucht van de elite verklaart nog niet de enorme hoeveelheid aan edities en exemplaren die er gedurende de vroegmoderne tijd verschenen zijn. En er zijn ook aanwijzingen dat deze boeken wél daadwerkelijk op zee zijn gebruikt. Zo schreef de Verenigde Oost-Indische Compagnie voor dat bepaalde titels verplicht aanwezig moesten zijn op schepen. De gebruikte exemplaren zullen veelal niet bewaard zijn, maar er zijn enkele boeken waarin met inkt of potlood is bijgeschreven of bijgetekend.⁶ Meer systematisch onderzoek is nodig.

Dat onderzoek is nog niet gedaan, het is dan ook enorm tijdsintensief en lastig. Maar een eerste peiling levert resultaten, en soms verrassend leuke bijvangst. Dan blijkt dat er, behalve op zee of op de koffietafel, nog een derde manier is waarop zeemansgidsen gebruikt zijn. In het Maritiem Museum Rotterdam liggen drie exemplaren van de vroegste zeemansgids van Willem Jansz Blaeu, getiteld *Het licht der zee-vaert*, uit 1608.⁷ Eén van die exemplaren mist niet alleen het titelblad, maar ook elders in het boek zijn stroken en vormen uitgeknipt. Bij vergelijking met de meer volledige exemplaren blijkt dat het geen nuttige kaarten of tabellen zijn die ontbreken, maar illustraties van de zon en de maan.

Leuke plaatjes, die aan de inhoud niets toevoegen. De weggeknipte stroken blijken blanco papier. Het is natuurlijk speculatie, want die stroken zijn verdwenen, maar het zou goed kunnen dat ze zijn gebruikt als klad- of tekenpapier. De blanco achterzijde van de kaarten in dit boek is namelijk op

zeemansgidsen van de familie Blaeu.

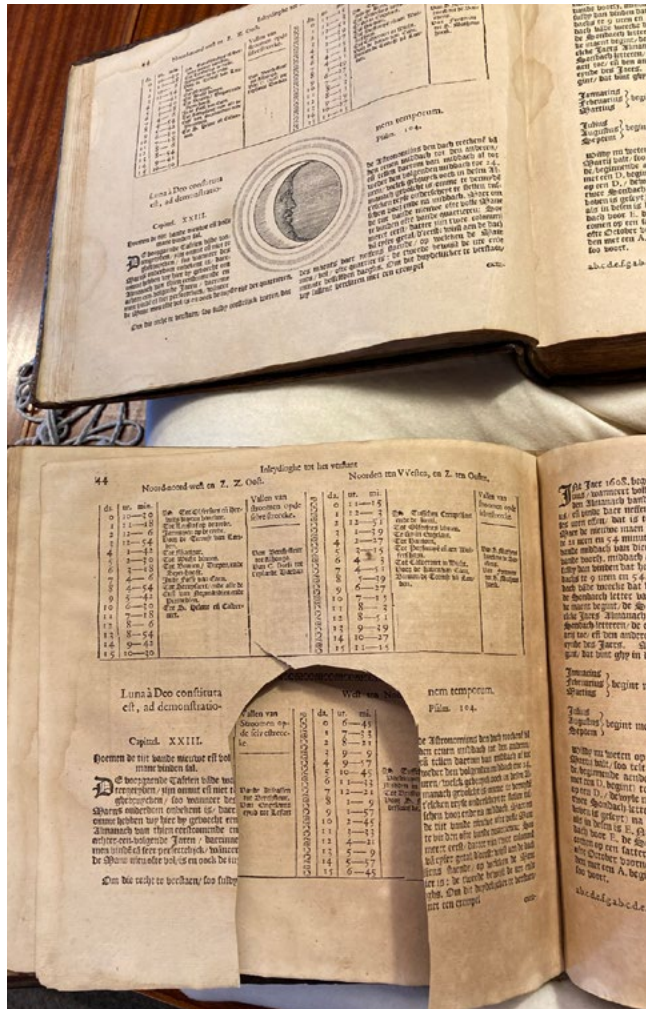
5 Behalve mijn bovengenoemde werk dat zich richt op de paratext, is M. Russell, 'The light of navigation', *Dutch quarterly review of Anglo-American letters* 10 (1980) 244–257 over de frontispice, en de (onuitgegeven) MA-scriptie van Wouter de Vries over kustprofielen (Vrije Universiteit Amsterdam 2015).

6 Goos (Amsterdam: Goos 1662) in Het

Scheepvaartmuseum met veel aantekeningen, en enkele laat zeventiende-eeuwse Van Keulens in de UB Leiden waarop het gegist bestek is aangegeven. Met dank aan Martijn Storms.

7 Maritiem Museum Rotterdam, WAE118, WAE119a en WAE 119b. Met dank aan Ron Brand.

Afbeelding van de maan in Willem Jansz Blaeu, *Het licht der zee-vaert* (1608). MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM



verscheidene plaatsen ook als zodanig gebruikt. We vinden een poging een gedrukt sierornament na te tekenen, vele pogingen om het woord 'monsi-eur' in spiegelbeeld te schrijven, een enigszins vervaagd en mysterieus Frans gedicht, de sleutel van een geheimschrift, waarin elk letter met een symbool wordt weergegeven en twee kinderlijke tekeningen van mannetjes met wapens.

Door wie of wanneer dit is gedaan? Geen idee. Wie een poging wil doen tekenstijl of handschrift te dateren (negentiende eeuw?) is van harte uitgenodigd. Wie wel eens iets vergelijkbaars is tegengekomen wil dat misschien wel delen, of een stukje over schrijven.

Wat dit voorbeeld laat zien is ten eerste het plezier van de historische sensatie en de onverwachte ontdekkingen bij het doen van onderzoek. Belangrijker nog is de boodschap dat het raadplegen van een boek in digitale vorm niet altijd voldoende is. Meestal is slechts één exemplaar van vele gedigitaliseerd,

vaak zijn daarbij lege bladzijden (zoals achterzijden van kaarten) niet ingescand. Er zijn zelfs atlanten waarin alleen de kaarten en niet de begeleidende tekst online beschikbaar is gesteld. Een boek (of een kaart) is echter meer dan een archetype, elke exemplaar is ook een individueel gebruiksvoorwerp, dat door de eeuwen heen voor verschillende mensen op verschillende manieren betekenis heeft gehad en van nut is geweest.

DJOEKE VAN NETTEN

Website

Global Privateering: samen aan de slag met kaapvaardossiers

In de vroegmoderne tijd zal de kaapvaart voor menig reder, zeeman en verzekeraar een hoofdpijndossier zijn geweest. Voor historici is het echter alles behalve dat: in plaats van hoofdpijn leveren kaapvaardossiers ons een schat aan informatie op over maritieme geschiedenis. De administratieve afhandeling van een kaping (meestal door een lokale overheid, bijvoorbeeld een admiraliteit) bevatte veel verschillende stappen. De bemanning werd verhoord, het schip en de lading werden geveild, en misschien werden er wel protesten aangetekend door de oorspronkelijke eigenaars. De data uit deze documenten kan gebruikt worden voor het beantwoorden van allerlei kleine en grote vragen. De bemanningsverhoren vertellen ons bijvoorbeeld van alles over de achtergrond van vroegmoderne zeelieden. De veilingdata kan gebruikt worden om het economisch profiel van een (haven)stad te analyseren. De protesten van scheepseigenaars geven inzicht in internationale rechtszaken *avant la lettre*: hoe pakte men het juridisch aan als eigendommen in/door het buitenland je afgenomen werden?

Dit zijn slechts enkele voorbeelden van hoe kaapvaardossiers de sociale, economische en juridische kaders van de vroegmoderne maritieme wereld prijsgeven. ‘Wereld’ is daarbij geen overstatement. Dit soort dossiers werden in bijna alle vroegmoderne zeevarende samenlevingen – van Harlingen tot Japan – geproduceerd. Het is dus ook een unieke bron om comparatief onderzoek op mondiale schaal te verrichten. Het verrichten van dit onderzoek wordt echter belemmerd door ‘klassieke’ en alom bekende problemen: de hoeveelheid (data in de) dossiers is enorm, en de archieven zijn soms slecht toegankelijk, zowel in inhoudelijke als praktische zin. Digitale ontsluitingsprojecten helpen hierbij. Gezien de historische relevantie van de bronnen is het dan ook geen verrassing dat kaapvaart-gerelateerde archiefcollecties al eerder uitgekozen zijn voor digitale ontsluiting: het Prize Papers-project levert bijvoorbeeld een fantastische bijdrage aan het beschikbaar maken van allerhande documenten die aan boord waren van schepen die ten prooi vielen aan de geduchte Britse kaapvaart. Het project Global Privateering wil een steentje bijdragen aan het

digitaal ontsluiten van een specifieke andere subcategorie van kaapvaart-gerelateerde archivalia: de eerder genoemde administratieve afhandeling van een kaping door (lokale) overheden. Een kleine (succesvolle) pilot, opgebouwd door een team bestaande (onder andere) uit historici van de Universiteit Leiden en mbo-ICT studenten van het Nova College te Beverwijk, is inmiddels achter de rug. De pilot-dataset bestond uit *dossiers de prise* van Saint-Malo, aangeleverd door *citizen scientist* Siem van Eeten met de vraag of deze misschien op een gebruiksvriendelijke wijze doorzoekbaar gemaakt konden worden. De volgende stap is opschalen van *privateering* van een klein Frans stadje, naar *global privateering*.

SAMENWERKEN VANAF HET BEGIN

Bij het digitaal ontsluiten van archieven komt bijna altijd een element van samenwerking kijken. Vele handen maken niet alleen licht werk, maar brengen ook de benodigde expertise of vaardigheden in een projectteam om überhaupt iets van de grond te brengen. Het duurde ongeveer een jaar om de pilot van Global Privateering, gelanceerd op 22 november 2022, gezamenlijk te ontwikkelen. Aan de basis stond de voornoemde dataset uit Saint-Malo, verzameld door Van Eeten in de Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine. Deze dataset (in Word en Excel) bestond uit de metadata van 176 Nederlandse schepen, opgebracht in Saint-Malo aan het einde van de zeventiende eeuw. De dataset werd overgedragen aan ons op de Universiteit Leiden met het verzoek of dit niet digitaal toegankelijk en doorzoekbaar gemaakt kon worden. We wilden dit graag doen in een database op een speciaal daaraan gewijde website, maar omdat we zelf niet genoeg technische expertise hadden om dit op te zetten, moest deze expertise van buiten worden ingebracht. Bij het bouwen van de database en website hebben we daarom samengewerkt met een team van vier mbo-studenten ICT van het Nova College te Beverwijk. Dit was inhoudelijk en maatschappelijk gezien een ontzettend fijne samenwerking, waar iedereen voordeel uit haalde. De 'historici' kregen zo een tool die ons onderzoek vergemakkelijkte (de database), en deed ons veel leren over wat er allemaal bij de ontwikkeling van zo'n database en website komt kijken. Voor de ICT'ers in opleiding was het een nuttig project om werkervaring op te doen. Daarnaast was het voor hen leuk om te werken met echte data die dan ook in een echt product verwerkt zou worden, en ook nog eens door echte gebruikers gebruikt zou worden (meestal werken dit soort opleidingen met fictieve data en producten, bijvoorbeeld het bouwen van een klantenbestand van een verzonnen winkel). Gedurende het bouwen van de database moesten we regelmatig in gesprek over de eigenschappen van bepaalde stukjes historische data, en hoe deze het best vertaald konden worden naar een digitaal raamwerk. Bijvoorbeeld: werd een gekaapte vracht in zeventiende-eeuws Frankrijk in één keer, of in delen geveild? De database moet namelijk anders geprogrammeerd wor-

den als hij onder het kopje ‘geveilde vracht’ méér dan één entry moet kunnen accepteren. Dit soort gesprekken over de meest obscure stukjes maritieme geschiedenis waren voor ons allemaal heel inzichtelijk, en droegen uiteindelijk bij aan een succesvolle pilot met het product wat we voor ogen hadden: de Global Privateering-database en -website. Het is een mooie, kleinschalige demonstratie van wat een partnerschap tussen mbo-instellingen en universiteiten, en historici en technici, kan opleveren.

RONDKIJKEN OP GLOBAL PRIVATEERING

Hoewel er inmiddels achter de schermen hard gewerkt wordt aan het toevoegen van nieuwe datasets, bevat Global Privateering momenteel alleen de informatie uit de 176 dossiers met de administratieve afhandeling van de kaping van Nederlandse schepen te Saint-Malo, eind zeventiende eeuw. Per kaping kan de gebruiker een informatiesheet bekijken met data uit het bijbehorende dossier. Te denken valt aan stukjes data over de bemanning (van zowel het gekaapte schip, als het kaapschip), de vracht, de veildata, en archiefinformatie:

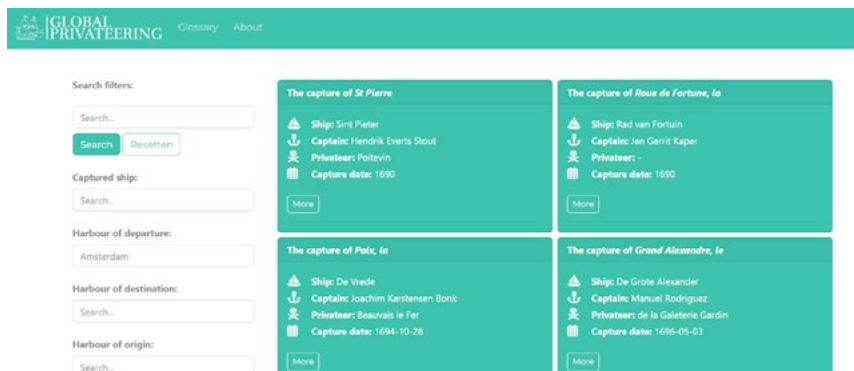
The screenshot shows the 'The Capture of Elizabeth' page on the Global Privateering website. The page is organized into a grid of information sections:

- Captured ship:** Date: 1688; French name: (Dame) Elizabeth; Dutch name: Vrouwe Elizabeth; Harbour of origin: Hoorn; Country of origin: Dutch Republic; Harbour of departure: Schuyl; Harbour(s) of destination: Amsterdam; Freighter: Andries Stoffe & Co.
- Captured ship owner:** Name: Jan Been; Place of residence: Hoorn.
- Captured ship crew:** Name: Cornelis Bakker; Function: captain; Place of birth: Hoorn; Place of residence: Hoorn; Age: 31.
- Captured ship cargo:** Cargo destined for: Volcent Volkerts; Cargo items: salt.
- Captured ship auction:** Date: 16-12-1688; Auction buyers name: de la Fontaine; Auctioned cargo and their price: 228 tons salt 12 livre tournois per ton.
- Privateer ship:** Ship name: Petit Joseph; Harbour of origin: St. Malo; Country of origin: France; Captain name: Pierre Vallbon.
- Archive info:** Archive: Archives départementales d'Ille-et-Vilaine; Collection: A035 509; Fois/Dossier: 7.
- Misc. information:** Flag (ship type).

Dit zorgt ervoor dat de gebruiker in één oogopslag op overzichtelijke wijze een overzicht heeft van de informatie in een bepaald kaperdossier, die soms niet alleen tientallen pagina's lang, maar ook in een vreemde taal of een priegelig handschrift geschreven kunnen zijn. Als de gebruiker voor het beantwoorden van zijn onderzoeksvraag niet genoeg heeft aan de informatie op de sheet, dan kan hij of zij het als een springplank gebruiken om te beoordelen of het alsnog nuttig kan zijn om de dossiers in te duiken: indien er scans zijn, worden ze gelinkt op de sheet.

Om vergelijkend onderzoek te bevorderen, kan de gebruiker door middel van filters of full text search door de database zoeken naar schepen met overeenkomstige eigenschappen – bijvoorbeeld, alle schepen met als vertrekhaven Amsterdam, alle schepen gekaapt door een specifiek kaapschip, of alle schepen met rode wijn aan boord. Daarnaast kunnen deze filters gecombineerd

worden, om nog specifiek te zoeken. De database laat dan toepasselijke resultaten zien, zoals hieronder alleen schepen met vertrekhaven Amsterdam:



Aangezien de website in zijn huidige vorm het resultaat van een pilot is, is de functionaliteit momenteel nog vrij simpel. In de toekomst zullen daarom naast meer datasets ook meer (zoek)functies toegevoegd worden. Wel blijft een 'simpele' lay-out de hoogste prioriteit: hoewel grote digitale datasets historisch onderzoek enorm bevorderen, valt er soms nog een hoop te winnen op het gebied van gebruiksvriendelijkheid.

DE VOLGENDE STAPPEN

Het hoofddoel van Global Privateering is het samenbrengen van administratieve documentatie omtrent de kapingen van schepen over de hele wereld, en comparatief onderzoek hierin op een gebruiksvriendelijke wijze binnen handbereik te brengen. Voordat de veilingdata van een achttiende-eeuwse kaping in de Zuid-Chinese Zee naast eentje uit de Mexicaanse Golf gelegd kan worden, moeten er nog aardig wat stappen plaatsvinden.

Inmiddels is er een begin gemaakt met 'fase 2'. Prioriteit in fase 2 is het geschikt maken van de database voor kaperdossiers uit verschillende administratieve contexten, in plaats van alleen specifiek Saint-Malo – met als doel *daarna* de incorporatie van niet-Westerse datasets zo goed mogelijk te bewerkstelligen. Een nieuw team van ICT-studenten van het Nova College zal aan de slag gaan met het onderhouden en doorontwikkelen van de database/website, en twee *research trainees* op de Universiteit Leiden leggen zich toe op het verzamelen van datasets uit kaperdossiers in andere archieven. Ook is er contact met andere onderzoekers die interesse hebben in het onderbrengen van hun kapergereleerde datasets op Global Privateering, en gaan we met hen aan de slag om hun data naar een groter publiek te brengen. Er is dus veel om mee aan de slag te gaan, en samen bouwen we verder aan iets moois.

TESSA DE BOER

Boekbesprekingen

Meredith Martin en Gillian Weiss, *The Sun King at Sea. Maritime Art and Galley Slavery in Louis XIV's France*

Los Angeles, CA: Getty Research Institute Publications, 2022, 256 pp., ill., ISBN 9781606067307; \$ 60 of £ 45

‘C’est la galère!’, moppert een gefrustreerde Fransman of Française vandaag de dag nog steeds, ‘het is beroerd!’. De uitdrukking herinnert aan de tijd van de galeien en het zware lot van de roeiers op deze schepen. Al vanaf de oudheid gebruikte men galeien op de Middellandse Zee en de schepen werden in de zestiende eeuw vooral massaal ingezet door de Habsburgers en de Ottomanen. Maar ook koning Lodewijk XIV van Frankrijk liet tijdens zijn regeerperiode veertig prachtig gedecoreerde galeien bouwen. De honderden roeiers bestonden uit *forçats* (veroordeelde criminelen) en *esclaves turcs* (moslimslaven). De veroordeelden waren Fransen, gestraft voor uiteenlopende vergrijpen, van diefstal tot het aanhangen van het protestantisme. De moslimslaven waren gevangengenomen of gekocht in het Middellandse Zeegebied en een tegenhanger van de christenslaven, Europese christenen in Ottomaanse slavernij. Een zestiende-eeuwse Franse wet verbood slavernij in het Franse koninkrijk, maar dat gold niet voor de overzeese gebieden, noch voor de galeien.



Het is geen geheim dat Lodewijk XIV hield van *grandeur*. Lodewijks minister Jean-Baptiste Colbert schreef in 1669 dat niets de grootsheid van Lodewijk zo mooi liet zien als een prachtig gedecoreerd schip. Maritieme kunst was een belangrijk onderdeel van Lodewijks propagandacampagne: galeien, decoraties in Versailles, maritieme handboeken, schilderijen, prenten en penningen. In *The Sun King at Sea* gaat het over de manier waarop Turkse galeislaven werden afgebeeld. De laatste tijd is veel aandacht geweest voor krijgsgevangenen en mensen die in slavernij belandden in de vroegmoderne tijd. Dit boek gaat over het beeldmateriaal uit die tijd. Wat zien we van deze galeislaven terug in de kunst?

In dit boek hebben de afbeeldingen duidelijk de hoofdrol. Het is prachtig geïllustreerd, met veel bijzondere schilderijen, tekeningen en gebruiksvoorwerpen waarop galeislaven voorkomen. Het boek is vooral gericht op de stad

Marseille, waar de Franse galeivloot lag en het arsenaal stond, maar besteedt in het tweede hoofdstuk ook aandacht aan Parijs en Versailles.

De eerste hoofdstukken geven een boeiende inkijk in het leven van zeventiende-eeuwse galeislaven. In de winter mochten sommigen aan land om met klussen en handel wat geld te verdienen, terwijl minder gelukkigen vastgeketend in het schip zaten te breien, om met de verkoop van sokken en handschoenen in hun onderhoud te voorzien. Anderen, zoals 'Candie' en 'Mustapha' mochten mee naar Parijs met Pierre Puget, intendant voor maritieme zaken. In het Louvre aangekomen moesten ze zich uitkleden en poseren voor de leden van de Franse Academie voor schilder- en beeldhouwkunst. In zijn zoektocht naar goede roeiers voor de steeds groeiende vloot kocht minister Colbert 'tweehonderd ervaren slaven' van de hospitaalridders op Malta en spoorde tegelijkertijd juristen in het hele koninkrijk aan zoveel mogelijk criminelen tot de galeien te veroordelen, hoe licht hun vergrijp ook was. En in het Grand Canal van Versailles voer tijdens feesten een pleziergalei met 54 'Moorse' roeiers aan de riemen.

De afbeeldingen die voorbijkomen zijn zeer gevarieerd. We zien ontwerpen van schepen uit de studio van Le Brun met versieringen van geketende moslimslaven. Er komt een kanon voorbij, gedecoreerd met het hoofd van een *esclave turc*, te herkennen aan het lange haar dat in een knot op zijn hoofd is gebonden. Maritieme handboeken en vuurwerkspektakels passeren de revue. De auteurs beschrijven een ceremonie in 1681, waarin Franse overwinningen op zee worden gevierd en tegelijk vijftig zwarte moslimslaven tot het katholicisme worden bekeerd. In de kerk klinkt de antifoon *Asperges me*: 'Reinig mij en ik zal witter dan sneeuw worden'. We zien afbeeldingen van Lodewijks *galiotes à bombes*, vijf nieuwe oorlogsschepen die hij meteen in 1682 inzette om Algiers te bombarderen, met de sprekende namen *Cruelle*, *Bombarde*, *Menaçante*, *Brulante* en *Foudroyante*. Als je je liet dopen als galeislaaf kwam je niet vrij, maar je kreeg als katholiek wel wat privileges. Je mocht een gezin stichten in de havenstad en je kreeg wat geld, maar je moest nog steeds als roeier blijven werken. Er is een schilderij van een priester die de mis opdroeg op een galei die voor anker lag. Daarbij gebruikte hij een draagbaar altaar en een miskelk als een scheepskompas, die mee wiegde met de golven en zo geen wijn morste. Er komen zeer gedetailleerde handboeken voor de bouw van galeien voorbij. Het laatste hoofdstuk gaat over de pestepidemie in Marseille in 1720 (dus na de regeerperiode van Lodewijk XIV), waarbij de helft van de inwoners stierf. Schilderijen van Michel Serre laten de arbeid van de *esclaves turcs* zien, die werden ingezet bij het bestrijden van de ziekte. Galeislaven die zich opgaven voor het begraven van pestdoden werd daarna de vrijheid beloofd, maar weinigen overleefden het. Schepenen uit Marseille pleitten in Parijs voor het vrijlaten van de andere dappere galeislaven die zich tijdens de epidemie hadden ingezet.

Omdat de auteurs in hun verhaal uitgaan van de afbeeldingen die ze hebben gevonden en daar telkens dieper op ingaan, springen ze soms wat van de

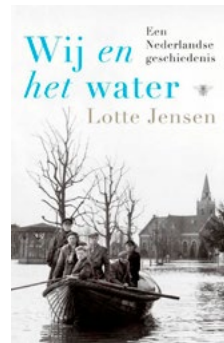
hak op de tak. Ook vond ik niet alle (kunsthistorische) analyses even overtuigend. Tegelijk zorgt deze benadering ervoor dat de auteurs een schat aan interessante informatie geven over de maritieme cultuur van zeventiende-eeuws Frankrijk en veel meer behandelen dan alleen galeislaven. Bovendien bevat ieder hoofdstuk zeer uitgebreide eindnoten met originele citaten en verwijzingen naar literatuur en bronnen. Het is een mooi verzorgd boek met intrigerend beeldmateriaal. Ondanks het zware onderwerp maken de vele anekdotes het betoog sprankelend en menselijk. In 1748 werden de galeien opgenomen in de Franse marine. Twintig jaar later keerden de laatste *esclaves turcs* naar Algerije en Marokko terug.

ROSANNE BAARS

Lotte Jensen, *Wij en het water: Een Nederlandse geschiedenis*

Amsterdam: De Bezige Bij, 2022, 295 pp., ill.,

ISBN 9789403185613; € 34,99



In de nacht van 31 januari op 1 februari 1953 voltrok zich de Watersnoodramp. De Ramp (met een hoofdletter) was het gevolg van een combinatie van een zware storm met een daarmee ongunstig samenvalvend tijdstip van vloed en springtij. In de aanloop van de herdenking van de Ramp (in 2023 precies 70 jaar geleden) verscheen het boek *Wij en het water* door Lotte Jensen. Jensen is hoogleraar Nederlandse literatuur- en cultuurgeschiedenis aan de Radboud Universiteit Nijmegen. Tussen 2017 en 2022 gaf ze leiding aan het NWO-VICI-project 'Dealing with disasters in the Netherlands. The shaping of local and national identities in the Netherlands, 1421-1890'. Over de verschillende thema's, zoals de invloed van rampen op de samenleving en hun destructieve werking, maar ook hun rol in de creatie van een saamhorigheidsgevoel, publiceerde Jensen talloze boeken en artikelen, verzorgde ze veel lezingen, organiseerde ze congressen en werkte ze mee aan tentoonstellingen. Aan het begin van de onderzoeksperiode, schreef ze *Wij tegen het water* (2018), waarin ze de strijd tegen het water als de kern van de Nederlandse identiteit behandelde. *Wij en het water* is verschenen aan het einde van het project. De titels van de twee boeken lijken sterk op elkaar, maar het woord 'tegen' is vervangen door het woord 'en'. Dat is niet toevallig, want het boek is ook een persoonlijk verhaal. In de proloog onthult Jensen, die zelf Deense van geboorte is, maar nog voor haar eerste verjaardag naar Nederland verhuisde, dat haar Deense grootvader in 1953 meehielp door het vervoeren van hulpgoederen naar Nederland.

Jensen beschrijft in acht hoofdstukken hoe in Nederland met overstromingen is omgegaan, zowel in de werkelijkheid als ook in de beeldvorming

daarvan. Nederland kende en kent talloze overstromingen, want de bewoners van de kustprovincies en het riviergebied leven in een kwetsbare delta. Vaak valt er niet te ontkomen aan het wassende water en moeten mensen met het water zien te leven. Jensen illustreert dat in het eerste hoofdstuk aan de hand van het beeldmotief van het 'kindje in de wieg', dat al voorkomt in de Sint-Elisabethsvloed van 1421. Sindsdien is deze scène talloze keren verbeeld en naverteld en kreeg het grote zeggingskracht. Waar een watersnoodramp is, is een drijvend wiegje. In 'De waterwolf' verhaalt Jensen over het vraatzuchtige en verslindende water, dat ingetoomd moet worden. Van een metafoor voor de Haarlemmermeer werd het een aanduiding voor de dreiging van het water in Nederland in het algemeen. De voornaamste functies van de hedendaagse waterwolf zijn educatie en vermaakt, getuige de verbeeldingen ervan in sculpturen, maar ook in een biermerk. Ook in romans, jeugdliteratuur en poëzie komen vaak overstromingen voor. Jensen behandelt in 'Watersnoodliteratuur' de verhalen die troost boden en de gebeurtenissen voorzagen van een diepere betekenis door er religieuze of morele lessen aan te verbinden. 'Rolmodellen' handelt over de traditie van vorsten die ter plaatse hun medeleven komen betonen en actief hulp verlenen in tijden van rampspoed. Koning Lodewijk Napoleon was de eerste die zich zodoende als vader van het volk opstelde. Een andere categorie rolmodellen zijn de helden, die vaak met gevaar voor eigen leven anderen weten te redden.

In de hoofdstukken 'Nationale liefdadigheid' en 'Internationale solidariteit' gaat het over de ruimhartige wijze waarop slachtoffers van watersnoodrampen door de eeuwen heen zijn gesteund. Talloze liefdadigheidsacties zijn hiervoor opgezet en toonden aan hoe diepgeworteld de behoefte is om mensen in nood te helpen. Bij de buitenlandse hulpverlening bleek vaak wederkerigheid een sleutelbegrip te zijn. Hierdoor groeide het gemeenschapsgevoel nog meer. Een apart hoofdstuk is gewijd aan 'Watersnoodliederen'. Aanvankelijk hadden deze als functie om het nieuws te verspreiden, maar ze bevatten ook voor onderzoek nu veel historisch relevante gegevens. Functionaliteit en esthetiek gaan hand in hand. De liederen bieden, net als in de watersnoodliteratuur de mogelijkheid van 'veilig huiveren'. Het achtste en laatste hoofdstuk ten slotte is getiteld 'Materiële en visuele herinneringscultuur'. Deze cultuur is heel breed en loopt van monumentale foto- en gedenkboeken tot straatnaamborden en watersnoodwandel- en fietsroutes.

In de epiloog als afsluiting biedt Jensen een blik vooruit, welke lessen zijn er voor het heden en de toekomst te trekken uit het verleden? Deze vragen zijn urgenter dan ooit in een tijd dat het klimaat bovenaan bijna elke politieke agenda staat. Nu de zeespiegelstijging een steeds grotere dreiging vormt, is het onderkennen van onze kwetsbaarheid belangrijker dan ooit. Het water laat zien hoe machteloos we soms zijn en het boek is daarmee een oproep voor meer saamhorigheid, die hoognodig is voor het waterbeleid.

Jensen verrichtte veel onderzoek voor het schrijven van dit boek, getuige het uitgebreide notenapparaat en de bibliografie. Het leest heel plezierig en

ook het prachtige en vaak onbekende illustratiemateriaal zorgt dat het een toegankelijk boek is geworden. Het boek is een aanrader voor iedereen die meer wil weten over de eeuwige strijd tegen het water.

RON BRAND

Andreas Weber en Sylvia van Zanen (eds.), *Kunstenaar op Java en Kunstenaar op Sumatra: de reisdagboeken en natuurtekeningen van Pieter van Oort (1825–1833)*

Zutphen: Walburg Pers – Reeks Werken van de Linschoten-Vereeniging, delen 119 en 120, 2021, 480 en 288 pp., ill., ISBN 9789462494985 en 9789462494978; € 62,35 en € 39,76

De manier waarop de westerse mogendheden zich in de negentiende eeuw meester maakten van de wereld had niet alleen militaire en economische aspecten. Ook in wetenschappelijke zin spande men zich in om de buiten-Europese wereld te veroveren. Machtsuitbreiding en kennis vergaren gingen in de kolonie Nederlands-Indië dan ook hand in hand. Daar gingen onderzoekers van de Natuurkundige Commissie vanaf 1820 op pad om systematisch de flora en fauna van de nog nauwelijks onder het Nederlandse gezag gebrachte gebieden vast te leggen. Pieter van Oort (1804–1834) was als tekenaar aan deze commissie verbonden. Het was zijn taak op Java en Sumatra planten en gedode dieren vast te leggen in tekeningen. Zijn reisdagboeken en grote aantallen tekeningen, maar ook geprepareerde en geconserveerde objecten die onderweg werden verzameld, bevinden zich in museum Naturalis in Leiden, waarvan de voorganger, het Rijksmuseum voor Natuurlijke Historie, is opgericht in 1820. De dagboeken uit de jaren 1825 tot 1834 zijn nu in twee delen door de Linschoten-Vereeniging uitgegeven.

Pieter van Oort was nog maar 21 jaar oud toen hij naar Nederlands-Indië vertrok. Hij zou er tot zijn dood in 1834 verblijven, zonder zijn familie in Utrecht ooit weer te zien. Zijn dagboeken over die hele periode zijn bewaard, met uitzondering van de verslagen van de expeditie met de *Triton* naar Nieuw-Guinea, in 1828. Eerder wijdde de Linschoten Vereeniging al, op basis van andere bronnen, een publicatie aan die reis (*Met de Triton en Iris naar Nieuw-Guinea*, Linschoten Vereeniging deel 117 (2018)). De reisverhalen die deze vereniging uitgeeft, hebben voor het overgrote deel een maritiem karakter, enkele uitzonderingen daargelaten. Deze twee delen behoren tot die laatste



categorie. Van Oort besteedt maar weinig woorden aan zijn reizen over zee, de heenreis naar Indië op de brik *Dijkzigt* en aan verplaatsingen van de Natuurkundige Commissie langs kusten en over rivieren. Dat zijn overigens wel interessante passages, over de problemen met het overvaren van stromen met lokale veerpontjes, per prauw en over zeerovers die de kusten onveilig maken. Het overgrote deel van de aantekeningen van Van Oort is echter gewijd aan de vaak moeizame verzameltochten over land.

Het is een persoonlijk dagboek, met veel meer bijzonderheden dan alleen de natuur. Van Oort schrijft – in een opmerkelijk leesbare stijl – over van alles: natuurlijk over de natuur, inclusief vulkaanuitbarstingen en aardbevingen, maar ook over de wegen (of het ontbreken daarvan: de Grote Postweg over Java is soms nauwelijks meer te vinden), en over de gewoontes van de bevolking. Oudheden die ze onderweg aantreffen, beschrijft hij en legt hij vast in tekeningen. Interessant ook zijn de verhalen die hij optekent over legendarische vorsten en religieuze tradities. Kennelijk had Van Oort een behoorlijke kennis van het Maleis. Tussendoor laat hij ook wat los over zijn amoureuze avonturen. ‘Een klein vriendinnetje gaat met mij mee op reis’ schrijft hij daar over een zekere Siepiet, een ‘aardig gezond inlandsch meisje’, met wie hij later een zoontje krijgt. Het Java waar Van Oort reist is heel wat woester dan tegenwoordig. Voortdurend zijn er tijgers, neushoorns en krokodillen die de reiziger bedreigen. Die reis vindt weliswaar plaats kort na het einde van de Java-oorlog (1825–1830), maar het verzet smeult nog na op veel plaatsen.

Nog onrustiger is de toestand op Sumatra, waarheen het gezelschap zich in 1833 verplaatst, nu op een Amerikaans schip. Daar is het echt oorlog en werken de commissieleden continu onder militaire bescherming. Na de aankomst in Padang, aan de westkust van Sumatra, blijkt de zogenaamde Padri-oorlog nog volop aan de gang te zijn. De Padri waren Sumatraanse islamisten die de sharia wilden opleggen in de Minangkabau, iets waarmee ook de lokale bevolking en hun leiders niet altijd gelukkig waren. Van Oort beschrijft ook de voortgang van deze oorlog, die met enorm veel geweld en gruwelen gepaard ging. Op Sumatra bezwijkt Van Oort in september 1834 aan een ziekte, nog geen dertig jaar oud.

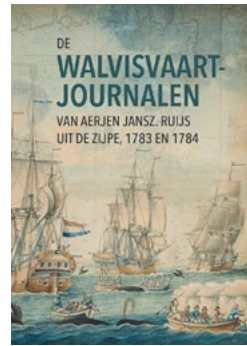
In beide delen van de reisdagboeken is een aantal tekeningen van Van Oort opgenomen, vooral van dieren, maar ook landschappen en gebouwen. Het is jammer dat het er maar zo weinig zijn. De titels van beide boeken zijn in dat opzicht enigszins misleidend: eigenlijk gaan deze boeken maar voor een klein gedeelte over Van Oorts carrière als kunstenaar. Alle andere tekeningen zijn gelukkig digitaal te raadplegen via Museum Naturalis. Dat geldt ook voor de handschriften die de basis vormen voor deze bronnenpublicaties. De bezorger van deze twee uitgaven, Andreas Weber en Sylvia van Zanen, hebben de dagboeken voorzien van uitgebreide inleidingen en toelichtingen, en een veelzijdig apparaat met verklaringen, een glossarium, een bibliografie en registers. Ze hebben zich voorbeeldig van deze taak gekweten. Hooguit had er een wat gedetailleerdere kaart kunnen worden toegevoegd van de routes die de

expeditie volgde. Nu moet de lezer het doen met wel erg globale kaartjes van gebieden die Van Oort bereisde.

Deze twee bronnenuitgaven zijn niet in de eerste plaats bedoeld voor zuiver maritiem geïnteresseerden, maar ze bieden wel een schat aan informatie over de periode dat het overzeese koloniale bewind in Indonesië nog maar nauwelijks was gevestigd. Ook voor Indonesische onderzoekers kan dit een belangrijke informatiebron zijn voor hun lokale geschiedenis. En de prachtige, kleurrijke tekeningen van Pieter van Oort vragen om een tentoonstelling met meer van zijn werk.

REMMELT DAALDER

Gery Baars, Hans Besseling, Netty Bleichrodt-Vegter, Jaap R. Bruijn, Harry de Raad, Piet Schilte en Ineke Vonk-Uitgeest (inleiders, bezorgers), *De walvisvaart-journalen van Aerjen Jansz. Ruijs uit de Zijpe, 1783 en 1784*
Hilversum: Verloren, 2022, 159 pp., ill., ISBN 9789464550207;
€ 20



De Nederlandse walvisvaart speelde zich in de zeventiende eeuw voornamelijk af bij Spitsbergen (Svalbard) en Jan Mayeneiland. In de loop van de achttiende eeuw verplaatste de walvisvaart zich naar de wateren rondom Groenland, met name in Straat Davis. In de tweede helft van de achttiende eeuw werden de vangsten minder, terwijl de (Engelse) concurrentie steeds sterker werd. Over de geschiedenis van de Nederlandse walvisvaart is al veel geschreven, vooral in overzichtswerken, zoals door Cornelis de Jong, Piet Dekker, Louwrens Hacquebord, Jaap R. Bruijn, Jurjen Leinenga en Joost Schokkenbroek. Er zijn weliswaar persoonlijke getuigenissen van walvisvaarders, maar slechts weinige daarvan zijn gepubliceerd. Enkele uitzonderingen zijn de belevenissen van de jonge stuurman Fedde Jansz Visser uit De Rijp, die in de periode 1775–1778 enkele keren naar het hoge noorden reisde om op walvissen te gaan jagen. En verder is er ook het bekende dagboek van de Amelander commandeur Hidde Dirks Kat, wiens schip in 1777 bij Groenland in het ijs werd gekraakt.

Recent zijn twee egodocumenten van een Nederlandse walvisvaarder ontdekt in het Regionaal Archief van Alkmaar. Ze zijn geschreven door een matroos in de vroegmoderne tijd. Het zijn twee incomplete scheepsjournalen van twee walvisvaartreizen naar Straat David in 1783 en naar Spitsbergen in 1784. Het is bijzonder dat nu enkele geschriften juist van iemand van lage rang bekend zijn. De schrijver ervan is Aerjen Jansz. Ruijs (1750–1818), die afkomstig was uit de Zijpe in de kop van Noord-Holland. Hij schrijft levendig en beeldend over zijn ervaringen tijdens de beide tochten. Niet duidelijk is of Ruijs in

1783 voor het eerst op walvisvaart is. Hij verwondert zich over ijsbergen en de 'wilden' (Inuit), maar hij lijkt bekend te zijn met aan de walvisvaart gerelateerde zaken. Mogelijk was hij dus al voor 1783 op walvisvaart geweest. Kort na zijn tweede reis overleed zijn vrouw en bleef Aerjen aan de wal. Hij overleed op 68-jarige leeftijd in 1818 en in de overlijdensakte werd toen 'arbeider' als zijn beroep genoteerd.

Helaas hebben de journalen door de tijd nogal wat schade opgelopen. Veel bladen hebben schade aan de randen en sommige bladen zijn later bijgesneden. Hierdoor is een deel van de tekst verloren gegaan. Dat blijkt ook uit de periode van de journalen. Het eerste journaal bestrijkt de periode van 15 mei tot en met 10 juli 1783, maar de dagen zijn genummerd 61 tot en met 117. Het begin en eind van deze reis ontbreekt. Het tweede journaal loopt van 5 april tot en met 18 juni 1784 en de dagnummering is van 1 tot en met 76. Van deze reis ontbreekt het einde. Ruijs maakte beide walvisvaartreizen onder commandeur Dirk Hopman aan boord van het schip *Michaël*, maar de journalen zijn waarschijnlijk aan de wal geschreven. Het regelmatige en goed leesbare handschrift en het ontbreken van correcties wijzen daarop. Aerjen zal dus aan boord kladversies hebben geschreven, maar die zijn niet bekend. Naast de tekst bevatten de journalen twee tekeningen: een van een Inuit in een kajak en een van het hoofd van een pijprokende man.

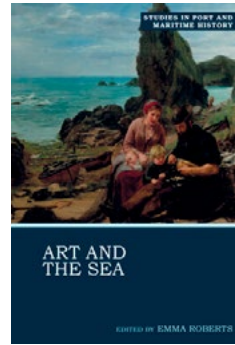
De walvisvaartjournalen van Aerjen Jansz. Ruijs uit de Zijpe, 1783 en 1784 begint met een inleiding, waarin een schets gegeven wordt van het leven van Ruijs. Daarna wordt ingegaan op de bewaard gebleven journalen en de transcriptie die ervan is gemaakt. Het tweede deel van de inleiding behandelt Ruijs' walvisvaartreizen. Jaap R. Bruijn † en Ineke Vonk-Uitgeest plaatsen die in de context van de Nederlandse walvisvaart van de zeventiende en achttiende eeuw. Het boek eindigt met een doorsnede van een walvisvaartschip, een overzicht van de commandeurs die worden genoemd in de beide journalen, en een opgave van de reizen en vangsten van Dirk Hopman, die tijdens de beide reizen de commandeur was. Het boek eindigt met een bronnen- en literatuurlijst en een register.

De uitgave bevat een groot aantal zeldzame illustraties. Het boek vormt als geheel een welkome aanvulling op de kennis van de Noord-Hollandse walvisvaart in de achttiende eeuw. Aan de hand van Ruijs' verhalen wordt de lezer meegevoerd in een Arctische wereld waar het 'knoffeligh kout' is en de wind langs je lichaam waait 'alsof je geen kleere aan hebt'. Lezers kunnen met dit boek dus veilig rillen bij de verwarming.

RON BRAND

Emma Roberts (ed.), *Art and the Sea*

Liverpool: Liverpool University Press, 2022, 236 pp., ill., ISBN 9781802070200; € 83,60 (ook als E-boek, zelfde prijs)



Bij de titel van dit boek hoop je dat het gaat om een rijk geïllustreerd overzicht van de manier waarop kunstenaars de zee en de menselijke activiteiten op het water in beeld hebben gebracht. Dat is niet het geval. Dit is een bundel met bijdragen over onderwerpen die enigszins gerelateerd zijn aan maritieme kunst en design. In de inleiding stelt de redacteur Emma Roberts, docent 'art and design' aan de Universiteit van Liverpool, dat 'no publications before now have examined specifically the complex relationship between art and the sea, or have considered the relationship between history, art and the sea' (p. 1). Dat is sterk overdreven en doet vermoeden dat zij de uitgebreide literatuur over maritieme kunst ofwel niet kent, of meent dat die weinig voorstelt.

Het boek telt acht bijdragen over uiteenlopende onderwerpen. Kunst is voor de meeste auteurs niet het centrale thema, maar eerder een aanleiding voor onderzoek. Zo is er een bijdrage over 'the art of cable laying' (Morgan Daniels), met een paar afbeeldingen van het leggen van onderzeese telegraafkabels, maar verder gaat het toch vooral over de modernisering van de Britse samenleving in de negentiende eeuw en de daaraan verbonden klassenverhoudingen. David Williams koppelt zijn betoog over de maritieme identiteit van de Bitten in de Victoriaanse periode aan een groot aantal schilderijen, die hij omschrijft als 'banal art'. Helaas zijn die werken niet afgebeeld bij de tekst, maar gelukkig zijn ze wel te vinden via het internet. Laptop of tablet dus bij de hand houden! Kunstwerken, betoogt hij, onderbouwen de nationale identiteit, onder meer door verbinding te maken met de *glorious past*.

Het boek beperkt zich niet tot de Britse eilanden, al zijn of waren de meeste auteurs daar wel werkzaam. De Westerse factorijen aan de Parelrivier in Kanton zijn bijvoorbeeld het onderwerp van de bijdrage van Junfu Wong, die een acht meter lange schildering op zijde als uitgangspunt gebruikt, een werk dat in de British Library wordt bewaard. Propaganda met maritieme middelen voor de Italiaanse en Duitse regimes in het interbellum vormen het onderwerp van twee bijdragen. Eén daarvan gaat over de Duitse schilder Walter Hemming, die de scheepvaart en industrie van het Derde Rijk ver-eeuwigde en verheerlijkte. Gisela Parak beschrijft hoe het *Deutsches Schiffahrtsmuseum*, dat veel van zijn werk bezit, worstelt met die erfenis. James J. Fortuna betoogt in zijn bijdrage hoe in het interbellum zowel Italië als Duitsland passagiersschepen gebruikten als propaganda voor hun respectieve totalitaire regimes. Ook hier was een aantal extra afbeeldingen nuttig geweest. De Engelse kunstenaar Edward Bawden is het onderwerp van een

enigszins verwant hoofdstuk, geschreven door Samuel Love, over diens vernieuwende schilderijen in een Engels emigrantenschap van rond 1950.

Hoe breed het scala aan onderwerpen is, wordt onderstreept door bijdragen vanuit weer heel andere gezichtspunten, zoals een keurige inleiding door Silvia Massa over de verwerving van een grote collectie maritieme prenten in de aanloop tot de opening van het National Maritime Museum in Greenwich in 1937. De geschiedenis van het opleidingschip HMS *Conway* in de Mersey bij Liverpool past ook nog net in het overkoepelende thema van deze bundel, dankzij een glas-in-loodraam dat aan dit schip herinnert (Wayne Turnbull).

Dit boek gaat eigenlijk meer over identiteit en natievorming dan over kunst en de zee. Kunst is voor de meeste auteurs hooguit een kapstok om een betoog aan op te hangen. Dat het hele boek slechts twaalf matige reproducties in zwart-wit telt, is dan ook veelbetekend. Dat daargelaten biedt deze bundel wel een inzicht in de manier waarop een groep overwegend jonge historici – de meesten zijn nog bezig met hun proefschrift – de zeegeschiedenis benadert. Het is in elk geval verheugend dat kunst en vormgeving voor hen meer zijn dan een aardige versiering van een tekst, maar wel degelijk serieuze bronnen kunnen opleveren. Soms heb je als lezer wel het gevoel dat je een lezing bijwoont met een defecte PowerPointpresentatie. Wat ook opvalt aan dit boek is het grote vertoon van geleerdheid, met enorme bibliografieën bij relatief korte teksten. Dit is typisch een publicatie voor en door academici. Tot slot nog een waarschuwing: de Nederlandse maritieme kunst en de bijbehorende geschiedenis lijkt voor de samenstellers een terra incognita te zijn.

REMMELT DAALDER

Ramona Negrón en Jessica den Oudsten, *De grootste slavenhandelaren van Amsterdam*

Zutphen: Walburg Pers, 2022, 264 pp., ill.,
ISBN 9789462499270; € 29,99

De trans-Atlantische slavenhandel staat al langere tijd volop in de belangstelling van zowel historici als het bredere publiek. Dat er nog steeds veel te ontdekken valt over dat onderwerp, blijkt wel uit *De grootste slavenhandelaren van Amsterdam* van Ramona Negrón en Jessica den Oudsten. De titel doelt op vader en zoon Jochem Matthijs en Coenraad Smitt. Die blijken in de achttiende eeuw de grootste particuliere slavenhandelsfirma van Amsterdam te hebben gehad, terwijl ze tot dusver vrijwel onder de radar van historici zijn gebleven. Negrón en Den Oudsten vullen dat gapende gat in de historiografie met dit vlot geschreven boek over de Amsterdamse slavenhandel.

De West-Indische Compagnie (wic) verloor in 1730 haar monopolie op de



trans-Atlantische slavenhandel vanuit Nederland. In de decennia daarna organiseerden vooral particuliere handelaren slavenreizen via West-Afrika naar het Caribisch gebied. Handelaren uit Zeeland namen het voortouw met zo'n 65 tot 70 procent van de uitredingen. De grootste particuliere slavenhandelaar in die periode was de Middelburgse Commercie Compagnie (mcc) met 113 slavenreizen. Ook vanuit andere Nederlandse havensteden vond echter slavenhandel plaats. Net als de mcc behoorde ook de Rotterdamse firma Coopstad & Rochussen tot de grootste slavenhandelaren van het land, met 65 slavenreizen. Opvallend genoeg is er over de Amsterdamse slavenhandel in de achttiende eeuw relatief weinig bekend.

Het gebrek aan onderzoek naar de achttiende-eeuwse Amsterdamse slavenhandel wordt grotendeels veroorzaakt door het lastige bronmateriaal. Van Amsterdamse slavenhandelaren zijn geen archieven overgeleverd, zoals voor de mcc. Onderzoekers moeten de belangrijkste gegevens vooral reconstrueren uit grote aantallen aktes uit het Amsterdamse notarieel archief. Onderzoek in die ingewikkelde bron is tijdrovend en levert vaak niet meer dan fragmentarische informatie op. Zo kon het gebeuren dat de geschiedenis van de firma Smitt, met 42 uitredingen toch een van de grotere Nederlandse slavenhandelaren, lang onopgemerkt is gebleven. Het nauwkeurige onderzoek van Negrón en Den Oudsten werd mede mogelijk gemaakt door moderne technologie. Met behulp van kunstmatige intelligentie en vele vrijwilligers om die kunstmatige intelligentie te trainen, heeft het Stadsarchief Amsterdam een groot deel van het notariële archief op tekstniveau doorzoekbaar gemaakt. Dat maakte het mogelijk om in een relatief korte tijd veel relevante informatie over Jochem Matthijs en Coenraad Smitt boven water te krijgen.

Het boek begint met een beschrijving van de Amsterdamse slavenhandelaren. Tussen 1730 en 1780 waren 32 boekhouders van slavenschepen actief in de Amstelstad. Samen organiseerden zij 107 slavenreizen. Dat de firma Smitt de onbetwiste leider in de lokale slavenhandelssector was, blijkt wel uit het feit dat de op-één-na grootste Amsterdamse slavenhandelaren in dezelfde periode slechts zes slavenreizen organiseerden. Jochem Matthijs Smitt was in 1724 als immigrant uit Hamburg naar Amsterdam geëmigreerd. Hij was lidmaat in de lutherse kerk en begon vanuit zijn nieuwe woonplaats na enige tijd met de koophandel op Suriname. Vanaf 1741 breidde hij zijn handel uit met de slavenhandel en negen jaar later trad zoon Coenraad toe tot de firma. Bijzonder is dat de contracten die de Smitts met officieren van hun slavenschepen afsloten voor de periode tussen 1750 en 1776 allemaal bewaard zijn gebleven. Die contracten bevatten onder meer details over de verdiensten van de officieren, inclusief lucratieve bonusregelingen bij het bereiken van een bepaalde omzet op de reis.

Negrón en Den Oudsten illustreren de slavenhandelsactiviteiten van de firma aan de hand van een slavenreis van 't *Gezegende Suikerriet* in de jaren 1743-1745. Het bleek een reis vol tegenslagen voor alle deelnemers. De kapitein overleed in West-Afrika en zijn opvolger werd in Suriname afgezet wegens

wanbeleid. Het boek bevat gruwelijke details over de mishandeling van slaafgemaakten aan boord van dit schip en andere schepen van de firma. Ook komen andere betrokkenen, van lagere bemanningsleden tot Surinaamse investeerders aan bod.

Omdat Negrón en Den Oudsten de geschiedenis van de firma Smitt grotendeels opbouwen aan de hand van notariële aktes, geeft dit boek een goede aanvulling op de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel. Voor de achttiende-eeuwse slavenhandelssteden Vlissingen en Middelburg zijn de notariële archieven uit die periode niet overgeleverd. Het gebruik van het Amsterdamse notariële archief levert daardoor een andere blik op dan geschiedenissen van de Zeeuwse slavenhandel. Het verhaal spitst zich meer toe op conflicten tussen opvarenden en op wat er allemaal mis ging aan boord van de schepen. Dat waren immers situaties waarvoor een notaris werd ingeschakeld om bijvoorbeeld scheepsverklaringen op te tekenen. Het nadeel van de vele notariële aktes als bron is dat het verhaal af en toe toch wat fragmentarisch is, maar gelukkig hebben de auteurs heel veel aktes gevonden. Bij elkaar geven die een redelijk compleet beeld van de geschiedenis van de firma. Financiële stukken zijn helaas niet overgeleverd, maar dat het de Smitts voor de wind ging, blijkt wel uit hun vestigingsplek aan de grachtengordel.

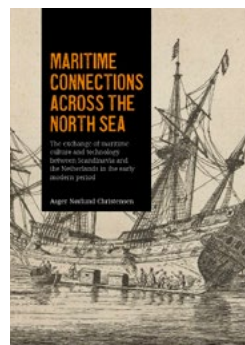
De auteurs blijven redelijk dicht bij hun onderwerp en wijdden niet uit over de relatie tussen de slavenhandel van de firma Smitt en de bredere Atlantisch-koloniale handel. Tegelijk gaat het hier ook niet om een echte bedrijfs-geschiedenis, daarvoor ontbreken simpelweg te veel primaire bronnen. Toch zijn de auteurs er in geslaagd om heel veel nieuwe informatie over de Amsterdamse slavenhandel in het algemeen en de firma Smitt in het bijzonder te verzamelen. Een belangrijke en zeer welkome toevoeging aan de Nederlandse historiografie over de slavenhandel!

GERHARD DE KOK

Asger Nørlund Christensen, *Maritime Connections across the North Sea: The Exchange of Maritime Culture and Technology between Scandinavia and the Netherlands in the Early Modern Period*

Leiden: Sidestone Press, 2021, 258 pp., ill.,
ISBN 9789088909863; € 45

In zijn vroegere carrière werkte Asger Nørlund Christensen als matroos, stuurman en later als schipper op verschillende traditionele zeilschepen. Het was tijdens dit werk dat hij erachter kwam dat er een grote overlap bestaat tussen Deens en Nederlands maritiem vakjargon. Een goed voorbeeld is het Deense woord *klyver*, dat een driehoekig zeil is. In het



Nederlands heet dit zeil een kluiver, afkomstig van het werkwoord kluiven. Het zeil werd rond 1600 in Nederland ontwikkeld en verspreidde zich daarna over Europa. Ook het Duitse woord voor het zeil, *klüver*, lijkt op de Nederlandse en Deense variant van het woord. Dit voorbeeld van uitwisseling van scheepstermen geeft in een notendop weer waar deze handelsuitgave van de dissertatie van Christensen over gaat: de maritieme connecties en de uitwisseling van maritieme cultuur en technologie tussen Nederland en Scandinavië sinds het begin van de vroegmoderne tijd.

Het boek kan grofweg opgesplitst worden in twee delen. In het eerste deel beschrijft de auteur de historische achtergrond, analyseert de rol van Nederlandse experts (bijvoorbeeld scheepstimmermannen) die in Denemarken actief waren en besteedt aandacht aan de import van Nederlandse maritieme technologie in Denemarken. Hiermee vult Christensen een gat in de historiografie. Er is relatief weinig onderzoek gedaan naar migranten die vanuit de Nederlandse Republiek naar Denemarken emigreerden. In het boek wordt een duidelijk beeld geschetst van hoe scheepsbouwers afkomstig uit de Republiek voor de Deense koning werkten en hoe hun expertise de basis vormde voor de uitbreiding van de Deense buitenlandse handel. Bovendien werden navigators en marineofficieren uit de Republiek gerekruteerd om de laatste ontwikkelingen in navigatie en scheepstechnologie te introduceren.

In het tweede deel van het boek ligt de focus op Scandinavische zeemanen aan boord van Nederlandse schepen in de zeventiende en achttiende eeuw en de netwerken die deze zeelieden hadden op de schepen en aan de wal. De belangrijkste bron die Christensen voor dit deel heeft gebruikt is het archief van de Waterschout uit het Stadsarchief Amsterdam. Aan de hand van monsterrollen van koopvaardijschepen die vanuit Amsterdam vertrokken zijn, heeft hij een dataset samengesteld met de namen, functies, gages en adressen van enkele duizenden Scandinavische zeelieden. Deze data is aangevuld met notariële akten van verschillende Amsterdamse notarissen. De adressen geven weer in welke buurten en pensions de zeelieden verbleven. In deze logementen werden netwerken gevormd gebaseerd op een gedeelde lokale of regionale achtergrond. Het boek geeft op deze manier inzicht in de mobiliteit van vroegmoderne Scandinavische zeelieden over landsgrenzen en binnen Amsterdam als stad.

Ondanks de soms wat statige structuur van het boek, bijvoorbeeld de beschrijvingen per plaats van herkomst of per handelsroute, geeft het boek een gedegen overzicht van de verschillende herkomstgebieden van Scandinavische zeelieden en hun rol in verschillende onderdelen van de maritieme sector. En voor de lezer die speciaal op zoek is naar kennis over een bepaald gebied of een bepaald onderdeel van de maritieme sector heeft deze structuur ook voordelen; die informatie is op deze manier immers snel te vinden.

Het is jammer dat de auteur soms wat generaliserende conclusies trekt uit zijn data. De dataset bestaat weliswaar uit duizenden zeelieden, maar beslaat alsnog 'maar' drie jaar van het Waterschout-archief. Christensen claimt op

basis van deze data wel dat op Amsterdamse slavenschepen niet veel Scandinavische mannen voeren. Volgens hem had de slavenhandel nooit Scandinavische zeelieden aangetrokken. Uit eerder onderzoek is echter gebleken dat Scandinavische immigranten in alle delen van de maritieme sector werkzaam waren, ongeacht de compagnie of de rederij, en uit recent onderzoek blijkt dat dit zeker ook het geval was voor Amsterdamse private slavenschepen.

Ondanks de soms wat overhaaste conclusies kan het niet worden ontkend dat Christensen een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan de bestaande kennis over maritieme connecties en uitwisselingen in de vroegmoderne periode. Scandinavische zeelieden vormden een essentieel onderdeel van de maritieme sector in de Republiek, waar de vraag naar arbeidskrachten altijd hoog was. Doordat zij hun connecties met het thuisfront onderhielden, maar ook door remigratie en door de kennis van maritieme experts die naar Denemarken emigreerden, werden de laatste ontwikkelingen op het gebied van scheepstechnologie verspreid naar Denemarken, wat daar bijdroeg aan de ontwikkeling van de maritieme sector en de uitbreiding van de handel. Het boek geeft inzicht in de uitwisseling van technologie, arbeid en cultuur tussen de Nederlandse Republiek en Scandinavië gedurende de vroegmoderne periode. De hedendaagse grote gelijkenis in maritieme scheepstermen getuigt van een eeuwenlange sterke connectie tussen Nederland en Denemarken. Voor iedereen die daar meer over wil weten is het boek zeker een aanrader.

JESSICA DEN OUDSTEN

Yftinus van Popta, *When the Shore Becomes the Sea: New Maritime Archaeological Insights on the Dynamic Development of the Northeastern Zuyder Zee Region (AD 1100–1400), The Netherlands*

Eelde: Barkhuis, 2020, 160 pp., ill., ISBN 9789493194175;
€ 36,95

Dit boek is de handelseditie van het proefschrift waarmee Yftinus van Popta op 29 oktober 2020 promoveerde aan de Rijksuniversiteit Groningen. Het bundelt vijf artikels van de hand van Van Popta, met als centrale thema de maritieme archeologie van het noordoostelijke gebied van de voormalige Zuiderzee – oftewel de hedendaagse Noordoostpolder in de provincie Flevoland. Het theoretische kader dat de rode draad vormt door de verschillende artikels, is dat van het maritieme cultuurlandschap (*maritime cultural landscape-MCL*). Dit concept overstijgt het puur materieel culturele aspect van archeologie en ijvert voor het gebruik van verschillende datasets om maritiem archeologische vondsten binnen een bredere context te plaatsen en interpreteren. Van Popta toont zich in dit boek dan ook een begenadigd



voorvechter van interdisciplinair onderzoek van het maritieme verleden, waarbij de combinatie van archeologie, geschiedenis, (paleo)geografie en zelfs mondelinge geschiedenis kan leiden tot inzichten die de individuele onderzoeksvelden moeilijker of niet zouden kunnen bereiken. Een sterk punt van deze publicatie is dat Van Popta zich niet beperkt tot een theoretisch pleidooi, maar dat hij met zijn eigen resultaten ook heel concreet aantoonde waar de meerwaarde van interdisciplinair onderzoek kan liggen.

Het grootste deel van het boek wordt gevormd door een bundeling van artikels die eerder elders verschenen of ingediend werden. De gekozen formule zorgt er voor dat elk hoofdstuk weliswaar gelinkt is aan de overige inhoud van het boek, maar wel als een individueel onderzoek gelezen dient te worden met afzonderlijke resultaten per hoofdstuk. Toch kan je stellen dat de hoofdstukken elkaar logisch opvolgen, waarbij het onderzoeksgebied van het algemene (een paleo-geografisch studie van het landschap) naar het specifieke (de acties van de mensen die dit landschap bewoonden) bestudeerd wordt.

Een eerste artikel (hoofdstuk 2, met coauteurs Kim M. Cohen en Theo Spek) onderwerpt het studiegebied aan een paleo-geografische analyse, die resulteert in vier geografische reconstructies: een herziene kaart voor het jaar 900, de eerste kaarten voor 1100 en 1400, en een nieuwe reconstructie voor 1600. Omdat de geologische data uit de periode 1100-1400 sterk aangetast werd door mariene erosie, vertrekken de auteurs op innovatieve wijze van archeologische data voor de landschapsreconstructie, aangevuld met gegevens uit aardwetenschappen, paleo-ecologie, historische geografie en middeleeuwse historische bronnen.

Een volgend artikel (hoofdstuk 3, met coauteur Christer L. Westerdahl) behandelt het studiegebied specifiek vanuit het concept van het MCL. Sinds Westerdahl dit concept in 1992 op de kaart zette, is het door verschillende onderzoekers op verschillende manieren toegepast geweest, met een grote variëteit aan interpretaties en definities tot gevolg. Een van de sterktes van dit hoofdstuk is dat de auteurs een overzicht geven van deze interpretaties en opnieuw helderheid proberen scheppen over de precieze betekenis van het MCL. Nadien volgt een overzicht van concepten en aspecten die gerelateerd zijn aan het MCL, die telkens kort toegepast worden op het studiegebied. Daar waar de theoretische toelichting sterk gebaseerd lijkt te zijn op eerder werk van Westerdahl, blijft de toepassing op het studiegebied helaas soms beperkt en slaagt het bewuste voorbeeld er niet altijd in om het concept of aspect volledig te verduidelijken (zie bijvoorbeeld *maritime cultural area*, p. 52). De auteurs lijken zich hier van bewust en geven aan dat dit artikel niet zozeer eindresultaten wil presenteren, maar wel een startpunt wil zijn voor verder onderzoek.

Een meer uitgewerkte toepassing van het MCL volgt in hoofdstuk 6. Dit hoofdstuk, dat met tal van referenties naar andere hoofdstukken opvallend meer geïntegreerd is in het boek dan de andere artikels, focust zich op de 'actoren' (oftewel mensen) uit het studiegebied. Veel van de eerdere deel-

derzoeken komen samen in dit artikel, aangevuld met uitgebreid literatuuronderzoek. Het stelt Van Popta in staat een narratief te reconstrueren voor vier specifieke casussen: Kuinre, Kampen, Urk en Nagele. Het resultaat is een inzicht in de relatie tussen mens en omgeving binnen een steeds veranderend landschap, en hoe dit voor nabijgelegen plaatsen toch tot heel andere ontwikkelingen kan leiden.

In hoofdstuk 4 worden aan de hand van GIS-analyse potentiële verdrinken nederzettingen in kaart gebracht. Vergelijking van specifieke vondstconcentraties met historische bronnen en oude kaarten, leidt op die manier tot de identificatie van het eerder onbekende verdrinken Fennehuysse (c. 1300-1700) en toont bovendien aan hoe deze nederzetting als gevolg van het veranderende landschap tot tweemaal toe verplaatst werd, steeds meer noordelijk (landinwaarts). Drie andere concentraties tonen vermoedelijk nog andere, niet eerder gekende verdrinken dorpen. Hoofdstuk 5 is meer methodologisch van aard en handelt over een nieuwe versie (3.0) van de Shipwreck Database Flevoland. Van Popta slaagt er in, door oude luchtfoto's en opgravingsrapporten samen te brengen, de locaties van 218 wraksites te corrigeren binnen een totaalbestand van 449, met een waardevolle basis voor verder maritiem archeologisch onderzoek en erfgoedbeheer als resultaat.

Hoewel een bundeling van papers, is dit boek toch meer dan de som van de afzonderlijke artikels. Zo is er een introductie (hoofdstuk 1), discussie en synthese (hoofdstuk 7) en epiloog (hoofdstuk 8) toegevoegd. Hoofdstuk 2 is uitgebreid ten opzichte van de eerdere publicatie, met toevoeging van een aantal paragrafen, en achteraan in het boek zijn beknopte Nederlandstalige samenvattingen van elk hoofdstuk opgenomen. Ook inhoudelijk is het een meerwaarde om de verschillende artikels samen als één geheel te presenteren, omdat zo de reconstructie van het noordoostelijke Zuiderzeegebied in al zijn diversiteit – van geografie, over nederzettingen en schepen, tot de mensen die er woonden – duidelijk wordt voor de lezer, en een meer compleet en geïntegreerd beeld ontstaat van het studiegebied. Bovendien geven de artikels samen een inkijk in de diverse mogelijkheden waarop het MCL benaderd en toegepast kan worden. Wel zorgt de gekozen formule voor enige herhaling. Zo wordt in de meeste hoofdstukken opnieuw het studiegebied en het concept van het maritiem cultuurlandschap toegelicht. Voor een geïsoleerd artikel is dit logisch, maar in functie van dit boek had dit vermoedelijk vermeden kunnen worden met enkele kleine aanpassingen. De opmaak van het boek is mooi verzorgd, met veel gebruik van (zelfgemaakte) kaarten en foto's die het verhaal van Van Popta illustreren en verduidelijken.

HENDRIK LETTANY

Roelof van Gelder, *De koopman van Kanton, Jan Bekker Teerlink (1759–1832)*

Amsterdam: Prometheus, 2022, 332 pp., ill.,
ISBN 9789044648164; € 32,50



De historicus en jurist S.W.P.C. (Sipke) Braunius stuitte in 1979 tijdens zijn onderzoek naar toepassing van het militair straf- en tuchtrecht in een depot van de Britse Public Record Office (PRO) te Ashridge (GB), thans The National Archives (TNA) in Kew, bij toeval op een voor Nederland onbekende archiefbron. In een bijgebouw van een slecht verwarmd en verlicht voormalig landhuis trof hij stapels dozen met processtukken aan van het Britse High Court of Admiralty (HCA). Het betrof de zogenoemde Prize Papers, bestaande uit documenten, scheepspapieren, journaals, brieven, ladinglijsten en nog veel meer papieren. Al dit materiaal was ooit gebruikt tijdens processen in Britse (maritieme) gerechtshoven. Daar moest worden bepaald of een in tijden van oorlog door Britten buitgemaakt vijandelijk schip rechtmatig tot buit mocht worden verklaard. Dat was vaak het geval, het was een lot dat ook veel Nederlandse schepen trof. Braunius zag dadelijk dat hij een wel heel bijzondere bron had gevonden en publiceerde over de archiefschat in een artikel in de *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis* 40/41 (oktober 1980). Daarmee schreef hij geschiedenis en kan hij worden beschouwd als de ‘aartsvader’ van het onderzoek dat later naar de Prize Papers zou worden gedaan. Het archief werd een gewilde en belangrijke bron van onderzoek, een aantal proefschriften, verschillende boeken en (langzamerhand) ontelbare artikelen.

Onderzoeker, historicus en publicist Roelof van Gelder raakte in een vroeg stadium betrokken bij de archiefvondst. In 2005 werd hij door de Koninklijke Bibliotheek (KB) gevraagd om gedurende een half jaar een verkennend onderzoek te doen naar de inhoud, omvang en mogelijkheden die het HCA-archief bood voor wetenschappelijk onderzoek. Hij combineerde die taak met het schrijven van een serie *Zeepost*-artikelen over zijn archiefvondsten in *NRC Handelsblad*. Op 23 september 2006 ging het over Jan Bekker Teerlink en zijn in 1803 buitgemaakte roodleren portefeuille met langwerpige envelopjes vol met plantenzaden. Van Gelder vond The Royal Botanical Gardens in Kew bereid om via een ingewikkeld proces een tweehonderd jaar oud zaadje te laten ontkiemen. Het was een groot succes en wereldnieuws op kleine schaal. Er werd nog een ander zaadje geplant, want zo schrijft hij in de inleiding bij zijn boek: ‘... zo groeide ook mijn belangstelling voor Teerlink’. Het enthousiaste verslag van zijn onderzoek bracht verschillende (mede) door de KB gesteunde onderzoeksinitiatieven en publicaties voort, waaronder de door de KB en Walburgers uitgegeven vijfdelige serie *Sailing Letters Journalen*. Die bevat ook een bijdrage van Roelof van Gelder (deel 5, 2013) over Bekker Teerlink en zijn portefeuille. Eerder publiceerde Van Gelder in het tijdschrift *De Parelduiker* (12:3 (2007) over

vier door hem in het archief gevonden brieven die Betje Wolff en Aagje Deken aan hun neef Jan Bekker Teerlink schreven.

Nu is er dan de biografie over de koopman. Het is naar mijn oordeel niet een klassieke biografie geworden, zo'n biografie die minutieus de persoonlijke deliberaties en gevoelens van de antagonist reconstrueert. Dat was hier niet goed mogelijk. Bekker Teerlink heeft weliswaar veel geschreven en daar is dan weer veel van bewaard gebleven, maar die nagelaten geschriften ontberen het persoonlijke materiaal om de man scherper in beeld te krijgen. Gelukkig is er wel genoeg stof om hem uit de mist van de geschiedenis te laten opdoemen als een man van vlees en bloed. Samen met de heldere en gedetailleerde beschrijving van de koloniale koopmanswereld waar Bekker Teerlink in verkeert, krijgt de lezer een goed inzicht in de gebeurtenissen die het leven van de hoofdrolspeler van de biografie hebben bepaald. Daar waren heel wat gebeurtenissen bij die een 'normaal mens' tot diepe wanhoop en opgeven zouden hebben gedreven. Zo niet Bekker Teerlink, die maar liefst drie keer zijn toekomstplannen zag sneuvelen en zijn fortuin zag verdampen.

Jan Bekker Teerlink (1795–1832) werd in Vlissingen geboren. Zijn vroeg gestorven vader was er actief als apotheker, een beroep met aanzien, maar niet aantrekkelijk genoeg voor zoon Jan, die voor zichzelf een loopbaan in de handel weggelegd zag. Rond 1780 werd hij werkzaam bij het makelaarskantoor van een oom en twee jaar later vestigde hij zich als zelfstandig koopman. Het was een moeilijke tijd voor een ondernemer. De Vierde Engelse Oorlog (1780–1784) woedde, waardoor de verbindingen met de koloniën goeddeels waren geblokkeerd. Dat had gevolgen voor de landseconomie, ook voor de jonge koopman. Zijn schulden liepen op en er was weinig zicht op verbetering van zijn financiën. Teerlink zocht naar een reddingboei die hij vond bij de Verenigde Oost-Indische Compagnie (voc), waar hij 1788 als onderkoopman in dienst trad. Op 28 december van hetzelfde jaar vertrok hij met de *Zuiderburg* naar zijn post in China. Via Kaapstad en Batavia bereikte hij op 26 oktober 1789 de voc-handelspost te Whampoa, de voorstad van Kanton (Guangzhou, China). Daar begon zijn leven als koloniaal handelaar en burger.

Van Gelder weet op basis van de bewaarde correspondentie een boeiend beeld van de 'mannenmaatschappij op een klein stukje land' te schilderen. Het leven is er vol verveling, onderlinge spanning, na-ijver, jaloezie, geheime liefdes en toch ook de hoop dat op een dag een grote slag kon worden geslagen. Dat hij veel geld kon verdienen met thee, of welke andere Chinese handelsgoederen dan ook, zodat hij daarna in het vaderland kon gaan rentenieren. De inmiddels uitgebroken Napoleontische oorlogen belemmerden de uitvoering van zijn plannen. Het duurde nog tot december 1793 voordat hij met een retourschip naar patria kon terugkeren. Zijn schip verzeilde eind 1794 in de haven van Portsmouth en kon niet verder. De opmars van de Franse legers naar het noorden en de barre weersomstandigheden op de Noordzee maakten het laatste stukje van zijn thuisreis onmogelijk. Het gevolg was, dat Bekker Teerlink werd ingehaald door gebeurtenissen die hij niet kon sturen. In januari

1795 vluchtte stadhouder Willem v naar Engeland. Nederland zocht daarna snel aansluiting bij het revolutionaire Frankrijk, het land waar Groot-Brittannië mee in oorlog was. Het gevolg was dat het schip van onze koopman met de lading door de Britse autoriteiten in beslag werd genomen en tot rechtmatige buit werd verklaard. Bekker Teerlink was voor de eerste maal zijn vermogen en hoop op een betere toekomst kwijt. In het boek beschrijft Van Gelder hoe de vasthoudende koopman in de eerstvolgende jaren nog twee reizen naar Azië maakte en hoe hij daarna nog tweemaal op zijn thuisreis van Kanton naar Nederland moest meemaken, dat het schip waar hij als passagier op voer werd gekaapt door achtereenvolgens Franse en Britse kapers. In alle gevallen blijkt het om rechtmatige kapingen te gaan en daarmee was hij zijn vermogen kwijt.

Wanneer hij in 1804 weer in Nederland terug is – op 45-jarige leeftijd – vraagt hij zich af hoe het verder moest. Eerder had hij uit Batavia aan vrienden geschreven dat hij verwachtte nog twaalf jaren te zullen leven, maar dat kon nu eenmaal niet van de wind. Gelukkig hoefde dat ook niet, omdat hij als voorzorg voor zijn vertrek naar Azië waardepapieren in Nederland had achtergelaten. Hij had ook vracht via andere niet-gekaapte schepen vervoerd, waarvoor hij alsnog commissie kon verwachten. Samen met de vorderingen die hij bij verzekeraars kon claimen, was hij niet geheel onbemiddeld. Tussen zijn reizen door had Bekker Teerlink enige tijd doorgebracht in Bordeaux en omgeving. Frankrijk bleef trekken en in 1808 kocht hij bij Margaux een ‘wijngoed’ en een jaar daarna trad hij in het huwelijk met een Française. Hij sleet zijn laatste jaren als wijnhandelaar en wijnboer op zijn landgoed. Op 4 december 1832 overleed Jan Bekker Teerlink in de leeftijd van 73 jaar, heel wat later dan hij eerder had gedacht.

DIRK J. TANG

Hielke van Nieuwenhuize, *Niederländische Seefahrer in schwedischen Diensten. Seeschifffahrt und Technologietransfer im 17. Jahrhundert*

Wenen en Keulen: Böhlau Verlag, 2022, 474 pp.,

ISBN 9 783412517472; € 60

Dat in de zeventiende en achttiende eeuw veel Scandinaviërs naar Amsterdam kwamen om daar dienst te nemen bij een van de compagnieën, bij de koopvaardij of bij een van de admiraliteiten, is bekend. Maar veel minder onderzoek is gedaan naar het feit dat omgekeerd ook Nederlanders naar het noorden trokken. Daar is nu verandering ingekomen door het hier besproken boek, een bewerking en uitbreiding van het proefschrift dat Hielke van Nieuwenhuize in 2016 verdedigde aan de universiteit van Greifswald. Dit is een diepgravende studie, waarvoor de auteur



onderzoek heeft gedaan in Zweedse, Deense en Nederlandse archieven. De behandelde periode bestrijkt niet de hele zeventiende eeuw, maar is geconcentreerd op de eerste helft van die eeuw, en dan nog vooral op de tijd van de zogeheten Thorstensenoorlog (1643-1645) tussen het machtige Zweden en Denemarken. Het laatste land verloor daarbij grote gebieden. Het boek omvat, na een uitvoerige inleiding waarin de auteur onder andere de strijd tussen Denemarken en Zweden behandelt, uit twee grote onderwerpen. Ten eerste de rekrutering en de werkzaamheden van de Nederlandse zeeofficieren die in de Zweedse vloot gingen dienen. Ten tweede de hulpvloot die Zweden in 1644 kant en klaar in Amsterdam aankocht via de machtige magnaat Lodewijk de Geer. Dit was een Nederlands totaalpakket van schepen, matrozen, soldaten, wapens en munitie, bedoeld voor één expeditie in de bovengenoemde oorlog.

Al in het begin van de eeuw duiken een paar Nederlandse kapiteins bij de Zweedse zeemacht op, maar bij het naderen van de oorlog tegen Denemarken bleek hoezeer de Zweden ervaren zeeofficieren ontbeerden. Er werden wervers naar Amsterdam en naar andere steden gestuurd. Meestal waren dat Nederlandse zeeofficieren, die al naar Zweden waren geëmigreerd. Hoewel ze moesten concurreren met de wervers voor de Verenigde Oost-Indische Compagnie (voc), de West-Indische Compagnie (wic), de Noordse Compagnie en voor de admiraliteiten, keerden ze toch succesvol terug. Nieuwenhuize spoorde voor de periode 1630-1654 141 Nederlandse zeeofficieren op die in Zweedse dienst zijn getreden. Die mannen waren hard nodig. Zweedse officieren werden namelijk gerekruteerd uit de adelstand en uit kringen van vooraanstaande burgers en beschikten over weinig ervaring ter zee. Ze waren misschien goed bekend met de Oostzee, maar niet met de Noordzee en de Atlantische Oceaan. De aangeworven Nederlanders leidden daarom jonge Zweden op, die uiteindelijk zelf met de zo verworven praktische en theoretische kennis tot officier konden opklimmen. Dat gold zowel voor de Zweden op de oorlogsvloot, als voor hen die bij een compagnie of bij een particuliere reder dienden.

In de tweede helft van de jaren veertig was maar liefst 44 tot 46 procent van de officieren in dienst bij de Zweedse admiraliteit Nederlander. De meesten hadden een achtergrond in de particuliere zeevaart. Zij werkten meestal in tijdelijk verband; in de winter konden ze naar huis gaan, waarbij zij op half geld werden gesteld. De gage van de kapiteins lag hoger dan bij de Nederlandse admiraliteiten, maar bij de Nederlanders waren de kostenpenningen er bij inbegrepen, waarvan zij voedsel en drank voor hun bemanningen moesten inkopen. Na de Vrede van Munster in 1648 nam het aantal Nederlanders in Zweedse dienst weer af; ze repatrieerden. En na 1660 kwam het nauwelijks meer tot rekruteringen van Nederlanders voor de Zweedse vloot. Anders dan de arbeidsmigranten bleven sommige Nederlanders in Zweden en dienden voortaan bij een van de compagnieën of bij zelfstandige reders. Een enkeling steeg tot grote hoogte bij de admiraliteit. Dat laat de indrukwekkende loopbaan van Cornelis Thijssen zien. Hij klom achtereenvolgens op van kapitein, schout-bij-nacht en viceadmiraal tot admiraal. Hij was de enige Nederlandse

zeeofficier die in de hoge adelstand werd verheven. Voortaan heette hij Ancarstierna.

Het geval van de Nederlandse hulpvloot lag gecompliceerd, omdat de Republiek wel een defensief verbond met Zweden had, maar geen oorlog met Denemarken wenste. Dat verhinderde niet dat commerciële belangen opspeelden. De Zweden kregen uiteindelijk in 1644 toestemming van de Staten-Generaal om bij de firma De Geer een vloot inclusief bemanning, soldaten en bewapening te bestellen. Tegelijk kochten de Denen vrijelijk wapens en munitie aan in de Republiek. Die Nederlandse vloot bestond uit 22 kleine, bewapende handelsschepen en tien transportschepen onder een admiraal, een Zeeuw. Die verdiende maar liefst 1200 gulden per maand. De in de Republiek geworven matrozen verdienden meer dan op Nederlandse schepen. Deze vloot was in de strijd tegen de Denen allerminst succesvol; de opvarenden waren niet getraind voor gevechten en zagen zichzelf ook niet in oorlog met de Denen. Hun schepen waren niet op de strijd berekend, maar bedoeld om soldaten over te brengen naar de Deense eilanden. De Geer zag zich nu genoodzaakt een nieuwe vloot samen te stellen, kleiner, beter bewapend en met meer ervaren matrozen en dus met meer succes. De aantrekkingskracht lag nu ook daarin dat deze schepen ook werden ingezet als kaperschepen. Die zwermden daarbij uit buiten de Oostzee.

Een bijzonderheid van deze vloot was dat hij tweemaal met een muiterij te maken kreeg. De matrozen zagen namelijk op tegen een gevecht met de Denen. Opvarenden van de vloot verlieten zelfs hun post en eisten in Hoorn, Enkhuizen en Amsterdam hun achterstallige gage op. Zelfs het huis van De Geer werd daarbij bedreigd. De schutterijen herstelden de rust. Desondanks slaagde deze vloot er in om samen met de Zweedse oorlogsschepen een Deense vloot bij de zeeslag van Fehmorn in 1644 te verslaan. Deze laatste enerverende muiterijgeschiedenis beslaat het laatste hoofdstuk van deze gedetailleerde studie. Zij is systematisch opgebouwd, zakelijk, en zeer leesbaar. Het boek is ongeïllustreerd; een of meer kaartjes hadden niet misstaan.

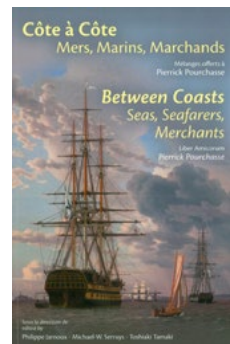
ROELOF VAN GELDER

Philippe Jarnoux, Michael W. Serruys en Toshiaki Tamaki (eds.), Côte à côte: Mers, marins, marchands – Mélanges offerts à Pierrick Pourchasse/Between coasts: Seas, seafarers, merchants – Liber Amicorum Pierrick Pourchasse

Brest: Les Amis du CRBC, 2021, 474 pp., ill.,

ISBN 9791092331547; € 20

Pierrick Pourchasse (1953) was hoogleraar moderne geschiedenis aan de Université de Bretagne Occidentale te Brest en lid van het CRBC (Centre de Recherche



Bretonne et Celtique). Zijn aandachtsgebieden waren en zijn: economische geschiedenis en theorie, handel met en maritieme contacten tussen Frankrijk en Noord-Europa (inclusief Ierland en Groot-Brittannië) in de vroegmoderne tijd, de Europese handelsnetwerken en de geschiedenis van Scandinavië in de zeventiende en achttiende eeuw. Hij was een initiatiefnemer van Navigocorpus, een project dat tot doel heeft belangrijke gegevens over de koopvaardij tussen 1650 en 1850 te verzamelen en openbaar te maken. Passend bij zijn interesses was hij ook betrokken bij het voor Nederland zo belangrijke project Sonttolregisters (STR) Online, de elektronische databank van de complete STR.

In 2019 ging Pourchasse met emeritaat. Deze gebeurtenis was voor Jarnoux, Serruys en Tamaki aanleiding een liber amicorum samen te stellen. Het boek bevat 32 bijdragen in het Frans (17), Engels (14) en Spaans (1), door 37 auteurs uit dertien verschillende landen. De diversiteit is groot. De meeste bijdragen betreffen onderwerpen uit de vroegmoderne tijd, met name de achttiende eeuw, hét aandachtsgebied van Pourchasse. Sommige auteurs daarentegen gaan terug naar de Griekse Oudheid in de vierde eeuw voor Christus, terwijl anderen zich meer richten op modernere gebeurtenissen, zoals de politieke situatie in Morhiban, een Frans departement in de regio Bretagne. Het gemeenschappelijke in alle bijdragen is de relatie met de zee, variërend van leven en werk op zee tot ontwikkelingen in havensteden en maritieme samenlevingen. De bijdragen zijn geografisch, regionaal geordend: Bretagne, het Europese Atlantische en Middellandse Zeegebied, de Nieuwe Wereld (de Amerika's, het Caribisch gebied en China), het Noordzeegebied en Noord-Europa.

Het is ondoenlijk om alle 32 bijdragen iets uit te diepen. Een zestal bijdragen heeft een directe relatie met Nederland. Ik noem die hier speciaal. Thierry Allain in zijn 'Neutres du Nord et commerce en Méditerranée: Un capitaine de Rotterdam pendant les grands conflits du milieu du XVIII^e siècle' (pp. 321-329) bespreekt de moeilijkheden die Nederlandse schippers ondervonden om als neutralen, zonder significante militaire beveiliging, toch de zee te bevaren tijdens de oorlogen tussen met name Groot-Brittannië en Frankrijk in de achttiende eeuw. Jan Parmentier in 'Between London and Ostend: East India Trade and shipping in Ostend during the Late Eighteenth Century' (pp. 351-363) diept de betrokkenheid van Engelse en Schotse handelaars bij de smokkel van Aziatische producten vanuit Oostende naar zuid-Engeland verder uit. Een bekend onderwerp voor hem, maar nu met enkele nieuwe gezichtspunten. Michael Serruys beschrijft in 'La maladie inconnue des premières écluses de Slyckens: Les tarets et l'impact d'une crise écologique sur la côte flamande au XVIII^e siècle' (pp. 301-319) een van de grootste ecologische rampen die Noordwest-Europa trof: de paalworm. Allerlei infrastructurele werken, zoals de sluizen in het Kanaal Brugge-Oostende, kaden, dokken en schepen tastte de paalworm op een desastreuze wijze aan.

Jan Willem Veluwenkamp komt in zijn bijdrage over 'The nationality of Dutch merchants in the eighteenth century Russia trade' (pp. 375-386) met een verrassende kijk op het Nederlander-zijn (bewoner van de Republiek).

In het achttiende-eeuwse Rusland was je een Nederlander niet door staatsburgerschap, woonplaats, etniciteit of sociaal-culturele factoren, maar door je handelsconnecties met de Republiek. Philippe Jarnoux, in 'Les opportunités fugaces du grand commerce. Les Moucheron: une famille au rythme du monde, XVII^e-XVIII^e siècles' (pp. 271-282) beschrijft het opvallende succes van de uit Normandië afkomstige familie-Moucheron. Ondanks allerlei religieuze, economische en geopolitieke problemen, bouwden de Mouchérons tussen 1500 en 1700 een enorm handelsnetwerk op van de Republiek tot La Rochelle en van Zweden tot in Bretagne via de Spaanse Nederlanden. Na drie generaties was hun mondiale rol uitgespeeld. Jarnoux' bijdrage geeft een mooi inzicht in zowel de opkomst als de sociale achteruitgang van deze wereldwijd opererende familie.

Als laatste noem ik de bijdrage van Anne Wegener Sleeswijk, 'Shipping agency in Amsterdam in the Eighteenth Century: The Frisian shipbroker's company of Anne Jacobs and Volkert de Vries' (pp. 331-350). De Friese deelname aan de scheepvaart tussen het Oostzeegebied, Frankrijk en het Spaanse Atlantische kustgebied bloeide in het midden van de achttiende eeuw. Wegener Sleeswijk zoemt in haar bijdrage in op de Amsterdamse makelaars – van Friese afkomst – Anne Jacobs en Volkert de Vries.

Iedereen die geïnteresseerd is in met name de handelsrelaties tussen Noord- en West-Europa vindt in dit liber amicorum voldoende nieuwe en verrassende informatie. Een aanrader.

ADRI P. VAN VLIET

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

Utrecht: Omniboek, 2021, 256 pp., ill., ISBN 9789401916943; € 25,99

In 2021 verscheen het boek *Biografie van de Zuiderzee* van Arie Kok, een publicatie die zich richt op een breed publiek. De schrijver werkt als zelfstandige auteur, schrijfdocent en adviseur voor journalistiek en heeft sinds zijn jeugd een fascinatie voor deze verdwenen zee. Op de kaft pronkt een schilderij van Abraham de Verwer uit 1621 met de titel: de Slag op de Zuiderzee. Deze belangrijke gebeurtenis vond plaats in oktober 1573 en heeft opvallend genoeg maar een zeer bescheiden plaats in de beeldvorming van de Nederlandse geschiedenis. De Zuiderzee is bekend vanwege het Zuiderzeemuseum, waar visserij en maritieme ambachten centraal staan. De succesvolle afsluiting van de Zuiderzee en de drooglegging van de polders vormen eveneens een algemeen onderdeel van het nationale narratief. Maar dat deze op de tekentafel ingerichte ruimte het



kolkende toneel is geweest van bijzondere en belangrijke verhalen, die tot wel 850 jaar teruggaan, is minder bekend. Het boek biedt een overzicht van deze geschiedenis aan de hand van 25 hoofdstukken waarin de mensen van de kust en de eilanden centraal staan.

Dit boek neemt de lezer mee vanaf de eerste stormvloed in de middeleeuwen, die het toenmalige merengebied, het Almere, geleidelijk veranderden in een binnenzee. De samenleving die zich hier ontwikkelde was maritiem georiënteerd: handel en visvaart vormden de lange termijnfactoren bij de eeuwige strijd voor lijfsbehoud en welvaart. En in het Zuiderzeegebied veranderde het machtslandschap door de tijd heen. De oostelijke Hanzesteden met Kampen als belangrijkste stad moesten het in de loop van de vijftiende eeuw in economisch opzicht afleggen tegen de opkomende Hollandse steden. De Slag op de Zuiderzee, waarbij de watergeuzen de Spaanse vloot wisten te verslaan, gaf de Noord-Hollandse steden de volledige controle over de belangrijke vaarroute via de binnenzee en het Vlie naar de Noordzee. Onder meer deze gebeurtenis was een katalysator voor de ongekende economische bloei in de zeventiende eeuw. Er ontstond een wijdvertakt netwerk van vaarwegen waarbij de Zuiderzee het centrum vormde. We lezen over het wrak van een beurtschip dat verging rond 1620 en dat 360 jaar later gevonden is tijdens de aanleg van Lelystad. Deze vondst illustreert het grote belang van de binnenvaart in deze periode: nagenoeg ongeschreven geschiedenis. Aan de hand van de zeereis van Henry Havard in 1873 komt de economische neergang van de Zuiderzeesteden aan bod. Tegelijkertijd heeft deze Franse ontdekkingsreiziger ook oog voor de schoonheid van dit gebied. De pittoreske steden, hun in klederdracht gehulde bewoners en de kleuren van het licht en het water zijn voor kunstenaars een bron van inspiratie, zo komt naar voren in het verhaal over de kunstenaarskolonie in hotel Spaander in Volendam. Vanaf het graven van het Noordzeekanaal tussen 1865 en 1876 en de aanleg van het spoorwegennet, blijft alleen de visserij over als belangrijkste economische activiteit. De recente geschiedenis staat in het teken van het plan-Lely. Wat na de afsluiting van de Zuiderzee gebeurde, komt niet in het boek ter sprake.

Zoals gezegd, gaat het boek bovenal over mensen en deze komen bij de hierboven geschetste veranderingen uitvoerig in beeld. Van al de verhalen zijn vooral die over de watersnoodrampen het meest indrukwekkend. Kok hanteert hierin een plezierige en prikkelende schrijfstijl, waarbij veranderingen van perspectief zorgen voor de nodige afwisseling. Zo komen in het verhaal van de Durgerdammer ijss vissers die afdrijven op een ijsschots, de hoofdrolspelers zelf aan het woord. Natuurlijk is dit fictie, maar het versterkt het verhaal. Bij het hoofdstuk over de Duitse prins Wilhelm, die na de Eerste Wereldoorlog op het eiland Wieringen vijf jaar in ballingschap leefde, wordt geciteerd uit overgeleverde dagboeken. In het sluitstuk van het boek staat Grietje Bosker centraal, de vrouw die spontaan met opgetrokken rok de eerste oversteek maakte over de keileem van de zojuist gesloten Afsluitdijk. Sommige hoofdstukken zijn voorzien van tekstvakken waarin op meer abstract niveau wordt

ingegaan op belangrijke thema's, zoals de kleine ijstijd, de Verenigde Oost-Indische Compagnie en de Zuiderzeesteunwet. De goed gekozen afbeeldingen zijn in zwart-wit, centraal in het boek staat een aantal in kleur.

Wie over de Hollandse brug Flevoland inrijdt, denkt niet direct aan scheepvaart en geschiedenis. Het rationeel ingedeelde landschap van Flevoland geeft weinig aanleiding voor een historische sensatie. Boeken als deze helpen daar verandering in te brengen. Uit het feit dat het inmiddels een vijfde druk kent, blijkt dat de opzet om een breed publiek te bereiken daadwerkelijk gelukt is. Het is denkbaar dat het boek in een grootsere opzet, met meer foto's, platen en kaarten, nog meer mensen zou aanspreken. Vele in het boek genoemde plekken zijn goed te bezoeken. Een kaart met deze plaatsen, voorzien van een korte toelichting, zou meerwaarde geven aan dit publieksboek. Wellicht is dat een kleine tekortkoming. Want de lezer heeft na afloop van deze verhalenbiografie, zoals de schrijver het noemt, alleen nog maar een globale voorstelling van de tijdsdiepte van dit unieke maritieme gebied. Met een bezoek aan de burchten van Kuinre, de haven van Schokland en het wrak van het beurtschip in Batavialand, komt de geschiedenis daadwerkelijk tot leven.

W.B. WALDUS

Signalementen

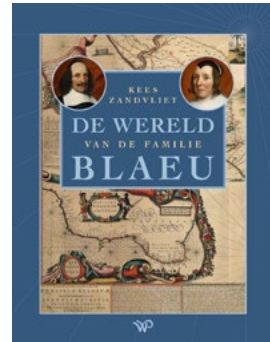
Kees Zandvliet, *De wereld van de familie Blaeu*

Zutphen: Walburg Pers, 2023, 381 pp., ill., ISBN 9789462499416; € 49,99

Door de dominante positie van de Nederlandse uitgeverij en cartografie in de zeventiende eeuw waren mensen in de Republiek ongewoon goed geïnformeerd. In Amsterdam was de familie Blaeu een van de belangrijkste uitgevers en cartografen. Willem Jansz. Blaeu legde hiervoor de grondslag.

In 1633 benoemde de Verenigde Oost-Indische Compagnie hem tot officieel kaartenmaker. Kennis van overzee kwam terug in Nederland en werd direct verwerkt in nieuwe, nog nauwkeuriger kaarten. Zoon Joan breidde het bedrijf verder uit. Diens zoon Joan II was meer bestuurder dan kaartenmaker, en nadat Isaac de Graaf hem in 1705 opvolgde als kaartenmaker bij de voc, stopten de uitgeversactiviteiten kort daarna.

In dit boek is veel fragmentarische kennis over de kaartenmakers Blaeu bijeengebracht. Het richt zich vooral op de netwerken waarin de Blaeu's actief waren: netwerken in de familie, maar ook in de kring van hun tientallen medewerkers, en in kringen van geloofsgenoten en politici.



KWALIFICATIES

- Aard publicatie: overzicht van het kaartenbedrijf van de familie Blaeu en hun netwerken
- Niveau: populairwetenschappelijk
- Doelgroep: algemeen historisch en cartografisch geïnteresseerd publiek
- Minpunten: geen, behalve dat het boek nauwelijks aandacht besteedt aan de maritieme kant van het uitgeversbedrijf Blaeu
- Pluspunten: ondanks het ontbreken van een familie- of bedrijfsarchief, is dit een informatief, lezenswaardig en aantrekkelijk vormgegeven boek

RON BRAND

Angela Jager en Marije Osnabrugge, met bijdragen van Susanne Bartels en Lucie Rochard, *Op bezoek in de Republiek. Reisverslagen uit de zeventiende en achttiende eeuw*

Zwolle: wBooks, 2022, 128 pp., ill.,
ISBN 9789462584655; € 24,95



De zeventiende eeuw is een bijzondere periode in de Nederlandse geschiedenis. Onze blik op die 'Gouden Eeuw' is echter veelal gekleurd door negentiende-eeuws nationalisme en daarom wordt het begrip 'Gouden Eeuw' tegenwoordig bekritiseerd. Want het was niet voor iedereen een periode van welvaart. Hoe er in de zeventiende en achttiende eeuw zelf werd geschreven en gedacht over de samenleving, de economie, en kunst en cultuur in de Republiek is weinig bekend. De auteurs hebben daarvoor enkele tientallen gepubliceerde beschrijvingen van buitenlandse reizigers bij elkaar verzameld en onderzocht. Die reizigers bezochten de Republiek voor zaken, studie of uit louter nieuwsgierigheid. Als buitenstaanders keken zij met een zekere afstand naar de Republiek en vergeleken ze wat ze zagen met hun eigen land. Deze opgeschreven observaties geven een inzicht in het reizen, welke bezienswaardigheden de moeite van het noteren waard waren of juist wat afkeer opwekte. Voor de maritiem-geïnteresseerden wordt onder meer aandacht besteed aan de trekschuit, zeeschilder Hendrick Vroom, de zeilwagen van Simon Stevin, de scheepsbouw en de specerijenhandel. De teksten van de reisbeschrijvingen zijn geanalyseerd in het kader van een internationaal onderzoeksproject. De auteurs van het boek ontwikkelden hierbinnen een database, waardoor het mogelijk is om de reisverslagen te doorzoeken op thema, locatie, kunstwerken en genoemde personen.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: overzicht van verslagen door buitenlandse reizigers in de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden in de periode van c. 1581 tot c. 1750
- Niveau: populairwetenschappelijk
- Doelgroep: algemeen historisch en kunsthistorisch geïnteresseerd publiek
- Minpunten: geen
- Pluspunten: het boek biedt een veelzijdig overzicht in woord en beeld van onderwerpen die in reisverslagen aan bod komen

RON BRAND

P. Blussé van Oud-Alblas, *De 'Hydrograaf' in kaart gebracht*

Z.P.: 2022, 84 pp., ill.; € 20 (beschikbaar via www.sailing.nl > winkel)

Het eerste exemplaar van dit boek werd uitgereikt tijdens de viering van het 60-jarig bestaan van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis aan boord van de *Hydrograaf*. Het rijk geïllustreerde boek vertelt de markante geschiedenis van het tot salonboot omgebouwde voormalige opnemingsvaartuig van de Koninklijke Marine (KM). Het stoomschip werd in 1910 aan de Dienst der Hydrografie opgeleverd door de Rotterdamse Maatschappij voor Scheeps- en werktuigbouw Fijenoord. In dienst van de KM verrichtte het schip opnemingswerkzaamheden in de Nederlandse kustwateren en op de riviermonden. De auteur gaat verder in op cartografie en hydrografie, het verleden als Engelandvaarder, als koninklijk jacht en als pakjesboot van Sinterklaas. Na de uitdienststelling in 1962 zorgde het Zeekadetkorps voor behoud en onderhoud. Dankzij de inspanningen van de in varend erfgoed-kringen bekende Harry Smit en de huidige eigenaar Ray Davis is de *Hydrograaf* thans het oudste nog varende Nederlandse zeeschip.



KWALIFICATIES

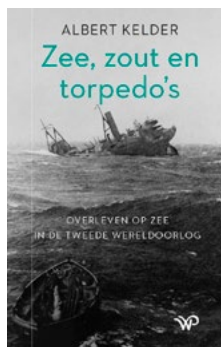
- Aard publicatie: lees- en kijkboek
- Niveau: populair
- Doelgroep: historici (scheepsbouw), geïnteresseerden in de Koninklijke Marine
- Minpunt: weinig diepgang
- Pluspunt: beknopte scheepsbiografie van een bijzonder schip

ANITA M.C. VAN DISSEL

Albert Kelder, *Zee, zout en torpedo's. Verhalen over de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog*

Zutphen: Walburg Pers, 2022, 272 pp., ill.,
ISBN 9789464560060; € 24,99 (ook beschikbaar als eBook)

Albert Kelder had een lange nautische en maritieme carrière in de koopvaardij en als vrije ondernemer. Als stuurman(sleerling) in de jaren 1950 raakte hij gefascineerd door de jammerlijke oorlogservaringen van oudere collega's aan boord. Kelder heeft zich altijd verwonderd over het gebrek aan erkenning voor de 'acties van amateurs in het krijgsbedrijf die het moesten opnemen tegen pro-



professionals' (p. 127). Regelmatig schreef hij hierover in het maritiem tijdschrift *De Blauwe Wimpel*. In dit boek zijn deze bijdragen chronologisch-thematisch gebundeld. De eerste verhalen betreffen de soms chaotisch verlopen overtochten in mei 1940 naar Engeland en het boek eindigt met een foto van het koopvaardijmonument 1940–1945 'De Boeg', dat in 1957 in Rotterdam werd onthuld ter nagedachtenis van de circa 3500 koopvaardijslachtoffers in de Tweede Wereldoorlog. De microgeschiedenissen, gelardeerd met citaten van de zeelieden, schetsen de opofferingen, lotgevallen, bekende en minder bekende daden van het koopvaardijpersoneel op het Europese en Aziatische oorlogstoneel. Geluk en noodlot lagen dicht bij elkaar.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: verhalenbundel
- Niveau: populair
- Doelgroep: geïnteresseerden koopvaardijgeschiedenis en Tweede Wereldoorlog
- Minpunt: fragmentarisch
- Pluspunt: treffende persoonlijke herinneringen

ANITA M.C. VAN DISSEL

Ron Guleij, *Het Grote Kaartenboek. Vijf eeuwen cartografie*

Zwolle: wbooks, 2022, 384 pp., ill.,
ISBN 9789462584815: € 49,95

Het *Grote Kaartenboek* past in een trend van goed verzorgde, grootformaat boeken geschreven vanuit een belangrijke cartografische collectie in Nederland. De laatste jaren zijn er dergelijke boeken uitgebracht door de Koninklijke Bibliotheek en de Universiteitsbibliotheek Leiden. Ze hebben alle globaal hetzelfde idee: aan de hand van een flink aantal kaarten uit de collectie worden historische thema's behandeld. Het *Grote Kaartenboek* is geschreven door Ron Guleij, collectiespecialist cartografie bij het National Archief. Het boek blijft echter dichterbij de kaarten zelf dan de eerdere boeken. De thema's zijn ook meer daarop geënt: water, grond, navigatie, rechtspraak en grenzen, militair en overzee.

Voor een maritiem geïnteresseerde is er zeker veel in het boek te vinden. Van kanalen en rivieren, navigatie op zee en in de lucht, de cartografie van de Verenigde Oost-Indische Compagnie en West-Indische Compagnie en de voormalige koloniën, maar ook bij het hoofdstuk 'Grond' is een interessant stuk over de Biesbosch. Bij 'Navigatie' is een goed hoofdstuk over het hydro-



grafisch opnemen in voormalig Nederlands-Indië. De nadruk van het boek ligt op de periode van de zestiende eeuw tot c. 1945. Ieder thematisch deel wordt afgesloten met een kort essay van een specialist op het terrein. Aan het eind van het boek is een kort overzicht over het beheer en de beheerders van de kaarten in het Nationaal Archief en een overzicht van de diverse collecties van cartografisch materiaal binnen het archief. Het boek is inhoudelijk interessant, maar zeker ook een genot om door te bladeren.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: publieksboek
- Niveau: populairwetenschappelijk
- Doelgroep: algemeen historisch geïnteresseerd publiek
- Minpunten: geen
- Pluspunten: mooie kaarten en specialistische toelichtingen

DIEDERICK WILDEMAN

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

dr. R.M. (Rosanne) Baars, r.m.baars@rug.nl

T.W.M. (Tessa) de Boer MA, t.w.m.de.boer@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)

dr. G.P. (Gijs) Dreijer, revieweditortvzg@gmail.com (boeken ter recensie)

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

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

I.J.R. (Isaïc) Vogelsang MA, ivogelsang@hetscheepvaartmuseum.nl (beeldredacteur)

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), G.L. (Gwen) Lemmers MA,

prof. dr. J. (Jelle) van Lottum, drs. A.A. (Alex) Poldervaart (secretaris),

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 Zeegeschiedenis* € 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 aanbidding 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.