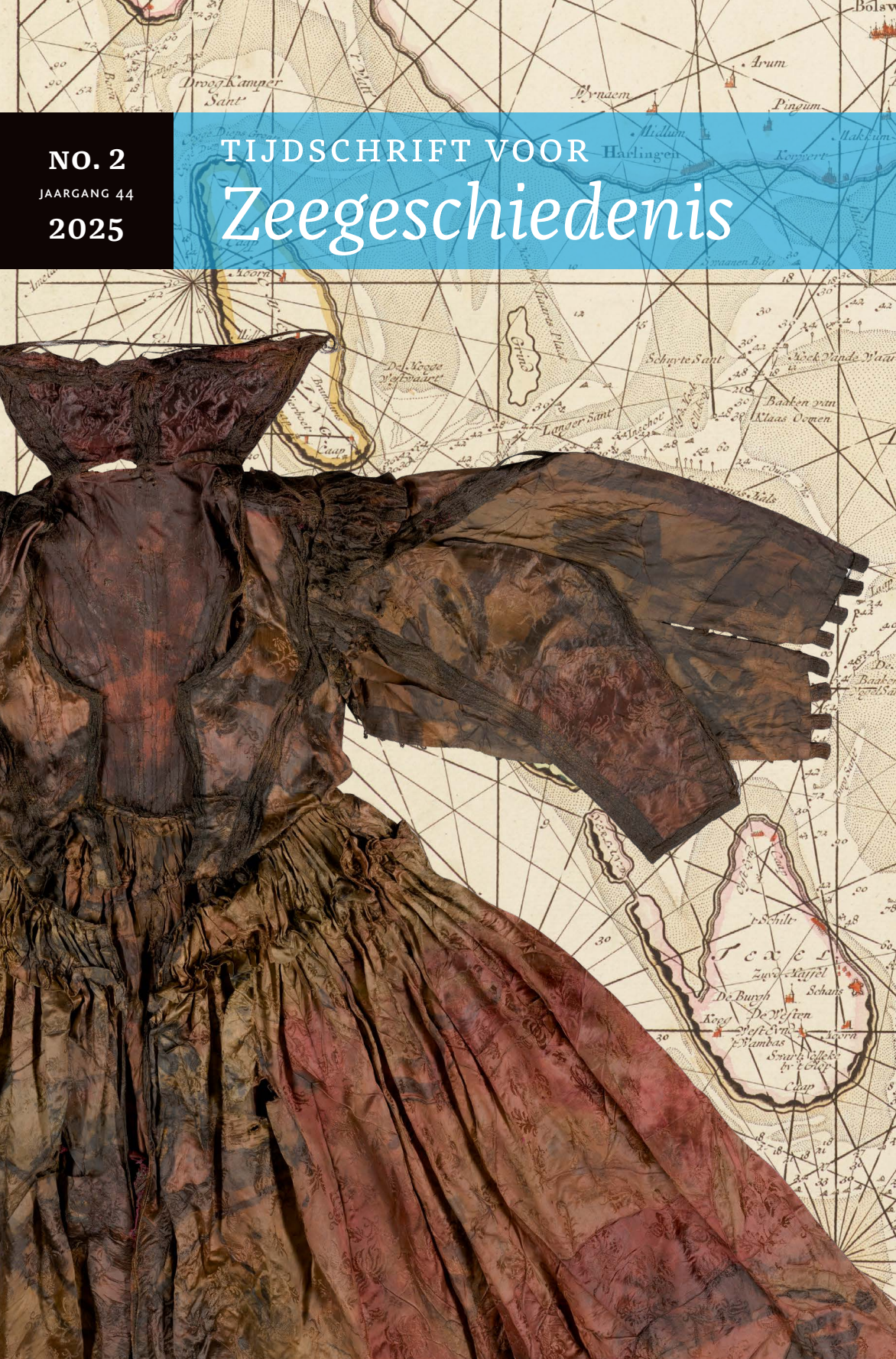
NO. 2
JAARGANG 44
2025

TIJDSCHRIFT VOOR

Zeegeschiedenis



TIJDSCHRIFT VOOR

Zeegeschiedenis

JAARGANG 44, NUMMER 2, 2025



Nederlandse
Vereniging
voor Zeegeschiedenis

Inhoudsopgave

5 Het zeventiende-eeuwse Palmhoutwrak en de wens vroegmoderne scheepswrakken te identificeren
ARENT D. VOS

23 Een ‘wonderlijke’ scheepsstrijd
Feit en fictie in nieuwsprenten rondom de Slag bij Duins (1639)
ANNE-RIEKE VAN SCHAIK

40 Slavernij, slavenhandel en de Staatse vloot in de Atlantische wereld, 1736–1795
LUC MEIJBOOM

61 Het ‘wel- en wee-varen’ van de *Maria & Adriana* en het schippersgeslacht Altena van Maassluis
NICHOLAS VAN EEK

OP DE RADAR
82 Het scheepje van de Linschoten-Vereeniging — Diederick Wildeman

WEBSITE
89 Het belang van gestructureerd onderzoek naar scheepswrakken — Johan Opdebeeck, Paul de Keijzer, Ap Bouman

96 Boekbesprekingen

111 Signalementen

AFBEELDING OMSLAG: De zijden jurk uit wrak BZN17/Palmhoutwrak, 1620–1630. CASTRICUM, PROVINCIAAL DEPOT VOOR ARCHEOLOGIE NOORD-HOLLAND, 6263-105; ‘Paskaarte van de Zuyder Zee (…)’ in 1684 uitgegeven door Johannes van Keulen (1654–1715), derde staat (detail), c. 1694. AMSTERDAM, HET SCHEEPVAARTMUSEUM, S.2625(02)

ARENT D. VOS

Het zeventiende-eeuwse Palmhoutwrak en de wens vroegmoderne scheepswrakken te identificeren

The investigation into a seventeenth-century shipwreck in the historic roadstead of Texel, with the administrative name BZN17 and nicknamed Palmhoutwrak, has attracted considerable public attention since 2016. This has even increased the desire to identify the wreck historically. However, the unambiguous historical identification of a specific archaeological shipwreck is notoriously difficult. This article aims to discuss this type of research. It points to guidelines written by successive maritime historians over the past half-century on how such research could be carried out, which historical sources may be particularly suitable, but also how limited these may be for the unambiguous identification of a specific shipwreck. Some interesting examples of attempts to identify Dutch shipwrecks are highlighted. A few have been successful, such as that of an 18th-century VOC ship that ran aground (the *Amsterdam*), in a period and belonging to an organization for which many archival sources have been preserved and are accessible. In addition, examples are given of attempts that have not (yet) been successful (wreck Scheurrak S01), and in practice there are many more of those. In this context, various attempts to identify wreck BZN17 are then discussed, which unfortunately have not yet yielded a suitable historical name. A most recent attempt (2025) is also analyzed. Unfortunately, it must be concluded that this identification cannot be correct either. The arguments against it are clear and will probably convince the reader. Nevertheless, the verdict can be positive, because even without a successful identification, discussions of this kind are instructive for our knowledge of the shipping industry and for conducting such identification research. As encouragement, we would like to point out a current identification study of yet another wreck in the same area off Texel. This is the wreck BZN4, located very near wreck BZN17. This was a private Dutch West India ship from the eighteenth century, which now appears to have been successfully identified historically.



De zijden jurk uit wrak BZN17/Palmhoutwrak, 1620–1630. De jurk is door de anaerobe condities in de zeebodem relatief goed bewaard gebleven. CASTRICUM, PROVINCIAAL DEPOT VOOR ARCHEOLOGIE NOORD-HOLLAND, 6263-105

INLEIDING

In *The Mariner's Mirror* van februari 2025 doet historicus Lambert Westera een voorstel voor identificatie van het zeventiende-eeuwse Palmhoutwrak bij Texel, bekend door de vondst van een kostbare jurk.[1] Het hoofddoel van de voorliggende bijdrage is te bekijken in hoeverre Westera's kandidaat juist kan zijn, want onjuiste identificatie zou een belemmering kunnen vormen bij verder onderzoek. Voor beter begrip wordt Westera's poging in een bredere context geplaatst, waarbij we ons beperken tot de praktijk van de Nederlandse maritieme archeologie en geschiedenis.

Bij archeologisch onderzoek naar wrakken van zeegaande schepen uit de vroegmoderne en moderne tijd bestaat altijd de wens de resten van deze schepen en hun ladingen te koppelen aan hun scheepsnamen en geschiedenissen. Dat is volkomen begrijpelijk, want inzichten uit de geschiedwetenschap en archeologie kunnen elkaar uitstekend aanvullen en het maritiem-historische

1 Lambert D. Westera, 'The silk dress and the shipwreck: A seventeenth-century wreck near Texel', *The Mariner's Mirror* 111:1 (2025) 22–40.

verhaal completer maken. Het onderzoek naar en vaststellen van de oorspronkelijke naam van vroegmoderne scheepswrakken is echter notoir moeilijk en er zijn relatief weinig voorbeelden van geslaagde pogingen. De kans op succesvolle identificatie neemt aanzienlijk toe, wanneer het gaat om schepen van grote organisaties, zoals de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), die een uitgebreid archief heeft nagelaten dat ook nog eens relatief goed is ontsloten. De kans op succesvolle koppeling van de historische aan de archeologische bron is voor de achttiende en negentiende eeuw bovendien aanzienlijk groter dan voor de zeventiende eeuw of nog verder terug in de tijd. De identificatie van schepen die voor particuliere reders hebben gevaren is veel moeilijker, omdat van kleine bedrijven nauwelijks administraties bewaard zijn gebleven en wat wel bewaard is, meestal (nog) onvoldoende is ontsloten. Een bekend voorbeeld van een succesvolle identificatie is die van het VOC-retourschip *Amsterdam*, dat in 1749 is gestrand op de Zuid-Engelse kust nabij Hastings.[2] Gedurende mijn eigen veertig jaar als maritiem historicus en archeoloog heb ik aanzienlijk méér zoektochten in de archieven zonder succes zien eindigen dan dat er konden worden afgerond met een eenduidige identificatie.

Een belangrijk voorbeeld van zo'n zoektocht in de Nederlandse praktijk is wrak Scheurrak SO1 op de rede van Texel, dat tussen 1987 en 1997 grotendeels is opgegraven door het archeologisch duikteam van NISA/ROB.[3] Het schip was omstreeks 1585 gebouwd en in 1590 of (kort) daarna met een lading graan aan boord vergaan. De hypothese is altijd geweest dat dit schip een Straatvaarder was en één van de 44 schepen, die volgens de kronieken in de beruchte storm van Kerstnacht 1593 op de rede van Texel zijn vergaan.[4] Historica Milja van Tielhof heeft destijds in opdracht van NISA/ROB een poging gedaan de naam van het schip in de archieven te achterhalen, maar dat is niet gelukt.[5] In haar dissertatie over de maritieme cultuur van de laat-zestiende eeuw op basis van

2 Peter Marsden, *De laatste reis van de Amsterdam* (Bussum 1974).

3 Voor de eenduidigheid wordt hier gesproken van NISA/ROB. Dat staat voor Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwaterArcheologie/ Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek. Voor een korte geschiedenis van het ontstaan van dit NISA en de organisatorische inbedding zie: Reinder Reinders, 'Scheepsarcheologie in Nederland' in: *KNOB-congres Verantwoord onder water, 15 maart* 1985 (Amsterdam 1986); *NISA-Jaarboek 1. Jaarverslag 1994* (Flevobericht 395, z.p. [Lelystad] z.j. [1996]), aldaar 5–6; *NISA-Jaarboek 2 1995* (z.p. [Lelystad] z.j. [1996]), aldaar 5–10. Voor een geschiedenis van de professionele onderwaterarcheologie in Nederland en de organisatorische inbedding (1980–2006) zie: Arent Vos, 'Duikteam NISA/ROB. Tien jaar professioneel archeologisch duiken in Nederland', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 28:2 (2009) 24–35.

4 Arent Vos, 'Het Palmhoutwrak en andere Nederlandse scheepswrakken, die (mogelijk) betrokken zijn geweest bij de handel op de Middellandse Zee. Een aanzet tot de archeologie van Straatvaarders' in: A.F.L. van Holk, R. Oosting, A.B.M. Overmeer, A.D. Vos en W.B. Waldus eds., *Straatvaart. Bijdragen aan de Dag van de historische maritieme archeologie in Nederland (15de Glavimans symposion)* (Leiden 2024) 21–77, aldaar 36–38. Hier ook meer literatuurverwijzingen naar wrak Scheurrak SO1.

5 Milja van Tielhof, 'Texel, kerstavond 1593. De ramp die Tesselschade haar naam gaf' in: Mario Damen en Louis Sicking ed., *Bourgondië voorbij. De Nederlanden 1250–1650. Liber alumnorum Wim Blockmans* (Hilversum 2010) 311–324.

duizenden artefacten van Scheurrak S01 en talrijke geschreven bronnen, heeft ook Geke Burger het scheepswrak niet kunnen identificeren.[6]

HANDREIKINGEN VOOR HET DOEN VAN ONDERZOEK NAAR EN IDENTIFICATIE VAN VERGANE SCHEPEN

In de afgelopen decennia zijn door verschillende Nederlandse maritiem-historisch onderzoekers handreikingen geschreven hoe zo'n onderzoek opgezet zou kunnen worden en welke archieven in het bijzonder geschikt kunnen zijn. Op het eerste Glavimans symposion, in 1985 gehouden in Lelystad (inmiddels is in 2024 de zestiende editie van deze 'Dag van de historische maritieme archeologie in Nederland' gepasseerd), deelde historicus Erik van der Doe reeds zijn inzichten over de mogelijkheden en problemen bij het doen van onderzoek gericht op identificatie van archeologisch onderzochte scheepswrakken.[7]

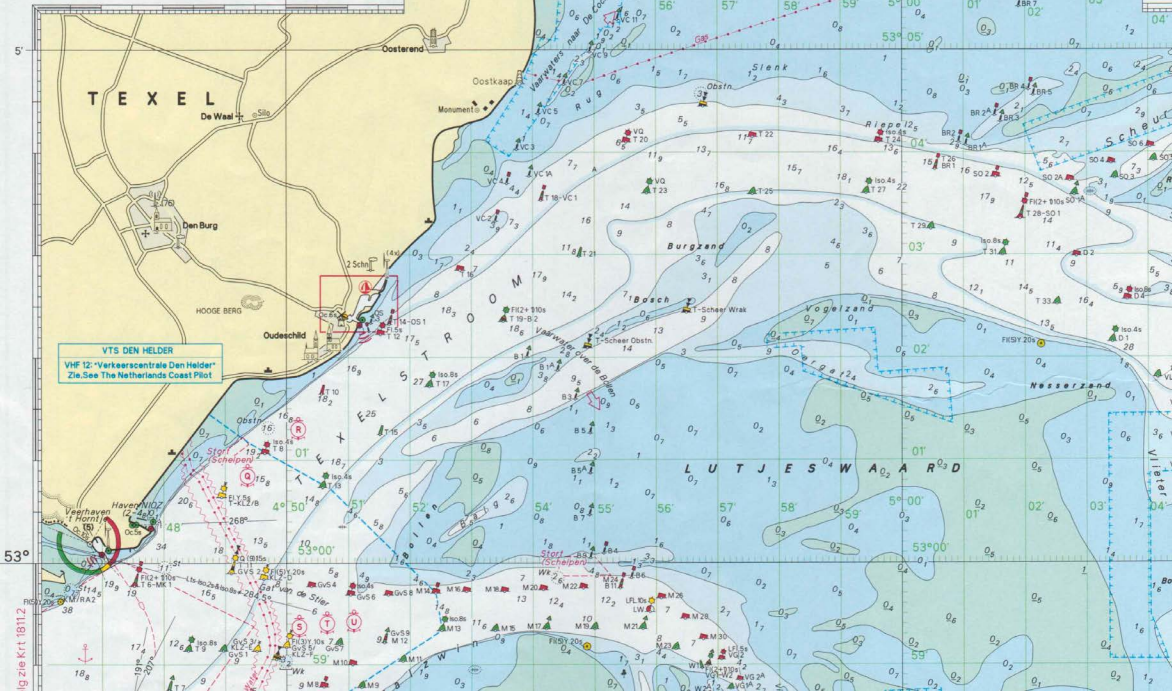
Ruim een kwart eeuw later publiceerden historici Maarten Hell en Wilma Gijsbers in dit tijdschrift hún inzichten over de 'papieren getuigen van scheepsrampen rond Texel (1575–1795)', juist in verband met het vele onderzoek dat al vele jaren gebeurde naar de resten van scheepswrakken bij het eiland. In een beknopte historiografie lieten ze zien wat er sinds Van der Doe's aanzet in 1985 zoal nog is toegevoegd aan 'handleidingen' voor historisch onderzoek naar specifieke gezonken schepen.[8] Tezamen maken deze studies duidelijk dat er in Nederlandse archieven enorm veel geschreven bronnen aanwezig zijn waar in enigerlei vorm informatie over schepen en scheepsrampen te vinden is, maar dat er tegelijkertijd grote lacunes zijn qua tijd en plaats en ook in aard van de informatie en de mate van ontsluiting. Vrij vertaald komt het er op neer dat het zoeken naar de koppeling van de historische aan de archeologische gegevens van specifieke wrakken te vergelijken is met het zoeken naar een naald in vele hooibergen, waarbij het onzeker is of de gezochte naald überhaupt bestaat.

Mogelijk biedt in de toekomst de Scheepswrakken database, die in dit nummer in de rubriek Website wordt toegelicht, de onderzoeker meer handvatten. Sowieso worden archieven steeds meer digitaal ontsloten en komt steeds betere Handwritten Text Recognition (HTR) het snel doorzoeken van archieven ten goede. Dergelijke ontwikkelingen zullen het doen van dit soort onderzoek zeker gaan vergemakkelijken.

6 Geke Burger, *Sunken History. Shipwreck Scheurrak S01 in the late sixteenth-century Dutch maritime cultural landscape* (Leiden 2025).

7 Erik van der Doe, 'Historisch onderzoek naar scheepvaart en scheepsrampen ten tijde van de Republiek' in: Reinder Reinders ed., *Raakvlakken tussen scheepsarcheologie, maritieme geschiedenis en scheepsbouwkunde. Inleidingen gehouden tijdens het Glavimans symposion 1985* (Lelystad 1987) 101–104.

8 Maarten Hell en Wilma Gijsbers, 'Geborgen of gezonken, gered of verdronken. Papieren getuigen van scheepsrampen rond Texel (1575–1795)', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 31:1 (2012) 42–59.



Kaart 1811.3 uitgegeven door de Dienst der Hydrografie (detail), 2001. De kaart toont de stroomgeulen en ondieptes direct ten oosten van Texel, met onder meer het Burgzand ten oostnoord-oosten van Oudeschild. Dit gebied hoorde vroeger tot de rede van Texel. COLLECTIE AUTEUR

HET WRAK BURGZAND NOORD 17, ALIAS HET PALMHOUTWRAK

Een actueel voorbeeld van een scheepswrak in Nederlandse wateren dat sterk de aandacht heeft getrokken en waar een kennelijke behoefte bestaat het te identificeren, is wrak Burgzand Noord 17 (BZN17), ofwel het Palmhoutwrak, zo genoemd vanwege het vele palmhout (*Buxus sempervirens*) aan boord. Dit wrak is bij het grote publiek vooral bekend vanwege de presentatie van een kostbare jurk in 2016 (die tegenwoordig te bezichtigen is in Museum Kaap Skil op Texel) en van de driedelige tv-documentaire 'De jurk en het scheepswrak', uitgezonden bij de Nederlandse Publieke Omroep in april 2023.[9] Het wrak is gevonden ten oosten van Texel, op een stukje van de rede van Texel, dat al sinds de zestiende eeuw op zeekaarten vermeld staat als Burgzand. Op dit Burgzand zijn in de loop der eeuwen veel schepen vergaan, voornamelijk tijdens zware stormen. Het is daarom onderwerp geweest van een meerjarig gebiedsgericht archeologisch onderzoek, waarbij tussen 1998 en 2005 twaalf scheepswrakken zijn onderzocht en gedocumenteerd. De wraklocaties zijn daarna jarenlang gevolgd en waar nodig — omdat ze weer verder waren uitgespoeld — aanvullend gedocumenteerd. Hierbij zijn veel inzichten opgedaan over het grote onderzoekspotentieel van de wrakken en

9 Zie: *De jurk en het scheepswrak*, NPO *start* https://npo.nl/start/serie/de-jurk-en-het-scheepswrak/seizoen-1/de-jurk-en-het-scheepswrak/afspelen (laatst geraadpleegd 30-08-2025). In feite betreft het meerdere jurken, maar ook andersoortige, kostbare textilia en nog veel meer luxe goederen.

van de bedreigingen door 'natuurlijke processen als verstoorder'.[10] Bovendien is een efficiënte methode ontwikkeld om de scheepswrakken langdurig fysiek te beschermen tegen verdere degradatie. Van de twaalf scheepswrakken zijn er vijf compleet en een zesde gedeeltelijk afgedekt met steigergaas en/of zandzakken.[11]

Een zich sinds de dichting van de Afsluitdijk (1932) voltrekkend proces van ontzanding en verdieping in dit gebied loopt intussen gewoon door en zo werd in 2009 door lokale duikers een nieuw wrak ontdekt, het zeventiende wrak op het Burgzand tot dan toe (BZN17).[12] In de periode 2009–2014 is hier intensief door hen op gedoken, waarbij honderden objecten zijn geborgen.[13] In de jaren 2014–2016 is de vindplaats door professionele onderwaterarcheologen van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) archeologisch gewaardeerd, gekarteerd en fysiek beschermd tegen verdere uitspoeling.[14] De provincie Noord-Holland heeft verantwoordelijkheid genomen voor onderzoek, conservering, deponering en publicatie van het vondstcomplex in een lijvige *Basisrapportage BZN17/ Palmhoutwrak*.[15] En in de zomer van 2024 heeft de RCE een eerste aanvullend archeologisch onderzoek uitgevoerd door drie proefsleuven te graven over achter-, midden- en voorschip. Hierover is een nieuwe publicatie in voorbereiding, maar in grote lijn worden de interpretaties en de verwachtingen van 2018 en 2019 bevestigd en zo ook de inschatting als 'van grote archeologische waarde'.

Op basis van het tot nog toe verrichte onderzoek is het volgende beeld ontstaan, als werkhypothese.[16] BZN17 was een Nederlands handelsschip, waarschijnlijk gebouwd en uitgerust in Amsterdam. Het had een geschatte lengte over de stevens van omstreeks 40 meter en daarmee was het voor die tijd een groot zeegaand schip, vrijwel zeker van het type pinas. Inderdaad zijn resten van de spiegelconstructie gezien. Dendrochronologisch onderzoek naar het scheepshout heeft een jongste kapdatum opgeleverd van najaar/winter 1640–1641. Rekening houdend met diverse variabelen 'van bos tot boot' of 'van kap tot afvaart' is ingeschat dat het schip omstreeks 1645 in de vaart moet

10 Arent Vos, 'Van zeestromingen en paalwormen, of hoe oude scheepswrakken verdwijnen' in: Arent Vos en Jeroen van der Vliet eds., *Natuurlijke processen als verstoorder; archeologisch erfgoed bedreigd door een verstoorder die niet betaalt* (Amsterdam 2005) 7–14.

11 Arent D. Vos, *Onderwaterarcheologie op de Rede van Texel. Waardestellende onderzoeken in de westelijke Waddenzee (Burgzand)* (Amersfoort 2012).

12 Dit proces van grote verdieping als gevolg van de Afsluitdijk is in 2002 in het kader van het Burgzandproject (1998–2005) geïdentificeerd door Dick Rakhorst. Rakhorsts voorspelling is dat het proces zal voortduren tot 'rond 2040–2065'. Zie: Vos, *Onderwaterarcheologie op de Rede van Texel*, 342–367.

13 Vermeld zij dat dit wettelijk niet is toegestaan. Voor de achtergronden zie: Arent Vos, 'Achtergronden en vondstgeschiedenis' in: Arent D. Vos e.a., *Wereldvondsten uit een Hollands schip. Basisrapportage BZN17/Palmhoutwrak* (Haarlem 2019) 25–35.

14 J. Opdebeeck, T. Coenen en A. Vos, *Palmhoutwrak: een venster naar de gouden eeuw. Archeologisch onderzoek Burgzand Noord 17 (gem. Texel) in de periode 2014–2017* (Amersfoort 2018).

15 Vos e.a., *Wereldvondsten.*

16 Arent Vos, 'Discussie en conclusie' in: Vos e.a., *Wereldvondsten*, 367–381.



Verguld zilveren pronkbeker uit wrak BZN17/Palmhoutwrak, 1575–1600. CASTRICUM, PROVINCIAAL DEPOT VOOR ARCHEOLOGIE NOORD-HOLLAND, 5372-001

zijn gekomen.[17] De aard van de bewapening, uitrusting en lading met typisch mediterrane stukgoederen als palmhout, mastiek, anijs en diverse soorten mediterrane keramiek aan boord doen vermoeden dat het schip een Straatvaarder was, die nog maar net was teruggekeerd van een reis naar het Middellandse Zeegebied, toen het op de rede van Texel zonk.[18] Behalve de beroemde jurk is nog een heel aantal kostbare objecten 'los' geborgen: méér dure kledingstukken en andersoortige textilia, tafelzilver en boekbanden, waarvan het nog een grote vraag is waarom deze aan boord waren en wie de eigenaren geweest zijn. Dat hiervoor bij de berging geen context is gedocumenteerd, maakt interpretatie niet makkelijker.

17 Arent Vos, 'Het dateren van hout' in: Vos e.a., *Wereldvondsten*, 96–97; Arent Vos, 'Van bos tot boot' in: Vos e.a., *Wereldvondsten*, 120–121.

18 Vos, *Aanzet tot de archeologie van Straatvaarders* biedt een interpretatiekader gebaseerd op elf wrakken van (mogelijke) Straatvaarders.

Het jaar van ondergang kon niet nauwkeurig worden bepaald. De jongste absolute datering in het hele vondstcomplex is de kapdatum van dat ene stuk hout uit najaar/winter 1640–1641. Er zijn twee objecten gevonden met jaartallen erop, maar die komen beide uit de jaren dertig: een bronzen vijzel uit 1633 en een navigatie-instrument uit 1636. We moeten het tijdstip van ondergang daarom inschatten op basis van globale dateringen van vooral het keramiekcomplex en de algemene levensduur van schepen. De ondergang zal meest waarschijnlijk liggen rond het midden van de eeuw en vrijwel zeker niet later dan de jaren 1660.[19] Met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid kan aldus gesteld worden dat dit schip is vergaan ergens in de periode 1641–1670, maar met een grootste kans voor de periode 1645–1660. Voor archeologisch onderzoek zijn dit nauwkeurige dateringen, maar voor nader onderzoek in de archieven, met hun boven aangestipte problematiek, zijn de marges groot.

HET ONDERZOEK NAAR WRAK BZN17. KANDIDATEN, MAAR NOG GEEN IDENTIFICATIE

Historicus Maarten Hell heeft voor het BZN17-project onderzoek in de archieven gedaan, op zoek naar identificatie van het wrak en het bijbehorende scheepsverhaal.[20] Al vroeg in zijn onderzoek meende hij een kandidaat te hebben gevonden in het schip *Orpheus*. Dit schip bereikte in november 1645 na een reis naar de Middellandse Zee veilig de Hollandse kust, maar daar verging het bij Texel. Aanvankelijk was er discussie, want de precieze plaats van ondergang bij Texel was nog niet gevonden en november 1645 leek aan de vroege kant voor een schip uit 1645 dat er al een reis naar de Middellandse Zee op had zitten.[21] Hier moet direct worden aangetekend dat het theoretisch mogelijk is dat het schip toch iets eerder al in de vaart was gekomen, bijvoorbeeld in 1644, 1643, of zelfs 1642. De discussie kon echter worden afgesloten, toen Hell een archiefstuk vond waarin als plaats van ondergang voor deze *Orpheus* de Noorderhaaks werd genoemd, een grote zandbank ten zuidwesten van Texel. Hell heeft in zijn maandenlange zoektocht 78 gevallen van schipbreuk bij Texel gevonden uit dezelfde periode als BZN17 (1645–1660). Maar, zo merkte Hell terecht op, voor een positieve identificatie is meer nodig. Zo dient de plaats van ondergang aan de kant van de Waddenzee te liggen, terwijl de exacte locatie in schriftelijke bronnen lang niet altijd genoemd wordt: 'omtrent Texel' is dan bijvoorbeeld de omschrijving. Verschillende schipbreuken vielen af, omdat het andersoortige schepen betrof, zoals vissersschepen, walvisvaarders, oorlogsschepen of schepen van de VOC. Van de overgebleven kandidaten heeft Hell er negen gevonden die een dui-

19 Arent Vos, 'Hoe lang ging een zeegaand schip mee?' in: Vos e.a., *Wereldvondsten*, 113–119.

20 Maarten Hell, 'Nederlandse handelsvaart op het Middellandse Zeegebied in de 17de eeuw. Een korte inleiding op de Straatvaart' in: Vos e.a., *Wereldvondsten*, 55–79 en 382–383.

21 Persoonlijke gedachtewisselingen tussen Hell en Vos.

delijke relatie met de Straatvaart hadden, waaronder ook uitgaande schepen, maar het blijft vooralsnog onduidelijk of wrak BZN17 één van deze negen kan zijn geweest, of dat we het juiste schip gewoon nog niet zijn tegengekomen in de bronnen. Het onderzoek moest worden afgesloten zonder identificatie van wrak BZN17.[22]

Overhaaste identificatie, uitgaande van een relatie met het huis Stuart

Eerder was wel al door historici Nadine Akkerman en Helmer Helmers via krant, blog en digitale nieuwsbrief gecommuniceerd dat het wrak en daarmee de eigenaar van de jurk waren geïdentificeerd.[23] Kort nadat de vondst van BZN17, het Palmhoutwrak, op 14 april 2016 met de nodige publiciteit en met speciale aandacht voor de jurk bij Museum Kaap Skil wereldkundig was gemaakt, konden we in de krant lezen, dat de jurk van ene lady Kerr was geweest en dat het schip een bagageschip betrof van koningin Henriëtta Maria Stuart (1609–1669). Een van de vondsten uit wrak BZN17 was namelijk een leren boekomslag met op de voor- en achterzijde in goudopdruk het wapen van het koningshuis Stuart van Engeland, Schotland en Ierland. De gedachte van de onderzoekers, beiden expert op het gebied van Engels-Nederlandse betrekkingen in de zeventiende eeuw en het huis Stuart, was dat er een direct verband moest bestaan tussen het boek, het schip en het Engelse koningshuis. Henriëtta Maria was echtgenote van koning Karel I (1600–1649), die sinds 1629 in conflict was met het Engelse parlement, uitmondend in een complete burgeroorlog (1642–1651) en de onthoofding van Karel in 1649. Het was in deze context dat Henriëtta Maria in februari-maart 1642 met een kleine vloot de oversteek maakte naar de Republiek. Ze bracht haar nog zeer jonge dochter Mary (1631–1660) mee, die het jaar tevoren (1641) in het huwelijk was getreden met prins Willem II van Oranje (1626–1650), maar Henriëtta's belangrijkste doel in de Republiek was wapens en munitie te kopen voor de strijd van haar man tegen het parlement. Akkerman was bekend met een brief van 17 maart 1642 uit de correspondentie van Elizabeth Stuart, de 'Winterkoningin' (zie hierna), waarin vermeld stond dat een van de bagageschepen van Henriëtta Maria was vergaan. In het schip had onder andere de kleding van haar hofdame lady Kerr gezeten. Helmers merkte nog op dat het jammer was dat de archeologen hen niet hadden geraadpleegd, want dat de puzzel dan veel eerder zou zijn opgelost.[24]

22 Hell, 'Nederlandse handelsvaart', aldaar 78.
23 *De Volkskrant,* 19 april 2016 www.volkskrant.nl/wetenschap/was-eigenaresse-van-gevonden-garderobe-uit-gouden-eeuw-een-spion~b8830180/; *The History Blog,* 21 april 2016 www.thehistoryblog.com/archives/41746; *NIAS News,* 21 april 2016 https://nias.knaw.nl/news/nadine-akkerman-finds-out-who-owned-wardrobe-recently-discovered-in-the-wadden-sea/ (allen laatst geraadpleegd 30-08-2025).
24 *NIAS News,* 21 april 2016, aldaar de laatste alinea 'Unnecessary speculation'.



Kalfsleren boekband met op voor- en achterkant in goudopdruk het wapen van het koningshuis Stuart, vóór 1620. CASTRICUM, PROVINCIAAL DEPOT VOOR ARCHEOLOGIE NOORD-HOLLAND, 6241-010

De conclusie van Akkerman en Helmers bleek echter overhaast. De auteur dezes, die al sinds november 2014 via Museum Kaap Skil bij het onderzoek naar wrak BZN17 was betrokken en, geïnspireerd door hetzelfde boekomslag en de verzameling kostbare voorwerpen, zoekende was naar een mogelijk verband met de Stuarts, was daardoor bekend met het verloren bagageschip van Henriëtta Maria. In het werk van de zeventiende-eeuwse geschiedschrijver Lieuwe van Aitzema (1600–1669) kunnen we vinden dat het bedoelde schip was gezonken in het Goereese Gat: 'In't Goereetsche gat in komende verginck een van haer bagage Schepen (...)'.[25] Met zekerheid niet het Palmhoutwrak dus.[26]

MOET EEN RELATIE MET HET HUIS STUART WORDEN LOSGELATEN?

Inmiddels heeft onderzoek van de Engelse historica Janet Dickinson naar het complex van tweeëndertig uit wrak BZN17 geborgen boekbanden uitgewezen dat de betreffende boekband met het Stuart-wapen een zogeheten 'handelsband' was, een boek dat was gebonden voor gewone verkoop. Zij leidde dat af uit de algehele decoratie en de stijl van de band en zag dat bevestigd door twee boekbanden in de bibliotheek van Cambridge met identieke centrale stempels:

25 Lieuwe van Aitzema, *Saken van staet en oorlogh in ende omtrent de Vereenigde Nederlanden, tweede deel* ('s-Gravenhage 1669) 815.
26 Korte tijd daarna zijn Akkermans en Helmers alsnog toegetreden tot de onderzoeksgroep van het Palmhoutwrak. Zie: Helmer Helmers, 'Het Palmhoutwrak: van mediahype tot onderzoeksproject', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 38:2 (2019) 66–71.

het ene een her-binding van een afgesleten exemplaar van een Bijbelvertaling uit 1536, het andere een *Geschiedenis van Venetië*, gedrukt in 1612.[27]

De gedachte aan een directe connectie van schip en/of (deel van de) lading met het Engelse koningshuis moest worden losgelaten. Echter, misschien toch niet helemaal, want een kleine kans op enig verband blijft voor de onderhavige periode bestaan. Immers een groot deel van de zeventiende eeuw hebben telgen van het huis Stuart in de Republiek gelogeerd of er langdurig gewoond. Als eerste was daar Elizabeth Stuart (1596–1662), zuster van Karel I, die als 'Winterkoningin' van 1621 tot 1662 in Den Haag verbleef en daar grote impact op het culturele leven heeft gehad. Haar schoonzuster, koningin Henriëtta Maria, heeft een heel jaar (maart 1642–februari 1643) in Den Haag gelogeerd. De oudste dochter van Henriëtta Maria en Karel I, Mary I Stuart, heeft als echtgenote — vanaf 1650 als weduwe — van Willem II van Oranje vanaf 1642 tot haar dood in 1660 in Den Haag gewoond. Tenslotte trouwde Mary II Stuart (1662–1694) in 1677 met Willem III van Oranje (1650–1702), maar dat valt buiten de periode van wrak BZN17. Intussen echter hadden ook de zoons van Karel I en Henriëtta Maria, de latere koningen Karel II (1630–1685) en Jacobus II (1633–1701) en hun jongere broer Hendrik (1640–1660) tijdens de burgeroorlog, maar ook daarna nog (periode 1642–1660) verschillende malen in Den Haag en elders in de Nederlanden verbleven en dat was wel in de periode van BZN17.[28] Nader historisch en archeologisch onderzoek — lees: tenminste uitbreiding van de proefsleuven op het wrak — zal moeten uitwijzen of er wellicht toch direct of indirect enig verband, hoe klein ook, is geweest tussen dit wrak en enige telg uit het huis Stuart, of hun dikwijls honderden personen tellende gevolg. Qua periode zou het kunnen, maar dit is momenteel waarschijnlijk niet de belangrijkste onderzoeksrichting om te volgen.

RELATIE MET HET HUIS STUART TOCH NIET LOSGELATEN. EEN RECENTE POGING BEOORDEELD

Toch heeft historicus Lambert Westera daartoe eerder dit jaar in *The Mariner's Mirror* nog weer een poging gewaagd en hij meent het schip te hebben gevonden. Ook hij gaat bij zijn zoektocht uit van het boekomslag met het Stuart-wapen en de andere kostbaarheden en ook hij zoekt het in de reis van Henriëtta Maria van 1642–1643 naar de Republiek. Westera vindt het echter in

27 Janet Dickinson, 'Een unieke collectie verdronken boeken' in: Vos e.a., *Wereldvondsten*, 291–311, aldaar 295.

28 Zie: *Scheveningen toen en nu* www.scheveningentoenennu.nl/ballingschapstuarts/ (laatst geraadpleegd 30-08-2025).

29 Lambert D. Westera, 'The silk dress and the shipwreck: A seventeenth-century wreck near Texel', *The Mariner's Mirror* 111:1 (2025) 22–40. In dit geval vermeldde Lieuwe van Aitzema het bij Eierland verongelukte bagageschip niet, maar wel het tweede bagageschip, dat strandde bij Zandvoort. De koninklijke paarden in deze boeier hebben de stranding wel overleefd. Aitzema, *Saken van staet en oorlogh*, 878.

de retourreis van de Engelse koningin, waarbij de eerste poging van 29 januari tot 6 februari 1643 mislukte vanwege een week zware storm op de Noordzee. In die storm raakten enkele oorlogsschepen uit de begeleidende vloot onder bevel van admiraal Maarten Tromp zwaar beschadigd en vergingen opnieuw koninklijke bagageschepen, twee boeiers ditmaal, waarvan een bij Texel.[29]

Westera presenteert als belangrijkste argument een fragment uit de *Tijdinghe uyt Verscheyde Quartieren* van 7 februari 1643. De *Tydinghe* was een Amsterdamse krant, die gedurende de periode 1618/1619–1671 in beginsel elke zaterdag verscheen.[30] Op 7 februari kwam het bericht:

> 'Een groot wel-geladen schip, noch niet wetende waer van daen het ghekomen is, is onder Eyerlandt dese weecke door het groot onweder en hooghe vloet ghestrant. Alsmede een van hare koninckklijcke majesteyts bagagie-schepen, daer van men verstaet twee aen strant doot aenghekomen te zijn'.

Hier wordt dus melding gemaakt van twee tijdens zware storm en stormvloed 'onder Eyerlandt' gestrande schepen. Een is een onbekend groot schip, het tweede is een van de bagageschepen van Henriëtta Maria, waarvan twee doden gemeld worden. Westera meent dat dit grote schip het Palmhoutwrak is, waar op de een of andere manier goederen uit het koninklijke bagageschip in terecht zijn gekomen, bijvoorbeeld als gevolg van een botsing, of door getijdenstroom, of wellicht door berging, indien het bagageschip net iets eerder was vergaan.[31]

Als bijkomende informatie voert Westera een brief aan de Staten-Generaal op van een kapitein bij de Staatse vloot, Tjeerd de Groot, die hij op 6 februari op Eierland had geschreven. De Groot berichtte aan de Staten-Generaal dat hij met zijn fregat *Vrieslandt* tijdens de storm vier dagen voor Texel geankerd had gelegen in een poging zo de storm te doorstaan. Uiteindelijk had het anker het niet gehouden en had hij zijn fregat 'aen de eylande Texel aen de Meeuwenduynen' op het strand moeten zetten, waar zijn schip uiteengevallen was. De bemanning was echter gered en het geschut kon worden geborgen. De Groot liet in zijn brief ook weten dat hij tijdens de storm het bagageschip met paarden vlakbij zijn fregat had gezien, echter niet meer na 2 februari. Uit wrakresten en dode paarden op het strand concludeerde hij dat het bagageschip moest zijn vergaan.[32]

Qua datering is februari 1643 aan de vroege kant voor wrak BZN17, zeker in aanmerking genomen dat het schip er al een complete reis naar de Middellandse Zee op had zitten. Theoretisch zou het echter kunnen indien álle elementen uit het traject 'van bos tot boot' in minimale tijd doorlopen waren

30 Zie: *Tydinghe uyt verscheyde quartieren*: https://nl.wikipedia.org/wiki/T%C4%B3dinghe_uyt_verscheyde_quartieren (laatst geraadpleegd 30-08-2025).

31 Westera, 'The silk dress', aldaar 29–30, 33, 39.

32 Ibidem, 29 en noot 29.

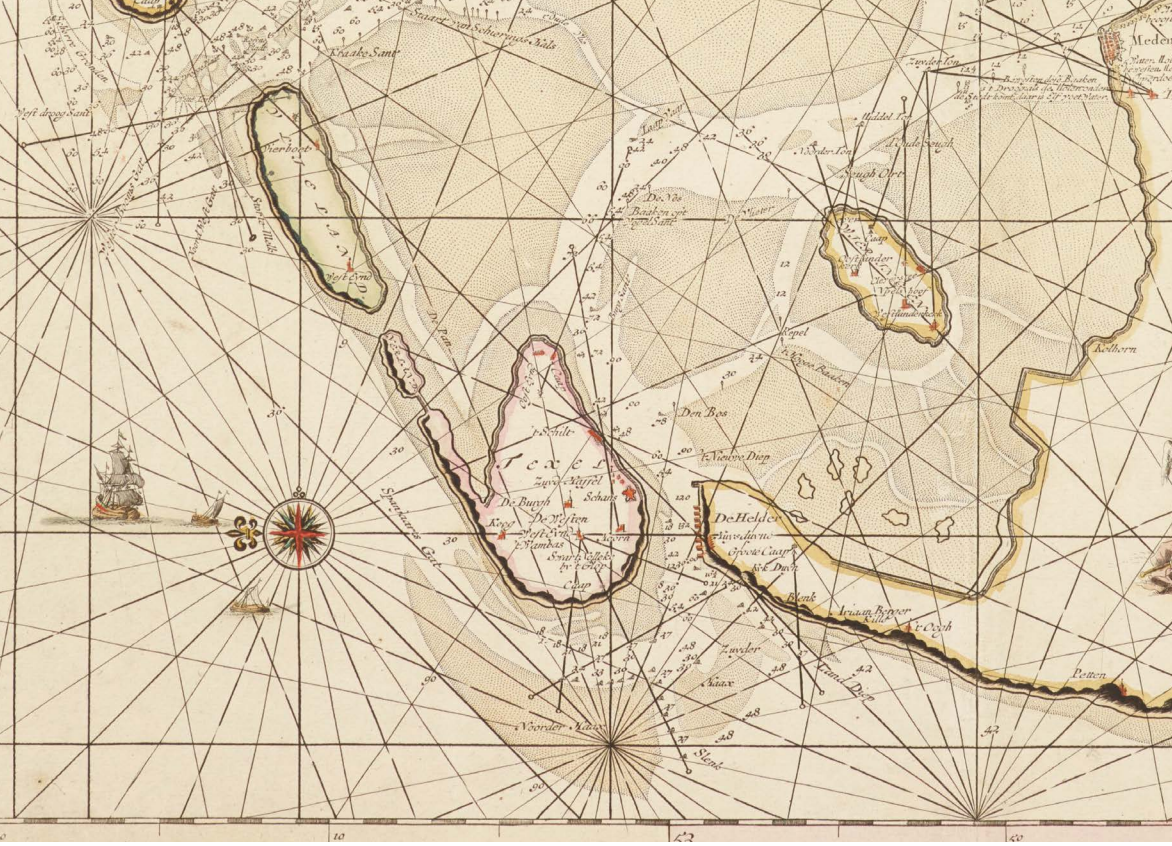
en het een korte heen- en terugreis naar de Middellandse Zee was geweest. Westera geeft daarbij welkome informatie — zijn expertise — over een preciezere datering van enkele kanonnen uit het Palmhoutwrak, die gezien hun ongewoon lage gietgewicht per stuk volgens hem in de periode 1638–1640 moeten zijn gegoten. Kanonnen konden echter lang meegaan en een datering in 1638–1640 is geen dwingend argument dat het schip kort daarna moet zijn gezonken, net als een kapdatum in 1641 van scheepshout dat niet is. Hoe het zij, het dient geen doel nog eens gedetailleerd op een datum voor bouw en eerste afvaart van het schip in te gaan. De locatie 'onder Eyerlandt' moet namelijk, anders dan Westera meerdere keren expliciet stelt, niet aan de Waddenzeekant van Texel, waar de rede lag, maar aan de Noordzeekant van het eiland gezocht worden.

Dankzij het werk van Jan Buisman, *Duizend jaar weer, wind en water in de Lage Landen* en van Elisabeth Gottschalk, *Stormvloeden (...) in Nederland* weten we, dat de storm, die de retourvloot van Henriëtta Maria tussen 29 januari en 6 februari 1643 had geteisterd, een bijzonder zware noordwesterstorm was, met het hoogtepunt op 1 en 2 februari en een stormvloed op 2 en mogelijk ook nog op 3 februari, die grote schade heeft aangericht in het noorden van Nederland, met overstromingen tot aan Drenthe toe.[33] Het is vrijwel uitgesloten dat een schipper, die op de Noordzee door zware noordwester storm wordt overvallen, tijdens die storm — en ook nog zonder loods! — zou proberen door het Marsdiep naar de rede te zeilen. De buitendelta met zijn smalle en voortdurend verlopende vaargeulen als Spanjaardsgat, Slenk en Landsdiep, langs uitgestrekte ondieptes als Noorderhaaks en Zuiderhaaks, zou dat tot een uiterst gevaarlijke, zo niet ondoenlijke opgave maken. Dit gebied is niet zonder reden een schepenkerkhof.[34] Een schipper die in een dergelijke situatie terecht zou komen, zou proberen op diep water, zo ver mogelijk uit de kust, de storm te doorstaan en desnoods voor anker gaan als er een ondiepe lagerwal te dichtbij zou kunnen komen. Dat is precies wat schipper Tjeerd de Groot met zijn fregat *Vrieslandt* geprobeerd heeft. Tenminste heeft hij zijn bemanning (en het geschut) in veiligheid kunnen stellen.

Eierland is tegenwoordig onderdeel van Texel, maar in de zestiende en zeventiende eeuw was het een klein, los eiland tussen Texel en Vlieland in. De opening tussen Eierland en Texel bleef omstreeks 1625 tijdens normaal

33 Jan Buisman, *Duizend jaar weer, wind en water in de Lage Landen. Deel 4, 1575–1675* (Franeker 2000) 470; M.K. Elisabeth Gottschalk, *Stormvloeden en rivieroverstromingen in Nederland. Deel 3, de periode 1600–1700* (Assen/Amsterdam 1977) 142–147.

34 Om een beeld te krijgen van de geulen en droogtes bij Texel en het voortdurend verlopen daarvan, zowel in de buitendelta als aan de Zuiderzeekant, moet men opeenvolgende zeekaarten bestuderen. Veel kennis is ook te vinden bij: Henk Schoorl, *De convexe kustboog. Texel-Vlieland-Terschelling. Bijdragen tot de kennis van het westelijke Waddengebied en de eilanden Texel, Vlieland en Terschelling. Deel 2. Het westelijke Waddengebied en het eiland Texel vanaf circa 1550* (Schoorl 1999).



'Paskaarte van de Zuyder Zee (…)' in 1684 uitgegeven door Johannes van Keulen (1654–1715), derde staat (detail), c. 1694. 'Burg Sant' staat aangeduid bij de vloedschaar in het Vogelzand, pal oost van 't Schilt (Oudeschild). Eierland is met een dijk verbonden aan Texel en er is zonder onderbreking ondiepte aangegeven langs de hele Noordzeekust van Texel, Eierland en Vlieland. Zie ook de smalle stroomgeulen en uitgestrekte ondieptes in de buitendelta van het Marsdiep. AMSTERDAM, HET SCHEEPVAARTMUSEUM, S.2625(02)

hoogwater ongeveer 8 voet boven zeeniveau en sinds 1629 was Eierland zelfs met een dijk verbonden aan Texel.[35] De opening tussen Eierland en Vlieland was zeer ondiep en nauwelijks doorvaarbaar, zeker niet voor grote zeegaande schepen. Op een zeekaart van Lucas Janszoon Wagenaar, gedateerd 1583, staat hier een diepte vermeld van 2½ tot 3 voet, op een zeekaart van Willem Janszoon Blaeu uit 1608 staat er slechts 1½ voet.[36] Op zeekaarten uit de zeventiende eeuw, zoals die van Johannes van Keulen uit de jaren 1680, zijn langs de hele Noordzeekust van Texel, Eierland en Vlieland doorlopende ondieptes aangegeven. Hier kon men langs de kust zandstranden vinden, maar die waren er niet langs de oostkant van Texel en Eierland. Ten oosten van Eierland en noordelijk bij Texel lagen slikken en schorren, die zozeer aangroeiden dat er in de tweede helft van de zeventiende eeuw zelfs schapen werden geweid.[37]

35 Schoorl, *Convexe kustboog*, 282–291.
36 Kaarten in: Lucas Jansz Waghenaer, *Spieghel der zeevaerdt* (Leiden 1585) en Willem Jansz Blaeu, *Het licht der zee-vaert* (Amsterdam 1608).

Het hele, uitgestrekte gebied ten oosten van Eierland moet als grotendeels ondoorvaarbaar worden beschouwd en grote schepen die op de rede van Texel wilden ankeren konden langs de oostzijde bij lange na niet in de buurt van Eierland komen. Als in kranten of brieven uit februari 1643 wordt gesproken over 'stranden' tijdens noordwesterstorm, of wrakresten en dode paarden 'op het strand', dan kan dat alleen aan de Noordzeekant zijn. 'Onder Eyerlandt' betekent dan niet anders dan 'bij Eierland' en niet 'ten oosten van' Eierland, laat staan 'op de rede van Texel'. Als kapitein De Groot na stranding een brief schrijft 'op Eierland' kan hij daar met zijn fregat uitsluitend zijn gekomen vanaf de Noordzeezijde, want vanaf de oostzijde was Eierland met een dergelijk schip volledig onbereikbaar. Tenslotte, als Westera uit de brief van De Groot citeert dat hij zijn fregat op het strand heeft gezet 'aen de eylande Texel aen de Meeuweduynen' geeft hij daarmee een ongewoon nauwkeurige positionering van de strandingslocatie. 'Meeuweduynen' was in de zeventiende eeuw een aanduiding voor de zuiderduinen van Eierland, aan de Noordzeekust. Het is het punt waar op dat moment reeds jaren de dijk vanaf Texel aansloot op Eierland.[38]

De conclusie kan niet anders zijn dan dat het fregat *Vrieslandt* op het Noordzeestrand van Eierland is vergaan. Datzelfde geldt dan ook voor het bagageschip van Henriëtta Maria, dat De Groot vóór 2 februari nog vlakbij hem op zee had gezien en waarvan hij in klare taal meldde wrakresten en dode paarden op het strand gezien te hebben. Het geldt dan eveneens voor het grote onbekende schip waar de *Tydinghe* op 7 februari melding van maakte en waarvan Westera vermoedde dat deze het Palmhoutwrak kon zijn, waar op enige wijze goederen uit het koninklijke bagageschip op terecht waren gekomen. Westera's identificatie kan aldus met geen mogelijkheid juist zijn.[39]

Er zijn meer serieuze pogingen in een vergevorderd stadium geweest om het Palmhoutwrak te identificeren, maar geen heeft het stadium van publicatie bereikt. Ofschoon de argumentatie vaak begint met een zinsnede als 'het is nu 100% zeker …' blijkt dan toch de argumentatie niet goed te kloppen met de archeologisch en historisch beschikbare data en inzichten. In zekere zin is het jammer, dat dergelijke pogingen niet gepubliceerd worden. Ze zouden kunnen bijdragen aan de discussie en leiden tot beter begrip van het scheepvaartbedrijf. Ook kan dan beter duidelijk worden wat nodig is voor een identificatie met voldoende mate van zekerheid. Wat dat betreft dank aan Westera voor zijn publicatie, want het scherpt de gedachten, maar zijn identificatie kan niet kloppen.

37 Schoorl, *Convexe kustboog*, 309.

38 Ibidem, 278–280, 288–291, 294; een kaartje op pagina 278 toont onmiskenbaar de positie van de Meeuwenduinen.

39 Mijn dank gaat hier uit naar Diederick Wildeman met wie ik over dit onderdeel van gedachten heb mogen wisselen. Wij waren het eens. Wildeman wees mij op de lokalisering van de Meeuwenduinen.

Het goede nieuws is dat identificeren niet onmogelijk is. Dat lijkt althans recent de casus van wrak Burgzand Noord 4 (BZN4) te tonen. Dit was een van de twaalf wrakken uit het Burgzandproject (1998–2005) .[40] In maart 2024 belde archeoloog Jeroen Oosterbaan de auteur met de mededeling dat zijn onderzoeksgroep in de archieven een mogelijke kandidaat had gevonden voor wrak BZN4 en of ondergetekende als oorspronkelijk onderzoeker van het wrak geïnteresseerd zou zijn in een gezamenlijk vervolg om te zien of deze identificatie juist zou kunnen zijn. Vanaf het begin was er overeenstemming, dat niet dwingend naar een gewenst resultaat gewerkt zou worden, maar dat we dit onderbouwd wilden doen.

Wrak BZN4 was geladen met een grote hoeveelheid tonnen, gevuld met koffiebonen en ook waren cacaobonen aangetroffen en houtsoorten die endemisch zijn voor het noorden van Zuid-Amerika. Het wrak werd 'gewaardeerd' als een Nederlandse West-Indiëvaarder, met een vermoedelijke bouwdatum tussen 1740 en 1750. Het moment van ondergang werd ingeschat in het derde kwart van de achttiende eeuw, met een voorkeur voor vroeg in die periode. Op basis van de opgebroken wrakresten en rekening houdend met een algemene lengte-breedte verhouding voor schepen in die tijd van circa 4:1 (of soms zelfs nog wat langer) werd de constructielengte ingeschat op 35–37 meter. De groep-Oosterbaan had aanwijzingen gevonden dat dit het in 1739 aan de Zaan gebouwde fregatschip *'t Hart* zou kunnen zijn geweest. Deze had een constructielengte van 30,8 meter en was stellig aan de oostzijde van Texel vergaan op 26 november 1756. Er waren goede aanwijzingen in de vorm van archeologisch én historisch herkende merktekens op de tonnen en er was een notarieel stuk met een bruikbare getuigenverklaring over het proces van de ondergang. Het Burgzand werd niet genoemd, maar het duidelijke strandingsverhaal met als laatst genoemde toponiem de Zuidwal (een ondiepte met zachte grond direct ten oosten van Den Helder), in combinatie met de verder beschreven omstandigheden als een sterke zuidenwind en een lopende vloed, liet het heel wel mogelijk dat het schip in de omgeving van het Burgzand terecht was gekomen en juist daar was vergaan.

In goede samenwerking van vijf onderzoekers — archeologen, historici en een dendrochronoloog — zijn alle historische en archeologische data naast elkaar gelegd en zorgvuldig opnieuw gewogen. Belangrijk was onder andere het door historicus Victor Enthoven in zijn langjarige onderzoek naar de scheepsbouwindustrie in de Zaanstreek gevonden gegeven dat Zaanse fregatschepen in de betreffende periode gemiddeld een opvallend kleinere lengte-breedte verhouding hadden dan veel andere scheepstypes (circa 3,6:1 in plaats van 4:1). Her-analyse van de archeologische documentatie van de scheepsresten, als zou het een fregatschip zijn geweest, liet zien dat met een

40 Vos, *Onderwaterarcheologie op de Rede van Texel*, 166–187.

dergelijke kleinere lengte-breedte verhouding de bekende lengte van *'t Hart* nagenoeg overeenkomend zou zijn. Er zijn ook verder in het geheel geen argumenten gevonden waarom BZN4 niet *'t Hart* (1739–1751) zou kunnen zijn en de bovengenoemde argumenten vóór zijn sterk. De gemaakte zaak lijkt overtuigend en op het moment van verschijnen van deze editie van *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* zal daarvan de publicatie waarschijnlijk ook beschikbaar zijn.[41]

Natuurlijk moet kritische beschouwing door collega-onderzoekers worden afgewacht, maar het zou zomaar kunnen, dat de opmerking van Hell in 2019, dat tot op heden geen enkel zeventiende-eeuws wrak in het Waddengebied is geïdentificeerd, niet langer opgeld doet. Als enige mogelijke uitzondering noemde Hell wrak BZN3, dat wel eens van VOC-schip *Rob* zou kunnen zijn, maar het is tot op heden bevestigd noch ontkracht.[42] Een geslaagde identificatie van BZN4 zou bemoedigend zijn, temeer daar *'t Hart* nu eens een particulier schip was. Maar dan wel weer achttiende-eeuws. Zo houdt Hell toch zijn gelijk.

TOT SLOT

De aanleiding voor dit artikel was Westera's voorgestelde identificatie van het Palmhoutwrak. Analyse van zijn betoog toont dat zijn identificatie niet juist kan zijn. Het Palmhoutwrak is gevonden aan de oostzijde van Texel, op het Burgzand, een deel van de rede van Texel dat in de zeventiende eeuw al enige tijd onder die naam bekend stond. Westera's 'groot wel-geladen schip, noch niet wetende waer van daen het ghekomen is', is begin februari 1643 aantoonbaar gestrand aan de Noordzeezijde van Eierland-Texel. Het vrijwel gelijktijdig op dezelfde locatie gestrande koninklijke bagageschip was geladen met paarden. Voor zover bekend waren bij deze boeier geen andere kostbaarheden aan boord. Het is ook niet aan de orde, want het Palmhoutwrak is niet hetzelfde als Westera's 'groot wel-geladen schip', alleen al omdat er grote, onoverbrugbare afstand tussen beide strandingslocaties ligt. Bovendien zit er waarschijnlijk ook een gat in tijd tussen de ramp met de boeier en die met de grote Straatvaarder, die we voorlopig dus alleen kunnen kennen als BZN17 of Palmhoutwrak. Het is een illustratie van de bewering waar dit verhaal mee begon, namelijk dat het notoir moeilijk is om wrakken van grote zeegaande schepen uit de vroegmoderne en moderne tijd te identificeren. We moeten het echter blijven proberen, want het is nuttig en af en toe, met veel volharding, gecombineerde kennis en het nodige geluk, lukt het wel. Met de toenemende digitalisering in de archiefwereld zullen de mogelijkheden alleen maar groter

41 L. Tran, J. Oosterbaan, A.D. Vos, V. Enthoven, S. van Daalen, 'The coffee was paid for dearly: shipwreck BZN4 and the frigate *'t Hart*', *Journal of Maritime Archaeology*, https://doi.org/10.1007/s11457-025-09458-2

42 Hell, 'Nederlandse handelsvaart', 78. Voor wrak BZN3 zie: Vos, *Onderwaterarcheologie op de Rede van Texel*, 142–165.

worden. Een illustratie hiervan is het onderzoek naar de *Witte Swaen* van 1636. Dit schip is in 1638 gezonken in de Finse Golf en is daar extreem goed bewaard gebleven, zoals veel scheepswrakken in de Baltische Zee. Zo biedt het archeologische materiaal een optimaal compleet uitgangspunt voor onderzoek in archieven.[43] Dat is helaas niet de praktijk in onze Nederlandse wateren, waar de natuurlijke processen in het algemeen uitermate destructief zijn.

OVER DE AUTEUR Arent Vos studeerde geschiedenis en archeologie met nadruk op historische scheepsbouw, leven en werken aan boord en onderwaterarcheologie. Vanaf de oprichting in 1985 van een afdeling Archeologie Onderwater bij het ministerie van Cultuur was hij betrokken. In 1996 werd hem gevraagd een professioneel archeologisch duikteam op te bouwen, dat hij heeft geleid totdat het werk op de markt werd geplaatst (2006). Sindsdien doet hij onderzoek, adviseert en publiceert hij.

43 Niklas Eriksson, Juha Flinkman, Minna Koivikko, Mia Lempiäinen-Avci, Martijn Manders, Liisa Näsänen, Jouni Polkko, Jirsi Reinders, Edd Stockdale en Ivar Treffner, 'Witte *Swaen* from 1636. The Discovery and Archaeological Survey of an Intact *Fluit* in the Gulf of Finland, Baltic Sea' in: *International Journal of Nautical Archaeology* (26 november 2024), https://doi.org/10.1080/10572414.2024.2413068

ANNE-RIEKE VAN SCHAIK

Een ‘wonderlijke’ scheepsstrijd

Feit en fictie in nieuwsprenten rondom de Slag bij Duins (1639)

Unlike sieges or land battles, naval battles often took place out of sight, without eyewitnesses or accurate sketches and maps by trained surveyors and artists. As a result, the reliability of the many paintings, drawings, prints, and other materials depicting naval battles is frequently debated. Later artworks are often seen as fictionalized, while contemporary prints made shortly after battles — news prints or news maps — are generally regarded as more factual or even journalistic. This article challenges that assumption by examining the maps and views published shortly after the 1639 Battle of the Downs. The Dutch victory under Admiral Tromp was widely reported and celebrated in the Republic through texts, images, and maps by printmakers like Crispijn de Passe, Cornelis Danckerts, Claes Jansz Visscher and Salomon Savery. Yet, even in this early media coverage, false or misleading information circulated — either intentionally or unintentionally. This article argues that these news and commemorative prints — ‘story maps’ — conveyed not only facts but also fiction. This is demonstrated by an analysis of a key moment from the battle: the dramatic destruction of the Portuguese flagship Santa Teresa or the ‘monster ship’. The scene captured the public imagination and continued to do so for ages. The earliest news prints played a key role in shaping the mythical dimensions of this event. This article calls for a more critical view of even seemingly reliable visual sources, seeing them not as objective records but as highly entangled with other textual and visual sources — both accurate and erroneous — that helped shape historical narratives. Rather than neutral illustrations, these publications were part of a fragile but rich news culture in which publishers competed to deliver sensational visual narratives. They contributed to a broader culture of memory in the Dutch Republic, helping construct national heroes and a collective identity, in which myths are sometimes needed.

> ‘Indien ik erghens in de namen der schepen misse of dwael, ghedenckt, dat ick met onse maetroozen ook van den roock en smook benevelt en verblindt word, dat het my qualijk mogelijk is vyanden en vrienden en ’t een schip van ’t ander te erkennen, en t’onderscheyden’.[1]

Geschiedschrijver en dichter Caspar Barlaeus verzuchtte het al in zijn redevoering over de Slag bij Duins (1639): mocht hij op fouten worden betrapt in zijn levendige beschrijving van de zeeslag, beeld je dan — als lezer — in dat hij zich tussen de matrozen op zee bevond en zodanig door rook beneveld was, dat hij de exacte Nederlandse en Spaanse schepen niet goed meer uit elkaar kon houden. Vanaf zijn Amsterdamse schrijftafel beschreef Barlaeus de Nederlandse overwinning op de Engelse wateren in geuren en kleuren, alsof hij er zelf bij was. In feite moest hij het doen met — vaak betwijfelbare of onvolledige — informatie uit tweede hand. Het was een tekortkoming die hij openlijk toegaf en op poëtische wijze inkleedde. Met zijn retoriek dekte hij zich in zonder dat de lezer het denkbeeldige strijdtoneel hoefde te verlaten.

En geef hem eens ongelijk. Het precieze verloop van een zeeslag — zeker in de zeventiende eeuw — wás vaak voor buitenstaanders ook letterlijk en figuurlijk in rookwolken gehuld — alle reden voor de poëet Barlaeus om deze disclaimer te geven bij zijn relaas. Met de contouren van het vasteland ver buiten het blikveld, te midden van beweeglijk zeewater en dikke kruitdampen, was het voor opvarenden moeilijk de precieze locaties en gebeurtenissen vast te leggen, laat staan er achteraf verslag van te doen.

Voor prentmakers, kaartenmakers en kunstschilders was het al helemaal een uitdaging. Waar belegeringen soms massa’s mensen van heinde en verre aantrokken, vonden zeeslagen meestal buiten het zicht van nieuwsgierige toeschouwers plaats en in relatief korte tijd. Bovendien ontbrak het aan ter plaatse gemaakte tekeningen en kaarten, terwijl bij oorlog op land ingenieurs, kaartenmakers en landmeters volop schetsen maakten, in opdracht of op eigen initiatief. Deze lagen vervolgens weer aan de basis voor nieuwsprenten.[2] Marineschilder Willem van de Velde de Oude (ca. 1610/1611–1693) was een uitzondering: hij mocht enkele keren meevaren met de Nederlandse vloot om zeeslagen af te beelden.[3]

Het is dan ook niet opmerkelijk dat de ‘documentaire waarde’ of accuratesse van de vele verbeeldingen van zeeslagen een terugkerend thema is in de

1 Caspar Barlaeus, *Oratie, over de zee-strydt, met de Spaensche vloodt in Duyns. Ghedaen inde doorluchtighe Schole t’Amsterdam, den 13en. van slacht-maendt des iaers 1639* (Amsterdam: Jan Banningh en Nicolaes van Ravesteyn, 1639) 20.

2 Christi Klinkert, *Nassau in het nieuws: nieuwsprenten van Maurits van Nassaus militaire ondernemingen uit de periode 1590–1600* (Zutphen 2005) 45.

3 Zie o.a.: Friso Lammertse, ‘“Embedded Journalist” of Naval Battles: Willem van de Velde I’ in: Ulrike Gehring en Peter Weibel eds., *Mapping Spaces: Networks of Knowledge in 17th Century Landscape Painting*, (Karlsruhe 2014) 186–95.

literatuur.[4] Van met name de latere schilderijen, prenten en tapijten wordt benadrukt dat deze vaak elementen van fictie of verbeelding bevatten. Het vroegmoderne publiek zou minder geïnteresseerd zijn in een exacte weergave en eerder in een heroïsche voorstelling, waarin bepaalde heldendaden werden aangedikt of verdraaid. Vooral op schilderijen die in opdracht van de admiraliteit of een vlagofficier werden gemaakt, wilde de opdrachtgever de heldhaftigheid duidelijk in beeld zien. De eigentijdse nieuwsprenten, die dichter op de feiten zaten, zouden geloofwaardiger zijn. Ze worden door een enkele auteur zelfs als 'journalistiek' bestempeld en vergeleken met hedendaagse persfotografie.[5] Maar dit beeld is te rooskleurig. Ook de visuele nieuwsverslaggeving verdient een kritische blik. In hoeverre laten deze afbeeldingen het werkelijke verloop van de zeeslag zien?

Dit artikel betoogt dat juist ook nieuwsprenten en nieuwskaarten desinformatie en misinformatie bevatten. De beeldvorming rondom de Slag bij Duins in 1639 vormt een geschikte casus om dit te onderzoeken. Tijdens deze zeeslag versloeg de Nederlandse oorlogsvloot onder admiraal Maarten Harpenszoon Tromp (1598–1653), ook wel bekend als 'het monsterschip', een Spaanse armada die beschutting zocht in Engelse wateren.[6] Van de gebeurtenis gingen bijzonder veel verslagen en verhalen de ronde, in woord, beeld en kaart. De visuele verslaggeving droeg naast een heleboel feiten óók fictie over, zal ik in dit artikel aantonen.

HET VERLOOP VAN DE SLAG

De Slag bij Duins in oktober 1639 vond plaats in het Kanaal, langs de belangrijke zeeroute van Gibraltar naar de zuidelijke Noordzeekust bij Vlaanderen en Holland, en betekende een beslissende overwinning voor de Nederlandse Republiek tijdens de Opstand.[7] Jaarlijks meerde een Spaanse armada aan in Duinkerke om het leger van de koning in de Zuidelijke Nederlanden te voorzien van nieuwe voorraden en verse troepen. Deze voortdurende aanvoer van versterkingen vormde een bedreiging voor het Staatse leger, maar ook voor de Nederlandse handelsschepen die dezelfde zeeroute gebruikten.

In 1639 was er een uitzonderlijk grote vloot in aantocht, bestaande uit 67

4 François Bellec, Ph. M. Bosscher, en Antoon Erftemeijer, *Sillages néerlandais: la vie maritime dans l'art des Pays-Bas = Kunst in het kielzog: het maritieme leven in de Nederlandse kunst* (Zutphen 1989) 76–80; Jenny Gaschke ed., *Turmoil and tranquillity: the sea through the eyes of Dutch and Flemisch masters, 1500–1700* (Londen 2008) 15; J.P. Sigmond en W.Th. Kloek, *Hollands glorie: zeeslagen in de Gouden Eeuw* (Zwolle 2014) 8; Elly Bos en Maartje de Haan, *Het rijk van Neptunus: maritieme prentkunst rond de Gouden Eeuw* (Rotterdam 1996) 7–9.

5 Bellec, Bosscher, en Erftemeijer, *Sillages néerlandais*, 80.

6 Luc Panhuysen, *Het monsterschip: Maarten Tromp en de armada van 1639* (Amsterdam 2021).

7 Voor uitgebreid verslag van de gebeurtenissen, zie: Panhuysen, *Het monsterschip,* 2021; Jonathan Israel, *The Dutch Republic and the Hispanic World, 1606–1661* (Oxford 1982) 251–271.

schepen met 24.000 soldaten en voorraden, onder leiding van admiraal Antonio de Oquendo. Het was zaak om deze gigantische vloot tegen te houden. Stadhouder en legeraanvoerder Frederik Hendrik stuurde hiervoor admiraal Maarten Tromp en viceadmiraal Witte de With (1599–1658) naar het Nauw van Calais.

De slag verliep in drie fasen: de eerste schermutselingen van 16–19 september, de blokkade van de Spaanse vloot bij Duins, en de grote zeeslag op 21 oktober.[8] De eerste fase begon op 16 september, toen de langverwachte Spaanse vloot in zicht kwam. Tussen 17 en 19 september kwam het tot een gevecht ter hoogte van Calais, waarbij de Spaanse schepen naar het noorden werden gedreven. Ze trokken zich noodgedwongen terug bij de neutrale Engelse rede van Duins om te herstellen. Daar zette Tromp een blokkade in die enkele weken zou duren. In die tijd zonden de vijf Nederlandse admiraliteiten versterkingen naar Tromps vloot, terwijl de Spanjaarden ingesloten bleven en verzwakten. De Nederlanders hadden tot dan toe slechts één schip verloren.

Op 21 oktober was de wind gunstig — tijd voor de beslissende slag. Tromp verdeelde zijn vloot in zes eskaders en viel bij het krieken van de dag de Spaanse armada aan. De strijd duurde de hele dag voort. Enkele dramatische 'hoogtepunten' uit de slag zijn de Spaanse schepen die in de mist vastliepen op de Engelse kust bij Deal; de vernietiging van het Portugese vlaggenschip *Santa Teresa* door Nederlandse branders; en de vlucht van admiraal De Oquendo, die nog tevergeefs door Tromp werd achtervolgd.

Hoewel duizenden Spaanse soldaten tussen september en oktober wisten te ontsnappen, wist Tromp te voorkomen dat de Spaanse hoofdvloot het Vlaamse front bereikte. Het Nederlandse succes betekende een ernstige tegenslag voor Spanje. De slag wordt gezien als het begin van de geleidelijke aftakeling van de Spaanse overheersing over de Noordwest-Europese wateren. Hoewel Tromp bij zijn terugkeer in de Republiek uitbundig werd onthaald, had ook de Nederlandse vloot zware offers gebracht. Kort daarna volgden vredesonderhandelingen, die uiteindelijk zouden resulteren in de Vrede van Münster in 1648, waarmee een einde kwam aan de Tachtigjarige Oorlog.

DE EERSTE NIEUWSPRENTEN

Zodra het nieuws van de overwinning de Republiek bereikte, haastten uitgevers zich om nieuws van de zeeslag te produceren, waarin Tromp als nationale held werd opgevoerd. De verslaggeving in kranten uit de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden is gereconstrueerd door Arthur der Weduwen.[9] De stroom aan berichten van de overwinning werd extra aangezwengeld door

8 Arthur der Weduwen, 'The Battle of the Downs: Reporting Victory and Defeat in the Early Periodical Press', *Media History* 24:1 (2018) 1–25.

9 Der Weduwen, 'The Battle of the Downs'.



Warachtige afbeeldinge en verhael vanden vreesselijcken en bloedigen, doch victorieusen slach (…). Nieuwsprent door Cornelis I Danckerts, 1639. DORDRECHT, ATLAS VAN GIJN, VG9909

een officieel verslag van admiraal Tromp zelf, dat op 24 oktober in Den Haag arriveerde.[10] De Amsterdamse prentmaker en uitgever Cornelis I Danckerts (1603–1656) was een van de eersten die met nieuwsprenten van de beslissende slag kwam, nadat hij al een kaart van de blokkade in Duins had uitgegeven.[11] Tussen 29 oktober en 8 november bracht hij twee staten van een ets van de slag in vogelvluchtperspectief uit.[12]

Stadgenoot en concurrent Crispijn II de Passe (de Jonge, 1594/1595–1670) was er ook snel bij. Rond dezelfde tijd als Danckerts publiceerde hij zijn nieuwsprent getiteld *Afbeeldinge van de Schep schlacht in Duyns*.[13] Ook dit gezicht op de slag was in vogelvluchtperspectief en ging gepaard met een tekst die direct

10 Ibidem, 11.

11 Cornelis Danckerts, *Afbeeldinge van de besettinge der Spaensghe=vloot*, 1639. Een exemplaar bevindt zich in Den Haag, Koninklijke Bibliotheek, Plano's en plakkaten, 1056 E 3 [1m]].

12 Een exemplaar van de eerste staat wordt bewaard in Londen, Greenwich Maritime Museum, met signatuur PAH7571. Broer Jansz, *Tijdingen uyt verscheyden quartieren*, 5 november 1639. 'Tot Amsterdam by Cornelis Danckertsz sal toekomende Dinghsdagh uytghegeven worden, heel curieus en perfect, den victorieusen slagh ter Zee van den Luytenant Admirael Tromp tegen de Spaensche, volghens de rapporten by hem mondelinghe aen hare Hoogh Mog. Gedaen, op 2 bladen.' Voor de tweede staat, zie de illustratie.

13 De begeleidende tekstbladen, gekopieerd van het pamflet, sluiten af met de bron: 'Uut Hellevoet-sluys den 28 octob. 1639.' Den Haag, Koninklijke Bibliotheek, Knuttel, Pflt 4625A.



Afbeeldinge van de Schep schlacht in Duyns – Destructie van de Spaensche vloot (…). Nieuwsprent door Crispijn de Passe, 1639. DEN HAAG, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, PFLT 4625A

was gekopieerd van een pamflet dat eerder dat jaar in Den Haag door Isaac Burchoorn was gedrukt, *Destructie van de Spaensche vloot (…)*.[14] De Passe volgde kort daarna met een nieuwe uitgave van zijn nieuwsprent die een andere, kortere begeleidende tekst bevatte, in het Frans en Nederlands. Hij voegde ook een kleine correctie onder de legenda toe, namelijk dat de Spaanse vloot uit 67 schepen bestond (in plaats van uit 53).[15]

De Passe gebruikte de prent nog een derde keer: als tweede illustratie, *Kaart B*, in een pamfletuitgave van het dagboekjournaal van de Nederlandse kapitein Sybrant Barentsz Waterdrincker de Jonge, een samenwerking met courantier en uitgever Jan van Hilten. Dit pamflet werd gepubliceerd op 12 december 1639.[16] De eerste kaart in dit pamflet, *Kaart A*, is een gedetailleerde en redelijk accurate voorstelling van de schermutselingen in september voorafgaande aan de blokkade in Duins.

Wat opvalt aan de zojuist beschreven prenten van De Passe en Danckerts, is dat ze consequent worden aangeduid als 'kaarten', zowel in de uitgaven zelf als in de krantenadvertenties.[17] Tegenwoordig zouden we deze afbeeldingen eerder classificeren als gezichten in vogelvlucht, vanwege het perspectief schuin van boven en de aanwezigheid van een horizon — moderne kaarten hebben immers altijd een orthogonaal perspectief (recht van boven) en geen horizon.[18] De term 'kaart' was in de zeventiende eeuw echter niet strikt gedefinieerd en kon ook duiden op een afbeelding die geografische en paracartografische elementen bevat, zoals respectievelijk plaatsnamen of een legenda.[19] Over waarom uitgevers en prentmakers hun producten bewust een cartografisch karakter gaven, later meer.

14 *Destructie van de Spaensche vloot, ofte journalier verhael van t' gevecht in Dvyns, ende t'vervolgen onser schepen int' Canael, tot vernielingh vande Spaensche gedaen. Alles curieuselijck, onder de vlagge van onsen admirael, van dagh tot dagh, aen-getekent. Wt Hellevoetsluys, den 28. Octob:* (Den Haag: Isaac Burchoorn, 1639). Den Haag, Koninklijke Bibliotheek, Knuttel, Pflt 4625.

15 Vergelijk de nota van *Destructie van de Spaensche vloot* met de nota van Crispijn de Passe, *Afbeeldinge van de Schep schlacht in Duyns — Vray pourtrait — Destructie vande Spaensche Vloot. Ofte iournaliter verhael van 't ghevecht in Duyns (…)*, 1639. Rotterdam, Atlas Van Stolk, 1829.

16 Jan van Hilten, *Courante uyt Italien*, 10 december 1639. 'By Jan van Hilten sal toekomende Maendach uytghegeven werden, een perfecte Journael van de Slach in Duuns met twee Caertjens, waer in alles perfect te sien is, beschreven door Capiteyn Sybrant Jansz Waterdrincker.' Het pamflet: Zibrant Barentsz Waterdrincker, *Journael ofte korte ende waerachtige beschryvinge van de voornaemste geschiedenissen ter zee* (Crispijn de Passe; Jan van Hilten, 1639).

17 Danckerts, *Warachtige afbeeldinge en verhael*: Verklaringe der A.B.C. lettern hier bovenin de kaerte aengheteeckent; De Passe, *Afbeeldinge van de Schep schlacht in Duyns*: Aenwijsinghe der letteren in dese caert. Voor de advertenties, zie bijvoorbeeld voetnoot 13.

18 In de rest van het artikel hanteer ik de moderne termen 'nieuwsprent' of 'gezicht', ook al werden de objecten in de eigen tijd 'kaarten' genoemd.

19 Over de term 'parakaart', zie Anne-Rieke van Schaik en Bram Vannieuwenhuyze, 'On the Thresholds of an Old Map: A Paracartographic Approach to Joost Jansz Bilhamer's Caerte van Noorthollant', *The Rijksmuseum Bulletin* 71:3 (2023) 212–35.



Uitgevouwen *Kaart B*, getiteld *Afbeeldinge van de Schep schlacht in Duyns*, in *Journael ofte korte ende waerachtige beschryvinge van de voornaemste geschiedenissen ter zee (…)* door Zibrant Barentsz Waterdrincker. Pamflet uitgegeven door Crispijn de Passe en Jan van Hilten, 1639. AMSTERDAM, ALLARD PIERSON, UVA: PFL. D W 10A

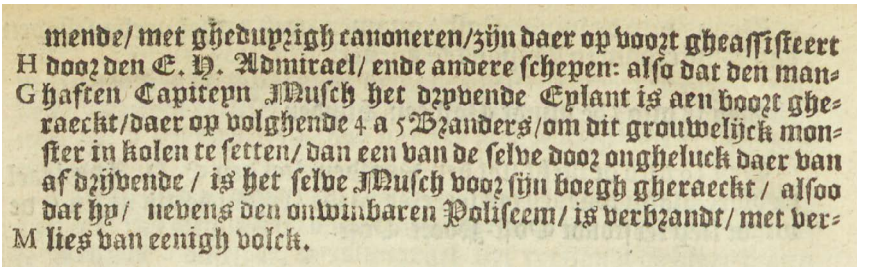
DE VERNIETIGING VAN DE GOLIATH

Bij de drie heruitgaven van De Passes prent *Afbeeldinge van de Schep schlacht in Duyns* gebeurt iets opvallends met betrekking tot de vernietiging van de *Santa Teresa,* die vanwege de gigantische omvang ook wel de 'Portugese Goliath' werd genoemd. Dit was een sleutelmoment uit de slag. Wat er feitelijk gebeurde, was dat het logge vlaggenschip onder admiraal Lope de Hoces moeite had zich op zee voort te bewegen. Tromp viel het schip samen met viceadmiraal Johan Evertsen (1600–1666) herhaaldelijk aan, en stuurde uiteindelijk branders eropaf, waardoor het in brand vloog. Ook het schip van kapitein Mus, die de *Teresa* onbevreesd van dichtbij had genaderd en vast was komen te zitten aan de boegspriet, raakte in brand. De *Teresa* explodeerde op spectaculaire wijze, waarbij vrijwel de hele bemanning omkwam.[20] Dit wapenfeit speelde een belangrijke rol in de Nederlandse herinneringscultuur rond de Slag bij Duins. Na de overwinning vonden in Den Haag festiviteiten plaats, waaronder vuurwerkshows en het in brand steken van een miniatuurmodel van de *Teresa* door een brander op de Hofvijver.[21]

Bij de vroegste nieuwsprenten van Cornelis Danckerts heeft dit moment

20 Panhuysen, *Het monsterschip*, 282–85; Boer, *Tromp en de Armada van 1639*, 125–27.

21 Panhuysen, *Het monsterschip*, 291.


mende/ met ghedupzigh canoneren/zijn daer op voozt gheassisteert
H dooz den E. H. Admirael/ ende andere schepen: alsa dat den man-
G haften Capitepn Musch het dzyvende Eylant is aen voozt ghe-
raeckt/daer op volghende 4 a 5 Wzanders/om dit grouwelijck mon-
ster in kolen te setten/ dan een van de selve dooz ongheluck daer van
af dzijvende / is het selve Musch vooz sijn boegh gheraeckt / alsoo
dat hy/ nevens den onwinbaren Poliseem/ is verbzandt/ met ver-
M lies van eenigh volck.

Legendaletters in de marge van het *Journael* van Waterdrincker. AMSTERDAM, ALLARD PIERSON, UVA: PFL. D W 10A



Schepen met de letters (v.l.n.r.) G, F, H en K. Detail van *Afbeeldinge van de Schep schlacht in Duyns*. AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM, RP-P-OB-81.466

nog niet die centrale rol. Hij plaatste het tafereel van kapitein Mus (legenda E), die de *Teresa* (D) van dichtbij aanvalt, in het midden van de prent. Tromps schip is niet betrokken bij de scène en is helemaal rechts te zien (L-M), terwijl het andere schepen aanvalt.[22] De Passe daarentegen verbeeldde de scene prominenter, groot in het midden van de voorgrond. Zijn nieuwsprentuitgaven identificeren het schip direct naast de *Teresa* als dat van Mus (H), zoals Danckerts ook deed.

In de pamfletuitgave van de prent is de identificatie van de schepen plotseling anders. Er zit geen aparte legenda bij de prent, maar de legendaletters corresponderen met de pamflettekst: de letters zijn in de marge gedrukt naast de desbetreffende passages. Hier wordt beschreven hoe Tromp (H) en Evertsen (K) samen hevig op de 'Portugese Goliath' (F) vuurden, en dat kapitein Mus (G) aan boord wist te komen van 'dit drijvende eiland'.[23] De passage zelf is niet

22 'L.M. Onsen Admirael Tromp, nu hier en dan daer rontom varende, assisterende en courageerende de onse.'

23 '[K] Ende wy nevens den E. Vice-Admiraal Jan Evertsz met eeni-[F]-ghe van sijn esquadron, heftigh den Portugiischen Goliat

incorrect, maar de toeschrijvingen van de legendaletters kloppen niet: Tromps schip (nu letter H) valt direct de *Teresa* aan, terwijl H eigenlijk het schip van Mus (nu letter G) moet voorstellen.

Waar Tromp eerst, bij Danckerts, niet eens betrokken was bij de scène, krijgt hij nu ineens een heldhaftige rol toebedeeld in een schip-tegen-schip-gevecht tegen de *Teresa* — een rol eigenlijk weggelegd voor de 'manhaftige' Mus. Dit is een fictieve toevoeging, bovendien had Tromp de *Teresa* niet van zó dichtbij en rechtstreeks bestreden.[24] Was deze verkeerde plaatsing van de drukletters in het pamflet simpelweg een drukfout, of werd het gevecht tussen Tromp en de *Teresa* bewust verzonnen? We lijken hier getuige te zijn van het ontstaan van een visuele mythe, zeker wanneer we zien hoe het tafereel een eigen leven gaat lijden na De Passes uitgave.

NAVOLGERS

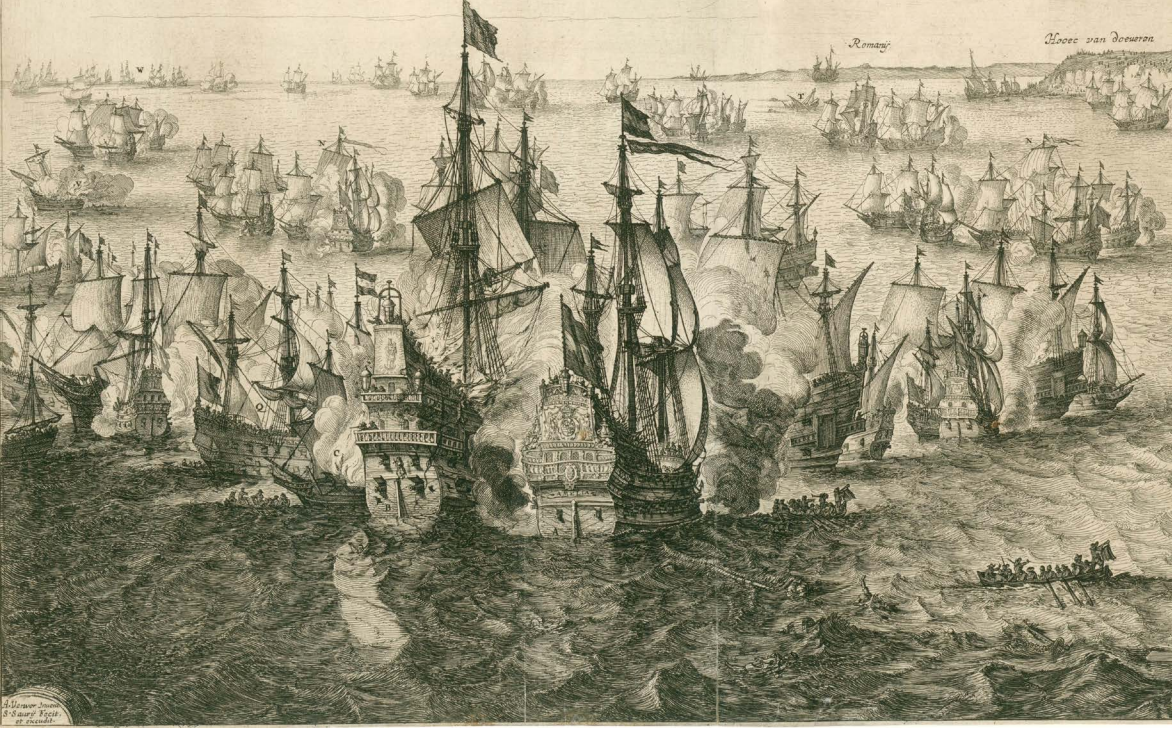
Het is goed mogelijk dat dit beeld van de strijd, met een hoofdrol voor Tromp, werd opgepikt door andere prentmakers die elkaar in die tijd nauwgezet volgden en zonder schroom kopieerden. Hoewel lang niet altijd precies na te gaan is wie naar wie kopieerde, zijn er tussen bepaalde uitgaven duidelijke connecties te zien. Zo vertonen prenten door Salomon Savery en Cornelis Danckerts, allebei uitgegeven in 1640 en (gedeeltelijk) ontworpen door Abraham de Verwer, het fictieve tafereel op haast identieke wijze. Ze benadrukken het zelfs door het als eerste in de legenda te noemen. Op de panoramische gezichten op de slag zien we links in het groot de twee schepen: de *Santa Teresa* (B), rechtstreeks aangevallen door Tromp (A), duidelijk te herkennen aan de naam 'Amelia' die op de achtersteven van het schip is geëtst. Met de legendaletters A en B is de episode uit de slag naar voren gebracht met Tromp in de hoofdrol: 'A Is den Heer Admirael Marten Harpersz. Tromp, chargerende op den Grooten Portugalischen Admirael. B Is den Grooten Portugalischen Admirael'.

Van Savery's uitgave weten we dat die op 14 april 1640 verscheen, een week na de uitgave van Claes Jansz Visschers grote zevenbladige nieuwsprent.[25] Van de versie van Danckerts (ook uit 1640) is geen compleet exemplaar bewaard, maar een reconstructie van zijn negenbladige nieuwsprent is mogelijk op basis

bestormende, met gheduyrigh canoneren, zijn daer op voort gheassisteert [H] door den E.H. Admirael, ende andere schepen: also dat den man-[G]-haften Capiteyn Musch het dryvende eylant is aen boort gheraeckt, daer op volghende 4 a 5 branders, om dit grouwelijck monster in kolen te setten (…) den onwinbaren poliseem, is verbrandt, met verlies van [M] eenigh volck.' Waterdrincker, *Journael ofte korte ende waerachtige beschryvinge van de voornaemste geschiedenissen ter zee.*

24 Boer, *Tromp en de Armada van 1639*, 128–29; Panhuysen, *Het monsterschip*, 293.

25 Hiervan wordt een later (uit 1643), maar compleet en gemonteerd, exemplaar in het Rijksmuseum bewaard: Amsterdam, Rijksmuseum, RP-P-OB-81.461. Ook de Atlas Van Gijn bezit een exemplaar, zonder tekstbladen: Dordrecht, Atlas Van Gijn, VG11059a-d.



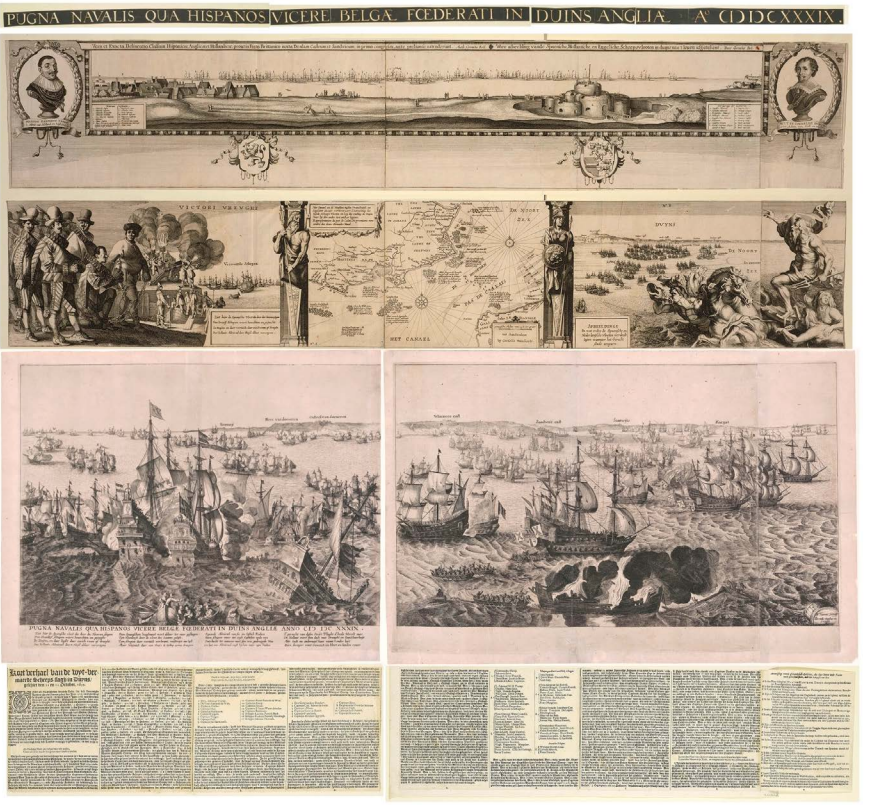
Schepen A (*Aemilia*) en B (*Santa Teresa*). Detail van de nieuwsprent uitgegeven en gegraveerd door Salomon Savery, naar een ontwerp van Abraham de Verwer, 1640. AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM, RP-P-OB-76.941

van losse onderdelen in verschillende collecties.[26] Waarschijnlijk baseerde Danckerts zich op Savery en Visscher, maar het omgekeerde is ook mogelijk.[27] Hoe dan ook zetten dus meerdere prentmakers en uitgevers de mythe voort die al in gang was gezet met De Passes pamfletkaart.

Gedurende de zeventiende eeuw werd het beeld van deze directe confrontatie tussen de *Teresa* en Tromp nog verder verspreid. Frederik de Wit (1630–1706) verkreeg de koperplaat van Danckerts en gaf een nieuwe staat van de prent uit, waarbij hij de meest rechtse strook met Danckerts' handtekening verwijderde. De meeste bewaard gebleven exemplaren van De Wits prent tonen alleen het linkerblad van het volledige beeld, dat de ondertitel *Pugna navalis qua hispanos vicere (...)* draagt.[28] Hierdoor wordt het gevecht tussen

26 Danckerts kondigde deze grotere uitgave al aan in de begeleidende tekst bij zijn eerste staat van de prent van de slag (Greenwich Maritime Museum, PAH7571): 'En sal noch over eenige weecken desen selvigen slagh in een groot formaet uytgheven, met het conterfeytsel naer 't leven van den Admirael.' Geen gemonteerd exemplaar van deze uitgave is echter bewaard gebleven, wel worden losse onderdelen bewaard in de Dordtse collectie Atlas Van Gijn (het gezicht op de slag, ontworpen door De Verwer) en Royal Collection Trust in Windsor Castle (VK) (de andere bladen) die duiden op een 9-bladige nieuwsprent. Met name de overeenkomstige legendaletters in combinatie met het vergelijkbare formaat en de indeling leidden tot die conclusie.

27 Beide opties zijn mogelijk, maar het laatste lijkt mij minder waarschijnlijk omdat Danckerts' versie uit allerlei componenten bestond die lijken te zijn gekopieerd van verschillende andere, en dus waarschijnlijk ook eerdere, uitgaven.



Reconstructie (door auteur) van de nieuwsprent in negen bladen, met als centrale afbeelding een gezicht op de slag gegraveerd door Cornelis I Danckerts naar Abraham de Verwer. Nieuwsprent uitgegeven door Danckerts, 1640. WINDSOR, ROYAL COLLECTION TRUST, RCIN 722142; RCIN 722142.A; RCIN 722142.B; RCIN 722142.D. © ROYAL COLLECTION ENTERPRISES LIMITED 2025 | ROYAL COLLECTION TRUST; DORDRECHT, ATLAS VAN GIJN, VG10835; VG10836

Tromp en de *Teresa* nog meer uitgelicht. In het boek van Isaac Commelin over het leven van Frederik Hendrik uit 1651 is een illustratie opgenomen van de Slag bij Duins waarin het tafereel opnieuw wordt gekopieerd.[29]

Van Beusekom, een uitgever actief in Amsterdam tussen 1642–1665, gaf een prent uit, ontworpen door Willem van de Velde (de Oude), die uitsluitend het fictieve duel toont tussen de *Aemilia* en de *Santa Teresa*, allebei herkenbaar aan hun achtersteven. Van de Velde ging verder de mist in door De Oquendo's naam te vermelden als admiraal van de *Teresa* — in werkelijkheid werd deze vervuld door de Spaanse admiraal Lope de Hoces, die omkwam in de strijd.

28 Zie bijvoorbeeld het exemplaar: Amsterdam, Het Scheepvaartmuseum, A.2781(08).

29 Isaac Commelin, *Frederick Hendrick van Nassauw Prince van Orangien: zyn leven en bedryf* (Amsterdam: Jodocus Janssonius, 1651).



Gevecht tussen de admiraalsschepen *Aemilia* van Tromp en de *Santa Teresa* van De Oquendo tijdens de Slag bij Duins, 1639. Prent uitgegeven door Francoys van Beusekom naar Willem I van de Velde, circa 1642–1655. AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM, RP-P-1895-A-18699

Een schilderij dat is toegeschreven aan Pieter Cornelisz. van Soest (of Jacob Feyt de Vries) en is gedateerd tussen 1642 en 1667, toont eveneens de confrontatie tussen Tromp en de *Teresa*, wederom links in de voorstelling, duidelijk gebaseerd op de prenten van Savery of Danckerts.[30] Verder werden relatief weinig andere schilderijen van de slag gemaakt.[31] Wel bleef het gevecht tussen de *Santa Teresa* en *Aemilia* opduiken in geïllustreerde geschiedwerken. [32]

Kortom: het zaadje voor de fictieve voorstelling van het gevecht tussen Tromp en de *Santa Teresa* lijkt al in december 1639 geplant te zijn, toen Van Hilten en De Passe in hun gedrukte dagjournaal van kapitein Waterdrincker het schip van Mus — bedoeld of onbedoeld — identificeerden als Tromps *Aemilia*. De fictieve voorstelling werd mogelijk versterkt door de iconografische conventie binnen de beeldcultuur van zeeslagen om admiraalsschepen tegenover

30 Isaäc Vogelsang, '"Aensien doet Ghedencken" Patronage of Dutch Maritime Art in the Golden Age' (Scriptie Universiteit Utrecht 2018) 48. Jacob Feyt de Vries or Pieter Cornelisz. van Soest, *Battle of the Downs,* gedateerd 1640–1660. Sotheby's London, England 30-10-2008, lot no. 47.

31 Vogelsang, '"Aensien doet Ghedencken"', 38.

32 Bernard Picart, *Memoires de Frederic Henri Prince d'Orange* (Amsterdam 1733). Voor de illustratie, zie Amsterdam, Rijksmuseum, RP-P-1908-3661; J.H. Eichman & H. Altmann, *Vaderlandsche historieplaten voor scholen en huisgezinnen* (Leiden 1855). Voor de illustratie, zie: Amsterdam, Rijksmuseum, RP-P-OB-81.469.

elkaar af te beelden.[33] Deze topos kwam voort uit het idee dat schepen elkaar tijdens een slag hiërarchisch moesten opzoeken. Dit zal ongetwijfeld hebben bijgedragen aan het blijven circuleren van de onjuiste voorstelling van Tromp en de *Teresa*, maar het is goed mogelijk dat het pamflet van De Passe aan de basis lag van dit beeld. Het fictieve motief raakte in de loop der tijd ingesleten in de beeldcultuur van de slag, zeker tot in de negentiende eeuw.

DESINFORMATIE EN MISINFORMATIE IN HET NIEUWS

Hoe kunnen we deze bedoelde dan wel onbedoelde fictie in het verhaal van de slag interpreteren? Hoe gebruikelijk was het en kwamen de makers ermee weg? De uitgevers van de hierboven besproken nieuwsprenten waren de eersten om te benadrukken dat hun uitgave de meest waarheidsgetrouwe en accurate was van al het andere materiaal dat circuleerde — dit was een standaard en daardoor ietwat 'lege' retoriek typisch voor dit soort nieuwsuitgaven.[34] De titels bevatten woorden als 'warachtigh' en voorwoorden aan de lezer benadrukken de kwaliteit. Danckerts ging een stap verder en speelde in het voorwoord van zijn prent uit 1639 bewust in op de onzekerheid die er heerste over de juiste berichtgeving over de Slag bij Duins. Hij weet dit aan de 'haestighe fama' die 'vrij wat ghestamert en misgepraet heeft'. Het leidde tot 'beuselpraat' waar hij met zijn uitgave een einde aan zou maken.[35] De opwinding over de overwinning had, in andere woorden, voor slordige en onjuiste geruchten gezorgd.

Deze statements maken het des te ironischer dat uitgevers zelf ook klakkeloos werk van anderen overnamen zonder de bron te verifiëren en zo op hun beurt bij te dragen aan de verspreiding van onjuiste informatie. Neem bijvoorbeeld het voorwoord van Waterdrinckers *Journael*. Het beweert het enige ware verslag van de zeeslag te zijn dat de geschiedenis toont zoals 'het inderdaet gheschiedt is, als met ooghen sal connen sien'.[36] Maar een van de illustraties bevat dus wel de foutieve afbeelding van hoe de *Teresa* werd vernietigd. Ook

33 Djoeke van Netten, 'The Bullet and the Printing Press Objects Celebrating the Battle of Gibraltar (1607)' in: Judith Noorman en Feike Dietz eds., *Objects, Commodities and Material Cultures in the Dutch Republic* (Amsterdam 2024) 55–82.

34 Barbara J. Shapiro, *A Culture of Fact: England, 1550–1720* (Ithaca 2000) 91–92. Jessica Maier, 'Cartography and Breaking News: Mapping the Great Siege of Malta', *Renaissance Quarterly* 75:2 (2022) 459–507.

35 'Hoe onseecker (gunstige lief-hebbers) dat de geruchten van gheschiede saecken ghemeenlijck zijn, gheven ons die dagelijcksche ervarentheden wel te kennen, en behoeven ons niet te verwonderen dat inde tijdinghen van dese heerlijcke victorie en vreesselijcken slagh ter zee de haestighe fama vrij vwat ghestamert en misgespraet heeft.'

36 'Van welcke gheschiedenisse verscheyden beschryvingen zijn voor den dach ghecomen, edoch gheene gelijck de saecke inder waerheyt is: om welcke oorsaeck, ons goet ghedoght heeft, dit navolghende journael den goetgunstigen leser ter handt te schicken, uyt welcke beschryvinge men het geheele werck alsoo het inderdaet gheschiedt is, als met ooghen sal connen sien.'

op de grotere nieuwsprent van Danckerts uit 1640 wordt in de begeleidende teksten op vergelijkbare wijze beweerd dat het verslag 'het seeckerste dat ons bewust en ter hant gekomen is'.[37] Waterdrinckers *Journael* zou een voorbeeld kunnen zijn van misinformatie (onbedoeld onjuiste of onbetrouwbare informatie), als het inderdaad een fout van de drukker was. Danckerts grote nieuwsprent lijkt dan weer eerder desinformatie (bedoeld onjuiste of valse informatie), omdat ook de prent zelf het schip de naam *Aemilia* draagt. En dan zou er nog een derde variant bij moeten komen, namelijk de bewust verspreide misinformatie, wanneer Savery bijvoorbeeld *bewust* aan de haal ging met de verkeerde, per ongeluk verspreide informatie van Kaart B.

Precies kunnen we de intenties niet altijd weten, maar soms is het wel heel duidelijk wat de motivaties van de maker waren. Vanuit het andere perspectief, dat van de verliezer (Spanje), werden namelijk bewuste vervalsingen van het nieuws verspreid.[38] Neem bijvoorbeeld een pamflet uit Sevilla dat de slag als een klinkende Spaanse overwinning voorstelde.[39] Het pamflet was uit het Spaans naar het Nederlands vertaald en nietsvermoedend uitgegeven door de Nederlandse uitgever Willem Christiaens van der Boxe. Al snel realiseerde hij zich dat hij fout zat en bracht hij een rectificatie-pamflet of 'mondtstoppinghe' uit, waarin hij de desinformatie rechtzette. In plaats daarvan nam hij het in zijn ogen betrouwbare verslag van kapitein Waterdrincker over.[40] In Van der Boxes voorwoord, gedateerd 12 april 1640, sprak hij de hoop uit dat lezers die door leugens waren misleid, nu, door zijn rectificatie, tot de waarheid zouden ontwaken: 'op dat de geheele wereldt, ende soodanige vockeren die in slaep zijn ghewiecht met de wieghe van valschheyt, bekent mach worden gemaect aen wien Godt Almachtigh dese groote zee-victorie heeft believen te vergunnen (…) om daer mede de monden te stoppen van soodanigh eromers en snorcker, die hare ghemeynten het contrarie wijs maecken'.[41]

Al met al zien we niet alleen hoe consumenten, maar ook producenten van de beeldverslagen en nieuwsuitgaven over de Slag bij Duins worstelden met de geloofwaardigheid van de berichtgeving. Dit gold voor zowel de tekstuele als de visuele nieuwsberichten, die in samenhang tot stand kwamen en een kritische blik vereisen.[42]

37 Zie kolom 8: Dit is dan 't kort het seeckerste dat ons bewust en ter hant gekomen is.

38 Jacqueline Hylkema doet onderzoek naar nepnieuws en vervalsing in de vroegmoderne Republiek.

39 *Nieuwe tijdinge uyt Spangjen, aldaer uyt-ghegheven voor een vvaerachtich verhael van de groote victorie die Don Antonio d'Oqvendo […] gehadt heeft teghen veertigh Hollandtsche schepen in 't canael van Engelandt, in 't Jaer 1639.* (…) (Leiden: Willem Christiaens van der Boxe, 1640). Den Haag, Koninklijke Bibliotheek (KB), Knuttel, pflt 4679.

40 *Destructie van de Spaensche vloot anno 1639. Dienende tot mondt-stoppinghe van de Spaensche snorker, die (…) uyt-ghestroyt heeft, dat den admirael van Hollandt genomen (…) is geweest* (Leiden: Willem Christiaens van der Boxe, 1640). KB, Knuttel, pflt 4680.

41 *Destructie van de Spaensche vloot anno 1639,* 1640.

42 David Randall, *Credibility in Elizabethan and Early Stuart Military News* (London/New York 2015) 2.

Dit brengt ons weer terug bij Caspar Barlaeus die aan het begin van dit artikel werd aangehaald. Hij zag de bui al hangen: hij hield er rekening mee dat er fouten in zijn verslag waren geslopen en weet dit op metaforische wijze aan de kruitdampen op zee. Zijn retoriek was niet uniek, zo blijkt. Ook prentmakers en uitgevers erkenden hun rol in het verspreiden van (mis)informatie en gebruikten daarbij disclaimers of voorzichtige formuleringen.[43] Zo gaf Danckerts toe dat hij in zijn eerste prent over de zeeslag van 21 oktober had afgezien van het benoemen van zeehelden om fouten te vermijden.[44] Visscher voorzag 'misslaegjes' (kleine vergissingen) in zijn prent en vroeg de kijkers deze door de vingers te zien en het werk 'nae den aert der liefde' te interpreteren.[45] Zulke indekkingen en excuses waren mogelijk strategisch ingezet om het vertrouwen van de lezer te winnen. Ze sluiten aan bij een bredere tendens in de Europese zeventiende-eeuwse nieuwscultuur richting ogenschijnlijke onpartijdigheid, zoals door David Randall is uiteengezet.[46]

SLOT

Samenvattend laat de analyse van de prenten en kaarten van de Slag bij Duins zien hoe er een 'cultuur van twijfel' heerste in de zeventiende-eeuwse nieuws- en vertelcultuur in de Republiek. Uitgevers maakten geen geheim van die onzekerheid — sterker nog, ze speelden er actief op in. De nieuwsprenten of nieuwskaarten maakten onlosmakelijk deel uit van het nieuwslandschap: ze vingen opmerkelijke gebeurtenissen in beeld, visualiseerden sleutelscènes en fungeerden als korte samenvatting van het verhaal, voor een groot deel gestoeld op de waarheid, maar ook met de nodige fantasie.

Dit artikel geeft een wat vertekend beeld door te focussen op de elementen in de prenten die niet klopten. Veel gegevens klopten echter wél. De belangrijkste boodschap is echter dat fictie en desinformatie al aanwezig waren in de vroegste prenten van de Slag bij Duins, en niet pas later ontstonden in schilderijen en voorstellingen, zoals eerder is beweerd.

Wat waren de effecten van de verspreiding van mythes rondom de zeeslagen? Wat nu weinig naar voren is gekomen maar waar de begeleidende teksten van deze prenten volop op hinten, is de herinneringsfunctie van het beeldmateriaal. De beelden golden niet alleen als nieuwsvoorziening. Ze werden direct al ingezet om de herinneringscultuur te vormen. De jonge Republiek was op zoek naar betekenisgeving, 'nationale' helden en een collectieve identiteit

43 Shapiro, *A Culture of Fact*, 93.
44 'Gunstighe leser, soude hier wel eenighe namen meer in ghebracht hebben van onse zee-helden: doch soude ergens licht my vergrijpen moghen: hebben daerom dus voor best geoordeelt.'
45 Amsterdam, Rijksmuseum, RP-P-OB-81.461. 'Den Aenschouwer biddende, alle onsen arbeyt met een goede genegentheyt aen te nemen, eenige begane misslaegjes over te sien, endde nae den aert der liefde ten besten te duyden.'
46 Randall, *Credibility in Elizabethan and Early Stuart Military News*.

en geschiedenis. Tromp, die op heroïsche wijze het Portugese admiraalschip versloeg, paste blijkbaar mooi in dit plaatje. Het is een herinneringscultuur die doorleeft tot op de dag van vandaag: Tromp geniet nog altijd meer bekendheid dan kapitein Mus of de anonieme bemanningsleden van de branders die hun leven riskeerden.

Dit artikel is dus niet zozeer een late 'rectificatie' van die onjuiste beelden, maar vooral een pleidooi om de schijnbaar betrouwbare kaarten en prenten kritisch te beoordelen. Net als de opzichtig opiniërende pamfletten waren ze onderdeel van een kwetsbare, maar rijke nieuwscultuur waarin uitgevers worstelden het nieuws naar waarheid, en tegelijkertijd sensationeel, te verkopen. Deze casus roept meteen vragen op die verder onderzoek vereisen. Kunnen we dezelfde mechanismen ook herkennen bij andere zeeslagen? Was er sprake van een bredere trend waarin visuele media bijdroegen aan mythevorming? En speelt des- of misinformatie bij oorlog op zee een grotere rol dan bij (nieuws) gebeurtenissen op land?[47] Dit artikel is een eerste stap in breder onderzoek naar hoe cartografische en visuele voorstellingen van vroegmoderne maritieme conflicten tot stand kwamen en welke impact ze hadden.

OVER DE AUTEUR Anne-Rieke van Schaik is promovendus aan de Universiteit van Amsterdam, waar ze sinds 2022 werkt aan het project *Navigating through Narratives: Cartographic Storytelling in the Dutch Republic (ca. 1550–1700)*. Ze is lid van onderzoeksgroep Explokart, verbonden aan het AHM en het Allard Pierson, en (co)auteur van de boeken *Grensverleggers* (Veurne/Antwerpen 2024) en *Oude kaarten lezen* (Zwolle 2023).

47 Der Weduwen suggereerde dat zeeslagen relatief moeilijk te verslaan waren. Der Weduwen, 'The Battle of the Downs', 19.

LUC MEIJBOOM

Slavernij, slavenhandel en de Staatse vloot in de Atlantische wereld, 1736–1795

This article explores the involvement of the Dutch admiralties with slavery and the slave trade in the Atlantic world between 1736 and 1795. Through the establishment of a structural convoy service to the West-Indies, the Guyana's and, for some years, West-Africa, the admiralties involved themselves with the protection of colonial commodities, slave ships and the slave trade. The growing Dutch colonies and the increasing activities of Dutch interlopers had resulted in growing Spanish, English and French aggression in the West-Indies. Dutch merchant vessels stared being harassed more frequently during the 1730's. Fuelled by the petitions of predominantly Amsterdam merchants, the admiralties and the States-General set up yearly convoys as to protect the Dutch Atlantic trade. Although the admiralty of Amsterdam was responsible for most convoys, especially during the first two decades, the admiralties of Rotterdam and Zeeland got assigned for new convoys from 1758 onwards. Although the convoy services do not especially seem to be established for the protection of the slave trade in the West-Indies, Dutch slavers would make good use of their protection on their return voyages to the Dutch Republic. Additionally, the convoys ensured safer passage in turbulent times of war, so that the colonial commodities produced by slave labour would be protected. This article uses archival sources to trace specific voyages, showing that slave ships were included in convoys on their departure, as well as their return. Dutch warships that started their West-Indian convoys in West-Africa, had a more direct involvement in the slave trade. By providing protection for Dutch slavers and securing the African coasts from interlopers, the admiralties played a part in stabilizing the slave trade.

De afgelopen jaren is de belangstelling voor het Nederlandse koloniale verleden sterk toegenomen. Binnen dat onderzoeksveld is het voorheen onderbelichte onderwerp van slavernij één van de belangrijkste thema's geworden, waarbij relatief veel aandacht uitgaat naar de West-Indische Compagnie (WIC)

en de Middelburgse Commercie Compagnie (MCC). Recent is er door verscheidene historici gehint op een intensieve betrokkenheid van 's lands oorlogsschepen. Zo stelt *De canon van de Koninklijke Marine* dat de vloot betrokken was '(...)bij slavernij, de handel in slaven, en de bescherming daarvan', zonder deze uitspraak met archiefmateriaal te onderbouwen.[1] Ook historicus Gerhard de Kok stelt in de bundel *Staat en slavernij* dat er een 'onmisbare ondersteunende rol' voor de vloot was weggelegd. Hierbij worden konvooiering en troepentransporten in het Caribisch gebied genoemd, maar niet verder uitgediept.[2] Dit artikel streeft ernaar dit hiaat op te vullen door nader in te gaan op de betekenis en de praktische werking van de konvooivaart in het Atlantische gebied en hoe dit slavernij en slavenhandel beïnvloedde.

HET KONVOOIWEZEN

De Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden kende geen gecentraliseerde marine. De vloot bestond vanaf 1597 uit de admiraliteitscolleges van Amsterdam, De Maze, Zeeland, het Noorderkwartier en Friesland.[3] Zij droegen de verantwoordelijkheid voor de bouw, uitrusting en het onderhoud van schepen, die inzetbaar moesten zijn voor konvooiering en om strijd te leveren op zee. Tijdens de Tachtigjarige Oorlog was de bescherming van de kustgebieden en de binnenwateren van de Republiek hun voornaamste taak.[4] De verovering en verdediging van koloniën, alsmede de handel daarop, werd aanvankelijk overgelaten aan de geoctrooieerde handelscompagnieën. In eerste instantie lijkt het dan ook onwaarschijnlijk dat de admiraliteiten actief betrokken waren bij de slavenhandel en slavernij.

Maar schijn bedriegt. Al in de zeventiende eeuw bleek de WIC, in tegenstelling tot de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), niet bij machte zelf al haar defensieve taken uit te kunnen voeren en moest de Staatse vloot bijspringen.[5] Vanaf 1737 kreeg deze bijstand een minder intensieve, maar structureler karakter, door de totstandkoming van een konvooidienst naar de West-Indische bezittingen. Het was gedurende deze konvooireizen dat de admiraliteitsschepen op verschillende wijzen in aanraking kwamen met slavenhandel en slavernij. Naast de bescherming van door slavenarbeid geproduceerde export-

1 A. Doedens en Matthieu J.M. Borsboom, *De canon van de Koninklijke Marine. Geschiedenis van de zeemacht* (Zutphen 2020) 88.

2 Gerhard de Kok, 'Het koloniale verleden van provincies en Admiraliteiten' in: Rose Mary Allen, Esther Captain, en Matthias van Rossum e.a. eds., *Staat en slavernij. Het Nederlandse koloniale slavernijverleden en zijn doorwerkingen* (Amsterdam 2023) 345.

3 J.R. Bruijn, *Varend Verleden: De Nederlandse oorlogsvloot in de 17e en 18e eeuw* (Meppel 1998) 16 – 17.

4 Ibidem, 17; Marc A. van Alphen, *Het oorlogsschip als varend bedrijf. Schrijvers, administratie en logistiek aan boord van Nederlandse marineschepen in de 17de en 18de eeuw* (Franeker 2014) 31.

5 Gerrit Knaap, Henk den Heijer en Michiel de Jong, *Oorlogen overzee. Militair optreden door compagnie en staat buiten Europa 1595–1814* (Amsterdam 2015) 323.

producten boden de admiraliteitsschepen tevens protectie aan slavenschepen en de handel in slaafgemaakten.

Sinds de oprichting van de WIC in 1621 bezat zij namens de Republiek het handelsmonopolie in het Atlantisch gebied. Ook na het initiële faillissement en heroprichting van de Tweede WIC in 1674 bleef zij deze behouden. Vanaf de jaren twintig in de achttiende eeuw gingen er echter steeds meer (voornamelijk Zeeuwse) stemmen op om het handelsmonopolie open te breken. Met de octrooiverlenging van 1730 werden hierin de eerste stappen gezet. Alleen de slavenhandel op de Wilde Kust (het Zuid-Amerikaanse gebied waar onder anderen Suriname, Frans-Guyana en Brazilië deel van uitmaakten) zou tot 1738 nog in handen van de compagnie blijven.[6] De openstelling van de handel voor particulieren leidde tot significante groei van de 'kleine vaart' op de eilanden Curaçao en Sint Eustatius. Ook de plantagekolonies aan de Wilde Kust beleefden in deze jaren economische bloei. Tussen 1688 en 1737 zou het aantal plantages in Suriname verdubbelen tot vierhonderd.[7] Deze verandering ging hand in hand met de groeiende vaart op Suriname. Waar er tussen 1706 en 1715 jaarlijks gemiddeld zeventien schepen naar de kolonie voeren, waren dat er tussen 1756 en 1765 gemiddeld 56.[8]

Hoewel de openstelling voor de vrije vaart economische voorspoed bracht, voerde het ook de druk op tussen Nederlandse kooplieden en andere koloniale mogendheden. Zo waagden veel kooplieden uit de kleine vaart zich aan smokkelhandel, omdat de Spanjaarden handel met de Nederlanders verboden.[9] De kooplieden wisten de protectionistische maatregelen te omzeilen en handel te drijven met de Spaanse kolonisten, die vaak om uiteenlopende handelsgoederen verlegen zaten. Ook de verhoudingen met Engeland en Frankrijk kwamen onder spanning te staan. Hoewel de Republiek na de Spaanse Successieoorlog (1701–1713) een politiek van neutraliteit nastreefde, werd dit door de mogendheden niet in acht genomen. Omdat Nederlandse kooplieden zowel de Britten als de Fransen tijdens de Zevenjarige Oorlog (1756 — 1763) bevoorraadden, liepen zij het risico gekaapt te worden wanneer zij verdacht werden van handel met de vijand.[10]

De smokkelhandel leidde gedurende de jaren dertig van de achttiende eeuw tot toenemende inbeslagnemingen van de Nederlandse handelsschepen, ook wanneer zij niet in de smokkelhandel participeerden. Hoewel de eigenaren van de handelsschepen zich beklaagden bij de WIC, was de compagnie niet bij machte (na het octrooi van 1730 tevens minder verantwoordelijk) om deze

6 Johannes M. Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600–1815* (Cambridge 1990) 202–203.

7 C.Ch. Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas 1680–1791* (Assen 1985) 313–314.

8 Ibidem, 316.

9 Ibidem, 189–190.

10 Johannes Postma en Victor Enthoven eds., *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585–1817* (Leiden/Boston 2021) 400; Historici.nl — Dossier REPUBLIC — Tessa de Boer, "Requeste: Bescherm onze internationale smokkelhandel", www.historici.nl/dossier-republic-requeste-bescherm-onze-internationale-smokkelhandel/ (geraadpleegd 2 maart 2024).

problemen het hoofd te bieden. Kooplieden met belangen in West-Indië waren daarom genoodzaakt hun beklag elders te doen. Vanaf 1736 ontvingen de Admiraliteit van Amsterdam en de Staten-Generaal daarom in toenemende mate aanvragen tot bescherming van de koopvaarders in het West-Indisch gebied.[11] Kleinschalige konvooireizen zouden vanaf 1737 een constante rol van betekenis spelen in het Atlantisch gebied.

Spijtig genoeg is de Atlantische konvooivaart een onderbelicht onderwerp in de maritieme geschiedenis. J.C. de Jonge benoemde verscheidene West-Indische konvooireizen in zijn *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*.[12] Nader onderzoek naar dit onderwerp kwam echter pas op gang door maritiem historicus Jaap R. Bruijn. Hij schatte dat er jaarlijks gemiddeld twee schepen ten behoeve van de handelsbescherming naar West-Indië werden gezonden, waarbij de hoofdrol was weggelegd voor de Admiraliteit van Amsterdam.[13] Nadien besteedden ook Cornelis Goslinga en Wim Klooster kortstondig aandacht aan de West-Indische konvooidiensten.[14] Eerstgenoemde ontdekte daarbij dat er al tijdens de Spaanse Successieoorlog (1701–1713) grote behoefte aan konvooidiensten was. Hoewel bovengenoemde historici het West-Indisch konvooiwezen aan het licht brachten, is de ware omvang en impact hiervan nog niet in kaart gebracht.

Dit artikel biedt een initiële verkenning van de betrokkenheid van de admiraliteiten bij de slavernij en slavenhandel aan de hand van Atlantische konvooireizen tussen 1736 (het begin van de structurele West-Indische konvooidienst) en 1795 (het jaar waarin de admiraliteiten werden opgeheven). Onderliggende vragen zijn hoe de konvooireizen tot stand kwamen, waar zij naartoe voeren en in welke mate er een directe relatie valt te herkennen tussen de admiraliteiten en de slavenhandel. Hiervoor is gebruikgemaakt van de archieven van de admiraliteitscolleges (1586–1795), de Tweede WIC (1674–1791) en het archief van de Sociëteit van Suriname (1682–1795). Ook de website van Delpher bood met zijn indrukwekkende collectie kranten een verhelderend perspectief op de omvang en het belang van de konvooireizen in het Atlantisch gebied.[15] De 'Trans Atlantic Slave Trade Database' (TSTD) bood daarnaast waardevolle informatie bij het identificeren van slavenschepen en het geven van de nodige context bij konvooiaanvragen.[16]

11 Postma e.a., *Riches from Atlantic Commerce,* 210: Zie voetnoot 26. Rekwesten kwamen binnen bij de WIC, admiraliteiten en Staten-Generaal.

12 J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen. Deel IV* (Tweede druk; Haarlem 1861).

13 J.R. Bruijn, *De admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren, 1713–1751. Regenten en financiën, schepen en zeevarenden* (Amsterdam 1970) 24–25; J.R. Bruijn, 'Protection of Dutch shipping: the beginning of Dutch naval presence in the Caribbean, 1737-c.1775' in: C.G. Reynolds ed., *Global Crossroads and the American Seas* (Missoula 1988) 127–35.

14 Goslinga, *The Dutch,* 174, 194–195; Wim Klooster, *Illicit Riches. Dutch Trade in the Caribbean* (Leiden 1998) 165–166.

15 *Delpher. Kranten*, www.delpher.nl/nl/kranten/results?

16 *Trans Atlantic Slave Trade Database,* www.slavevoyages.org/voyage/database

De inbeslagname van de Amsterdamse koopvaardijschepen *Elisabeth* en *Assendelft* door een Spaans oorlogschip nabij Curaçao in 1735 deed veel stof opwaaien. Kooplieden met belangen in West-Indië zagen onzekere tijden opdoemen. Zij eisten protectie van de autoriteiten, waardoor de WIC, in haar onmacht, genoodzaakt was aan te kloppen bij de Staten-Generaal. De WIC stelde voor om structureel twee oorlogsschepen van 44 à 50 stukken geschut bij Curaçao te houden, ten einde arriverende en vertrekkende schepen '(...) teegens alle geweldaedige onderneemingen te beveijligen (...)'.[17] Uit de notulen van de vergadering van 8 februari 1737 blijkt dat de Staten-Generaal niet meteen bereid waren kostbare oorlogsschepen uit te reden. Via diplomatieke weg trachtten zij schadevergoedingen te verkrijgen om de getroffen kooplieden te compenseren. Uit de notulen van de vergadering van de Heren X (bestuur Tweede WIC) blijkt echter dat de Admiraliteit van Amsterdam nog geen twee maanden later op eigen kosten het oorlogsschip *Ter Meer* onder leiding van de ervaren kapitein Cornelis Schrijver (1687–1768) had uitgereed.[18] Mogelijk kwam dit door gedeelde belangen van de bestuurders van de Amsterdamse admiraliteit en de WIC. Een volgend schip, genaamd *Teijlingen*, zou Schrijver in Curaçao aflossen. Gedurende de achttiende eeuw zouden, in perioden van onrust, meermaals rekwesten door de WIC, admiraliteiten en vertegenwoordigers van kooplieden uit belanghebbende steden bij de Staten-Generaal belanden, die vanaf dat moment structureel subsidies verstrekten voor oorlogsschepen ter bescherming van de handel op West-Indië.

Wanneer er in de zeventiende en achttiende eeuw werd verwezen naar West-Indië, werden met name de Caribische eilanden aangeduid. Het voornaamste eiland waarop konvooi werd verleend was Curaçao, hoewel Sint Eustatius in de loop van de achttiende eeuw in belang toenam. Eenmaal aangekomen op deze eilanden, kwam het geregeld voor dat konvooiers bescherming boden aan schepen naar Sint Maarten, Saint Kitts of Hispaniola.[19] Pas tegen het einde van de Oostenrijkse Successieoorlog (1741–1748) breidde de konvooivaart ook uit naar Suriname. Anders dan bij de verzamelnaam 'West-Indië' vermeldden scheepsjournalen vaak expliciet wanneer zij Suriname aandeden. Ook deze konvooivaart kwam na hevig aandringen van Amsterdamse kooplieden tot stand. Tegen het einde van de Oostenrijkse Successieoorlog pleitten zij voor bescherming tegen de Franse kapers, die vanuit het oostelijk gelegen Frans-Guyana op de loer lagen. De kooplieden stelden in

17 Nationaal Archief te Den Haag (NL-HaNA), Admiraliteiten (1.01.46), inv.nr. 1310, Uittreksels uit de resolutiën der Staten-Generaal betreffende zee- en admiraliteitszaken 1737, scans 11–15.

18 NL-HaNA, WIC (1.05.01.02), inv.nr. 59, Uitgaande Brieven van de vergadering van Tienen en van de Kamer Amsterdam 1722–1738, scan 682; De Jonge, *Geschiedenis Deel IV*, 164–165.

19 Hispaniola bestaat momenteel uit Haïti en de Dominicaanse Republiek.

een rekwest uit 1748 dat de veiligheid van hun goederen en schepen ernstig in het geding was:

> 'Dat dit gedeelte van den handel en scheepsvaart sedert eenige jaaren merkelijk was aangenomen, tot grooter voordeel van den staat als van de particuliere geinteresserdens, en dat de supplianten sig ten eenemaal geruineert souden vinden, indien sodanige imporante capitalen als bij deese navigatie en negotie wierden gerequieert, sonder beschermínge en aan het geweld der oorlogschepen en capers wierden bloot gelaten.'[20]

Bovenstaande passage toont het eigentijdse bewustzijn van het groeiend belang van Suriname, voor zowel de supplianten als de staat.[21] Zonder bescherming lagen de kapitale investeringen open en bloot voor de vijand om te kapen, wat zowel de Republiek als de investeerders duur kon komen te staan. De kooplieden drongen daarom aan op het zenden van maar liefst vier oorlogsschepen ter bescherming van de kostbare ladingen. Uit het citaat valt niet te achterhalen welke handelsproducten hierbij van het grootste belang waren. Dat ook kooplieden met belangen in de slavenhandel zich zorgen maakten om hun investeringen, blijkt uit een brief van de firma Jean Cossart en Zoonen & Bouwer, een Rotterdams familiebedrijf van kooplieden van Franse komaf, aan de burgemeesters en regenten van de stad Rotterdam. Waarschijnlijk had de oorlog en de dreiging van kapers ertoe geleid dat investeerders zich afzijdig hielden. In 1747 zouden niet meer dan vier slavenschepen worden uitgereed:

> 'Dat zij supplianten inden voorledene jaare 1747 in overweginge hebben genoomen dat niet meer dan 4 scheepen uijt deze provinctie ter inlandelinge van Negros Slaaven op de Kust van Guinéa, om dezelve vervolgens vandaar overte voeren in de colonien van deezen staat, waaren geEsquipeert & dat door zodanig gering getal van scheepen noodwendig een groot gebrek aan slaaven indie colonien mogt werden gecauseert'.[22]

Het gebrek aan slavenarbeid bleek echter dermate groot, dat enkele supplianten zich lieten overtuigen een nieuw slavenschip uit te reden. Toen de *Suriname* bijna gereed was voor vertrek, ontstond er twijfel: '(…)dat zij supplianten inmiddels zeer gealarmeert waaren geworden door de gerugten dat zig zeer veele fransse Capers in de West Indiën guaamen op te houden & dus niet

20 NL-HaNa, WIC, inv.nr. 80, Extracten uit resoluties van de Staten-Generaal betreffende de Oost- en West-Indische Compagnie, scan 120.

21 De 'supplianten' zijn de indieners van het verzoekschrift.

22 NL-HaNa, Admiraliteiten / Van der Heim (1.01.47.27), inv.nr. 104, Aanteekeningen omtrent het verhandelde in de Haagsche Besognes 1748 (zonder folio, losse bladzijden).

buijten reeden bedugt dat zij haar schip aan groote periculen zouden exponeeren.'[23]

Het tumult in West-Indië beïnvloedde dus de bereidheid van rederijen om slavenreizen op touw te zetten. De aanwezigheid van Nederlandse oorlogsschepen in West-Indië en Suriname bood een grotere mate van zekerheid, waardoor nieuwe slavenschepen de tocht zouden aandurven. Ondanks de angst hun investering aan gevaar bloot te stellen, maakte de *Suriname* een driehoeksreis tussen 1748–1749, in welke periode er drie admiraliteitsschepen van of naar de gelijknamige kolonie voeren.[24] In totaal zou het schip 553 slaafgemaakten vervoeren, van wie 478 levend aankwamen in de gelijknamige plantagekolonie. [25]

Anders dan op voorhand werd gedacht, blijkt de konvooivaart zich in het laatste kwart van de achttiende eeuw ook te hebben uitgebreid naar de Nederlandse plantagekoloniën Demerary, Essequebo en Berbice.[26] De plantagekolonie Berbice had al in 1763 met admiraliteitsschepen te maken gehad, toen hulptroepen vanuit de Republiek werden gestuurd om de grote opstand onder de slaafgemaakten te bedwingen. De konvooivaart op deze kolonies kwam echter pas tegen het einde van de jaren zeventig op gang, toen de dreiging van Britse kapers significant toenam en oorlog in de lucht hing. Tussen 1778 en 1793 voeren er ten minste veertien konvooiers uit om de vaart op deze gebieden te beschermen.

De structurele groei van de plantagekoloniën aan de Wilde Kust had tot gevolg dat de vraag naar slavenarbeid vanaf het midden van de achttiende eeuw sterk toenam. Structurele en goedkope toevoer van slaafgemaakten vanuit West-Afrika was daarom van groot belang. In missives, gericht aan de Staten-Generaal van 2 april en 6 oktober 1766, schetsten de Heren x en stadhouder Willem v het belang van de West-Afrikaanse handel en pleitten zij om gedurende zes jaar een jaarlijks uit te rusten oorlogsschip beschikbaar te stellen ter bescherming van die handel:

> '(…) niemand sal kunnen tegenspreeken, dat 't debiet van producten en manifacturen, en 't geen daer toe behoord, zeer veel affhangt van den bloeij off 't verval van de colonien, dat bij de WIcomp selve zijnde aangeweesen, wat samenhang er is tusschen de navigatie op de kust van africa, en de welvaerd der colonien die bewerkt moeten worden door de slaaven die de kust van africa geeft (…)'[27]

23 Ibidem.
24 *Amsterdamse Courant,* 23-04-1748; *'s Gravenhaegse courant* 28-02-1749; *Amsterdamse Courant,* 29-04-1749.
25 *Trans Atlantic Slave Trade Database, Suriname* (Voyage ID 11031).
26 Bram Hoonhout, *Borderless Empire Dutch Guiana in the Atlantic World, 1750–1800* (Athens 2020) 114.
27 NL-HaNa, Admiraliteiten / Van der Heim, inv.nr. 137, Stukken betreffende het doen van een jaarlijksche equipage naar de Kust van Guinee en Amerika 1766–1768 (zonder folio, losse bladzijden).



Portret van Cornelis Schrijver (1686–1768). Schilderij door Jan Maurits Quinkhard, 1736. HOORN, WESTFRIES MUSEUM, 01781

Dat het hier nadrukkelijk ging om de bescherming van de slavenhandel, valt te herleiden uit de geschetste causaliteit tussen de toevoer van slaafgemaakten en de welvaart in de plantagekoloniën. De 'bloeij' van de koloniën hing immers af van de productiecapaciteit, die kon worden bereikt met behulp van slaafgemaakten. Ook hier zouden de Staten-Generaal toegeven aan het rekwest, waardoor de konvooivaart zich uitbreidde naar de West-Afrikaanse kusten. Tussen 1767 en 1786 zouden tenminste acht admiraliteitsschepen deze kusten aandoen, waarna zij de trans-Atlantische oversteek maakten naar de West-Indische koloniën.

Overigens vroeg niet alleen de WIC de admiraliteiten om hulp. Tijdens de Vierde Nederlands-Engelse Oorlog (1780–1784) zou ook de MCC een rekwest indienen. Zij vroeg 'hoe eerder, hoe liever, formidabele convooijen te mogen

hebben ter dekking van de commercie'.[28] In het voorafgaande jaar, 1780, was de compagnie de slavenschepen *Haast U Langzaam, Vigilantie, Vis* en *Watergeus,* verloren aan Britse kaapvaarders. Hoewel het rekwest niet repte over het soort schepen dat beschermd diende te worden, mag door de aard van de compagnie en de bestemming van de konvooischepen (Suriname), worden aangenomen dat het hier om bescherming van de slavenhandel ging.[29]

FINANCIERING EN VERANTWOORDELIJKHEID

Kooplieden deden in roerige tijden maar al te graag een beroep op de Staten-Generaal en de admiraliteiten voor de bescherming van hun schepen. Hoewel belanghebbenden op begrip konden rekenen, leidden de West-Indische konvooiaanvragen tot de nodige discussies. Het uitreden van oorlogsschepen naar de koloniën was namelijk een kostbare aangelegenheid. De Heren X stelden bijvoorbeeld dat voor de konvooireizen naar West-Afrika jaarlijks minstens één fregat van 36 stukken geschut en 230 bemanningsleden nodig was. De gemiddelde kosten daarvan werden geschat op 36 gulden per bemanningslid per maand. Berekend over een periode van veertien maanden kwam dit neer op een eindbedrag van 115.920 gulden per reis. Een dergelijke equipage kon niet door de WIC alleen bekostigd worden. Het leeuwendeel van de kosten moest daarom door de admiraliteiten worden voldaan.[30]

De admiraliteiten zouden jaarlijks 100.000 gulden van de kosten voor de West-Afrikaanse konvooireizen voor hun rekening nemen. De overige 15.920 gulden zou worden voldaan door de WIC. De Heren X verwachtten dat de oorlogsschepen de smokkelhandel dusdanig zouden terugdringen, dat zij in staat werden gesteld om aan deze jaarlijkse kosten te kunnen voldoen.[31] Niet alleen stemden de Staten-Generaal in met het voorstel, zij drongen er tevens op aan om met de grootst mogelijke spoed een eerste oorlogsschip uit te rusten voor een tocht naar de Afrikaanse kust. De bereidheid om zulke omvangrijke uitgaven te doen toont aan dat de Staten-Generaal de admiraliteiten ook inzetten voor de directe bescherming van de slavenhandel.

De financiering van konvooireizen verliep echter niet altijd even voorspoedig als bovenstaande doet vermoeden. Tussen 1749 en 1751 raakten de provincies Holland en Zeeland met elkaar in conflict over de kosten van de konvooireizen naar de Caribische eilanden. Tot het midden van de achttiende eeuw was de koopvaart naar die contreien voornamelijk een Amsterdamse aangelegenheid. De Zeeuwen, wier handel meer was gericht op de vaart naar

28 Zeeuws Archief (NL-MdbZA), 20, inv.nr. 22, Notulen van de vergaderingen van directeuren, scan 147.

29 *Trans Atlantic Slave Trade Database, Haast U Langzaam* (Voyage ID 10666); *Vigilantie* (Voyage ID 11076); *Vis* (Voyage ID 11086); *Watergeus* (Voyage ID 11128).

30 NL-HaNA, Admiraliteiten / Van der Heim, inv.nr. 137, Stukken betreffende het doen van een jaarlijksche equipage naar de Kust van Guinee en Amerika 1766–1768 (zonder folio, losse bladzijden).

Afrika en Suriname, meenden daarom geen profijt te hebben van de konvooivaart. De Staten van Holland waren echter van mening dat de konvooivaart ook bescherming bood buiten de directe nabijheid van het konvooi. Door het vlagvertoon werden kapers bewust van de Nederlandse aanwezigheid op zee, waar ieder Nederlands schip profijt van had.[32] Een ander argument dat de Staten van Holland aanhaalden, was dat de Zeeuwen wel degelijk Curaçao aandeden tijdens storm of door verkeerde navigatie. Daarnaast bood Curaçao hen de laatste mogelijkheid om hun slaafgemaakten te verkopen, voordat de Zeeuwse schepen terugkeerden naar de Republiek.[33] Dit argument bevestigt wederom dat slavenschepen ook gebruik maakten van de bescherming van de admiraliteiten, al was het indirect, door het vertonen van de vlag.

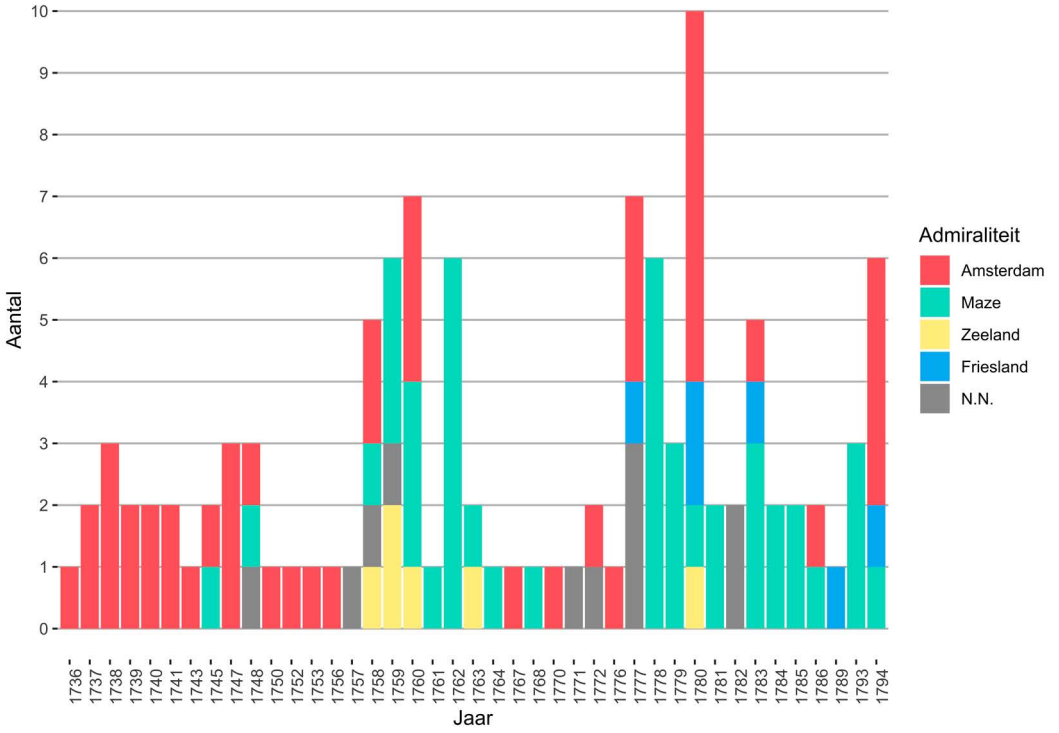
Naast het besluit of het verlenen van konvooi gewenst was, moest er worden besloten welke admiraliteit de reis zou verzorgen. Zoals vermeld stelde Bruijn dat de Admiraliteit van Amsterdam hierin de prominentste rol vertolkte. Een analyse van de uitgerede schepen in de periode 1736–1794 geeft een inzicht in de betrokkenheid van de vijf admiraliteiten. In Figuur 1 zijn alle konvooireizen opgenomen waarvan met redelijke zekerheid kan worden gesteld dat ze metterdaad zijn uitgereed. In totaal gaat het om zeker 114 schepen. Er blijft altijd een mate van onzekerheid, omdat de admiraliteiten ook verantwoordelijk waren voor de konvooireizen in Europa en schepen die initieel voor de konvooivaart op West-Indië waren bedoeld. Soms werden deze op het laatste moment elders ingezet.[34] Gelukkig bieden achttiende-eeuwse couranten bevestiging van konvooireizen, omdat zij het vertrek of de terugkomst van een West-Indisch konvooi vaak publiekelijk aankondigden.

Gemiddeld genomen werden jaarlijks twee oorlogsschepen uitgereed voor het verlenen van konvooi, wat in lijn is met de bevindingen van Bruijn. Wanneer oorlog de handel in West-Indië dreigde te teisteren, werden aanzienlijk meer oorlogsschepen uitgereed. Net voor de Vierde Engelse Oorlog waren de meeste Nederlandse oorlogsschepen actief in de West-Indische wateren. De enorme daling van het aantal uitgerede schepen in 1781 en 1782 karakteriseert het verloop van de oorlog voor de Republiek, die niet in staat was het hoofd te bieden aan de machtige Royal Navy.

Verder illustreert Figuur 1 hoe de Atlantische konvooivaart in de beginjaren inderdaad een Amsterdamse aangelegenheid was. Verrassend genoeg lijkt de Admiraliteit van de Maze die rol in de tweede helft van de achttiende eeuw te hebben overgenomen, waarbij er voor het aantal uitgerede konvooischepen in het Atlantisch gebied niet werd ondergedaan voor de Admiraliteit van

31 Ibidem.

32 NL-HaNa, WIC, inv.nr. 245, Diverse stukken, meest betreffende Curaçao 1746–1791, scan 84: 'Hooggem: Heeren staaten van holland declareeren haar al verder van opijnie te sijn da thet effect van convoij niet alleen moet gesogt worden, in t dadelijk begeleijden van een ieder schip, maar da thet selve insonderheijt daar in moet gestelt worden, dat een algemeen beveijliginge in zee al waar de vlagge gesien word, word uijtgewerkt en dat dus alle scheepen die in zee haar handel drijven, op gelijke wijse van die verzekering komen te jouisseeren'.



Figuur 1. Aantal uitgerede konvooischepen gedurende de achttiende eeuw. De data is door de auteur samengesteld uit de volgende archieven en kranten: Den Haag, Nationaal Archief, 1.01.46 Inventaris van het archief van de Admiraliteitscolleges, 1586–1795; 1.05.01.02 Inventaris van het archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC), (1624) 1674–1791 (1800); 1.05.03 Inventaris van het archief van de Sociëteit van Suriname, (1650) 1682–1795 (1796); *'s Gravenhaegse Courant; Middelburgse Courant; Amsterdamse Courant; Rotterdamse Courant*.

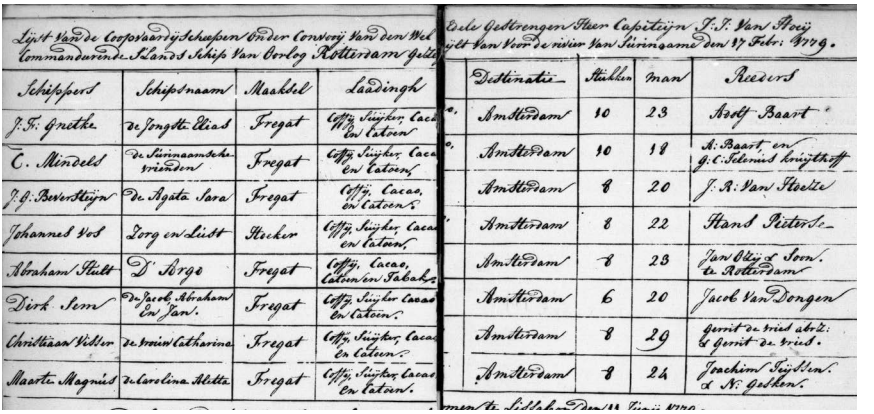
Amsterdam. Verder onderzoek zal moeten verklaren waarom deze verandering plaatsvond. De Admiraliteit van Zeeland lijkt uitsluitend bereid te zijn geweest om schepen uit te reden wanneer de handel op de plantagekoloniën aan de Wilde Kust in het geding was, zoals tijdens de Zevenjarige Oorlog (1756–1763), toen twee slavenschepen door de Engelsen werden gekaapt.[35] Ook tijdens de Vierde Engelse oorlog (1781–1784) droegen de Zeeuwen bij aan de konvooien, toen maar liefst acht Nederlandse slavenschepen tussen 1780 en 1781 werden gekaapt.[36]

33 Ibidem.
34 Bruijn, *Varend verleden*, 192.
35 *Trans Atlantic Slave Trade Database, De Drie Gezusters* (Voyage ID 10528); *Rotterdam* (Voyage ID 11856).
36 Ibidem.

Hoewel koopvaarders ook tijdens de heenvaart naar het West-Indisch gebied gebruikmaakten van konvooi, was de populariteit van de retournerende konvooien vele malen groter. Wanneer een konvooi eenmaal was aangekomen op de plaats van bestemming, liet de bevelhebber bericht opstellen waarin de vertrekdatum werd aangekondigd. Zo liet kapitein-ter-zee Pieter Melvill van Carnbee (1743–1826) op 2 juni 1779 een advertentie plaatsen in de *Weekelijkse Surinaamse Courant* om de kooplieden vroegtijdig op de hoogte te stellen van zijn vertrek.[37] Wanneer een konvooi te vroeg vertrok, kon het zijn dat koopvaarders hun handel nog niet hadden afgesloten of tijd tekort kwamen om hun schip in gereedheid te brengen voor de Atlantische oversteek. Soms sloegen de koopvaarders de handen ineen om de betreffende commandant te overtuigen langer aan wal te blijven. Zo werd er tijdens de reis van de *Schiedam* op Curaçao tot tweemaal toe uitstel gevraagd van de vertrekdatum. De kooplieden kregen het voor elkaar om het vertrek met drie weken uit te stellen.[38]

De bevelhebber van het konvooi was zich goed bewust van de koopvaarders die zouden meevaren in het konvooi. De meeste kapiteins hielden dit secuur bij in het scheepsjournaal, dat naderhand zou worden ingeleverd bij de admiraliteiten. Sommigen achtten het voldoende om simpelweg het aantal koopvaarders in het scheepsjournaal te noteren. Er waren er ook die de naam van de schipper en het betreffende schip, met daarbij een korte beschrijving van de lading opschreven.[39] Er zijn echter ook lijsten bewaard, waarin heel secuur staat weergegeven wat de namen van de schippers, schepen en reders waren, de scheepstypen, lading, stukken geschut, het aantal bemanningsleden en de bestemming.[40] De lijsten geven een uitstekend beeld van de aard van de handel in West-Indië. De ladingen, die door de admiraliteitsschepen werden beschermd, bestonden voornamelijk uit tabak, suiker, cacao, koffie en katoen. De aankomst van retournerende konvooien werd met groot ontzag vermeld in de kranten, zoals een bericht in de *Noordhollandsche Courant* uit 1779: '(...) Ook verwagt men binnen korte aldaar een convoy van St. Eustatius onder kapt. Riemersma van 13 groote schepen, ryk gelaaden met kostbaare koopwaaren, onder andere, zoo men zegt, met zeer veel tabak, suiker, indigo, koffie, cacao, kattoen en piasters.'[41]

37 NL-HaNa, Admiraliteiten, inv.nr. 1186a, Scheepsjournaal van de *Castor* gedurende de reis naar Suriname 1778–1779, scan 44.
38 NL-HaNa, Admiraliteiten, inv.nr. 1158b, Scheepsjournaal van de *Schiedam* gedurende de reis naar West-Indiën 1761–1761, scans 108 – 109, 112.
39 NL-HaNa, Admiraliteiten, inv.nr. 2414, Scheepsjournaal van de *D'Allarm* gedurende de reis naar de West-Indische koloniën 1776–1778, scan 165.
40 NL-HaNa, Admiraliteiten, inv.nr.1177, Scheepsjournaal van de *Rotterdam* gedurende de reis naar Suriname 1777–1779, scan 124.
41 *Noordhollandsche Courant*, 21-07-1779.



Lijst van koopvaardijschepen onder het konvooi van kapitein van Hoeij, 1779. DEN HAAG, NATIONAAL ARCHIEF, ADMIRALITEITEN, 1.01.46, INV.NR. 1177, SCAN 124

Ook nadat de balans was opgemaakt, schroomden kranten niet de totale hoeveelheden van de producten te vermelden. Toen de omvangrijke vloot van 51 schepen onder de *Jason* en de *Argo* in 1794 terugkeerde uit de koloniën, meldde de krant dat zij tezamen een lading van maar liefst 11,5 miljoen pond koffie, 1,8 miljoen pond katoen, vijfhonderdduizend pond cacao en achttienduizend vaten suiker meebrachten.[42]

Wat de krant en de konvooilijsten echter niet aantonen, is waarmee de vervoerde goederen in Suriname zijn ingekocht. Eenmaal aangekomen in Suriname, verruilden slavenschepen hun menselijke lading voor de eindproducten van de plantages zoals suiker en koffie, om zich vervolgens aan te sluiten bij een retourkonvooi terug naar de Republiek. De aanwezigheid van slavenschepen in een konvooi is lastig te achterhalen. Het overgrote deel van de slavenschepen was van eenzelfde type dat werd ingezet voor de reguliere koopvaardij. Het was namelijk pas tijdens de reis, dat een koopvaardijschip zijn transitie begon en werd omgebouwd tot slavenschip.[43]

Wanneer de konvooilijsten in scheepsjournalen en nieuwsberichten in kranten echter worden vergeleken met de gedocumenteerde slavenschepen in de TSTD, kunnen enkele slavenschepen alsnog worden geïdentificeerd. Zo maakte de *Middelburgsche courant* op 8 januari 1760 bekend dat het konvooi onder het eskader van kapiteins A.D. van der Gon, N. Riemersma en N. de Beer vanuit Curaçao was gearriveerd. Eén van de koopvaarders die hierin meevoer was de *Middelburgs Welvaren* onder gezagvoerder David Mulders, die met een rijke lading onder bescherming terugvoer na 424 slaafgemaakte Afrikanen te hebben verhandeld.[44] Ook de *Vigilantie* sloot zich in 1779 aan bij een repatrië-

42 *Rotterdamse Courant*, 03-05-1794.

43 Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, 144; Marcus Rediker, *Het slavenschip. Een verhaal over mensen*, vert. Rob de Ridder (Amsterdam 2022) 67 – 68.

44 *Trans Atlantic Slave Trade Database, Middelburgs Welvaren* (Voyage ID: 10872).

rend konvooi onder bescherming van de *Castor*, na 243 slaafgemaakten te hebben verhandeld.[45] Uit het scheepsjournaal van het Amsterdamse oorlogschip *Haarlemmerhout* vallen zelfs meerdere slavenschepen te identificeren. Toen de kapiteins J. de Wilde en J. Hartog in 1759 een koopvaardijvloot van 53 schepen vanuit Curaçao naar de Republiek begeleidden, voeren er zeker vier slavenschepen in het konvooi. Het ging om de *Jan en Elisabeth* en de *Spreeuwenburg* van de reder Jan Swart uit Vlissingen, de *Vrouw Johanna Cortes* van de MCC en de *Willem en Carolina* van de firma Coopstad & Rochussen uit Rotterdam.[46] Tezamen hadden zij meer dan 1.500 slaafgemaakten verhandeld in Suriname, Curaçao, St. Eustatius en Aruba.[47]

KONVOOIREIZEN NAAR WEST-AFRIKA

Tijdens de konvooivaart op West-Afrika raakten de admiraliteiten op meest directe wijze betrokken bij slavernij en de slavenhandel. De scheepsjournalen van de admiraliteitsschepen die in de jaren zestig en zeventig van de achttiende eeuw naar Afrika voeren, rapporteerden echter geen schepen in hun konvooien. Gedurende dit onderzoek is maar éénmaal naar voren gekomen dat een oorlogschip bescherming bood aan slavenschepen onderweg naar de West-Afrikaanse kust. In 1758 maakte de *Middelburgsche Courant* bekend dat de *St. Maartensdijk* samen met een drietal Zeeuwse slavenschepen vertrok richting Guinée en Angola.[48] Uit het scheepsjournaal van kapitein Jan Menkenveld van de *Philadelphia* wordt duidelijk dat de *St. Maartensdijk* was ingezet om hen uit Europese wateren te begeleiden, waar klaarblijkelijk het grootste gevaar van kapers te verwachten was. Dat de schepen gevaar liepen, bleek toen drie Engelse kapers jacht op hen maakten. De *St. Maartensdijk* moest zich tussenbeide positioneren om de schepen te beschermen, waarna de Engelse kaperkapitein de jacht staakte en per sloep aan boord van het admiraliteitsschip kwam om de geschillen aldaar te beslechten.[49]

Hoewel bovengenoemde schepen profiteerden van de aanwezigheid van een admiraliteitsschip, lijken slavenschepen zelden gebruik te hebben gemaakt van een konvooi naar de Afrikaanse kust. Een aantal oorzaken lag hier hoogstwaarschijnlijk aan ten grondslag. Zo schuilde het voornaamste gevaar in kapers in West-Indië en het Kanaal bij de Noordzee, niet bij West-Afrika. Daarnaast is het ook goed mogelijk dat slavenschepen gebruikmaakten van

45 Ibidem, *Vigilantie* (Voyage ID: 11075); NL-HaNA, Admiraliteiten, inv.nr. 1186a, Scheepsjournaal van de *Castor* gedurende de reis naar Suriname 1778–1779, scan 47.
46 NL-HaNA, Admiraliteiten / Van den Velden (1.01.47.17), inv.nr. 5, Scheepsjournaal van *De Haarlemmerhout* gedurende de reis naar West-Indië 1758–1759, scan 74.
47 *Trans Atlantic Slave Trade Database, Jan en Elisabeth* (Voyage ID 10708); *Spreeuwenburg* (Voyage ID 11000); *Vrouw Johanna Cortes* (Voyage ID 11115); *Willem en Carolina* (Voyage ID 11164).
48 *Middelburgsche Courant*, 28-06-1758
49 NL-MdbZA, 20, inv.nr. 916, Scheepsjournaal van de *Philadelphia* gedurende zijn reis naar Guinee en Suriname, scan 5.



Het fregatschip *Boreas* op de rede van Elmina. De *Boreas* voer in konvooidienst in het Atlantisch gebied en werd niet ingezet als slavenschip. Aquarel door F. Jägerschjöld, 1770. AMSTERDAM, HET SCHEEPVAARTMUSEUM, A.2046(0)

konvooien naar de Middellandse Zee of Portugal, waar wel degelijk gevaar was te verwachten van de Barbarijse kapers, om zich vervolgens af te scheiden en solo door te varen naar de West-Afrikaanse kust. Verder onderzoek zal moeten aantonen of slavenschepen inderdaad gedeeltelijk meevoeren met konvooireizen naar de Middellandse Zee.

De konvooireizen naar West-Afrika van na 1766 getuigen echter van een direct verband met de slavenhandel. Binnen enkele maanden nadat de rekwesten waren binnengekomen, werd het oorlogsschip *Amazone* onder bevel van kapitein-ter-zee W. May uitgereed door de Admiraliteit van Amsterdam. Aan de kust van Kaap Lahou (hedendaags Ivoorkust) trof May meerdere Nederlandse slavenschepen. Er bevond zich echter ook een Portugese snauw in hun midden, die zijn grotendeels uit tabak bestaande handelswaar aan de schepen probeerde kwijt te raken. Het waren echter precies dit soort schepen die de WIC ondermijnden. Om geen argwaan te wekken, liet May de Engelse vlag hijsen. In het Engels vroeg hij de Portugese bemanning om met hun papieren aan boord te komen. Toen eenmaal bleek dat de Portugezen niet over de juiste papieren beschikten, werd de snauw in beslag genomen. Van de veertig bemanningsleden waren er 28 'neeger matroos'. Zij werden onder een lijfwacht achter op het dek geplaatst. Nadat ook de Nederlandse schepen op

papieren waren gecontroleerd, werd een deel van de bemanningsleden van de *Amazone* overgeplaatst naar de gekaapte snauw.[50]

Het schip in kwestie is opgenomen in de TSTD. Hieruit wordt duidelijk dat het Portugese snauwschip zich niet alleen aan de Afrikaanse kust bevond om te handelen in tabak. De *NS da Esperança e S José*, zoals het schip heette, was een slavenschip.[51] Onder de op het schip aanwezige cargazoenen (de goederen die werden geruild tegen tot slaaf gemaakte Afrikanen, ivoor en goud), bevond zich onder andere een halsketting met 58 beugels die dienden als boeien voor de slaafgemaakten. Ook werden er achttien handboeien, 141 dubbele voetboeien en vier beugels voor voetboeien aangetroffen.[52] De snauw zou worden verkocht aan de WIC voor het bedrag van 7000 gulden. Bemanningsleden van de *Amazone* kregen de kans hun dienstverband bij de vloot in te ruilen voor een dienstverband bij de WIC. De snauw werd de *Beschutter* gedoopt en zou onder leiding van commandeur Helsdingen de Afrikaanse kusten gaan patrouilleren. De tweede stuurman van de *Amazone*, Pieter Meijdels, werd gepromoveerd tot haar commandant.[53]

Toen de *Amazone* op het punt stond te vertrekken naar Suriname op 31 mei, werden de laatste vaten water aan boord gebracht, evenals een kistje stofgoud, twee kistjes papier en twaalf geboeide slaafgemaakte Afrikanen, die als deel van de prijs als vracht zouden worden overgebracht naar Suriname.[54] Aangezien er in de inventaris van het opgebrachte schip nog geen slaafgemaakten aanwezig leken te zijn, rijst het vermoeden dat een deel van de zwarte Portugese matrozen als slaven zijn meegevoerd, of dat de WIC de *Amazone* deels heeft uitbetaald in slaafgemaakten uit Elmina. Eenmaal aan boord werden hun boeien losgemaakt en kregen ze hetzelfde rantsoen als de Europese matrozen. Bij de aankomst in Suriname werden zij echter te Paramaribo verkocht.[55]

Niet alleen had de *Amazone* zelf deelgenomen aan de slavenhandel, het had ook de handelspositie van de Republiek aan de West-Afrikaanse kust weten te versterken. De WIC was een kruisschip rijker, dat zij kon gebruiken om haar handelsposten langs de West-Afrikaanse kust beter te beschermen tegen illegale handelaren en vijandige mogendheden. Eenmaal in Suriname kwam kapitein May voor een verrassing te staan. De twaalf tot slaafgemaakten, die te koop werden aangeboden, riepen frustratie op bij de bestuurders van de kolonie. Het octrooi van 1730 stelde namelijk dat genomen prijzen moesten worden opgebracht in Elmina of Curaçao. May beargumenteerde dat de artikelen alleen voor commercieschepen golden en niet voor prijzen genomen

50 NL-HaNa, Admiraliteiten / Van den Velden, inv.nr. 78, Scheepsjournaal van de *Amazone* gedurende de reis naar de Kust van Guinee en de West-Indische koloniën 1767–1769, scans 42 – 43.
51 *Trans Atlantic Slave Trade Database, NS da Esperança e S José* (Voyage ID: 50924).
52 NL-HaNa, Admiraliteiten / Van den Velden, inv.nr. 78, Scheepsjournaal van de *Amazone* gedurende de reis naar de Kust van Guinee en de West-Indische koloniën 1767–1769, scan 57.
53 Ibidem, scan 60.
54 Ibidem, scan 61.
55 Ibidem, scans 61, 75.



Gezicht op Paramaribo met rechts een Nederlands oorlogsschip. Ets en gravure door Jacobus Wijsman, 1790–1799. AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM, RP-P-1911-313

door de admiraliteiten. Toen May uiteenzette dat zijn handelen was afgesproken met de WIC-gouverneur in Elmina en dat het prijsschip was verkocht aan de compagnie, kwam het bestuur tot inkeer. Er werd echter wel gepleit voor nieuwe regelgeving voor zulke specifieke gevallen.[56]

Terwijl de *Amazone* zich in West-Indië bevond, vertrok de *Castor* op 19 oktober 1768 onder gezag van kapitein Pieter van Hoogwerff Georgezoon naar de Afrikaanse kust.[57] Het schip was bewapend met 36 stukken geschut en twaalf ijzeren draaistukken.[58] Op 13 juli 1769 arriveerde het ter hoogte van Kaap Mesurado in het huidige Liberia. Op 1 augustus vond een ontmoeting plaats tussen de *Castor* en de *Beschutter,* die na haar aankoop in het vorige

56 NL-HaNa, Sociëteit van Suriname (1.05.03), inv.nr. 206, Journalen van de gouverneurs 1765–1771, scans 240 — 242.
57 De reis van de *Amazone* wordt deels beschreven in de masterscriptie van Krabbendam: R.D.C. .Krabbendam, 'De Nederlandse marine in West-Afrika, 1769–1771' (Masterscriptie Geschiedenis, Universiteit Leiden 2012), https://studenttheses.universiteitleiden.nl/access/item%3A2609828/view.
58 NL-HaNa, Admiraliteiten, inv.nr. 1170a, Scheepsjournaal van de *Castor* gedurende de reis naar de kust van Guinee en de West-Indische koloniën 1768–1770, scan 3.



jaar fungeerde als kruisschip en konvooier met 53 bemanningsleden en 24 stukken kanon.[59] In de opeenvolgende weken voer de *Castor* de Afrikaanse kusten af, waar ze vele schepen van verschillende mogendheden tegenkwam, die zich inlieten met de slavenhandel. De *Castor* werd zelf ook aangezien voor een slavenschip. Door zijn grote omvang boezemde het schip angst in bij de Afrikaanse handelaren. Het oorlogsschip telde meer dan tweehonderd bemanningsleden, tegenover de grofweg 35 bemanningsleden op een slavenschip. Kapitein Van Hoogwerff trachtte onzekere Afrikaanse handelaren gerust te stellen wanneer zij twijfelend hun kano's dichterbij brachten:

> '(...) Waaren sij ook seer bevreest scheenen, eer sij overquamen, niet tegenstaande men hun met alle heusheijd bejeegende en tragten te overtuigen dat hun geen leet geschieden soude, en wij ook niet quamen om slaaven te negotieeren maar wel dat een oorlogsschip waaren ter bescherming van alle hollandsche scheepen die door neegers off andere eenige overlast mogte komen te lijden (...)'[60]

59 Ibidem, scan 66.

60 Ibidem, scan 79.



De *Castor* onder bevel van kapitein Pieter Melvill in gevecht met een Engels fregat (1781). Detail van een schilderij door Engel Hoogerheyden. 1791. AMSTERDAM, HET SCHEEPVAARTMUSEUM, A.0477(01)C

Deze uitspraak maakt de intentie van de *Castor* helder. Het schip was daar om de Nederlandse handelsbelangen te beschermen tegen welke vijand dan ook. Het duurde niet lang voordat Van Hoogwerff zijn uitspraak kracht kon bijzetten. Op 31 oktober kwamen de slaafgemaakte Afrikanen aan boord van het schip de *Guineesche Vriendschap* in opstand. Toen de bemanningsleden in de middag de hulpsignalen van het slavenschip opmerkten, reageerde Van Hoogwerff door hulptroepen te sturen.

Verscheidene slaafgemaakten hadden in alle tumult van hun opstand het slavenschip weten te ontvluchten door overboord te springen. Van Hoogwerff zond '(...) twee welgewapende vaartuijgen bemand met veertig man, granadiers en mattroosen, wel voorsien van handgranaaten, onder de ordres van de drie lieutenants (...).[61] De naderende dreiging van de militairen had een schrikwekkend effect op de 280 slaafgemaakten aan boord van het schip. Velen zagen geen andere kans dan bescherming te zoeken in het ruim waar ze zojuist uit waren ontsnapt. Met behulp van de militairen werd de opstand hardhandig neergeslagen. Onder de slaafgemaakten telde men vijf doden en vier gewonden. De bemanning van de *Guineesche Vriendschap* telde drie gewonden, waarvan er één in kritieke toestand verkeerde. Van Hoogwerf zond zijn chirurgijns ter behandeling van de gewonden en liet tien grenadiers achter

61 Ibidem, scan 91.

op het schip om de orde te bewaren.[62] Om een afschrikwekkend voorbeeld te stellen werd er besloten om één van de leiders van de opstand ter dood te brengen. Op 2 november verzamelden de sloepen van de *Castor*, de *Beschutter* en het Zeeuwse slavenschip de *Jonge Jacob* zich om de *Guineesche Vriendschap* heen om de executie bij te wonen.

Met een officiële plechtigheid en onder het toeziend oog van hoogwaardigheidsbeklеders uit Elmina werd de straf voltrokken. Aangezien de linkerhand van de ter dood veroordeelde al onherstelbaar gewond was geraakt tijdens de opstand, werd zijn rechterhand afgehakt. Vervolgens werd hij aan zijn armen opgetrokken aan de fokkera om al hangend gefusilleerd te worden. Na elf musketschoten van de bemanningsleden van de *Guineesche Vriendschap* overleed hij. Het lichaam werd overboord gegooid als voer voor de haaien. Van Hoogwerff werd bedankt voor het herstellen van de orde aan de kust en er werd hem gevraagd de grenadiers tot zijn vertrek ter beschikking te stellen. Er werd afgesproken dat de *Guineesche Vriendschap* zijn Atlantische oversteek zou maken onder bescherming van de *Castor.* Op 20 januari 1770 arriveerden zij tezamen in Suriname.[63] Als konvooischip had de *Castor* maar weinig betekend, al heeft het ingrijpen op de Afrikaanse kust een blijvende impact gehad voor honderden slaafgemaakten.

CONCLUSIE

In totaal zijn er tijdens dit onderzoek 114 oorlogsschepen geïdentificeerd die participeerden in de Atlantische konvooivaart. Wat kunnen de archiefstukken over deze schepen ons nu eigenlijk vertellen over de betrokkenheid van de Staatse vloot bij de slavernij en de slavenhandel? De aangehaalde voorbeelden wijzen uit dat die betrokkenheid zich op verschillende manieren uitte.

Ten eerste wordt duidelijk dat de admiraliteitsschepen werden ingezet met als doel de Nederlandse koloniale handelsvaart te beschermen tegen vijandige mogendheden. Hoewel de konvooivaart zich in eerste instantie toespitste op de route tussen Curaçao en de Republiek, werd de vaart weldra uitgebreid naar Suriname, Berbice, Essequebo, Demerary en de Afrikaanse kust. De koopwaren, die in deze kolonies werden geproduceerd, waren veelal het product van slavenarbeid. Het opzetten van konvooiroutes bood kooplieden een grotere mate van financiële zekerheid en heeft ongetwijfeld bijgedragen aan de bereidheid schepen uit te reden voor de trans-Atlantische handel.

Ten tweede zien we dat naast reguliere koopvaarders ook schippers van slavenschepen gebruikmaakten van de trans-Atlantische konvooireizen. Hoewel is gebleken dat er ten minste één keer konvooi is verleend aan slavenschepen op weg naar de West-Afrikaanse kust, lijken schippers van slavenschepen voornamelijk gebruik te hebben gemaakt van bescherming tijdens hun terug-

62 Ibidem.

63 Ibidem, scan 93.

reis van de plantagekolonies naar de Republiek, wanneer de slaafgemaakten waren ingeruild voor producten als suiker, cacao of tabak. Ook lijkt er een causaal verband te bestaan tussen het verlies van slavenschepen aan kaapvaart en de toename in de uitreding van Zeeuwse admiraliteitsschepen, wat suggereert dat de Zeeuwse admiraliteit uit was op de bescherming van deze vaart.

Ten derde blijkt dat de commandanten van de admiraliteitsschepen die vertrokken naar de Afrikaanse kust, bereid waren hardhandig in te grijpen om de Nederlandse handelsbelangen te verdedigen. Dat zij hierdoor direct in aanraking kwamen met slavernij werd op de koop toegenomen. De konvooivaart op West-Afrika moest zorgen voor het behoud van een sterke Nederlandse economische positie en een structurele toevoer van slaafgemaakten naar de plantagekolonies in West-Indië garanderen.

Spijtig genoeg schieten de vergaderingen van de Staten-Generaal, admiraliteitscolleges en ook de handelscompagnieën vaak tekort in het benoemen van details waarin een duidelijke connectie wordt gelegd met de bescherming van de slavenhandel en slavernij. Het is dan ook aannemelijk dat de konvooivaart naar het West-Indisch gebied niet specifiek werd ingezet ter bescherming van één handelstak, maar voor de bescherming van de gehele Nederlandse handelsvloot. Desalniettemin creëerden de konvooischepen een situatie waarin koopvaarders het aandurfden uit te blijven varen, ongeacht het risico gekaapt te worden. Hierdoor droegen zij indirect bij aan de instandhouding van het koloniaal systeem waarin de Republiek opereerde.

Naast dat delen van de admiraliteitsarchieven zijn verwoest, laten de overgeleverde collecties scheepsjournalen, vergaderingen en missiven nog genoeg zien van de verborgen geheimen over de gang van zaken tijdens konvooireizen naar West-Indië- en Afrika. Zo zijn er nog vele scheepsjournalen te ontcijferen en kan er gekeken worden naar de bewindslieden van de admiraliteiten en eventuele belangenverstrengeling, het inwinnen en doorspelen van (handels) informatie en de directe bescherming van de koloniën. De complexe connecties van de vele Nederlandse overheidsinstellingen, hun betrokkenheid bij de slavernij en de daaruit voorvloeiende gevolgen voor zowel de handel als de betrokken gemeenschappen, rechtvaardigen verder onderzoek.

OVER DE AUTEUR Luc Meijboom studeerde Colonial and Global History met een specialisatie in Maritime History aan de Universiteit van Leiden. Hij leverde een bijdrage over de opstanden aan boord van Zeeuwse slavenschepen in de bundel *The Dutch Transatlantic Slave Trade: New Methods, Perspectives and Sources* uit 2024 en is coauteur van het boek *Nijmegen & Slavernij: Publiek bestuur en persoonlijk profijt, 1596–1873* (Nijmegen 2025).

NICHOLAS VAN EEK

Het 'wel- en wee-varen' van de *Maria & Adriana* en het schippersgeslacht Altena van Maassluis

An eighteenth-century Wedgwood creamware ship plate with the intriguing inscriptions 'Leendert Altena', 'Maria & Adriana' and 'Welvaren, 1779' led to researching the special position of eighteenth-century English ceramics in the Dutch Republic and the history of the Altena family, merchant captains from Maassluis. Ordering personalised creamware ship plates became popular amongst captains in the Maas towns. It illustrates the superior quality of such ceramics and how it led to the decline of the domestic Delft ware industry. The Altenas are an excellent example of how a seafaring family passed on its skills from father to son. By transporting cargoes of grain and timber from the Baltic and salt from Southern Europe to the Republic they provided the essential raw materials for the herring industry, the jenever distilleries and shipbuilding in the towns along the Maas. The adventures of the Altena skippers and their ship the *Maria & Adriana*, give detailed insights into how captains had to steer clear of dangers in the second half of the politically volatile eighteenth-century. Treacherous seas, belligerent neighbouring states and predatory privateers needed to be defied and outwitted. In wartime various strategies were used such as sailing under neutral colours, operating from neutral harbours, sham sales, renaming the ship and even changing one's nationality. All for the sake of protecting life and limb, ship and cargo. Finally, we see how during the second half of the eighteenth-century the catastrophic developments of the Fourth Anglo-Dutch War and the French revolutionary and Napoleonic Wars brought about the decline of Dutch shipping and trade resulting in the harrowing and fateful events experienced by the Altenas and their ship. Their story demonstrates how harsh and insecure a captain's life could then be: as vulnerable as a creamware plate.



Scheepsbord met *Maria & Adriana*, Leendert Altena en Welvaren, 1779. *Creamware* gemerkt Wedgwood, c. 1775. AMSTERDAM, COLLECTIE AUTEUR

Op dit bord is een gekleurde afbeelding te zien van een driemaster die voor de wind vaart en de Nederlandse vlag voert. Het woelige water lijkt op de brede Maasmonding en aan de horizon liggen twee kleine steden waarvan het rechter silhouet aan Den Briel doet denken. Boven op de rand van het bord staat met zwarte letters geschreven 'Leendert Altena' en op de onderrand staat 'Maria & Adriana' met daaronder 'Welvaren, 1779'.

De zoektocht naar de oorsprong van dit bord heeft geresulteerd in twee verhalen die met elkaar verweven zijn. Het eerste verhaal geeft de context waarbinnen het mogelijk werd dat een achttiende-eeuws Engels *creamware* bord drager werd van een Nederlandse maritieme illustratie en tekst. Het tweede verhaal beschrijft het veelbewogen 'wel- en wee-varen' van het schippersgeslacht Altena uit Maassluis en hun schip de *Maria & Adriana*. Het toont de enorme impact die de internationaal politieke gebeurtenissen van circa 1770 tot 1815 hadden op het leven van een schippersfamilie.

DE SCHEEPSBORDEN

Het bord is rond 1775 gemaakt van Engels creamware of roomgoed en gemerkt 'Wedgwood'. Dat deze Engelse fabrikant scheepsborden voor de Nederlandse markt produceerde, heeft te maken met de ontwikkeling die de Engelse aardewerkindustrie in de achttiende eeuw doormaakte. Uitstekende kwaliteit, grote hoeveelheden en een breed assortiment in up-to-date modieuze vormen voedde de vraag naar Engelse keramiek, niet alleen in Groot-Brittannië, maar ook via export in de Britse koloniën, de Nederlandse Republiek en elders in Europa. Zo werd in de achttiende eeuw de grote stroom van keramische goederen omgebogen, niet meer het eens zo gewilde Delfts aardewerk vanuit Holland naar omringende landen, maar vanuit Engeland naar onder meer Nederland. Een Brits citaat uit 1765 bevestigt deze ontwikkeling: 'Vroeger had de Engelsman zijn maal gegeten van borden die te Delft in Holland waren gemaakt, maar nu gebruiken de Hollanders borden uit Staffordshire'.[1]

Josiah Wedgwood (1730–1795), een gedreven en succesvolle innovator en fabrikant van aardewerk, vervolmaakte omstreeks 1760 het procedé voor creamware. Dit zou door zijn kwaliteit, vormgeving en prachtige glazuur andere soorten aardewerk, zoals het veel kwetsbaarder Delfts tin glazuur, in de volgende jaren van de markt gaan verdringen.[2]

Het maritieme decor en de bloemranken langs de rand van het bord zijn aangebracht met de techniek van het zogenaamde *transfer-printing*, een nieuwe methode die in Engeland rond 1750 ontdekt en verder ontwikkeld werd.[3] Dit bord zal door de firma Sadler & Green te Liverpool, een van de bekendste werkplaatsen voor transfer-printing, bedrukt zijn, omdat vanaf 1761 Wedgwood zijn creamware voor decoratie daarheen stuurde.[4] Als voorbeeld voor een transfer-print werd graag gebruikgemaakt van het grafische werk van (inter-)nationale kunstenaars. In dit geval doet de afbeelding sterk denken aan het werk van de Rotterdamse kunstenaar Gerrit Groenewegen (1754–1826), zoals op de ets van de driemaster te zien is.[5]

Het in de introductie genoemde bord van Leendert Altena en zijn schip *Maria & Adriana* past in de verspreiding van meer van dergelijke borden en kommen in de Republiek. In musea in Nederland en Engeland zijn creamware

1 Alma Kuiper-Ruempol, *Wedgwood en Nederland in de 18e-eeuw* (Lochem 1982) 5.
2 Ibidem, voetnoot 4 en 145.
3 Robin Reilly en George Savage, *The Dictionary of Wedgwood* (Woodbridge 1989) 339–341.
4 Nicholas van Eek, *Potverhalen. Hoe 18e-eeuws Engels aardewerk Nederlands erfgoed werd* (Woudrichem 2024) 36–37. Nader onderzoek voor dit artikel heeft geleid tot aanvulling en verbetering van hoofdstuk 13 in genoemd boek.
5 Wedgwood was niet de enige Britse fabrikant die dergelijke scheepsborden produceerde. Naast afbeeldingen van schepen met Hollandse vlag zijn er ook borden met schepen zonder herkenbare vlag en met een Britse, Amerikaanse, Deense, Duitse, Zweedse, Russische of Oostenrijks-Nederlandse vlag. De kwaliteit van de afbeelding varieerde van eenvoudig en zwart-wit tot zorgvuldig en ingekleurd, zoals dit Wedgwood-bord aantoont.



Een driemaster met twee figuren in de touwen. Ets van Gerrit Groenewegen, 1790. AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM, RP-P-OB-55.969

punchkommen en borden te vinden met maritieme afbeeldingen en de datum 1779 en 1780 met verwijzingen naar Maassluis, Rotterdam, en Dordrecht.[6] Het unieke van de scheepsdecoratie en de datum op het Leendert Altena/Maria & Adriana-bord wordt hiermee gerelativeerd.[7] Het lijkt erop dat het rond 1779 mogelijk werd een scheepsbord of -kom te bestellen met een eigen opschrift. De Engelman Samuel Tabor, koopman van aardewerk en porselein van circa 1763 tot 1791 te Rotterdam, trad op als agent voor Wedgwood.[8] Tabor correspondeerde met Wedgwood en beschreef wat voor soorten aardewerk hij wilde

6 Voor het overzicht van scheepsborden en -kommen zie Tabel 1.

7 Sjoerd de Meer, 'Aardewerk uit Engeland', *Jaarboek 2011 Maritieme Musea Nederland: Nederland-Engeland. Reflecties over zee* (Zutphen 2011) 65–66.

8 Kuiper-Ruempol, *Wedgwood en Nederland*, voetnoot 45.

ontvangen. Het is mogelijk dat hij een lading Wedgwood creamware scheepsborden en -kommen had besteld en dat hij — zo lang de voorraad strekte — hierop de gewenste namen en data liet aanbrengen voor belangstellende burgers uit Maassluis en Rotterdam.

Er is een Maria & Adriana creamware punchkom bekend met een transferplaatje van een schip identiek aan de afbeelding op het hierboven afgebeelde bord. Het draagt het opschrift 'T Wellfaren van de Maria & Adriana, Cap.t Leendert Altena van Rotterdam 7/8 1779 van G.H. Eggers tot Liverpool'. De spelling 'Wellfaren' en de tekst doen vermoeden dat deze te Liverpool op de kom is aangebracht. George Henry Eggers werkte te Liverpool als *ship broker* en Altena zal daarmee succesvolle handelsbetrekkingen hebben onderhouden.[9] Het lijkt erop dat deze kom Altena dusdanig inspireerde dat hij ook een aantal identiek gedecoreerde scheepsborden wilde laten voorzien van opschriften met 'Maria & Adriana' en de heilwens 'Welvaren, 1779'. Wellicht heeft Altena in het ruim van zijn schip een krat met deze scheepsborden meegenomen van Liverpool naar Rotterdam en deze aldaar bij Samuel Tabor met de gewenste opschriften laten verluchtigen.

Wat betreft de Maria & Adriana-borden zijn er tot nu toe minstens veertien borden getraceerd met het opschrift 'Maria & Adriana' en 'Welvaren, 1779', maar met verschillende persoonsnamen. Hiervan bestaan er vijf borden met 'Leendert Altena' en twee borden met 'Leendert Steur'.[10] Leendert Altena was een telg van het schippersgeslacht Altena uit Maassluis en kapitein en partenreder van het driemast hoekerschip de *Maria & Adriana*. De reder, boekhouder en scheepstimmerman Leendert Steur (1741–1818) had dit schip, dat toen nog de naam voerde *Hendrina & Anna Jacoba*, in 1777 op een veiling te Rotterdam gekocht. Hij vernoemde het naar zijn twee jonge dochters Maria en Adriana Steur, die toen elf en zeven jaar oud waren. Daarnaast bestaan er minstens vijf vergelijkbare scheepsborden met 'Corneelis Vasse' en twee scheepsborden met 'Johanna Heckelaar'.

DE ZOEKTOCHT NAAR HET VERBAND TUSSEN DE *MARIA & ADRIANA* EN VASSE EN HECKELAAR

Archiefonderzoek leverde vooralsnog geen duidelijke aanknopingspunten tussen Vasse en Hekelaar, beiden uit rooms-katholieke families, en de *Maria & Adriana* en zijn gereformeerde partenreders. Een kort genealogisch onderzoek naar beiden leert dat Cornelis Vasse een nieuwkomer te Maassluis was, waar

9 Zie: *Lancashire On Line Parish Clerk Project*: www.lan-opc.org.uk/Liverpool/Liverpool-Central/stnicholas/baptisms_1777.html (geraadpleegd 28 mei 2025). Baptism: 4 Jun 1777 St Nicholas, Liverpool, Lancashire, Jacob Eggers — Son of George Henry Eggers, Born: 2 May 1777, Abode: Cleveland Square, Occupation: Ship broker. Register: Baptisms 1776–1779, Page 16, Entry 345. Source: LDS Film 93833.

10 En wie weet ook met de andere partenreders, hoewel die borden bij de auteur vooralsnog onbekend zijn.

hij op 17 september 1779 van Groot Waspik in Noord-Brabant was gearriveerd.[11] Aangekomen in Maassluis ging Cornelis inwonen bij het gezin van weduwnaar Pieter Hekelaar.[12] Blijkbaar hadden Cornelis en de dochter des huizes, Johanna Hekelaar, al een verstandhouding, want een paar maanden na zijn aankomst trouwden zij te Maassluis op 21 november 1779 (RK).[13] Cornelis Vasse en zijn vrouw Johanna kregen in 1780 een zoontje Cornelis, maar Johanna stierf al op 33-jarige leeftijd in 1784 te Maassluis.[14] Cornelis hertrouwde in 1785 met zijn dienstbode Grietje Lens en kreeg nog vijf kinderen. Hij overleed te Maassluis op 10 juni 1813.[15]

Een mogelijk aanknopingspunt met Altena en de *Maria & Adriana* kan liggen in het beroep van vader Hekelaar. In 1773 verkreeg Pieter Hekelaar een vergunning als groottapper, een verkoper van bier, gedistilleerd en wijn.[16] In het bevolkingsregister van Maassluis werd in 1776 zijn beroep als herbergier geregistreerd, evenals bij zijn overlijden in 1791.[17]

Het was gebruik in de achttiende eeuw om een herberg niet alleen voor laving en logement te gebruiken, maar ook onder meer als postkantoor, koffiehuis, veiling-, vergader- en feestruimte.[18] De herberg van Hekelaar is door de partenreders mogelijk gebruikt als locatie voor hun vergaderingen en partenredersdiners. Voor de Maria & Adriana-borden kan opdracht zijn gegeven ter gelegenheid van zo'n diner. Het voorgenomen huwelijk van Vasse en Hekelaar zal door hun relatie met de herbergier bij de partenreders bekend zijn geweest en de meest voor de hand liggende verklaring is dat de scheepsborden met de namen van de echtlieden als huwelijksgeschenk aan het jonge paar in

11 Streekarchief Langstraat Heusden Altena (NL-HdnsALHA), DTB RK Parochie Waspik, 's-Grevelduin-Capelle en Raamsdonk (toegang 1024), inv.nr. Waspik 04, doop Cornelis Vasse, 30 januari 1752.
Stadsarchief Vlaardingen (NL-VdgsA), Oud archief van de gemeente Maassluis 1602–1813 (1000) (OAM), inv.nr. 754, akten van indemniteit en readmissie van ingekomen personen 1776–1780, nr. 60.

12 NL-VdgsA, OAM, inv.nr. 623, bevolkingsregister Wijk D, 1767–1806; NL-VdgsA, Archief van gaarders en ontvangers Maassluis 1695–1805 (1014) (Gaarder Maassluis), inv. nr. 25, register van ontvangst van impost op trouwen en begraven (classe pro deo) 1771–1775, Anna Maria Coene, huisvrouw van Pieter Hekelaar, 5 augustus 1773.

13 NL-VdgsA, OAM, DTB Maasland, 3.04.16.082, inv.nr. 7.

14 NL-VdgsA, Archief van de retroacta van de Burgerlijke Stand van Maassluis 1609–1849 (1011), inv.nr. 24, begraafboek Herv.Gem. 1755–1786, Johanna Hekelaar, vrouw van Cornelis Vassen, begraven 7 mei 1784, oud 33 jaar; Regionaal Archief Tilburg (NL-TbRAT), Doop-, trouw- en begraafboeken van Oosterhout 1610–1810 (2002), inv.nr. 08, doopakten 1741–1761, Joanna Heekelaar, dr. van Petrus Hekeleer en Anna Maria Koenen, gedoopt Oosterhout 4 september 1750.

15 NL-VdgsA, Notariële archieven van Maassluis 1614–1935 (1012) (NAM), inv.nr. 150, aktenr. 64, boedelinventaris 4 oktober 1813. Hierin wordt Vasse vermeld met het beroep van herbergier.

16 NL-VdgsA, OAM, inv.nr. 993, register van verleende vergunningen voor de verkoop van onder andere bier 1750–1806, 17 augustus 1773.

17 Ibidem, d.d. 24 april 1792. Een jaar na het overlijden van zijn schoonvader ontving Cornelis Vasse in 1792 ook de groottappersvergunning en het bevolkingsregister vermeldde hem als herbergier.

18 Maarten Hell, *De Amsterdamse herberg 1450–1800. Geestrijk centrum van het openbare leven* (Amsterdam/Nijmegen 2017) 303–307.

november 1779 werden aangeboden. Tenslotte speelde er nog de symbolische betekenis van een schip waarbij het traditionele beeld van 'het huwelijk als een schuitje' in bruiloftsliederen werd gebruikt en dat aansloot bij het begrip 'het huwelijksbootje' dat al in de achttiende eeuw bestond.[19] Binnen deze context krijgen de afbeeldingen van een schip, de heilwens Welvaren en het huwelijksjaartal 1779 op de Vasse en Hekelaar borden een nieuwe en toepasselijk symbolische betekenis.

MAASSLUIS EN HET SCHIPPERSGESLACHT ALTENA

In de achttiende eeuw was Maasssluis een bedrijvig en welvarend dorp van ruim vijfduizend inwoners. Deze welvaart was te danken aan de Maassluise visserij naar haring, kabeljauw en schelvis. De belangrijke visgebieden waren rond IJsland en de Doggersbank.[20] Ondanks het algemene verval van de haringvisserij in de Republiek bleken Vlaardingen en Maassluis in staat om tot grote bloei te komen.[21] Van deze bedrijvigheid profiteerde het schippersgeslacht Altena dat al sinds de zeventiende eeuw zowel in de visserij, als koopvaardij actief was.[22] Zij zijn een sprekend voorbeeld hoe generaties lang de handelstraditie werd voortgezet waarbij koopvaardijkapiteins geheel of gedeeltelijk eigenaar van hun schepen waren en hun zoons en verwanten een baan aan boord gaven en zich beijverden om hen vooruit te helpen.

Jan Leendertsz Altena werd in 1700 te Maassluis geboren en trouwde daar in 1730 met Neeltje van Waaij. Hij was al de vierde generatie schipper in de familie Altena en voer 'op de grote vaart', zoals dat toen in Maassluis en daarbuiten heette, langs de havens van West-Europa en de Oostzee.[23] Op naam van Jan Altena zijn tussen 1729 en 1762 zeebrieven afgegeven voor het buisschip *De Meijboom*, het koopvaardijschip *De Jonge Hendrik* en voor het schip *De Hoop*.[24] Jan maakte reizen naar Frankrijk (Bordeaux en Libourne), de Duitse Bocht (Altona en Hamburg) en diverse havens in de Oostzee.[25] Uit Frankrijk was de vracht meestal zout dat essentieel

19 Marco de Niet, 'Ezongen dat het over den diek dreunde. Zang- en dichtkunst in het achttiende-eeuwse Maassluis', *Mededelingen van de Stichting Jacob Campo Weyerman*, 19 (1996) 4–6.

20 Ibidem, 1.

21 Christaan van Bochove, 'De Hollandse haringvisserij tijdens de vroegmoderne tijd', *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 1 ((2004) 3–27, aldaar 23–24.

22 Voor een overzicht van de genealogie Altena te Maassluis, zie Tabel II.

23 De huidige definitie van 'grote vaart' impliceert intercontinentale reizen, maar in de achttiende eeuw te Maassluis werd in akten hier ook de Europese kustkoopvaardij mee aangeduid en het beroep van de schipper.

24 De vermelde zeebrieven zijn afkomstig uit: NL-VdgsA, Archief van de Gecommitteerden van de Visscherij te Maassluis, later de Vereniging voor de belangen der Zeevisserij 1594–1925 (1002), inv.nrs. 426–429, registers van uitgegeven zeebrieven 1727–1795, 1801–1836; Stadsarchief Rotterdam (NL-RtsA), Oud Archief van de Stad Rotterdam (1297) 1340–1813 (1896) (1-01) (OSA), inv.nr. 2517–2520, registers van verstrekte zeebrieven 1744–1873.

was voor het pekelen van haring ten behoeve van de omvangrijke en economisch belangrijke haringindustrie in de Maasmondsteden. Naar de Oostzee vervoerde hij via Amsterdam handelswaar als linnen-, wollen- en zijdenstoffen, koffie, thee, suiker en tabak. Vanuit Bordeaux okshoofden en flessen droge en zoete wijnen, brandewijn en luxegoederen. Uit de Oostzee kwamen ladingen hout voor de scheepsbouw, zoals grenen balken, vurenhouten planken en houten nagels. Vaak werden rogge, haver en gerst vervoerd die nodig waren voor de jeneverindustrie te Schiedam en omstreken.[26] Overigens werd niet iedere keer een waardevolle handelsvracht vervoerd. Van de twaalf reizen die Jans zoon Leendert Altena tussen 1763 en 1789 naar de Oostzee maakte, bestond acht keer de lading uit ballast.

DE EERSTE SCHIPPERSJAREN VAN LEENDERT JANSZ ALTENA (1758–1777)

Leendert was de oudste zoon van Jan Altena en werd op 29 november 1733 te Maassluis gedoopt. Ook hij werd koopvaardijschipper en zeilde ongetwijfeld van jongs af aan, eerst als scheepsjongen en later als stuurman, op het schip van vader Jan en leerde zo het zeemanschap. In december 1758 werd te Maassluis de eerste zeebrief aan Leendert Altena voor het schip *De Hoop* afgegeven. Leendert was toen net 25 jaar oud en daarmee volgens de toen geldende regels in de Republiek meerderjarig en handelingsbekwaam geworden, zodat hij als schipper in dienst kon treden. Daarom mocht hij als schipper korte tijd het gezag voeren over het schip van zijn vader. Vanaf januari 1762 zijn geen zeebrieven van of krantenberichten over Jan Altena meer te vinden, dus het lijkt erop dat hij toen het roer aan zoon Leendert had overgegeven.[27] In 1764 trouwde Leendert te Maassluis met schippersdochter Marijtje Jacobsdr van der Kraan en kreeg met haar vier kinderen, waaronder in 1767 een zoon Jacob die ook koopvaardijschipper zou worden.

Vanaf 1759 tot 1776 voerde Leendert het gezag over de *Juffrouw Emmerentia*, een driemast hoekerschip, groot 50 lasten, waarvan Pieter Schim van Maassluis de boekhouder was. Hij maakte hiermee reizen naar Hamburg en havens rond de Oostzee, zoals Danzig, Pillau (de voorhaven van Koningsbergen) en St

25 Alle vermelde zeereizen van Jan, Leendert Jansz en Jacob Altena zijn gevonden in krantenberichten die online zijn te raadplegen via www.Delpher.nl. De belangrijkste bronnen zijn de *Rotterdamsche Courant*, *Middelburgsche Courant*, *Amsterdamsche Courant*, *Oprechte Haerlemsche Courant* en *Leydsche Courant*.

26 Voor identificatie van de Oostzee scheepsvrachten van de Altena's zie: www.soundtoll.nl (geraadpleegd 12-1-2025). In de Sonttolregisters wordt de naam 'Altena' ook als 'Altona' en 'Altenae' gespeld.

27 Leendert Jansz Altena dient niet verward te worden met zijn jongere neef en naamgenoot Leendert Jorisz Altena (1750–1780) van Maassluis die ook als koopvaardijschipper werkzaam was tussen 1775 en 1780. Zie ook *Middelburgsche Courant*, 26-11-1778 en Stadsarchief Amsterdam (NL-AsdsAA), Averijgrossen (5061), inv.nr. 2888, Amsterdam, 15 februari 1780. Leendert Altena heeft met zijn schip *'t Fortuijn* schade opgelopen op de route Penau-Figuera in 1778.

Petersburg. In zuidelijk Europa voer hij voornamelijk op Bordeaux, Lissabon en St Ubes (Setubal, Portugal). Uit de Sonttolregisters en krantenberichten blijkt dat Leendert nagenoeg dezelfde handelsroutes volgde en soort goederen vervoerde als zijn vader had gedaan.

Slecht weer vormde altijd een risico voor de scheepsladingen. Zo moest Leendert in juli 1767 bij een notaris te Amsterdam een scheepsverklaring afleggen, omdat op de reis van Bordeaux naar Amsterdam een paar okshoofden brandewijn lek raakten door het gebeuk van een dagenlang durende storm. Tot ontzetting van de bemanning van de *Juffrouw Emmerentia* moest de brandewijn, dat met het bilgewater vermengd was geraakt, de zee in worden gepompt.[28]

Hoewel Leendert Altena voornamelijk actief was als koopvaardijschipper, was hij ook betrokken bij de visserij die voor Maassluis economisch zo belangrijk was. De *Rotterdamsche Courant* meldde dat op 22 juni 1766 Altena van Goeree naar IJsland vertrok; twee jaar later zeilde hij wederom uit als jager voor Maassluis naar IJsland om daarvandaan terug te keren op de Maas met '60 lasten vis' (waarschijnlijk kabeljauw).[29]

Op 19 augustus 1776 werd de *Juffrouw Emmerentia* te Amsterdam geveild. Het schip werd beschreven als een 'wel bezeild koopvaardij hoekerschip met drie masten', nieuw uitgehaald in 1759.[30] Door de verkoop had Leendert Altena een vervangend schip nodig.

DE BEGINJAREN VAN DE *MARIA & ADRIANA*, OFTEWEL DE *HENDRINA & ANNA JACOBA* (1765–1777)

Een nieuw schip liet niet lang op zich wachten en Leendert zou daar met zijn vader Jan Altena ook letterlijk een aandeel in hebben. Op 13 februari 1777 kocht Leendert Steur, koopman en reder te Maassluis, met de Altena's en een aantal andere medereders, allen burgers uit Maassluis, op een publieke veiling te Rotterdam een driemast koopvaardijhoekerschip, groot 74 lasten.[31] Dit schip heette toen nog de *Hendrina & Anna Jacoba,* maar kreeg van Leendert Steur de nieuwe naam *Maria & Adriana,* vernoemd naar zijn dochters. Leendert Jansz Altena werd aangesteld als de nieuwe schipper.

De twaalf jaar oude *Hendrina & Anna Jacoba* was in 1765 te Rotterdam gebouwd door meesterscheepstimmerlieden Cornelis de Ruijter en Johan Hendrik van Kerkhoff.[32] De bouw was in opdracht van de Rotterdamse koopman,

28 NL-AsdSAA, Notariële archieven Amsterdam (5075), inv.nr. 11963, aktenr. 31540, scheepsverklaring 16 juli 1767.
29 *Rotterdamsche Courant*, 16 juni en 8 augustus 1768.
30 *Leydsche Courant*, 12 augustus 1776.
31 NL-RtSA, Archieven van de notarissen te Rotterdam en daarin opgegane gemeenten 1585–1811 (18-ONA), inv.nr. 3279, aktenr. 133, notaris Adam Schadee 11 april 1777.
32 Zie: Nederlandse Scheepswerven Database: https://wervendatabase.marhisdata.nl/, Werf ID-nummers 1598 en 1608.

cargadoor en reder Hendrik de Bok samen met zeven andere partenreders. Als kapitein werd de Vlaardinger Claas Uytdenhoek (1717–1784) aangesteld.[33] Schip en schipper zouden door de verraderlijke zee zwaar op de proef worden gesteld. Op de terugweg van het Noorse Bergen met bestemming Dordrecht kwam de *Hendrina & Anna Jacoba* op 1 oktober 1767 op de Noordzee in een zware storm terecht waardoor zeilen scheurden en masten braken. Door de harde wind uit zijn koers gedreven strandde het schip op 4 oktober met veel schade op de kust van Terschelling. Met behulp van de eilandbewoners werd de scheepslading bestaande uit traan en stokvis in de daaropvolgende dagen zo veel en snel mogelijk geborgen.[34] Op 6 juni 1768 werd op West-Terschelling een publieke aanbesteding gehouden over het brengen van de *Hendrina & Anna Jacoba* van het strand van Terschelling tot Amsterdam aan de werf d'Eendragt op Kattenburg.[35] Blijkbaar waren verdere herstelwerkzaamheden nodig, want in juni 1769 kreeg het schip op de werf van Cornelis de Ruyter te Rotterdam een nieuwe buitenhuid omgelegd.[36]

Een maand na de veiling op 15 maart 1777 verzamelden de nieuwe eigenaren van de *Maria & Adriana* (voorheen dus de *Hendrina & Anna Jacoba*) zich bij notaris Kooij te Maassluis. Bij akte werden Pieter Dubbeldemuts van Dijck en zijn oom Adrianus Dubbeldemuts, kooplieden en cargadoors te Rotterdam, gevolmacht om voor het schip zaken af te handelen.[37] In de akte is de eigendomsverdeling van het schip *Maria & Adriana* beschreven, waaruit blijkt dat een aantal partenreders onderling verwant was. De grootste partenreder en tevens boekhouder was Leendert Steur (eigenaar voor 1/4 deel), zijn vader Jacobus Steur (1/16 deel), Leendert Altena (1/8 deel), en zijn vader Jan Altena (1/8 deel), Bartholomeus van Dorp (1/16 deel) wiens zuster Willemijntje gehuwd was met Cornelis Huibertsz de Jongh (1/16 deel) en verder nog Simon Swartveld (2/16 deel) en Frans van Vin (1/16 deel), allen burgers van Maassluis. Leendert Altena werd als schipper vermeld.[38] Deze partenrederij was dus grotendeels een familieaangelegenheid, hetgeen niet zo verwonderlijk was voor een kleine gemeenschap zoals Maassluis. Het verdelen van het eigendom van een schip was bedoeld om de risico's van de zee en de markt te spreiden. Scheepsparten waren een vorm van belegging en waren overdraagbaar.[39]

33 NL-RtSA, 18-ONA, inv.nr. 2985, aktenr. 276, notaris J.Th. Frescarode, 12 oktober 1765. De maten van het schip betroffen 96 (Amsterdamse) voeten lang, 24 voeten wijd en 13 voeten hol.

34 Ibidem, inv.nr. 2624, aktenr. 364, notaris Adriaan Schadee 13 oktober 1767 en inv.nr. 2625, aktenr. 140, notaris Adriaan Schadee 6 mei 1768.

35 *Rotterdamsche Courant*, 26 mei 1768.

36 *Leydsche Courant*, 23 juni 1769.

37 Beiden waren firmanten van het handelshuis F. & A. Dubbeldemuts & Comp.: H.H. van Dam, 'Twee Rotterdamsche handelshuizen', *Rotterdamsch Jaarboekje 1920* (Rotterdam 1920) 12–17.

38 NL-VdgsA, NAM, inv.nr. 85, aktenr. 10, notaris Bartholomeus Kooij, procuratie 15 maart 1777. Merkwaardig genoeg blijkt dat de optelsom van alle genoemde parten 7/8 bedraagt en dat er een ontbrekende eigenaar van 1/8 deel kan worden geconstateerd.

39 Zie: Jan Willem Veluwenkamp, 'De koopvaardij binnen Europa, 1780–1870: Hst. 1. Zeehandel en Koopvaardij, Kooplieden, schippers en reders' in: *Deel 3 Tijd van de*



Schepen in nood bij een rotsachtige kust. Ets van Gerrit Groenewegen, 1807. AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM, RP-P-1884-A-7956

LEENDERT JANSZ ALTENA, SCHIPPER VAN DE *MARIA & ADRIANA* VAN 1777–1791

Op dezelfde dag als de opstelling van voornoemde akte verkreeg Leendert Jansz Altena, toen 42 oud, zijn eerste zeebrief voor de *Maria & Adriana*. Met zijn nieuwe schip ondernam hij dezelfde reizen met soortgelijke vrachten als hij voorheen met de *Juffrouw Emmerentia* had gedaan. Eind juli 1778 passeerde Leendert de Sont op weg naar Memel in Litouwen, alwaar hij rogge insloeg en vandaar op 19 augustus naar Schiedam vertrok. Maar vanaf 24 augustus kwam de *Maria & Adriana* op de Oostzee in dagenlang durend noodweer terecht waarbij de zeilen scheurden en slechts met veel moeite nieuw konden worden aangeslagen. Veel en woest zeewater overspoelde het dek en de kraag om de grote mast, die zeewater uit het ruim moest weren, bleek gebarsten en moest snel weer worden hersteld. Eenmaal de Sont gepasseerd op 29 augustus kwam het schip op de Noordzee echter weer in een zware storm met hoge zeeën terecht.

Op 8 september bereikte Leendert Altena de Schiedamse haven en begon direct zijn lading te lossen. Zeewater bleek schade aan de rogge te hebben berokkend. Op 16 september 1778 noteerde notaris Nuysink te Schiedam bij akte namens de kooplieden Van Bulderen en Doom voor wie de rogge was bestemd, dat zij de lading onder protest ontvingen en dit alleen deden om verdere schade te voorkomen.[40]

grote zeilvaart 1780 — 1870, Nieuwe Maritieme Geschiedenis van Nederland; https://beta.nmgn.huygens.knaw.nl/koopvaardij-binnen-europa-1780-1870.html, onlineversie zonder paginanummering (geraadpleegd 6 mei 2025).

40 Gemeentearchief Schiedam (NL-SdmGA), Notarieel Archief Schiedam (NAS), inv.nr. 940,

Vier dagen later spoedde Leendert Altena zich op zijn beurt naar de Schiedamse notaris Knappert om met al zijn manschappen 'te attesteren en te protesteren' dat zij alle 'vigelantie en zeemanschap hebben gebruikt om de lading voor natwoordinge, bederf en schade te preserveren'. In de akte werd uitgebreid het reisverloop met alle ontberingen en genomen maatregelen beschreven. Zij beweerden dat de schade niet door hun nalatigheid was ontstaan, maar 'geschiedt door Godsweer en wind'.[41] Hoe deze zaak is afgehandeld, is niet bekend.

HET AMERIKAANSE KAPINGSAVONTUUR VAN LEENDERT JANSZ ALTENA

Begin mei 1779 nam Leendert Jansz Altena een nieuwe zeebrief voor de *Maria & Adriana* in ontvangst. *De Leydse Courant* van 9 augustus 1779 berichtte dat kapitein L. Altena, die op zijn reis van Lisbon naar Londen door een Amerikaanse kaper was genomen en te Boston opgebracht, nu van daar tot St Ubes (Setúbal) was aangekomen.

Achter zo'n kort krantenberichtje schuilt een wereld aan historische gebeurtenissen. In 1775 waren in de Britse Noord-Amerikaanse koloniën opstanden uitgebroken tegen het Britse gezag. Er ontstond een vrijheidsoorlog die in 1783 zou resulteren in de onafhankelijkheid van de dertien opstandige Amerikaanse staten tot de Verenigde Staten van Amerika. Zowel Frankrijk, Spanje en in 1780 de Republiek raakten betrokken in de oorlog. Zij steunden de Amerikaanse strijd en erkenden — tot woede van de Britten — hun onafhankelijkheid.

De Amerikanen hadden nauwelijks een oorlogsvloot, maar door het verlenen van kaperbrieven aan particuliere reders en kapiteins konden de opstandige staten toch zo'n 1700 schepen mobiliseren die de Britse marine, bevoorradingsvloot en handelsvloot dwarszaten en bijdroegen aan de Amerikaanse overwinning.[42] Dergelijke Amerikaanse kapers waren dus private ondernemers en werden in het Engels dan ook *privateers* genoemd. Het is zo'n Amerikaanse privateer geweest die Leendert Altena naar Boston opbracht. Hoewel de Republiek in 1779 formeel nog neutraal was, kan het zijn dat de reisbestemming van kapitein Altena naar Londen werd gezien als steunverlening aan de Amerikaanse vijand, wat toen ook een legitiem argument voor kaping was. Hoe dan ook, aangekomen in Boston lijkt de kaping juridisch niet te zijn doorgezet.

Er zijn tot nu toe geen vermeldingen gevonden van Leendert Altena en zijn schip in de geraadpleegde Amerikaanse archieven en bibliotheken. Ook de Bostonse kranten van die tijd berichtten hier niet over, hoewel

folio 166, notaris P. Nuysink, 16 september 1778.

41 NL-SdmGA, NAS, inv.nr. 932, folio 501–502, notaris C. Knappert, 20 september 1778.

42 Eric Jay Dolin, *Rebels at Sea. Privateering in the American Revolution* (New York 2020) XX (Introduction).

de lijst met gekaapte en verbeurdverklaarde schepen wel wekelijks werd gepubliceerd.[43] Door het ontbreken van berichten valt slechts te speculeren over hoe het de *Maria & Adriana* is vergaan. In elk geval lukte het schipper Altena om terug naar Europese wateren te varen zonder verlies van schip en lading.

DE VIERDE NEDERLANDS-ENGELSE OORLOG (1780–1784)

Maar er was zwaarder weer op til: het was de vooravond van de Vierde Nederlands-Engelse Oorlog die van december 1780 tot formeel mei 1784 duurde en die veel schade toebracht aan de Nederlandse scheepvaart. Zo was tussen 1781 en 1782 de haring- en kabeljauwvisserij van Maassluis en Vlaardingen grotendeels lamgelegd door de Britse blokkades en kapers en werden de meeste vissers veroordeeld tot een bestaan van werkeloosheid en armoede.[44] Ondanks oorlogsdreiging bleef Leendert Altena varen om zichzelf en zijn gezin te onderhouden. Van 1780 tot en met 1783 reisde hij voornamelijk naar de relatief veilige Oostzee waar hij ladingen gerst en rogge insloeg welke vervolgens naar Rotterdam en Schiedam vervoerde. Opmerkelijk is dat tussen juni 1782 en juli 1783 in de Sonttolregisters als thuishaven Oostende werd aangegeven, dat toen deel was van de Oostenrijkse Nederlanden. Dit had te maken met de (waarschijnlijk schijn-)verkoop geregistreerd op 19 februari 1782 door de partenreders van de *Maria & Adriana*. Hierin verkreeg Josephus Stival, koopman te Oostende, het schip — nu de *Sophia* geheten — voor f. 7.200,-.[45] In oktober 1783 werd een Rotterdamse zeebrief verstrekt aan schipper Altena voor de *Sophia*, maar al in juli 1784 werd een Rotterdamse zeebrief aan Altena verstrekt voor de *Maria & Adriana*. Het schip kon blijkbaar weer onder haar eigen naam varen, maar van een 'terugkoop' akte is geen spoor. Altena was hierin niet uniek. Het was een gangbare praktijk onder schippers, zowel van koopvaardij als visserij, om in oorlogsjaren door het kopen van buitenlands burgerschap onder neutrale vlag te kunnen varen en zo te ontkomen aan Engelse kapers. Naar schatting werden in deze periode circa negenhonderd Nederlandse schepen door schijnverkopen onder neutrale vlag gebracht. In bijna de helft van de gevallen was dit de Oostenrijkse vlag, waarbij de 'kopers' vooral in Oostende woonden, en in de overige gevallen waren het de vlaggen van Denemarken, Pruisen (Emden) en de Duitse vrije steden Lübeck, Bremen en Hamburg. Toen na de wapenstilstand in januari

43 *Continental Journal and Weekly Advertiser* (30-5-1776/ 21-6-1787), *Evening Post & General Advertiser* (17-10-1778/26-2-1780, *Independent Ledger* (15-6-1778/16-10-1786), *Boston Gazette* (21-12-1719/17-9-1798). (www.genealogybank.com/newspapers).

44 Albert Brouwer en Ingena Vellekoop, 'De Mazen van het Net. Vlaardingse en Maassluise schepen onder Oostenrijkse vlag tijdens de Vierde Engelse Oorlog', *Historisch Jaarboek Vlaardingen 1989* (Vlaardingen 1989) 81–91.

45 NL-RtSA, ONA inv.nr. 3463, aktenr. 61, notaris Adrianus Schadee, 19 februari 1782.



Gezicht op de haven van Maassluis. Prent van Mathias de Sallieth, 1781–1787. AMSTERAM, RIJKSMUSEUM, RP-P-1905-773

1783 de handel en scheepvaart weer aantrokken, bleven veel Nederlandse schippers onder vreemde vlag varen.[46]

Ook Altena bleef onder neutrale vlag varen. In januari 1785 werd de *Maria & Adriana* bij Hellevoetsluis gesignaleerd varend onder de vlag van Pruisen.[47] Daarmee is de registratie van schipper Altena in de Sonttolregisters van mei en juni 1785 met als thuishaven het Pruisische Emden verklaard. Blijkbaar had Altena (ook) het burgerschap van Emden gekocht.[48] Er zijn vooralsnog geen akten gevonden die op een Emdense (schijn-)verkoop duidden.

Na de vrede van 1784 voer Leendert Altena met de *Maria & Adriana* voornamelijk naar Libourne bij Bordeaux en een aantal keren naar St Ubes en Lissabon. Uit een akte van augustus 1789 blijkt dat Leenderts zoon Jacob Altena, dan 23 jaar oud, als stuurman op het schip van zijn vader werkte en zo werd opgeleid om te zijner tijd de rol van schipper over te nemen.[49] Toen in oktober 1791 Leendert van Bordeaux terugkeerde op de Maas, lijkt dit zijn laatste zeereis te zijn geweest. Hij was toen 58 jaar oud en wordt daarna niet meer als schipper van de *Maria & Adriana* genoemd.

46 Zie: Veluwenkamp, 'De koopvaardij binnen Europa, 1780–1870':
47 *Rotterdamsche Courant*, 8 januari 1785.
48 Brouwer en Vellekoop, 'De Mazen van het Net', 90.
49 NL-SdmGA, NAS, inv.nr. 957, folio 742, notaris I. Penning jr.

JACOB ALTENA, SCHIPPER VAN DE *MARIA & ADRIANA* VAN 1791–1799

Jacob Altena, zoon van Leendert, was inmiddels 25 jaar oud en handelingsbekwaam en kon dus het roer van de *Maria & Adriana* overnemen. In december 1791 werd in de *Rotterdamsche Courant* bericht, dat Jacob Altena te Rotterdam werd bevracht voor Bordeaux. In augustus 1792 gaven de partenreders bij notaris Kooij te Maassluis bij akte volmacht aan drie procuratiehouders, de Rotterdamse kooplieden Isaac Calis, Coenraad de Kuyper en Willem van Dam.[50] Als partenreders werden genoemd onder anderen Leendert Steur, boekhouder, voor 5/16 deel en Leendert Altena, de vader van Jacob, voor 4/16 deel dat met het 1/8 deel van Leenderts inmiddels overleden vader Jan Altena was verdubbeld. Schipper van de *Maria & Adriana* werd Jacob Altena. Jacob nam de bekende routes over en voer tussen 1792 en 1799 onder andere naar de Oostzee, Dublin, Londen en Portugal. Maar de tijden werden steeds gevaarlijker. In 1789 was in Frankrijk de Revolutie uitgebroken en Europa stond aan de vooravond van de Franse revolutionaire oorlogen. Begin juni 1793 voer Jacob Altena met 32 andere schepen naar de Oostzee in konvooi onder escorte van admiraliteitsfregat *Prinses Frederika Louisa Wilhelmina* en twee bombardeergaljoten.[51] De Britten hadden het recht opgeëist om in oorlogstijd hun marine en Britse kapers op te dragen neutrale schepen aan te houden en hun lading op smokkelwaar te inspecteren. Indien er in hun ogen illegale handelswaar, zoals wapens, munitie en materiaal voor scheepsbouw, werd aangetroffen, confisqueerden de Britten het schip en brachten het op naar een van hun thuishavens waar alles geveild werd en de bemanning in bewaring gesteld. Om dit te voorkomen voeren de Nederlandse koopvaardijschepen vaak in konvooi onder bescherming van een of meer eigen oorlogsschepen.

In januari 1795 viel het Franse revolutionaire leger samen met de verjaagde patriotten de Republiek binnen. Stadhouder-prins Willem v vluchtte naar Engeland, het ancien régime viel en de Bataafse Republiek werd uitgeroepen. Groot-Brittannië was toen al in oorlog met Frankrijk en beschouwde de Bataafse Republiek nu als Franse vazalstaat. Dat betekende dat de Nederlandse scheepvaart als legitieme prooi werd gezien door de Britse marine en kapers. De visserij en koopvaardij leden in deze jaren ernstig en de Britse blokkades van de Hollandse zeegaten legden de scheepvaart uit de Maassteden grotendeels stil.[52] In januari 1796 werd Jacob Altena door Leendert Steur en de

50 NL-VdgsA, NAM, inv.nr. 106, aktenr. 67, notaris B. Kooij, 10 augustus 1792. Het vernieuwen van de akte van procuratie uit 1777 was nodig, omdat eind 1791 de firma F. & A. Dubbeldemuts & Comp. in financiële moeilijkheden was geraakt en in 1792 door de firma Calis & Kuyper was overgenomen. Van Dam, 'Twee Rotterdamsche handelshuizen', 13.

51 *Rotterdamsche Courant*, 4 juni 1793.

52 Dit blijkt ook uit de registers van zeebrieven voor Maasluis en Rotterdam. Voor Maassluis zijn er in het register voor de periode van 8 augustus 1795 tot 21 oktober 1801 geen inschrijvingen van zeebrieven. Ook in het register voor zeebrieven van Rotterdam ontbreken er inschrijvingen en wel tussen 5 januari 1796 en 7 november 1801.

andere partenreders gemachtigd om de *Maria & Adriana* te verkopen.[53] Vermoedelijk wilden de partenreders af van het risico van kaping en van derving van inkomsten vanwege een stilliggend schip. Talloze schippers bleven toch uitvaren al dan niet weer onder neutrale vlag, zoals ook het geval zou blijken voor de *Maria & Adriana.*

In juni 1799 was Jacob met de *Maria & Adriana* op terugreis van Newry, Ierland, onderweg naar Kopenhagen. Hij wilde Den Briel aandoen voor proviand en brandhout, maar op 21 juni een paar mijl voor de Hollandse kust kwam hij terecht tussen zeventien grote en kleine vijandelijke schepen. Zijn schip werd gekaapt door Britse oorlogsschepen en opgebracht naar Great Yarmouth in Norfolk waar de Britse marinebasis voor de Noordzee lag.[54]

Wat vader Leendert ontliep, lukte zijn zoon Jacob niet. De kapers waren het Britse oorlogsschip (*sloop-of-war*) de *Scorpion* onder gezag van *commander* Charles Tinling en twee bewapende loggers, de *Phoenix* onder *luitenant* Henry Hawes en de *Lady Ann* onder *luitenant* James Haldane Tait. In Yarmouth volgde een uitgebreid onderzoek waarbij alle relevante scheepspapieren, verklaringen, taxaties van schip en tuigage werden verzameld en doorgespit. Jacob en zijn stuurman Dirk Johannes werden diepgaand verhoord middels een lijst met 34 vragen.[55] Uit de bemanningslijst blijkt dat de *Maria & Adriana* tien zeelieden aan boord had die op 18 maart 1799 te Rotterdam in dienst waren genomen. Naast kapitein Jacob bestond de bemanning uit een stuurman, bootsman, koksmaat, vier matrozen, een lichtmatroos en een kajuitwachter (scheepsjongen). Volgens de scheepspapieren kwamen de zeelui uit Pruisen, Zweden en Denemarken, en zelfs Jacob Altena beweerde Deen te zijn!

Uit de stukken wordt duidelijk dat Jacob Altena zich alvast zo goed mogelijk tegen een dergelijke kaping had proberen in te dekken. Jacob had zich in februari 1796 laten naturaliseren tot Deen, wonende te Pinenburg (Pinneberg) ten noorden van de Deense havenstad Altona. Volgens de stukken zou Jacob het schip *Maria & Adriana* al op 3 februari 1796 met notariële machtiging van Leendert Steur en de andere partenreders voor 5.000 guldens hebben verkocht aan een koopman van Altona, de Deen Johann Carl Schultz, mogelijk een schijnverkoop. Deze voorzorgsmaatregelen van Jacob Altena waren een veel gebruikte tactiek van honderden reders en schippers om — net als tijdens de Vierde Nederlands-Engelse Oorlog — uit te wijken naar neutrale vlaggen. Nu Oostende door Franse troepen was bezet, werd vooral omgevlagd naar Denemarken, Pruisen of zelfstandige steden en territoria als Hamburg en Altona. Zij deden dit door het verwerven van het burgerrecht van een van die plaatsen of door schijnverkoop van hun schip.[56]

53 NL-VdgsA, NAM inv.nr. 110, aktenr. 7, procuratie 16 januari 1796.
54 *Constitutionele Oprechte Bataafsche Courant*, 26 juni 1799; *Utrechtsche Courant*, 12 juli 1799.
55 The National Archives, Kew (TNA), Records of the High Court of Admiralty and colonial Vice-Admiralty courts (HCA), 32/752/254.
56 Veluwenkamp, 'De koopvaardij binnen Europa, 1780–1870'.

Bij het lezen van de Britse verhoorverslagen blijkt dat bij de kaping het schip de Deense vlag voerde, geen andere vlaggen aan boord had en dat Jacob, hoewel te Maassluis geboren, zichzelf sinds zijn naturalisatie in 1796 een Deense onderdaan achtte. Er was geen tegenstand geboden aan de kapers en het schip vervoerde geen lading. Jacob had inmiddels aan de Deense eigenaar Johann Carl Schultz en aan Van Dijck, Gevers & Co. te Londen brieven verstuurd om hen op de hoogte te stellen van de kaping. Uit de stukken blijkt dat de belangen van Jacob Altena en Schultz werden verdedigd door een zekere 'William' Vink die ernaar streefde om de kaping onrechtmatig te verklaren. Wynand Adriaen De Gruijter Vink was verbonden aan het handelshuis Van Dijck, Gevers & Co. te Londen.[57] Dit handelshuis trad ook op als agentschap van de marine van de Bataafse Republiek voor de belangen en uitwisseling van Nederlandse krijgsgevangenen in Groot-Brittannië.[58]

Uit de verhoren blijkt dat Jacob zich over een aantal zaken vaag dan wel onwaarachtig uitliet. Hij zei niet te weten waar het schip was gebouwd, ongetrouwd te zijn en, hoewel vroeger te Maassluis te hebben gewoond, nu de laatste zes à zeven jaar op zijn schip te hebben geleefd. Als partenreder wist hij uiteraard dat het schip in 1765 te Rotterdam was gebouwd. Bovendien was hij al in oktober 1797 te Maassluis getrouwd met schippersdochter Willemijntje Simonsdr van Adrichem, waarmee hij vier kinderen zou krijgen waarvan de eerste in 1798 was geboren. Het lijkt aannemelijk dat Jacob niet alleen naar Den Briel wilde voor proviand, maar graag ook zou zijn doorgevaren naar Maassluis om vrouw en kind in de armen te sluiten.

De stukken werden opgestuurd naar de Prize Court van de High Court of the Admirality te Londen waar uitspraak werd gedaan over de legitimiteit van de kaping. Op 17 oktober 1799 velde de High Court zijn oordeel. De heer Vink vertegenwoordigde de eigenaren tegen de claim van de kapers en hun advocaten. De uitspraak van de rechtbank was kort en bondig: het hof oordeelde dat het schip bij aanhouding tot de vijanden van de Britse Kroon behoorde. Er werden verder geen argumenten aangevoerd die het Deense eigenaarschap onderuithaalden.[59] Ongetwijfeld zal de Britse admiraliteit op de hoogte zijn geweest van de ontwijkingstactieken van Nederlandse reders en schippers. Door hiermee een voorbeeld te stellen, moesten anderen weerhouden worden op eenzelfde strategie te vertrouwen.

Jacob verloor zijn schip en heeft waarschijnlijk daarna met zijn manschappen in Engelse gevangenschap gezeten. Hiermee deelden zij het lot van veel

57 TNA, Bankruptcy and debt relief courts, ref. B 3/5102. Date of Commission of bankruptcy: 8-6-1803. In the matter of Peter Dubbeldemuts van Dyck, Arnold John Gevers Leuven and Wijnand Adriaen De Gruijter Vink of the Circus, The Minories, London, merchants, bankrupts.

58 Nationaal Archief te Den Haag (NL-HaNA), Archief van de Marine 1795–1813 Aanhangsel I (2.01.29.02), inv.nr.13f. Messrs. Van Dijk, Gevers & Co., agents de la Marine Batave pour les prisonniers de guerre en Angleterre (Cartel d'échange). Onderzoek heeft geen verdere informatie over Jacob Altena opgeleverd.

59 TNA, HCA 22/24 en HCA 28/25.

zeelieden uit de Republiek die in deze periode door de Britten werden gekaapt. Deze gevangenen werden ondergebracht in gevangenissen, kampen en *hulks*, de rompen van afgedankte of veroverde schepen. De verblijfsomstandigheden waren erbarmelijk en veel zeelui overleefden het niet.[60]

Het nieuws van het vonnis van de High Court bereikte Yarmouth snel. Al vanaf 2 november 1799 werd in Engelse kranten een veiling aangekondigd te houden op maandag 25 november 1799 in de Ships Tavern te Great Yarmouth. Hierbij zouden elf buitgemaakte schepen die in de haven van Yarmouth lagen, waaronder de *Maria & Adriana*, worden geveild.[61] Het schip was toen 34 jaar oud en zal onder een nieuwe naam en Britse vlag verder hebben gevaren.

De Vrede van Amiens in maart 1802 bracht een korte onderbreking in de vijandelijkheden, gevangenen werden uitgeruild of in vrijheid gesteld waarna zij op eigen gelegenheid weer naar hun eigen land moesten zien terug te keren. Maar blijkbaar was het Jacob Altena gelukt om al minstens een jaar eerder uit Britse gevangenschap vrij te komen en vòòr februari 1801 Maassluis te bereiken. Dit blijkt uit de geboorte van zijn derde kind, Leendert Altena, negen maanden later op 31 oktober 1801. Het is goed mogelijk dat het voornoemde agentschap van Van Dijck, Gevers & Co. bij de vrijlating van Jacob een bemiddelende rol heeft gespeeld. Temeer, omdat Pieter Dubbeldemuts Van Dijck in de akte van procuratie van 1777 als gevolmachtigde was benoemd en dus als zakelijke relatie welbekend moet zijn geweest met de schippers Leendert Altena en zijn zoon Jacob.[62]

Weer terug in Maassluis vond Jacob Altena opnieuw emploi als schipper en maakte gebruik van de tijdelijke heropleving van handel en visserij die de Vrede van Amiens bracht. Jacob heeft in april 1802 en 1803 kort gevaren op het galjootschip *Johanna Petronella*, groot 88 lasten, van reder Pieter Schim te Maassluis. In oktober 1803 wordt de *Johanna Petronella* verkocht aan een reder te Emden.[63] Deze verkoop zal zijn ingegeven door de hernieuwde oorlogsverklaring in mei 1803 van Groot-Brittannië aan Frankrijk. Jacobs vader Leendert Altena stierf in maart 1813 te Maassluis. Hij zal ongetwijfeld enorm hebben meegeleefd met de kapingsellende van zijn zoon en het verlies van de *Maria & Adriana* die zo'n essentiële rol in hun schippersbestaan speelde.

Pas na de val van Napoleon vinden we weer zeebrieven en krantenberich-

60 Jeroen ter Brugge, 'Mishandeld, uitgeschud, geklonken aan de keten. De kaping van VOC-schepen en het lot van de opvarenden in de Franse tijd', *Holland Historisch Tijdschrift* 3 (2017) 113–121.

61 *Hull Advertiser*, Saturday 2, 16 en 23 November 1799 en *Ipswich Journal*, Saturday 9 November 1799, 1. Het is opvallend dat minstens zes van de elf geveilde schepen een Nederlandse naam droegen.

62 Pieter Dubbeldemuts van Dijck werd in een verzoekschrift voor een paspoort van 4 juli 1797 aangeduid als Commissaris van de Bataafse Republiek ter uitwisseling van Krijgsgevangenen in Engeland. NL-HaNA, Verzoekschriften Bataafse Republiek (2.01.01.01), inv.nr. 305.

63 NL-VdgsA, NAM, inv.nr. 117, aktenr. 83, akte van verkoop 15 oktober 1803.

ten vanaf 1813 tot 1823 van zeereizen van Jacob Altena als schipper van het hoekerschip *Cornelia Lucia*. Hiermee voer hij onder andere op Zuid-Europa en de Britse eilanden. Jacob was in de periode 1819 tot en met 1844 effectief lid van het Rotterdamse zeemanscollege Maatschappij tot Nut der Zeevaart. Hij kreeg een jaarlijkse uitkering wegens ouderdom vanaf 1828.[64] Op 4 maart 1844 overleed Jacob Altena te Rotterdam. Met hem kwam ook een einde aan de lange lijn van schippers uit de familie Altena van Maassluis.

TER BESLUIT

Een creamware scheepsbord met intrigerende opschriften vormde de aanleiding om onderzoek te doen naar de bijzondere positie van achttiende-eeuws Engels aardewerk en met name scheepsborden in de Republiek én naar de lotgevallen van het schippersgeslacht Altena van Maassluis en hun schip de *Maria & Adriana*.

Het bord en de kwaliteit van Wedgwood keramiek hebben geïllustreerd hoe op naam bestelde scheepsborden rond 1779 gewild werden in schipperskringen aan de Maas, hoe Brits aardewerk een overheersende positie op de Nederlandse markt kreeg en hoe dat ten koste ging van de eigen keramische industrie.

Over de Altena's en hun schepen is dermate veel informatie teruggevonden, dat hun verhaal rijkelijk illustreert hoe schippers in de tweede helft van de achttiende eeuw letterlijk en figuurlijk moesten schipperen om zich in hun beroep te handhaven en voor hun gezin te zorgen. De Altena's zijn een goed voorbeeld van hoe in een schippersgeslacht het zeemanschap van vader op zoon werd overbracht. Als koopvaardijschipper en partenreder van hun schip vervoerden zij de vrachten van de hout- en graanhandel van de Oostzee en de zouthandel van Zuid-Europa naar de Republiek. Hiermee bleven de Altena's de belangrijkste grondstoffen leveren voor de haringindustrie, de jeneverstokerijen en scheepsbouw in de steden van het Maasmondgebied. Daarnaast werkten zij incidenteel mee als jager voor de visserij van Maassluis.

De gevaren van de elementen werden getrotseerd, oorlogszuchtige buurlanden en hun kapers vindingrijk gepareerd. Praktijken, zoals in oorlogstijd varen onder neutrale vlag, opereren vanuit neutrale havens, schijnverkopen en herbenoemen van het schip, en zelfs veranderen van de eigen nationaliteit, werden toegepast om lijf en goed, schip en lading te beschermen.

Tenslotte zien wij hoe in de loop van de tweede helft van de achttiende eeuw de catastrofale ontwikkelingen van de Vierde Nederlands-Engelse Oorlog en de Frans revolutionaire en napoleontische oorlogen de tijdelijke neergang van de Nederlandse scheepvaart en handel teweegbrachten. Daarmee werden

64 Zie: Cornelia Lucia — ID 10887, Stichting Maritiem-Historische Databank: www.marhisdata.nl (geraadpleegd 21-2-2025).

persoonlijke drama's gecreëerd, zoals de lotgevallen van de Altena's en hun schip de *Maria & Adriana* illustreren. Hun verhaal toont aan hoe heftig, onzeker en kwetsbaar het zeemansleven van toen kon zijn: even kwetsbaar als een creamware bord.

OVER DE AUTEUR Nicholas van Eek heeft na de studies Bouwkunde (TUD) en Bedrijfskunde (EU) als architect, organisatieadviseur en coach gewerkt. Hij heeft diverse historische werken op zijn naam; zijn laatste boek betreft een bundel verhalen over achttiende-eeuws Engels keramiek uit zijn in Nederland verzamelde collectie. Daarin beschrijft hij hoe deze keramiek Nederlands erfgoed werd.

BIJLAGEN

1a Overzicht van de tot op heden (2025) getraceerde Wedgwood creamware scheepsborden en een creamware punchkom met de opschriften 'Maria & Adriana' en 'Welvaren, 1779' en de verschillende persoonsnamen

1	Rijksmuseum, Amsterdam	1 bord Leendert Altena
2	Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam	1 bord Leendert Altena
3	Museum Boymans van Beuningen, Rotterdam	1 bord Leendert Altena
4	Brooklyn Museum, New York	1 bord Leendert Altena
5	Collectie N.T. Van Eek, Amsterdam	1 bord Leendert Altena
6	Gemeente Museum, Maassluis	1 bord Leendert Steur
7	Auction Sotheby's, New York 23-10-2019	1 bord Leendert Steur
8	Victoria & Albert Museum, London	2 borden Corneelis Vasse
9	Auction Bonham/Skinner, Boston, 9-9-2006	1 bord Corneelis Vasse
10	Auction Gardiner Houlgate, UK, 24-03-2011	1 bord Corneelis Vasse
11	Auction Reeman Dansie, UK, 24-9-2019 NB: mogelijk betreffen nrs. 9, 10 en 11 hetzelfde bord?	1 bord Corneelis Vasse
12	Collectie N.T. Van Eek, Amsterdam	2 borden Johanna Heckelaar
13	Auction Peerdeman, Utrecht, 13-11-2015	1 punchkom met opschrift: 'T Wellfaren van de Maria & Adriana, Capt. Leendert Altena van Rotterdam 7/8 1779 van G.H. Eggers tot Liverpool'

1b Overzicht van diverse creamware scheepskommen en -borden in museale en particuliere collecties

Maritiem Museum, Rotterdam (M8103)	Wedgwood kom met 'Vliegende Visch/Rickert Rickerts, 1779'.
Victoria & Albert Museum, London (c 391–1923)	Wedgwood kom met 'Jurry Parker en Elisabeth Parker Egteluyden binnen de Stad Rotterdam 1779'. Jurgen Parker was schipper op *De Jonge Alexander*, (STAR, OSA, 2517–2520. Register van zeebrieven 10-4-1780).

National Maritime Museum, Greenwich (AAA4433)	Wedgwood kom met 'Het Welvaren van de Maria & Petronella van Maassluis Capt. Jan van der Endt Den 2/25 1779'.
Keramiek Museum Princessehof, Leeuwarden (GMP 1981-217)	Wedgwood bord met 'Het schip Cornelya L Capt Ary van Veen. Annh de Gorter ter eg te lyeden tot Maassluis 1780 10 M 13D'.
Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam (A.3242(02))	Wedgwood bord met 'Mels von der Scheppe Doidregt den 3 november 1780'.
Particulier bezit	Wedgwood bord met 'Welvaart tot dezen huijse van Jacob en Leuntje van der Swan Ao 20/8/1779'. Jacob (1738–1805) en Leuntje (1739–1797) werden beiden gedoopt en begraven te Maassluis. Zij trouwden aldaar in 1762. Zie: Kuiper-Reumpol, *Wedgwood en Nederland*, 72.

2 Stamboom van het schippersgeslacht Altena uit Maassluis[65]

I. Willem Jansz Altena, bierschuitschipper op Delft
† 2-11-1684 Maassluis

II. Jan Willemsz Altena, bierschuitschipper
x 8-5-1667 Maassluis
Annitje Leendertsdr Goudappel

IIIa. Willem Jansz Altena, koopvaardijschipper
*1-7-1671 Maassluis; †18-7-1716 Maassluis
x 9-5-1694 Maassluis
Annetje Jacobsdr Roodenburgh

IIIb. Leendert Jansz Altena
*18-12-1675 Maassluis; † 7-11-1738 Maassluis
x 1e 20-4-1699 Maassluis
Ariaantje Frederiksdr Slierdrecht
x 2e 11-6-1713 Maassluis
Machteld Jorisdr Wagemans

IVa. Jan Willemsz Altena, visserijschipper
trouwt en krijgt kinderen

uit het 1e huwelijk:
IVb. Jan Altena , kapitein op de Grote Vaart
* 17-10-1700 Maassluis; † na 1777
x 2-4-1730 Maassluis
Neeltje van Waay

uit het 2e huwelijk:
IVc. Joris Altena , kapitein op de Grote Vaart
* 27-11-1720 Maassluis; † voor 1799
x 2-11-1749 Maassluis
Aaltje Laatdrijven

Vb. Leendert Jansz Altena,
kapitein op de Grote Vaart
* 29-11-1733 Maassluis; † 27-4-1813 Maassluis
x 19-12-1764 Maassluis
Marijtje Jacobsdr van der Kraan

Vc. Leendert Jorisz Altena,
kapitein Grote Vaart
*21-10-1750 Maassluis; † 18-11-1780 Maassluis
x 2-2-1777 Maassluis
Pietertje de Vries

VI. Jacob Altena , kapitein op de Grote Vaart
* 1-1-1767 Maassluis; overl. 8-3-1844 Rotterdam
x 1-10-1797 Maassluis
Willemijntje Simonsdr van Adrichem
uit dit huwelijk 4 kinderen

Leentje Altena * 17-12-1780 Maassluis

Betekenis symbolen: * gedoopt; x gehuwd; † begraven.
De gegevens van deze stamboom zijn ontleend aan de onderzoeken van Erika Verloop, archivaris van het Stadsarchief Vlaardingen.

Op de radar

Het scheepje van de Linschoten-Vereeniging

De Linschoten-Vereeniging is een oude bekende in de wereld van de Nederlandse maritieme geschiedenis. De statige reeks met de blauwe banden van de 'Werken der Linschoten-Vereeniging' is in nagenoeg alle Nederlandse, en een aanzienlijk aantal buitenlandse bibliotheken van universiteiten en instellingen en musea op het gebied van de maritieme geschiedenis te vinden. Sinds de oprichting in 1908 zijn tot op heden 125 delen verschenen.[1] Vanaf het begin is het doel van deze vereniging het wetenschappelijk uitgeven 'in het oorspronkelijke, van zeldzame of onuitgegeven Nederlandsche zee- en landreizen en landbeschrijvingen'.[2] Alle belangrijke historische Nederlandse reizen en landbeschrijvingen vanaf de zestiende eeuw zijn in de reeks te vinden. Ze zijn onmisbaar in het onderzoek naar de maritieme en koloniale geschiedenis van Nederland.

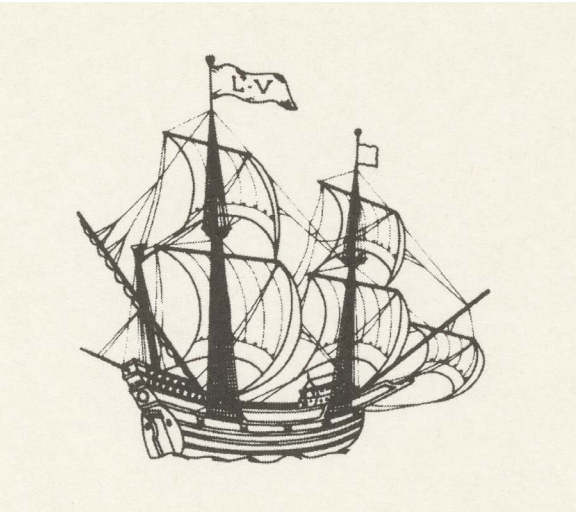
Al sinds het begin heeft de Linschoten-Vereeniging als haar beeldmerk een scheepje met aan de grote mast een vlag met de letters L-V. Op de boekbanden is het prominent op het voorplat in goudkleurige stempel te vinden, en in het boek is het altijd op de eerste bladzijde vóór de titelpagina afgedrukt. Op alle uitingen van de Vereeniging, inclusief de website, de nieuwsbrief, het briefpapier etc., staat het scheepje. In 1946 nam Wouter Nijhoff, de secretaris van het eerste uur en uitgever van de reeks, afscheid van zijn werk voor de vereniging. Tijdens de jaarvergadering werd hij tot erelid benoemd, waarna als klapstuk 'een bloemstuk werd binnengebracht in den vorm van een schip, het bekende embleem der vereeniging'.[3] Helaas is hiervan geen foto bekend! Ondanks deze

* Dit artikel is een bewerking van een lezing gegeven op 16 november 2024 tijdens het museumsymposium in Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam met de presentatie van deel 124 van de reeks van de Linschoten-Vereeniging.

1 Het aantal fysieke banden is zes stuks meer, omdat enkele delen in meer banden zijn verschenen.

2 *Linschoten-Vereeniging: Statuten en huishoudelijk reglement* ('s-Gravenhage 1908), [1] statuten, artikel 2. In het 'oorspronkelijk' betekent hier niet in vertaling of in gemoderniseerde taalgebruik en in de oorspronkelijke spelling van de bron.

3 *Linschoten-Vereeniging: Negen en dertigste jaarverslag 1946* ('s-Gravenhage 1947) [1].



Scheepje van de Linschoten-Vereeniging. In Marleen Chrisstoffels-Speelman e.a. eds., *Gouverneur Van Imhoff op dienstreis in 1739* (Zutphen 2007). Werken der Linschoten-Vereeniging; 106. EXEMPLAAR VAN AMSTERDAM, HET SCHEEPVAARTMUSEUM

alomtegenwoordigheid is in de archieven en jaarverslagen van de vereniging niets terug te vinden over de herkomst van dit beeld en dus ook niet waarom het is gekozen.

DE VOORLOPER EN HET VOORBEELD: DE HAKLUYT SOCIETY

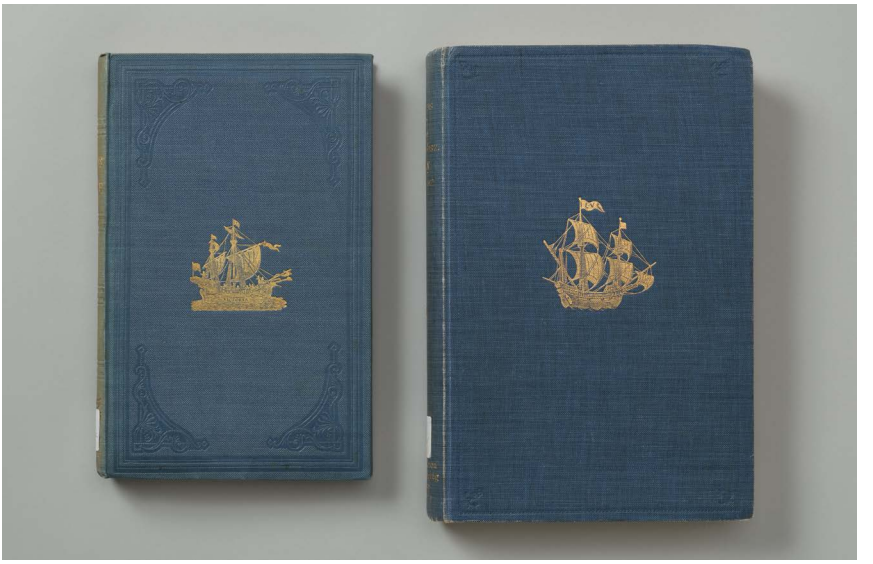
De oprichting van de Linschoten-Vereeniging kwam niet uit de lucht vallen. Zij is gemodelleerd naar een veel ouder voorbeeld: de Britse Hakluyt Society, opgericht in 1846.[4] In de vroege documenten van de vereniging wordt dit steeds expliciet vermeld. In een discussie voorafgaand aan de oprichting was de gedachte bij enkelen 'waarom zouden wij geen Nederlandsche Hakluyt Society oprichten? … en de Linschoten-Vereeniging was geboren'.[5] In het verslag van de oprichtingsvergadering in februari 1908 wordt gemeld dat de nieuwe vereniging een werkgebied zou krijgen 'zoals dit in Engeland, reeds tal van jaren door de Hakluyt Society wordt gedaan'.[6]

De Britse organisatie heeft inderdaad een vergelijkbare opdracht: 'The object of the Society, for the printing in English, for distribution among its members,

4 Roy Bridges, 'The Legacy of Richard Hakluyt: Reflections on the History of the Hakluyt Society' in: Daniel Carey en Claire Jowitt eds., *Richard Hakluyt and Travel Writing in Early Modern Europe* (Farnham 2012) 309–317, aldaar 309–312 . Roy Bridges 'The Literature of Travel and Exploration: The Work of the Hakluyt Society', *The Journal of the Hakluyt Society* April (2014) 1–16, aldaar 5–8: www.hakluyt.com/downloadable_files/Journal/Bridges_Guildhall%20talk.pdf (geraadpleegd 28 juli 2025).

5 *Linschoten-Vereeniging: Eerste jaarverslag 1908* ('s-Gravenhage 1909) [1].

6 Femme S. Gaastra, 'De Linschoten-Vereeniging 1908–2008' in: Henk den Heijer en Cees van Romburgh eds., *Reizen door de eeuwen heen: 100 jaar Linschoten-Vereeniging (1908–2008)* (Zutphen 2008) 11–58, aldaar 15.



Boekbanden met de beeldmerken van de Hakluyt Society en de Linschoten-Vereeniging. Beide boeken zijn het eerste deel van de reeks: 1847 (Hakluyt Society) en 1909 (Linschoten-Vereeniging).
EXEMPLAREN VAN AMSTERDAM, HET SCHEEPVAARTMUSEUM

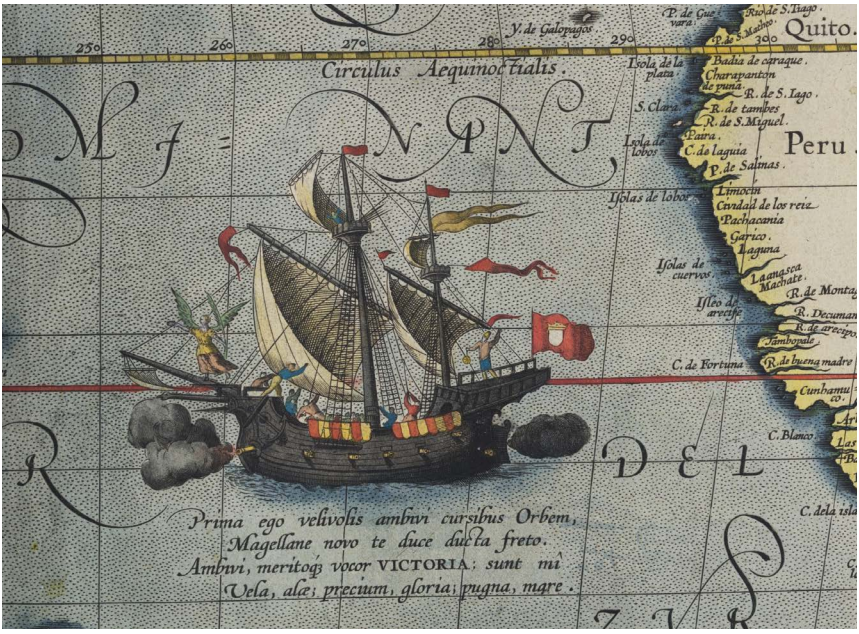
rare and valuable Voyages, Travels and Geographical Records — including the more important early narrative of British enterprise'.[7] In tegenstelling tot de Hakluyt Society beperkt de Linschoten-Vereeniging zich tot Nederlandse reizen die ook vrijwel uitsluitend in het Nederlands zijn geschreven.[8] De Britse organisatie geeft internationaal, historische belangrijke teksten uit, ook als de bron niet in het Engels is geschreven, maar altijd wel in een Engelse vertaling. Het is vanwege deze verwantschap interessant om te bekijken of de overeenkomst verder gaat dan de doelstelling.

Als je de boeken van de Linschoten-Vereeniging en de Hakluyt Society naast elkaar legt, dan valt een aantal dingen op. De delen van de Hakluyt Society zijn gebonden in lichtblauwe banden; de Linschoten-Vereeniging heeft banden in een iets groter formaat en zijn in een donkerder kleur blauw uitgevoerd.[9] Op beide is op het voorplat centraal een scheepje in goudkleurige opdruk te zien. Het scheepje van de Hakluyt Society wordt ook sinds de oprichting als het beeldmerk op alle uitingen van deze vereniging gebruikt. Het model waarop dit scheepje is gebaseerd, is in de publicaties over de geschiedenis van de

7 Roy Bridges, 'The Literature of Travel and Exploration', 7.

8 Dit is het geval geweest als er geen bron in het Nederlands voorhanden is, zoals bij de reis van Henry Hudson in 1609 in het Engels en de beschrijving van de vroege reizen naar Spitsbergen in het Frans. De oorspronkelijke tekst is dan met een Nederlandse vertaling gepubliceerd. Dit zijn beide vroege delen in de reeks: deel 19 (1921) en deel 23 (1924) van de Werken der Linschoten-Vereeniging.

9 Sinds 1999 is, na 150 jaar, het formaat van de boeken van de Hakluyt Society groter uitgevoerd en is de kleur van de banden een veel donkerder blauw geworden. Het scheepje staat echter nog steeds op iedere band.



Detail kaart van de Stille Oceaan met de afbeelding van het schip die de bron is voor het beeldmerk van de Hakluyt Society. Kaart 'Maris Pacifici …' in Abraham Ortelius, *Theatrum Orbis Terrarum* (Antwerpen 1592). AMSTERDAM, HET SCHEEPVAARTMUSEUM, A.0145(232) [KAART 008]

Hakluyt Society goed beschreven. Het zoeken naar de herkomst wordt ook wel wat gemakkelijk gemaakt, doordat de naam van het schip *Victoria* in het logo is verwerkt. Tijdens de eerste tocht rond de wereld (1519–1522) van Fernando de Magelhaes was de *Victoria* het enige schip dat de reis voltooide en weer in Spanje terugkeerde.

Het scheepje van de Hakluyt Society is afgeleid van de afbeelding van een schip van Magelhaes zoals het voorkomt op de kaart van de Stille Oceaan in de atlas *Theatrum Orbis Terrarum* van Abraham Ortelius (eerste editie 1570). In de edities vanaf 1590 komt de kaart met dit schip voor.[10] De afbeelding in die atlas wijkt echter wat af van die door de Hakluyt Society wordt gebruikt. Hiervoor is gebruikgemaakt van een afgeleide van de weergave zoals die voorkomt in een bundel reisverhalen uitgegeven door Levinus Hulsius in Neurenberg in 1603. De afbeelding staat op de titelpagina van een uitgave van verslagen van vier Europese reizen rond de wereld, waaronder die onder Magelhaes.[11]

Met de keuze voor het schip van Magelhaes als beeldmerk wilde de Hakluyt Society benadrukken dat het een internationaal karakter had gekre-

10 Marcel van den Broecke, *Ortelius Atlas Maps: An Illustrated Guide* (2de editie; Houten 2011) 102–103.

11 Afbeelding op de titelpagina van Levinus Hulsius, *Sechster Theil, Kurtze, warhafftige Relation unnd Beschreibung der Wunder-barsten vier Schiffarhten, so Jemals verricht worden … .* (Neurenberg 1603), heruitgave met dezelfde afbeelding (Frankfurt 1626).Voor de oorsprong van het beeldmerk van de Hakluyt Society: Roy Bridges, 'The Legacy of Richard Hakluyt', 312–313.

gen en niet alleen Britse bronnen en reizen publiceert.[12] Gezien de grote invloed van de Hakluyt Society op haar Nederlandse navolger zou het daarom niet verwonderlijk zijn als voor het beeldmerk van de Linschoten-Vereenging in 1908 een vergelijkbare keuze zou zijn gemaakt.

HET SCHEEPJE VAN DE LINSCHOTEN-VEREENIGING

De afbeelding van het scheepje is gedaan in de stijl van prenten uit de periode rond 1580 tot ongeveer 1610. Het scheepje lijkt op een koopvaarder uit de late zestiende eeuw. Wat ook opvalt, is dat het schip wat gewrongen is weergeven. Het achterschip helt te veel naar links ten opzichte van de rest van het schip. Het lijkt erop dat deze afbeelding van het scheepje genomen is uit een grotere prent. De vlag in de top van de grote mast, met afkorting L-V — van Linschoten-Vereeniging — zal uiteraard een toevoeging uit 1908 zijn.

Tot de meest productieve graveurs van maritiem werk uit de laatste decennia van de zestiende eeuw en het begin van de zeventiende eeuw behoren diverse leden van de familie Van Doetecum. Zij illustreerden de gedrukte uitgaven van de verslagen van de vroege Nederlandse reizen overzee, zoals het boek van Gerrit de Veer van de overwintering op Nova Zembla (gepubliceerd in 1917), de Eerste Schipvaart naar Azië (1915–1929) en de wereldreis van Olivier van Noort (1926). De Van Doetecums graveerden ook de kaarten voor een aantal belangrijke atlassen uit deze tijd. De stijl waarin zij schepen afbeelden, heeft een gelijkenis met het scheepje van de Linschoten-Vereeniging. Nu is het lastig om het omvangrijke oeuvre van de Van Doetecums door te nemen om te zien of een detail van een prent een kandidaat is voor het scheepje van de Linschoten-Vereeniging.

Omdat de Hakluyt Society had gekozen voor een detail uit een kaart, ligt het voor de hand ook naar het cartografische werk van de Van Doetecums te kijken. Een van de beroemdste atlassen waaraan zij meewerkten is het *Spieghel der Zeevaerdt* van Lucas Jansz. Waghenaer uit 1584–1585, uitgegeven door Christoffel Plantijn in Leiden. De kaarten zijn gegraveerd door Johannes van Doetecum (overleden 1605). Bij het doornemen van de atlas werd duidelijk dat veel van de afgebeelde schepen een opvallende gelijkenis hebben met het schip van de Linschoten-Vereeniging. Tenslotte kwam dé afbeelding van het schip naar voren.

Het scheepje op de kaart van de Golf van Biskaje is zonder twijfel de afbeelding die het voorbeeld is geweest voor het scheepje van de Linschoten-Vereeniging. Tot in de kleinste details komen beide overeen: de masten, het tuigage, de vorm van de romp, met de gedraaide spiegel en zelfs de golven langs het schip. Alleen in twee dingen komt het niet overeen: in de atlas wappert aan de grote mast geen vlag met L-V erin, maar de vlag van de stad

12 Bridges, 'The Legacy of Richard Hakluyt', 314.



De bron voor het beeldmerk van de Linschoten-Vereeniging. Detail van de kaart 'Caerte vande Zee Custen van Acason en Biscaie ….' in Lucas Janszoon Waghenaer, *Speculum nauticum* (Leiden 1568). De kaart is gelijk aan de eerste druk uit 1584–1585. AMSTERDAM, HET SCHEEPVAARTMUSEUM, A.0945

Enkhuizen. Aan de fokkemast zijn de drie haringen uit de vlag te zien.[13] Bij het scheepje van de Linschoten-Vereniging is de vlag aan de fokkemast blanco.

WAGHENAER, VAN LINSCHOTEN EN ENKHUIZEN

Het is niet zo verwonderlijk dat de vlag van Enkhuizen op dit scheepje in deze zeeatlas te zien is. Lucas Jansz. Waghenaer (c. 1534–c. 1606) was afkomstig uit deze stad en in zijn werk wordt dit altijd met nadruk vermeld. Er lijkt een zekere stedelijk trots uit te spreken. Nu was er in dezelfde tijd een andere, nog beroemdere bewoner van de stad: Jan Huygen van Linschoten (c. 1563–1611), de naamgever van de Linschoten-Vereeniging. Deze reiziger had tijdens zijn verblijf van 1582 tot 1592 in India zeer veel informatie over Azië verzameld, Dit werd gepubliceerd in 1595–1596 bij de uitgever Cornelis Claesz in Amsterdam als *Itinerario, Voyage ofte Schipvaert van Jan Huygen van Linschoten naer Oost*

13 Zie de kaart in de facsimile-uitgave Lucas Jansz Waghenaer, *Spieghel der Zeevaerdt Leyden 1584–1585* R.A. Skelton ed. (Amsterdam 1965), tussen p. 10 en 11. Verder over deze kaart: Henk Nalis, *The Van Doetecum Family Part III: The Antwerp Years 1554–1575, The Years of Refuge, 1576-c. 1583* (Rotterdam 1998) no. 803, 238–239, afbeelding 262; C. Koeman, *Atlantes Neerlandici: Bibliography of terrestrial, maritime and celestial atlases and pilot book, published in the Netherland up to 1880 Vol IV* (Amsterdam 1970) no. 10, 472–473.

ofte Portugaels Indiën. Dit boek geeft een bijna encyclopedisch overzicht van de Europese kennis van Azië. Het was dé informatiebron hierover tijdens de eerste decennia van de Nederlandse expansie overzee.

De beide Enkhuizenaren, Waghenaer en Van Linschoten, hebben elkaar goed gekend. Toen Van Linschoten nog in Azië verbleef, publiceerde Waghenaer al een brief van hem in zijn zeeatlas uit 1590, *Thresoor der Zee-vaert*. Na de terugkeer van Van Linschoten in 1592 in Enkhuizen werden zij goede vrienden.[14] Er is met het beeldmerk een connectie met Enkhuizen en vooral met Jan Huygen van Linschoten.

Het scheepje van de Linschoten-Vereeniging is dus, net als bij de Hakluyt Society, afgeleid van een decoratieve afbeelding van een schip op een kaart. De oprichters van de Linschoten-Vereeniging waren goed op de hoogte van de geschiedenis van de vroege Nederlandse reizen en cartografie aan het eind van de zestiende en het begin van zeventiende eeuw. Hoewel het helaas niet aantoonbaar is, zou het best kunnen dat de keuze voor juist dit scheepje niet willekeurig is gedaan, maar met de verbanden met een vroege zeeatlas en Van Linschoten in gedachten. Of men, net als bij de Hakluyt Society, hiermee iets wilde uitdrukken van de aard en het doel vereniging, is niet te achterhalen.

DIEDERICK WILDEMAN

14 Günter Schilder, *Early Dutch Maritime Cartography: The North Holland School of Cartography (c. 1580–c. 1620)* (Leiden en Boston 2017) 67, 218.

Website

Het belang van gestructureerd onderzoek naar scheepswrakken

INLEIDING

De maritieme geschiedenis van Nederland is rijk en veelzijdig en strekt zich uit over vele eeuwen. Zij omvat zowel lokale koopvaardij, visserij en binnenvaart als de activiteiten van de grote vaart met de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), de West-Indische Compagnie (WIC) en de vele oorlogsschepen van de admiraliteiten en later de Koninklijke Marine. Nederlandse schepen voeren wereldwijd, en er zijn nauwelijks kusten, zeeën of rivieren te vinden waar geen Nederlandse schepen zijn vergaan.

Alhoewel regelmatig nieuwe scheepswrakken worden gevonden, blijkt het in de praktijk zelden mogelijk om deze wrakken eenduidig te identificeren en te koppelen aan een specifieke scheepsnaam. Slechts in uitzonderlijke gevallen leveren de materiële resten directe aanwijzingen op, zoals bij de *Witte Swaen*, die in de Oostzee werd gelokaliseerd dankzij een bewaard gebleven hakkebord, of het tjalkschip *Jonge Jacob* dat in de Dordtsche Kil werd opgegraven. In de meeste gevallen vergt identificatie echter langdurig en nauwgezet bronnenonderzoek. Een voorbeeld is het linieschip *Delft*, dat in 1797 zonk tijdens de slag bij Camperduin. Zonder het intensieve onderzoek van J.F. Fischer Fzn., gecombineerd met de vondst van marmerfragmenten die in Italië als ballast waren ingenomen, zou dit wrak niet met zekerheid zijn geïdentificeerd. Een ander voorbeeld is het wrak van de *Melckmeyd*, een Nederlandse koopvaarder die in 1659 zonk bij het eiland Flatey in IJsland.

Het meest recente voorbeeld van een scheepsidentificatie is van het wrak BZN4 bij Burgzand (Texel) door Liam Tran. Hij wist merktekens op ladingtonnen afkomstig van het wrak te koppelen aan merktekens in notariële akten in het Amsterdamse stadsarchief en vervolgens aan manifestgegevens. Op basis van dit onderzoek kon het wrak worden geïdentificeerd als het schip *'t Hart*, dat op 26 november 1751 verging bij Texel na een reis uit Suriname, beladen met koffie, suiker en cacao (zie ook het artikel van Arent D. Vos in dit

nummer van het tijdschrift). Deze casussen illustreren het belang van grondig bronnenonderzoek voor de identificatie van scheepswrakken.

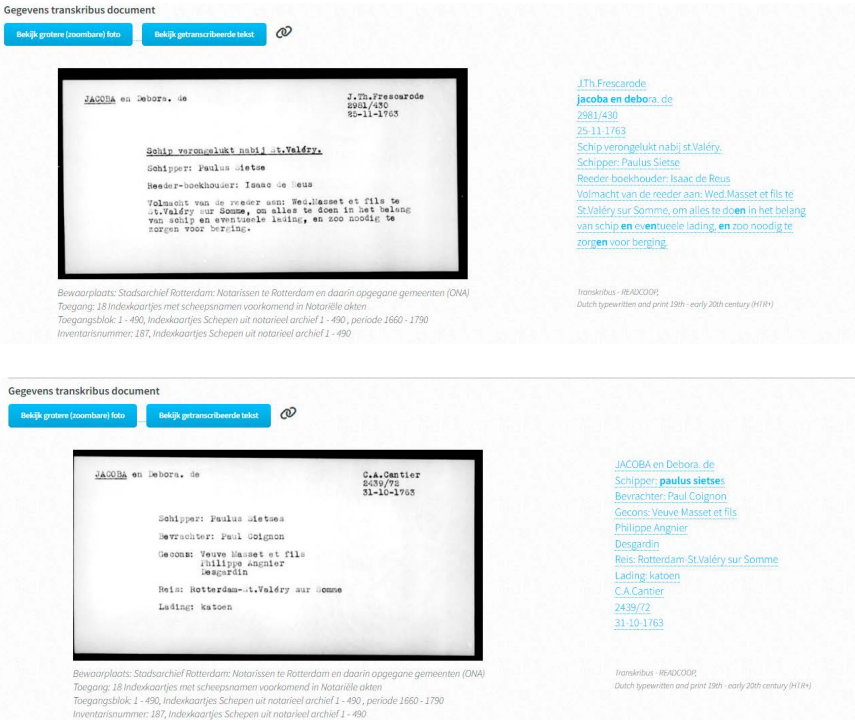
Tegelijkertijd benadrukken zij de praktische uitdagingen: archiefonderzoek is tijdsintensief en vereist veelal ook specialistische vaardigheden, zoals het kunnen lezen en interpreteren van vroegmoderne handschriften. Een centraal, systematisch register van scheepsverliezen op basis van primaire bronnen kan onderzoek ondersteunen, maar ontbreekt. Om in deze lacune te gaan voorzien, is in 2021 een onderzoeksproject gestart dat tot doel heeft om bronmateriaal van schepen te ontsluiten en te structureren. Hiermee wordt beoogd een basis te leggen voor identificatie en contextualisering van scheepswrakken.

HET ONTSLUITEN VAN BRONMATERIAAL

In een eerder stadium is een brede inventarisatie uitgevoerd in vrijwel alle relevante bewaarinstellingen. Deze inventarisatie resulteerde in een lijst van meer dan vierhonderd archieftoegangen, waaronder notariële archieven, rechtbanken voor zee- en assurantiezaken, strandvonderijen en rekenkamers etc. Voor het project is het van bijzonder belang dat bronmateriaal digitaal beschikbaar is, zodat transcriptie mogelijk is en de gegevens rechtstreeks kunnen worden gekoppeld aan records in de database. Het eerste substantiële deelproject bestond uit de digitalisering en transcriptie van de schepenindex (1660–1790) uit het Stadsarchief Rotterdam. Deze index van notariële akten is samengesteld door vrijwilligers op analoge kaarten (fiches). Door digitalisatie zijn de fiches eerst omgezet naar JPG-bestanden en vervolgens met behulp van Transkribus getranscribeerd naar XML-formaat.[1] Zowel de JPG- als XML-bestanden zijn in de database geïmporteerd en doorzoekbaar gemaakt. Daarbij is ervoor gekozen de volledige schepenindex te laden, en niet uitsluitend de akten die betrekking hebben op verongelukte schepen. Dit vergroot de kans dat scheepsverliezen in een bredere context kunnen worden geplaatst. Een voorbeeld hiervan is het schip *Jacoba en Debora,* dat in 1763 verongelukte (zie figuur 1). Dankzij de schepenindex zijn aanvullende gegevens over het schip en de reis beschikbaar en dat vergemakkelijkt vervolgonderzoek.

In 2023 werd met de introductie van het open source-programma LOGHI, ontwikkeld door de Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen (KNAW), een belangrijke doorbraak gerealiseerd. Deze software maakte het mogelijk om zonder licentiekosten volledige archieftoegangen en inventarissen in bulk te transcriberen. Omdat transcriptie alleen onvoldoende is voor gericht maritiem onderzoek, is aanvullende software ontwikkeld die de tekst in meerdere stappen bewerkt:

1 XML (*Extensible Markup Language*) is een gestructureerde opmaak van tekst die voor computers verwerkbaar is.



Figuur 1. *Jacoba* en *Debora*: https://wrakken.marhisdata.nl/zoeken&type=index?zoekterm=paulus+sietse&wildcard=1

1. Conversie en segmentatie**:** de XML-bestanden die LOGHI genereert, worden omgezet naar platte tekst en vervolgens opgesplitst in afzonderlijke (notariele) akten op basis van patroonherkenning. Indien de tekst in een vreemde taal is opgesteld, vindt automatische vertaling plaats.
2. Patroonherkenning en indexering**:** de teksten worden doorzocht op maritieme steekwoorden en tekststrings. De resultaten worden opgeslagen in aparte kolommen: verongelukt, schip, contract, afmetingen, goederen inclusief merktekens, locaties en andere maritieme termen. Aan elke kolom is een aparte steekwoordenlijst gekoppeld die ingericht kan worden met variaties in spelling en terminologie.

Het resultaat van deze bewerking is een zogenoemd *masterbestand*. Binnen dit bestand worden akten met maritieme relevantie gescheiden van niet-maritieme akten. Daarbinnen wordt een verdere selectie gemaakt van akten die waarschijnlijk betrekking hebben op scheepsverliezen en strandingen en deze worden beoordeeld. Deze beoordeling is noodzakelijk, omdat de combinatie van termen als ‘verongelukt’ en ‘schip’ ook frequent voorkomen in bijvoorbeeld bevrachtingscontracten of akten over individuele bemanningsleden. De akten die daadwerkelijk verband houden met een schipbreuk worden vervolgens toegevoegd aan een index. Het masterbestand wordt ten slotte



Bestandsnaam	AMSSAA_5075_558B - 0342.jpg
Link	https://archief.amsterdam/inventarissen/scans/5075/20.6.28/start/340/limit/10/highlight/2
Wrak	Ja
Datum akte	1643-0-0
Scheepsnamen	Den Blauwe Hulck
Schippers	Dirck Pieterszen
Initialen	D.P.
Type Schip	Hulck
Samenvatting	Dirck Pieterszen, voormalig schipper van het schip Den Blauwe Hulck , verklaart onder ede dat het schip van Venetië naar Schiermonnikoog is verongelukt. Hij doet deze verklaring op verzoek van de koopman Jande Marees. De verklaring wordt bevestigd door getuigen Ghijsebert Feulincx en Juriaen van Bucquart.
Reisroute	Van Venetië naar Schiermonnikoog
Scheepsincident	Het schip Den Blauwe Hulck is verongelukt bij het eiland Schiermonnikoog.
Locatie incident	Eiland van Schiermonnikoog
Lading/Goederen	
Locaties in akte	Enchuijsen, Venetië, Schiermonnikoog
Personen in akte	Dirck Pieterszen - D.P. - Schipper Jande Marees - J.M. - Koopman Ghijsebert Feulincx - G.F. - Getuige Juriaen van Bucquart - J.B. - Getuige Pieter Elbertzen vander Graft - P.E. - Getuige Franchois Thijvart - F.T. - Getuige
Taal akte	NL
Tekst modern	Hier is de gemoderniseerde tekst zonder de betekenis te veranderen: **Op heden, de 12e november 1633, verscheen voor mij, notaris, en de hierna genoemde getuigen, Dirck Pieterszoon, voormalig stuurman van Enkhuizen en schipper van het ongelukkige schip genaamd *De Blauwe Hulck*, onlangs aangekomen uit Venetië en bij het eiland Schiermonnikoog vergaan. Op verzoek van de eerbare Jan de Marees, koopman binnen deze stad, verklaarde hij in plaats van een plechtige eed, onder ede, dat hij getuigt en bevestigt dat hij [hier ontbreekt een deel van de verklaring over de lading]. Verder verklaarde hij dat er geen andere goederen in de rekening van het vergaan schip waren opgenomen dan wat eerder was aangegeven. Ook verklaarde hij voor Ghijsebert Feulincx en Juriaen van Bucquart, indien nodig, dit onder ede te bevestigen. Gedaan op mijn kantoor, ondertekend door Pieter Elbertzoon van der Graft en Franchois Thijvart als getuigen. Getekend: Dirck Pieterszoon (Dol) Van der Gracht Frans Givart J. Efissius, Notaris Publiek.** ### Toelichting: - Oude spelling en afkortingen zijn aangepast naar modern Nederlands. - Onduidelijke passages (zoals *#* en ontbrekende delen) zijn zo goed mogelijk vertaald zonder de betekenis aan te passen. - Archaïsche termen zoals **veronge luckten** (verongelukte) en **Eede** (eed) zijn gemoderniseerd. - De structuur van de notariële akte is behouden, inclusief de vermelding van getuigen en de notaris. Laat me weten als je nog specifieke onderdelen verder wilt aanpassen!
Tekst getranscribeerd	Op huijden den xii Novembr. o xvic. drie enviertich, Capareerde voor mij Notaris ende den getuijgen naergenoemt, Dirck Pieterszen geweesde Dol van Enchuijsen schipper vandes veronge luckten schepe genaemt den blauwe Hulck Jongst gekomen van Venetien, ende aent Eilandt van Schimmelickoogh verongeluckt, bij Ede heeft ten versoecke van d Eesame Jande Marees Coopman binnen deser Stede, bij waere 170 7 .O7. woorden in plaets van solemnelen Eede verclaert, aer is, dat sijt getuijcht ende geattesteert haer 5 88 # vande voorss. Bijsverwaerts metter x getuijge int destinerte synd voorss. verongelukinge nae herwaert . verongeluckte baerten ser sine schip van Tenetie naeh s # deste van syne edeijde balen treise ende sin and geen andere rooderen int voorss. reeckeninge van verongeluckte schip # gehadt # ingenomen schip gehadt heeft als voor desen verducenten, heeft Item voor Ghijsebert Feulincx ende Juriaen van Bucquart, Ooverbaden met Eede (:des noot sijnde) te verstercken, Actum te Comptoire mijs notarij ter pen. van Pieter Elbertzen vander Graft ende Franchois Thijvart getuygen hiertoe versocht Ano die uspa Dirck pietersz dol Vander Gracht Frans Givart J. Efissius Nots. Publ. E
Tekst buitenlands	

Figuur 2. Voorbeeld presentatie akte op niveau 3: https://wrakken.marhisdata.nl/deepseek-wrak

opgesplitst in drie afzonderlijke datasets: (1) schipbreuken, (2) overige maritieme akten, en (3) niet-maritieme akten.

De geselecteerde akten over scheepsverliezen worden online verder geanalyseerd met behulp van kunstmatige intelligentie. Door middel van gerichte prompts worden relevante entiteiten geëxtraheerd, waaronder scheepsnamen, schippers, betrokken personen en hun functies, initialen, ladingen, locaties, reisroutes en type akte. Daarnaast wordt een samenvatting gegenereerd en wordt de historische tekst omgezet naar een moderne schrijfwijze om de leesbaarheid te vergroten (zie figuur 2). Voor overige maritieme akten vindt deze analyse lokaal plaats met LLM-modellen[2], waarbij minder com-

2 Een LLM (*Large Language Model*) is een taalmodel dat met behulp van enorme hoeveelheden tekstdata is getraind om taal te analyseren.

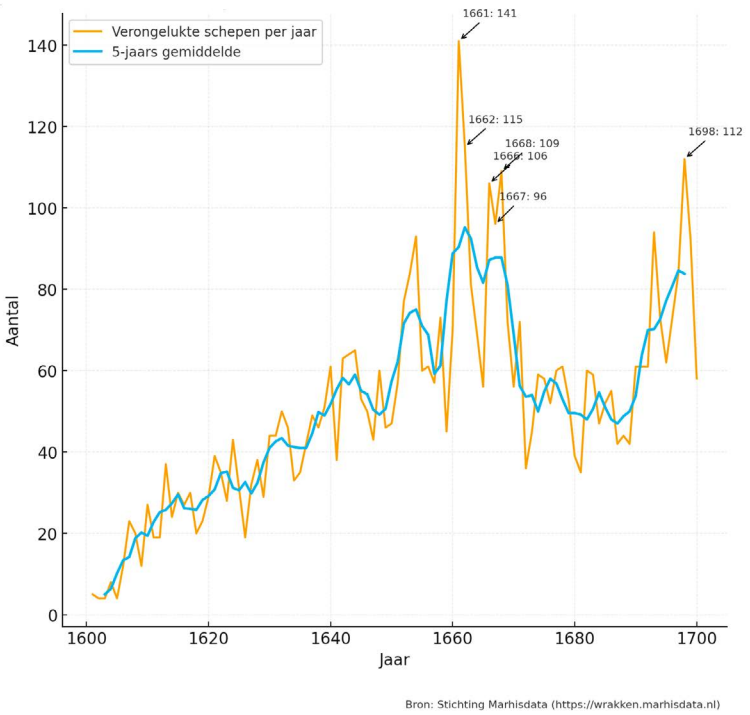
plexe prompts worden toegepast. Hierbij wordt nog wel 'gevraagd' of een akte betrekking heeft op een schipbreuk waarmee mogelijke 'missers' in de vorige stap grotendeels worden ondervangen. Alle gegevens worden op drie niveaus in de database geïntegreerd: (1) op scheepsniveau waarbij gegevens en akten over een specifiek schip (kunnen) worden gekoppeld, (2) de index met schipbreuken, en (3) het bronniveau, bestaande uit de getranscribeerde en verwerkte akten.

TOEPASSINGEN EN RESULTATEN

De combinatie van automatische transcriptie met LOGHI, filtering op basis van steekwoorden en tekstanalyse met kunstmatige intelligentie maakt het mogelijk om op een veel gerichtere wijze onderzoek te verrichten. Hierdoor kunnen complexe zoekcombinaties worden uitgevoerd die met traditionele methoden nauwelijks haalbaar zijn. Voorbeelden hiervan zijn zoekopdrachten naar de combinatie van een specifieke locatie (Texel), een gebeurtenis (storm) en een uitkomst (verongelukt), of het samenbrengen van gegevens over handelswaar (zijde), betrokken kooplieden, geografische locaties en verwijzingen naar merktekens in akten. Deze mogelijkheden vergroten de kans om patronen en verbanden te identificeren die voorheen onzichtbaar bleven.

Inmiddels zijn verschillende archieftoegangen volledig of gedeeltelijk getranscribeerd en verwerkt tot zogenoemde masterbestanden. Dit betreft onder meer de Admiraliteiten, de Kamer van Assurantie en Averij, de Levantse Handel, de Rekenkamer en notariële archieven van kustplaatsen zoals Texel, Enkhuizen, Hoorn en Medemblik. Voor Amsterdam zijn de inventarissen van ruim 330 notarissen (6.2 miljoen documenten) uit de periode 1578–1740 verwerkt. De index op scheepsverliezen die uit deze 330 notarissen voortkwam, omvat meer dan 15.000 akten met verwijzing naar 5.100 schepen (zie figuur 3) [3]. Daarvan bevatten circa 1400 akten verwijzingen naar Texel of 't Vlie, 900 naar de VOC, en 250 naar de WIC. Daarnaast heeft onder andere de (gedeeltelijk verwerkte) index van het assurantiearchief inmiddels meer dan zesduizend akten opgeleverd. De database is momenteel gevuld met de index van het Amsterdamse notarieel archief en de maritieme akten van de eerste vijftig notarissen. Deze dataset wordt gebruikt om het datamodel te testen en te optimaliseren. Naar verwachting zal dit proces tegen eind 2025 voltooid zijn, waarna de grootschalige implementatie van de database kan beginnen.

3 De jaren zijn gebaseerd op die van de akte en nog niet die van de gebeurtenis (*work in progress*) zoals de storm van 18/19 december 1660, waarvan veel akten begin 1661 werden opgemaakt.



Figuur 3. Overzicht verongelukte schepen 1601–1700 (jaar akte) op basis van notariële akten Amsterdam.

DISCUSSIE EN SAMENVATTING

De voorlopige resultaten bevestigen dat het mogelijk is om op grote schaal primair bronmateriaal te ontsluiten en te structureren, waarmee een centraal, systematisch register van scheepsverliezen kan worden opgebouwd dat onderzoek ondersteunt. De kans op identificatie en contextualisering van scheepswrakken door koppeling hiervan met archeologische gegevens neemt hiermee toe. Wrakken vormen waardevolle, maar kwetsbare bronnen van maritiem erfgoed. Hun identificatie is van groot belang voor de reconstructie van ons maritieme verleden en de bescherming ervan tegen natuurlijke en menselijke bedreigingen.

Het project levert hiermee niet alleen een belangrijke bijdrage aan de wetenschappelijke kennisontwikkeling, maar ook aan de praktische borging van maritiem erfgoed. De grootste uitdaging blijft de beschikbaarheid van digitale brondocumenten. Dit aspect is tevens het meest tijdsintensief. Sommige archiefinstellingen (meestal in ruil voor transcripties) geven directe servertoegang waarmee het onderzoeksproces aanzienlijk versnelt. Hopelijk krijgt dit navolging. Hoewel de automatische verwerking — bestaande uit transcriptie, tekstsplitsing, steekwoordenherkenning en analyse door kunstmatige intelligentie — niet volledig foutloos is, blijkt de kwaliteit voldoende hoog

om onderzoeken significant te ondersteunen en te versnellen. Deze resultaten tonen ook aan dat digitale technieken en kunstmatige intelligentie een cruciale rol kunnen spelen in toekomstig maritiem-historisch en archeologisch onderzoek.

Volg de voortgang van het project op de website https://wrakken.marhisdata.nl/ of via www.facebook.com/groups/marhisdata.scheepswrakken.[4]

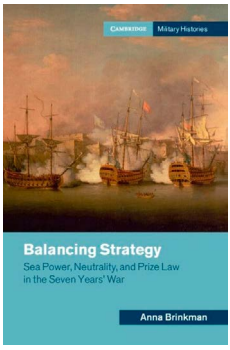
JOHAN OPDEBEECK
PAUL DE KEIJZER
AP BOUMAN

OVER DE AUTEURS Johan Opdebeeck is archeoloog, gespecialiseerd in mediterrane en maritieme archeologie. Sinds 2009 is hij werkzaam als maritiem archeoloog bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed; Paul de Keijzer is ondernemer met bijna 50 jaar ervaring in de auto-onderdelensector. Hij combineert 30 jaar wrakduiken met 40 jaar maritiem archiefonderzoek en is medeoprichter van Marhisdata; Ap Bouman is wrakduiker en liefhebber van maritiem archiefonderzoek, met een sterke interesse in IT en digitale toepassingen.

4 Verdere bronnen zijn te vinden via https://maritiemportal.nl/blog-verdwenen-fluit-in-de-finse-golf/ (geraadpleegd 19/09/2025); www.amsterdam.nl/stadsarchief/alleamsterdamseakten/verhalen/scheepswrak-geidentificeerd-dankzij-0/ (geraadpleegd 19/09/2025) en https://mass.cultureelerfgoed.nl/melkmeid (geraadpleegd 19/09/2025).

Boekbesprekingen

Anna Brinkman, *Balancing Strategy. Sea Power, Neutrality, and Prize Law in the Seven Year's War*
Cambridge: Cambridge University Press, 2024, 288 pp., ill.,
ISBN 9781009425568; € 38,15



Met *Balancing Strategy* voegt Anna Brinkman nieuwe inzichten toe aan onze kennis over de relevantie van de Engelse High Court of Admirality met betrekking tot de internationale machtspolitiek tijdens de Zevenjarige Oorlog (1756–1763). Het boek draait om de vraag in hoeverre de rechters van het beroepshof van de High Court hun vonnissen in lijn konden brengen met de Engelse politieke belangen zonder daarbij neutraliteit van de Nederlandse Republiek en Spanje in het gedrang te brengen. De zaken voor het Court of Appeal tegen twee Nederlandse en twee Spaanse vrachtvaarders functioneerden daarbij als testcase voor nieuwe jurisprudentie die de uitwassen van de neutrale handelsvaart, zoals het transport van contrabande, aan banden moest leggen. Opperrechter en Lord Chancellor Philip Yorke, Earl of Hardwicke, wordt gepresenteerd als het brein achter de nieuwe strategie die drie doelen diende. Ten eerste ging het om het opbouwen van internationaal vertrouwen in de High Court of Admirality, ten tweede om beknotting van de Franse handelsovermacht op zee, en ten derde om de ontwikkeling van een *communis opinio* over de neutrale vaart die ook na de Zevenjarige Oorlog de leidraad zou blijven.

De sleutel tot de nieuwe norm was de door Hardwicke geformuleerde Rule of War van 1756. De regel werd weliswaar nooit gecodificeerd, maar was tijdens de Zevenjarige Oorlog voor het beroepshof het middel om Grotius' adagium 'vrij schip, vrij goed' open te breken. De Rule of War trok als het ware schip en lading uit elkaar waardoor ook neutrale schepen voor het vervoer van contrabande veroordeeld konden worden. Om vervolgens het transport vanuit de Franse koloniën naar Frankrijk — het grote pijnpunt voor de Engelsen tijdens de Zevenjarige Oorlog — aan banden te leggen, werd toegevoegd dat handelsvaart die in vredestijd was verboden ook in oorlogstijd niet werd

toegestaan. Omdat Frankrijk pas na het uitbreken van de Zevenjarige Oorlog de handel op haar koloniën openstelde, werd de Nederlandse en Spaanse vaart vanuit Amerika en het Caribisch gebied een gewild doelwit van Engelse kapers. De Rule moest niet alleen de directe vaart met contrabande op de Franse havens onmogelijk te maken. Ook vijandelijke ladingen die neutrale schepen in tussenhavens of op open zee van de Fransen overnamen, mochten onderschept worden.

Met deze regels in de hand, ontwikkelde Hardwicke een genuanceerde jurisprudentie die het toeliet om ieder gekaapt schip afzonderlijk tegen de nieuwe meetlat te houden. Voor een herformulering van de relaties met de Republiek golden de zaken tegen de gekaapte *Maria Theresia* en de *Amerika* als testcases die in 1757 en 1758 begonnen. Van Spaanse zijde werden de processen rond de opgebrachte *San Juan Baptista* (1757) en de *Jesús, Maria y José* (1756) als lakmoesproef gebruikt. Leidend daarbij was dat de verdragen van 1674 met de Republiek en 1667 met Spanje in de kern werden gerespecteerd. Voor de Republiek kwam dit neer op een strakkere definiëring van de neutrale handelsvaart. Met betrekking tot Spanje moest voorkomen worden dat het land tijdens de oorlog een alliantie met Frankrijk zou aangaan.

Ten aanzien van de Republiek laat Brinkman zien dat Hardwicke afstand nam van het adagium van Grotius, maar tegelijkertijd wilde voorkomen dat er onnodig olie op het vuur werd gegooid. Het varen vóór de vijand met vijandige lading rechtvaardigde op zichzelf kaping, maar in het geval van de *Maria Theresia* bleek uiteindelijk de geringste twijfel aan de herkomst van de waren, voldoende om schip en lading vrij te pleiten. Daarmee omzeilde Hardwicke niet alleen Grotius' leer. Hij straalde ook uit dat de High Court of Admirality een betrouwbare instantie was die willekeur afwees en terughoudendheid nastreefde. De zaak tegen de *Amerika* betrof het opnemen van lading in de Franse kolonie St.-Domingue. Hardwicke veroordeelde het schip op grond van de Rule of War, omdat een Nederlands schip zich in handelsvaart begaf die al vóór de oorlog verboden was. Daarmee legde het vonnis de vaart in contrabande van of naar vijandige Franse havens aan banden. Tegelijkertijd ging er precedentwerking vanuit, want het vonnis impliceerde ook dat alle directe handelsvaart tussen de Nederlandse koloniën en havens van de Republiek ongemoeid moest blijven. Hardwicke definieerde daarmee nieuwe kaders voor de neutrale handelsvaart die in 1760 door de stadhouder en de Staten Generaal stilzwijgend werden erkend.

Hardwicke's succesvolle aanpak liep echter spaak in Spanje. Aan de hand van de jarenlang lopende zaken rond de *San Juan Baptista* en de *Jesús, Maria y José* toont Brinkman glashelder aan dat de Engelse strategie vastliep op oude Spaanse grieven. Het Spaanse hof stoorde zich mateloos aan de lang doorslepende procedures voor de High Court of Admirality. Bovendien werden de verhoudingen vertroebeld door onenigheid over de houtkap, de Engelse nederzettingenpolitiek in Honduras en diplomatiek gesteggel rond de Spaanse visserijrechten op Newfoundland. Toen ook nog de succesvolle Engelse

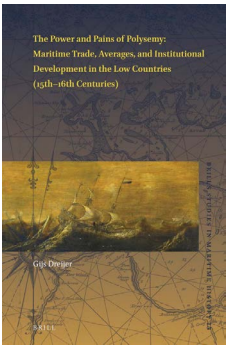
ambassadeur in Spanje Keene overleed en de dood van koning Ferdinand een anti-Engelse koers van diens opvolger Karel III inluidde, sloeg in Engeland de stemming om. Hardwicke verdween wat meer naar de achtergrond, waardoor er onder druk vanuit de Engelse regering ruimte voor een opportunistische rechtspraak ontstond. Het mondde uit in willekeurige vrijspraken van evident te veroordelen schepen in de ijdele hoop dat Spanje vast zou houden aan zijn neutraliteit. Het alliantieverdrag tussen Frankrijk en Spanje van 1762 bezegelde het falen van dergelijk beleid.

Brinkman ziet dit niet als een mislukking van Hardwicke's harde werk. Hij bewerkstelligde immers dat Spanje zich laat in de Zevenjarige Oorlog mengde. Dat is gezien de beperkte invloed van Hardwicke op de Spaans-Engelse politieke verhoudingen allicht wat overdreven. Brinkman geeft hoog op van de potentie van de Rule of War, maar ze blijft daarin wel speculatief. Het feit dat de Republiek de Engelse kaders onderschreef, deed daar niets aan af. De Rule werd tijdens de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog en de Vierde Nederlands-Engelse Oorlog nooit beproefd. Bovendien moet ook Brinkman erkennen dat de High Court met haar vonnissen toch meeging met de waan van de dag. Zo beschouwd kent Brinkman Hardwicke wellicht iets teveel eer toe.

Toch is *Balancing Strategy* een aanwinst in het onderzoek naar de politieke relevantie van de maritieme rechtspraak in de High Court of Admirality. Dat is niet alleen te danken aan het feit dat Brinkman uitstekend is ingelezen in zowel de contemporaine standaardwerken van juristen als Corbet en Mahan, als in de recente theorievorming. Vooral haar voorbeeldige bronnenonderzoek dat de archieven van de High Court of Admirality met de privécorrespondentie van Hardwicke combineert, verleent haar betoog veel diepgang. Artikelen uit toonaangevende Engelse kranten en materiaal uit Spaans en Mexicaanse bronnen bieden extra context. Dankzij haar brede aanpak toont Brinkman aan hoezeer het professionele netwerk van Hardwicke bestond uit naaste verwanten en toonaangevende ministers als William Pitt en Thomas Pellham-Holles. De advocaat Yorke, die standaard de schippers en bevrachters uit de Republiek voor het Hof verdedigde, was een zoon van Hardwicke en broer van de vaste Engelse gezant in Den Haag. Het brengt Brinkman tot de veronderstelling dat dit type netwerken de introductie van de Rule vergemakkelijkte. Zonder meer boeiend, ook al hangt het soms een beetje op de details en veronderstellingen, is Brinkmans uitstekende weergave (hoofdstukken 4 en 7) van de worstelingen van Hardwicke met de materie. Het is voer voor de fijnproevers onder de maritieme- en rechtshistorici die geïnteresseerd zijn in de concepten van neutraliteit en de zoektocht naar een nieuwe machtsbalans tussen maritieme grootmachten. Daarmee opent Brinkman vergezichten die relevant zijn voor verder onderzoek naar andere tijdvakken en zelfs hedendaagse conflicten.

HANNO BRAND

Gijs Dreijer, *The Power and Pains of Polsemy: Maritime Trade, Averages, and Institutional Development in the Low Countries (15th-16th centuries)*
Leiden/Boston: Brill, 2023, 310 pp., ill., ISBN 9789004540347; €147,15 (hardback, ook beschikbaar als e-book)



De ontwikkeling van averij als vorm van risicomanagement in de scheepvaart was cruciaal voor de maritieme economie van de Nederlanden in de vijftiende en zestiende eeuw, zo betoogt Gijs Dreijer in deze handelseditie van het proefschrift waarmee hij in 2021 aan zowel de University of Exeter, als de Vrije Universiteit Brussel promoveerde. Het boek is een gedegen studie op het snijvlak van economische en maritieme geschiedenis en rechtsgeleerdheid. De focus ligt op het concept *general average* (averij-grosse): de procedure waarbij kosten ontstaan door opzettelijk handelen met als doel schip of onderneming te redden, worden verhaald op alle partijen die financieel betrokken zijn. Dit opzettelijk handelen kon bijvoorbeeld betekenen dat er lading overboord werd gegooid ('werpen') of dat men het schip opzettelijk aan de grond liet lopen om erger te voorkomen ('strangen').

Het concept averij kende in vijftiende- en zestiende-eeuws Europa vele betekenissen en varianten. Om die reden is het een complex onderwerp van studie, en Dreijer schept orde in deze chaos door zowel averij, als aangrenzende begrippen te definiëren en uit te leggen. De studie legt een fijnmazig en efficiënt werkend netwerk van instituties bloot, dat meebewoog met de politieke, economische en sociale ontwikkelingen in de periode 1500–1700. Het boek bestaat naast een introductie (hoofdstuk 1) uit twee delen, waarvan het eerste (hoofdstuk 2, 3 en 4) focust op de ontwikkeling van averij en risicomanagement door de eeuwen heen, met aandacht voor verschillende regio's. In het tweede deel (hoofdstuk 5 en 6) brengt Dreijer de verschillende vormen van averij in relatie tot kostenmanagement in kaart, en de procedures die daarmee gepaard gingen.

In hoofdstuk 2 wordt *general average* (GA) gedefinieerd en uitgelegd. Ook andere vormen van averij, zoals *particular average* (PA) en *small average* (SA) komen aan bod. De verschillende toepassingen in diverse regio's (onder andere in de Nederlanden, Spanje en Italië) worden in kaart gebracht. Hiermee wordt meteen de complexiteit en gelaagdheid van het concept averij duidelijk. In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van de juridische bronnen aangaande *general average*, van de bepalingen in het Romeinse recht tot de ordonnanties van Filips II in de zestiende eeuw. Vervolgens wijdt Dreijer het vierde hoofdstuk aan de toepassing van deze regels in de rechtspraak aan de hand van verschillende casussen uit Antwerpen en Brussel. Uit deze casussen blijkt dat de omgang met averij in beide steden verre van statisch was, en sterk werd beïnvloed door veranderingen in de politiek of in de organisatie van de

scheepvaartsector. De vele gedaantes van averij en met name de omgang met de financiering van de onderneming komen aan bod in hoofdstuk 5. De verschillende toepassingen van averij waren niet alleen regiospecifiek, ook in één regio konden er in verschillende branches van de handel andere toepassingen van averij in gebruik zijn. In het laatste hoofdstuk wordt er ingezoomd op het fenomeen *protection costs*, een vorm van risicomanagement gebezigd door Iberische handelaren actief in de Nederlanden.

Dreijer betoogt dat juist de dynamische aard en vele gedaantes van averij ervoor zorgden dat het concept op verschillende plaatsen en in verschillende tijden een zeer efficiënte en goed functionerende manier van risicomanagement was. In de complexiteit van het concept lag de kracht: hierdoor is averij door de eeuwen heen en tot op de dag van vandaag een belangrijk instrument voor de scheepvaart gebleken. Met de titel *The Power and Pains of Polsemy* slaat Dreijer dan ook de spijker op zijn kop.

De auteur is erin geslaagd orde te scheppen in wat voor ons als moderne mens overkomt als een chaotisch en gefragmenteerd systeem van wetgeving omtrent risicomanagement in de maritieme sector. Dreijer heeft hierbij zowel oog voor de lange termijn ontwikkelingen in Europa, als voor de kleine veranderingen op lokaal niveau — en de wisselwerking van beiden. Het is bijzonder verhelderend dat in de introductie meteen scherpe definities worden gesteld, dat neemt de lezer bij de hand en helpt grip te krijgen op de betekenis en toepassing van averij en de aangrenzende concepten. Die lijn wordt ook in de volgende hoofdstukken doorgezet. Desondanks is het boek soms lastig te volgen gezien de zeer complexe materie, zeker voor lezers die niet bekend zijn met de rechts- of economische geschiedenis. Toegankelijk is het boek daarom niet te noemen, wel een knap staaltje uitpluiswerk waar elke historicus of jurist die wat dan ook wil weten over de geschiedenis van averij, op terug kan vallen.

GEKE BURGER



A.F.L. van Holk, R. Oosting, A.B.M. Overmeer, A.D. Vos en W.B. Waldus eds., *Straatvaart. Bijdragen aan de Dag van de historische maritieme archeologie in Nederland (15de Glavimans symposion)*
Leiden: Sidestone Press, 2024, 269 pp., ill.,
ISBN 9789464263237; € 50,00 (paperback, ook beschikbaar als hardback en e-book)

De in 2014 opgegraven zeventiende-eeuwse jurk uit het Palmhoutwrak werd in één klap wereldnieuws in 2016. Het leidde tot veel aandacht voor het wrak, dat ook bekend is onder de naam Burgzand Noord 17 (BZN17) naar zijn locatie in de Waddenzee. BZN17 bleek het wrak van een Straatvaarder, een schip dat actief

was op de vaart naar het Middellands Zeegebied (door de Straat van Gibraltar). In 2021 en 2023 werden er opgravingen gedaan op een andere Straatvaarder in het Burgzand Noordgebied (BZN9). De Straatvaart had binnen de maritieme archeologie tot dan toe nog maar weinig aandacht gekregen, en de twee wrakken vormden de aanleiding voor het bestuur van de Glavimansstichting om een symposion aan dit thema te wijden. Deze bundel is de weerslag van de lezingen gehouden tijdens het vijftiende Glavimans symposion te Lelystad op 8 december 2023.

In de inleiding geeft André van Holk een beknopte historische inleiding op de Straatvaart op basis van beperkt literatuuronderzoek. Arent Vos geeft in zijn bijdrage een overzicht van wrakken die aangemerkt kunnen worden als direct betrokken bij de Straatvaart. Vos gaat daarbij uit van kenmerken zoals een (zware) actieve bewapening die nodig was voor de gevaarlijke tocht naar Zuid-Europa, de aanwezigheid van producten afkomstig uit het Middellands Zeegebied en de datering van het wrak die overeenkomt met de hoogtijdagen van de Straatvaart. Vos komt zodoende uit bij acht wrakken die met veel zekerheid als Straatvaarder geduid kunnen worden, maar geeft daarbij ook toe dat er wel wat kanttekeningen geplaatst moeten worden. Zo hoeft Italiaans aardewerk aan boord niet te betekenen dat we te maken hebben met een binnenkomende Straatvaarder, het aardewerk kan ook tot de scheepsinventaris behoord hebben. Veel producten uit de uithoeken van het Europese continent én daarbuiten waren immers al geïntegreerd in de Republiek. De complexiteit van het interpreteren van de wrakken benadrukt de impact van de toenemende overzeese handel en globalisering in de zeventiende eeuw.

In de bijdrage van Thijs Coenen en Johan Opdebeeck wordt het BZN9-wrak onder de loep genomen, dat vanwege de sterke overeenkomsten met BZN17 geïnterpreteerd werd als Straatvaarder. Coenen en Opdebeeck beginnen hun artikel met een beschrijving van hoe men bij de opgravingen van 2023 te werk is gegaan, daarna volgt een synthese van de onderzoeksresultaten met aandacht voor de constructie, ruimtelijke indeling van het schip, de bewapening, de uitrusting, en de objecten die zijn gevonden. Marie-Christine Engels stelde zichzelf als doel context te geven aan het Palmhoutwrak (BZN17), door middel van het schetsen van de ontwikkelingen in de Straatvaart in de laatste periode dat het schip in de vaart kan zijn geweest, de jaren 1660–1665. Engels neemt echter een lange aanloop, en gaat ook in op de Romeinse tijd en middeleeuwen om vervolgens bij de zeventiende eeuw aan te komen. Waar de Straatvaart rond 1600 in het teken stond van lichte goedkope schepen die een bulklading van graan vervoerden naar havens in het oostelijk deel van het de Middellandse Zee, voeren in de periode 1660–1665 vooral grote dure schepen met stukgoederen naar de Levant. In dat licht moet het Palmhoutwrak volgens Engels worden gezien.

Na deze historische bijdrage volgt een archeologische bijdrage van de hand van Nina Jaspers. Jaspers onderzocht de verspreiding van Montelupo-oliepotten in Nederlandse archeologische context. Enerzijds met als doel de herken-

baarheid te vergroten, anderzijds om een beeld te schetsen van welke potten in de Nederlanden in omloop waren in de periode 1675–1800. Een belangrijke bron hiervoor zijn de potten die in wrak BZN14 (het Potterwrak) zijn gevonden. Op basis van deze potten en vondsten uit andere archeologische vindplaatsen toont Jaspers overtuigend aan dat een bepaald type Montelupo-oliepotten al veel eerder in omloop was in de Nederlanden dan tot nu toe werd gedacht.

De complexiteit van het interpreteren van wrakken als Straatvaarders komt nogmaals aan het licht in de bijdrage van Henk van Haaster. Van Haaster neemt de acht wrakken die door Vos als Straatvaarder zijn aangemerkt als uitgangspunt, minus het wrak NK-47 II dat in de Noordoostpolder werd gevonden. Doel is om de botanische vondsten in kaart te brengen en aan de hand daarvan de relatie van het schip met de Straatvaart te duiden. Van slechts twee wrakken kan worden gezegd dat de botanische resten direct uit het Middellands Zeegebied afkomstig zijn. Net als Vos maakt Van Haaster duidelijk dat een direct verband alleen met ruwe materialen (in het geval van botanische vondsten bijvoorbeeld druivenpitten of palmhout) aan te tonen is. Halffabricaten of objecten van mediterrane oorsprong kunnen op allerlei manieren in de schepen terecht zijn gekomen en hoeven niet in de richting van een Straatvaarder te wijzen. Met deze bijdrage eindigt het deel over de Straatvaart. In de volgende publicaties komt recent en lopend onderzoek aan bod, de tweede doelstelling van het symposium.

Het komt maar zelden voor dat een scheepsnaam aan een wrak gekoppeld kan worden. In het geval van het linieschip *Prins Willem* lukte het. Ernst Jongejan beschrijft hoe in 2023 tijdens het duiken op de resten van een groot oorlogschip nabij het Schulpengat steeds duidelijker werd dat het om de *Prins Willem* moest gaan. De locatie en wrakvondsten sloten naadloos aan bij de informatie over het linieschip en de ondergangslocatie op de Zuiderhaaks als beschreven in de scheepsjournalen uit 1781. Eveneens in 2023 werd er gedoken op een wrak nabij Kornwerderzand (de Afsluitdijk). Ernie de Jonge en Bert Kremer beschrijven wat er werd aangetroffen onderwater: een vrij groot zeegaand schip met een dubbele beplanking. De constructie werd in kaart gebracht, een aantal vondsten geborgen en er werden houtmonsters verzameld voor dendrochronologisch onderzoek. Vindplaats en een datering van eind zeventiende/begin achttiende eeuw doen de archeologen vermoeden dat het om een katschip gaat, dat gebruikt werd in de houtvaart op Noorwegen en het Baltisch gebied. De redenering om tot deze conclusie te komen blijft echter wat onduidelijk.

De volgende twee bijdragen zijn het resultaat van respectievelijk een stage en scriptieonderzoek van twee MA-studenten Archeologie aan de Universiteit Leiden. Tara Pijpers onderzocht het leef- en woongedeelte (de roef) van waterschepen en meer specifiek het wrak van het waterschip ZM22. Pijpers bestudeerde eerst de opgravingsdata van zes waterschepen, bouwde vervolgens drie proefmodellen en verzamelde informatie uit de opgraving van het waterschip ZO31 dat in juli 2023 onderwerp was van de Veldschool Scheepsar-

cheologie Flevoland. Dit leidde tot een uiteindelijk model van de roef van waterschip ZM22, dat zal worden gebruikt voor de reconstructie van het schip die in de toekomst gerealiseerd zal worden. Pijpers toont hiermee de waarde van experimenteel onderzoek binnen de maritieme archeologie aan. Kirsten Pollé onderzocht voor haar masterscriptie het hergebruik van scheepshout van de Romeinse tijd tot 1850 op basis van 45 archeologische rapporten opgemaakt tussen 2005 en 2023. Pollé onderzocht de aard en omvang van het hergebruik door de tijd heen en poogde ook de redenen voor hergebruik in kaart te brengen. Het onderzoek is een goede eerste aanzet naar de betekenis en rol van hergebruikt scheepshout, maar heeft vooral nog veel vervolgonderzoek nodig. Pollé benadrukt hierbij het belang van kennisverbreding onder de archeologen, die hergebruikt scheepshout tot nu toe vaak niet als zodanig herkennen.

De aanleiding voor een verkennend onderzoek onder water is vaak een toevallige ontdekking van wrakresten. Zo niet in het geval van wraklocatie NCN30430 in het Hoornse Hop. Het onderzoek naar deze resten werd georganiseerd in het kader van de zoektocht naar schepen die betrokken waren bij de Slag op de Zuiderzee in 1573. Nicole Schoute geeft een inkijkje in het veldwerk uitgevoerd op het wrak, wat leidt tot een vrij technische, maar zeer informatieve beschrijving van de methoden van de onderwaterarcheologie. De conclusie luidt dat het schip met geen mogelijkheid aan de Slag op de Zuiderzee kan hebben deelgenomen: de resten dateren uit de zeventiende eeuw.

In het artikel van Robert de Hoop en Martijn Manders komt de bescherming van scheepswrakken aan bod. In 2021 werd schade gerapporteerd aan het wrak van de *Klein Hollandia,* een admiraliteitschip dat in 1672 zonk voor de kust van Engeland. Het slecht grip krijgen op verstoringen van onderwatererfgoed is een groter probleem en dus werd er een methode ontwikkeld om wrakken forensisch te markeren. Door het aanbrengen van deze markering worden in de toekomst hopelijk niet alleen verstoorders afgeschrikt, maar wordt ook het opsporen van illegaal geborgen objecten vergemakkelijkt. De laatste bijdrage is een vergelijkend onderzoek naar technieken voor het maken van digitale 3D-modellen binnen de maritieme archeologie.

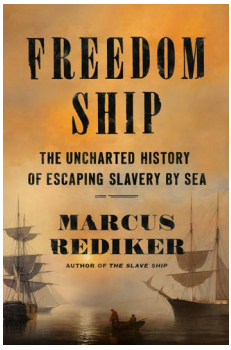
Johan Opdebeeck en Bertil van Os onderzochten de vraag welke techniek zich het best leent voor het maken van een 3D-model van een klein schaalmodel van een schip, zoals het model van Cornelis Jan Glavimans uit 1822. Getest werden twee verschillende 3D-scanners (Artec Leo en Artec Spider) en fotogrammetrie. De Artec Spider kwam als meest nauwkeurige uit de bus, maar nadeel zijn de hoge kosten van de scanner. Digitale reconstructies zullen steeds belangrijker worden binnen de maritieme archeologie. Met deze bijdrage blikken Opdebeeck en Van Os wellicht al vooruit naar het zestiende Glavimans symposium met als thema ‘Van wrakhout tot reconstructie’, dat werd gehouden op 13 december 2024.

De samenstellers van de bundel zijn er in geslaagd de breedte van het veld van maritieme archeologie te laten zien: er is ruimte voor het publiceren van opgravingsresultaten, botanisch onderzoek, dendrochronologisch onderzoek,

typologisch onderzoek, historisch onderzoek en zelfs experimenteel onderzoek. Het is fascinerend om te zien hoe elk van deze deelgebieden elkaar kunnen aanvullen. Tegelijkertijd zijn sommige bijdragen wat minder sterk als het gaat om onderbouwing van de conclusies. Ook is er voor enkele bijdragen wel wat archeologische voorkennis vereist. Maar gezien dit om een symposiumbundel gaat en dus primair gericht is op professionals en maritiem-archeologisch geïnteresseerden, mag die voorkennis ook wel van de lezer verwacht worden.

GEKE BURGER

Marcus Rediker, *Freedom Ship. The Uncharted History of Escaping Slavery by Sea*
New York: Viking, 2025, 403 pp., ill., ISBN 978-0-525-55834-7; € 39,95



Jonathan Walker was een abolitionistische zeeman, die in 1844 door het gouvernement van Florida de initialen S.S. (*Slave Stealer*) op zijn hand gebrandmerkt kreeg, omdat hij zeven Afrikaans-Amerikaanse mannen had helpen ontsnappen uit slavernij. Als abolitionist gaf hij daarna jarenlang lezingen in het noorden en verkreeg grote bekendheid doordat die initialen als *Slave Savior* tot geuzennaam werden verheven. In *Freedom Ship* neemt Marcus Rediker de lezer mee in een vooral narratief verhaal over ontsnapping aan slavernij via de *Underground Railroad* over zee in de periode 1830–1860. Een tijdvak waarin het door de Amerikaanse scheepvaart intern verscheepte tonnage vertienvoudigde. De aandacht ging voorheen vooral uit naar de ontsnappingsroute over land. Voor wat betreft de periode na 1830 onterecht, volgens Rediker. Hij noemt dit 'terracentrisme.'

Hoogleraar Atlantische Geschiedenis Marcus Rediker van de Universiteit van Pittsburgh behoeft voor lezers van het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* weinig introductie. De marxistische historicus is al langer bekend vanwege zijn originele visie op de sociale en emancipatorische revolutie die zeelieden van onderaf in de achttiende- en negentiende eeuw wereldwijd in de samenleving ontketend zouden hebben. Na zich aanvankelijk met Anglo-Amerikaanse geschiedenis in de vorm van massale opstanden onder zeelieden en piraterij te hebben beziggehouden — zie hiervoor voorgaande recensies van schrijver dezes in dit tijdschrift — houdt hij zich de laatste twintig jaar vooral bezig met abolitionisme en de slavernijgeschiedenis van de VS. Het valt dan ook op dat er recent steeds minder zeewater door de scheepsnaden heen klotst in zijn werk. Na het eerst verschenen *The Slave Ship* (2007 en in 2022 in een slechte Nederlandse vertaling uitgebracht), vervolgens *The Amistad Rebellion* (2012) en

The Fearless Benjamin Lay (2017) vormt *Freedom Ship* een logisch sluitstuk. Die studie nam een aanvang aan het begin van zijn carrière met een werkcollege, waarvan de aantekeningen nu zijn uitgewerkt.

In *The Slave Ship* (2007) liet Rediker de horror van de trans-Atlantische oversteek en het in slavernij voren van mensen zien. In opvolger *Freedom Ship* is hetzelfde houten zeilschip een teken van hoop, de poort naar de vrijheid uit slavernij. Hoewel Rediker in een inleiding, acht hoofdstukken en een epiloog, weliswaar vluchtmethodes, -routes, -havens en netwerken behandelt, zijn alle acht hoofdstukken vooral een aaneenschakeling van biografische verhalen van abolitionisten of uit slavernij gevluchte mannen en vrouwen. Weliswaar zeer aangrijpend, maar kwantificering en kwalificering van in het onderzoeksmateriaal aanwezige cijfers wordt node gemist in het boek, terwijl dit daartoe wel degelijk mogelijkheid biedt. De belangrijkste drie bronnen bij het schrijven van dit boek waren namelijk: kranten en de advertenties die daarin stonden, de archieven van de Vigilance Committee's, de abolitionistengroepen die vluchtelingen hielpen, en verhalen uit de eerste hand van uit slavernij ontsnapte mensen die deze later publiceerden. Die publicaties gingen wel in op de route, maar niet op personen of methoden, om dezelfde ontsnapping ook voor anderen open te houden.

Een dergelijke vlucht startte doorgaans door bij dok- en bevrachtingswerk, of door op de markt contact zoeken met zeelieden. Soms moest je daarvoor als verstekeling betalen en na 1850 werden zelfs geheime ruimtes in nieuwe noordelijke schepen ingebouwd. De zuidelijke staten wierpen vanaf de jaren veertig van de negentiende eeuw allerlei controlemaatregelen op. De verstekeling meldde zich in veilig vaarwater of verdween zodra een veilige noordelijke haven was bereikt. Eenmaal aan wal waren er talloze zeemanshuizen voor gekleurde opvarenden, maar ook slavenjagers die in opdracht van eigenaren in het zuiden werkten, die op hun beurt weer door abolitionisten werden opgejaagd. Met name de Fugitive Slave Act van 1850 wreekte zich hier. De noordelijke staten werden hierdoor gedwongen op aanvraag uit slavernij gevluchte mensen uit te leveren, hetgeen vaak ook onder valse beschuldiging van diefstal gebeurde. De ongelukkigen werden onder zware politie-escorte afgevoerd omdat woedende menigten hen dreigden te bevrijden.

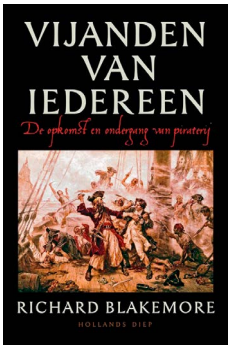
De kosten voor uitlevering van Anthony Burns liepen in 1854 bijvoorbeeld op tot $ 40.000 en de noordelijke politici stopten daarna met effectieve uitvoering van de wet, omdat een steeds groter groeiend protest onder de bevolking dit onmogelijk maakte. Rediker onderscheidt, tussen 1830 en 1860, vier perioden in de strijd van hen die slavernij via zee trachten te ontvluchten. Hij ziet daarin een polarisering in de maatschappij optreden, die in dertig jaar eindigt in de Burgeroorlog door toedoen van onder meer oprichting van de Vigilance Committee's, en hiervoor genoemde ontwikkelingen. De auteur gaat ervan uit dat vijftien- tot twintigduizend mensen over zee aan slavernij ontsnapten; tot twee-derde van het totaal in de onderzoeksperiode.

Ondanks een gebrek aan analytische kwalificering van aanwezige cijfers

heeft Rediker op knappe wijze de kern van de negentiende-eeuwse Amerikaanse geschiedenis omschreven als een lange strijd, die uiteindelijk tot rechtvaardigheid en vrijheid heeft geleid. Daarmee brengt hij de ziel van de Amerikanen in een gezamenlijke strijd van diverse bevolkingsgroepen bijeen, al zal de huidige regering hem dat niet in dank afnemen. Voor Rediker is deze ontsnapping via zee 'a history of abolitionism from below.' Dat neemt niet weg dat de scherpe marxistische kantjes er bij hem af zijn, zoals blijkt uit zijn slotzin, waarin hij Harriet Tubman laat afsluiten met een bijbels citaat.

JOHAN FRANCKE

Richard J. Blakemore, *Vijanden van iedereen. De opkomst en ondergang van piraterij*
Amsterdam: Hollands Diep, 2024, 476 pp., ill.,
ISBN 978-90-488-7136-0; € 29,99



Deze Nederlandse vertaling van *Enemies of All* werd verzorgd door Wilma Paalman en Willem van Paassen, maar als een begrip als *privateer* meermaals onvertaald wordt gelaten en in de samenstelling *privateerschip* (p. 127) wordt gegeven, vraagt de lezer zich toch af of een en ander met kunstmatige intelligentie is vertaald. In dit werk stelt auteur Richard Blakemore zich de vraag waarom onze voorstelling van piraterij zo vastgeklonken is aan het begin van de achttiende eeuw. In zijn onderzoek neemt hij daartoe feit en fictie in Charles Johnsons' *A General History of the Pyrates* (1724) als leidraad. Die materie is hem welbekend, want Blakemore doceert over de geschiedenis van piraterij en de Atlantische wereld aan de universiteit van Reading. Hij deed postdoctoraal onderzoek naar het onderwerp in Oxford en publiceerde eerder onder meer *The British Civil Wars at Sea* (2018) met Elaine Murphy en was met James Davey redacteur van *The Maritime World of Early Modern Britain* (2020).

De inhoud van dit lijvige boek is in drie delen van vijf of zes hoofdstukken opgezet: Boekaniers, Het keren van het tij en Zwarte vlag. Na de inleiding zijn een viertal kaarten opgenomen die de operatiegebieden van de piraten weergeven. Helaas ontbreken in deze uitgave eind- of voetnoten; een bezuiniging waar uitgevers tegenwoordig een patent op lijken te hebben. Er is een nawoord, beredeneerde bronnenbibliografie, lijst met archiefbronnen (die waardeloos is, omdat hierin slechts naar één inventarisnummer wordt verwezen), een literatuurlijst met primaire en 'gedrukte' [sic] bronnen en een register op persoons- en plaatsnaam (waarbij opvalt dat namen als Vlissingen, Oostende en Duinkerken meermaals in het boek voorkomen, maar niet in de index). Een deel van de afbeeldingen is opgenomen in een apart fotokatern.

De vraag dringt zich aan de lezer op wat Blakemore met dit boek eigenlijk

wil bereiken in de wetenschap dat met Margarette Lincolns, *British Pirates and Society* (2014) en Mark G. Hanna's, *Pirate Nests and the Rise of the British Empire, 1570–1740* (2015) twee uitstekende studies over dit onderwerp zijn verschenen en Blakemore met de wijdst mogelijke cirkels om de kern van zijn vraagstelling heen draait. Pas op pagina 262 begint de Negenjarige Oorlog (1688–1697) en daarmee de aanloop naar de hoogtijdagen van de piraterij in de Atlantische Oceaan. De lezer is dan inmiddels ver over de helft van het boek heen voordat naar de these wordt toegewerkt. Hetgeen tot dan is behandeld staat goeddeels ook in *De Americaensche Zee-roovers* (1678) van Exquemelin. Ondanks de nodige interessante verhandelingen over de etymologische oorsprong van woorden als 'buit' is *Vijanden van iedereen* qua inhoud grotendeels al net zo gedateerd als Virginia Lunsfords *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherlands* (2005). Het gaat honderden pagina's lang over aloude plunderverhalen van expedities van bekende kapers en piraten als Morgan, Drake en Roberts, en ofschoon er wel nieuwe literatuur in de bibliografie wordt genoemd, lijken de belangrijkste nieuwe onderzoeken niet in de tekst verwerkt.

Daarnaast heb ik de nodige moeite met de uitleg die Blakemore geeft over de ontwikkeling van het begrip kaper en piraat, waarbij hij ervan uitgaat dat eind zeventiende-eeuwse tijdgenoten dit onderscheid onvoldoende kenden, noch zou de term *privateer* in die tijd gemunt zijn geweest. Tijdgenoten en zeker opvarenden kenden dit onderscheid duidelijk wel, omdat de wetgeving er al onderscheid in maakte. Blakemore geeft zelfs aan dat de term 'Private Men of War' in 1671 en 1682 bij wet werd vervangen door *privateer* (p. 159, 164 versus 89–90, 127, 149). Ook gelooft Blakemore niet dat piraten zich op gelijke hoogte stelden met heersers of rijksgezag afwezen, maar dat deden ze juist wel of ze staken er op zijn minst de draak mee, zoals blijkt uit de vele malen dat een generaal pardon werd aanvaard en verbroken. Het is immers het arbeidsoverschot aan zeelieden in vredestijd dat telkens de katalysator voor piraterij bleek. Marine en centraal overheidsgezag brachten in de jaren 1720 piraterij weliswaar goeddeels tot stilstand in de Atlantische Oceaan, verdwijnen deed ze niet. Tevens bevat het boek veel redactionele slordigheden. Zo vormen 2/3 en 2/5 samen niet één (p. 228); behoorde Spanje in 1688 niet tot de geallieerde mogendheden, maar pas na 1692 (p. 262) of zouden er anno 1696 in Rhode Island geen drukpers of kranten zijn geweest (p. 314).

Blakemore gaat uitvoerig in op de levens van Anne Bonny en Mary Read (366–392) en is terecht sceptisch over hetgeen van hen bekend is op basis van *A General History*, maar daarmee wijzigen feit en fictie in hun levensverhaal niet, noch levert het nieuwe inzichten op. Wel volgt daarna een beknopt en actueel overzicht van populaire boeken, films en series die er de afgelopen eeuw over het onderwerp zijn verschenen. De omvang van het boek in ogenschouw genomen, is de behandeling van de hedendaagse piraterij wel zeer miniem. Ook binnen de kern van het betoog had er meer aandacht mogen worden besteed aan zaken als de voortdurende zoektocht naar victualie door piraten of de ontwikkeling van hun vlaggen.

Vijanden van iedereen is daarom niet van toegevoegde waarde voor het piratenmétier, hooguit oude wijn in nieuwe zakken.

JOHAN FRANCKE



Hein Klemann, *Hoge golven, diepe dalen: De Nederlandse scheepsbouw 1870–2000*
Zwolle: Waanders, 2025, 256 pp., ill.,
ISBN 9789462626232; € 45
Els Jacobs ed., *Holland – historisch tijdschrift. Themanummer 'Modern Scheepsbouw in Holland*
Hilversum: Verloren, 2025, 48 pp., ill., ISSN 01662511;
€ 12,50



In februari van dit jaar nam Hein Klemann afscheid als hoogleraar economische geschiedenis en internationale betrekkingen aan de Erasmus Universiteit. Samen met Els Jacobs was hij de drijvende kracht achter de samenwerking tussen de universiteit en het Maritiem Museum Rotterdam in het Rotterdam Centre for Modern Maritime History. Mede op basis van de onderzoeken van zijn promovendi schreef Klemann het boek *Hoge golven, diepe dalen* over de 'moderne' scheepsbouw. Enkele van hen komen zelf aan het woord in een themanummer dat het historisch tijdschrift *Holland*, met als gastredacteur Els Jacobs, aan de scheepsbouw wijdde. In het boek is de samenwerking met het Maritiem Museum vooral terug te zien in de foto's van schepen en werven, grotendeels uit de collectie van het museum. In groot formaat komen die haarscherp tot hun recht.

Het was het Van der Weele-Schipper Fonds dat het scheepsbouwproject mogelijk maakte. Mijn boek *Nederlandse scheepsbouw. Dynamiek in dertig gesprekken* uit 2014 vormde de opmaat voor verder onderzoek. Jacob van der Goot, voorzitter van het fonds, schrijft in zijn voorwoord dat de ambities voor een integrale scheepsbouwgeschiedenis (met aandacht voor technologie, innovatie, kennisontwikkeling, ondernemerschap, bedrijfsorganisatie, financiering, economie, overheidsbeleid en sociale aspecten) door Klemann en Jacobs zijn teruggebracht tot 'realistische proporties'. Daarvan vormt *Hoge golven, diepe dalen* de weerslag.

Het boek begint met een technisch overzicht van de periode 1870–2020. Tot tweemaal toe maakte de scheepsbouw daarin een complete verandering mee, stelt Klemann. Van houten zeilschepen naar stoomschepen van ijzer en staal en van arbeidsintensieve, grote schepen naar hoogwaardige en complexe

schepen voor nichemarkten. Een inkijkje in de internationale context van deze ontwikkelingen geeft Judith Siegel in haar artikel 'Buitenlandse kennis op Rotterdamse werf'. Dat doet ze aan de hand van een casestudy naar de bouw van de Amerikaanse tanker *G.S. Walden* in 1935 bij de *Rotterdamsche Droogdok Maatschappij* (RDM). De vraag hoe de internationale uitwisseling van scheepsbouwkennis door de gehele periode heen is verlopen en welke rol Nederland daarin speelde, is helaas een element dat in Klemanns boek niet aan de orde komt.

Na het technische overzicht en een korte terugblik naar de periode voor 1870, volgt een chronologische opdeling: 1870–1914, 1914–1945, 1945–1985 (Einde grote scheepsbouw) en 1945–2020 (Overlevers, nieuwkomers en aanpassers). Het hoofdstuk over de periode 1870–1914 geeft het grotendeels bekende beeld van de opkomst van de ijzeren scheepsbouw. Promovendus Jeroen ter Brugge toont in zijn *Holland*-artikel 'Van binnenstadslocatie naar rivier' aan dat de scheepsbouw in deze periode werd gedomineerd door reeds bestaande particuliere buitenstedelijke werven. Daarnaast waren er nieuwe werven met een vennootschapsstructuur aan ruim en diep water en werven die voortkwamen uit een machinefabriek of die als gecombineerd bedrijf waren opgericht. Klemann belicht voor deze periode de soms hechte relatie tussen scheepsbouwers en reders, zoals bijvoorbeeld Arie Smit van De Schelde en Willem Ruys. Hij kijkt daarbij vooral naar geldstromen, maar persoonlijke contacten zijn niet minder belangrijk geweest voor de scheepsbouwgeschiedenis. Dat was bijvoorbeeld het geval bij de werven in de Alblasserwaard, waar alle drie de werfsoorten bestonden die Ter Brugge schetst. Het is te beperkt dat Klemann de bloei van deze regio vooral toeschrijft aan de grotere vraag naar schepen na de Krimoorlog.

Voor het boek is veel rekenwerk verricht en dat is vernieuwend. Als economisch historicus met een grote staat van dienst in de kwantitatieve analyse toont Klemann bijvoorbeeld met een overvloed aan tabellen en grafieken, getallen en percentages aan dat beide Wereldoorlogen de scheepsbouwsector deden groeien. Direct na de Tweede Wereldoorlog was de productiecapaciteit van de Nederlandse werven zelfs groter dan ooit tevoren (p. 151). Die conclusie is niet nieuw, de onderbouwing is dat grotendeels wel. De periode na de Tweede Wereldoorlog wordt in het boek allereerst gekenmerkt door de ondergang van de grote scheepsbouw. Ook voor deze periode laat een promovendus in het tijdschrift *Holland* een aspect aan de orde komen dat in *Hoge golven, diepe dalen* weinig aandacht krijgt: de arbeiders op de werven. In 'Strijd om arbeid' gaat Mark Straver in op de personele ontwikkelingen bij de Amsterdamse Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Maatschappij (NDSM) tussen 1950 en 1965.

De tweede invalshoek voor de jaren na de Tweede Wereldoorlog is de herleving van de scheepsbouw, nadat de grote scheepsbouw was verdwenen. Klemann laat deze periode doorlopen tot 2020 en beschrijft uitvoerig een viertal onderwerpen: IHC, Damen, de jachtbouw (door hem consequent jachten-

bouw genoemd) en de Groninger scheepsbouw. De keuze voor twee bedrijven, een regio en een sector is wel begrijpelijk, maar maakt een vergelijking lastig. In dit deel van het boek wreekt zich Klemanns onbekendheid met de huidige scheepsbouw, gecombineerd met het feit dat het project nog geen afgeronde proefschriften heeft opgeleverd, waarop hij kon steunen. Dit leidt hier en daar tot fouten en onjuiste of onvolledige interpretaties. Zo wordt IHC, de bouwer van baggermaterieel, vooral beschreven als het bedrijf dat kansen miste waar Damen die greep. Dat is wel erg kort door de bocht. Andere onderwerpen ontbreken nagenoeg, zoals de scheepsbouwpolitiek voor en na de RSV-affaire. Topambtenaar en 'industriepaus' Joseph Molkenboer krijgt nauwelijks aandacht, terwijl hij toch een cruciale rol heeft gespeeld voor de bedrijven die na de oorlog overleefden, opkwamen of zich aanpasten. Het zou mooi zijn geweest als voor dit deel van het boek de originele transcripties van de in 2014 gehouden interviews waren gebruikt of als dit *oral history*-project verdieping had gekregen door aanvullende gesprekken.

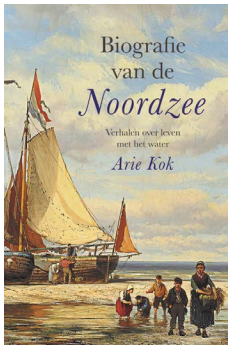
Wat door het gehele boek heen, maar zeker in het laatste hoofdstuk opvalt, is dat op de literatuurlijst belangrijke boeken ontbreken. Over Feadship-werf De Vries in Aalsmeer bijvoorbeeld (die door Klemann op p. 223 ten onrechte een werf in Alkmaar krijgt toebedeeld), schreef Huib de Vries enkele boeken. Het gebruik daarvan had kunnen voorkomen dat Klemann de opkomst van de jachtbouw aan Russische klanten koppelt, terwijl in de jaren zeventig Arabieren de belangrijkste afnemers waren en voordien al veel ervaring werd opgedaan met Amerikaanse kopers van jachten. Voor de eerdere hoofdstukken is geen van de (jubileum)boeken over De Schelde gebruikt. De marinebouw komt daardoor in het boek niet goed tot zijn recht, terwijl de omslagfoto juist anders suggereert door het in aanbouw zijnde oorlogsfregat *Java* (in 1921 bij De Schelde te water gelaten) te laten zien.

Het is de verdienste van Klemann dat hij de Nederlandse moderne scheepsbouwgeschiedenis voor het eerst cijfermatig heeft doorgerekend en gestructureerd bijeen heeft gebracht in een mooi boek. Een integrale scheepsbouwgeschiedenis is *Hoge golven, diepe dalen* zeker niet geworden, maar dat was volgens het voorwoord dan ook niet haalbaar. Wat de promovendi vanuit aanvullende perspectieven in hun artikelen in *Holland* tonen, doet reikhalzend uitzien naar hun proefschriften. Wellicht kan daarmee de oorspronkelijke ambitie van het Van der Weele-Schipper Fonds voor een integrale geschiedschrijving van de Nederlandse scheepsbouw op een later moment alsnog worden gerealiseerd.

JOKE KORTEWEG

Signalementen

Arie Kok, *Biografie van de Noordzee: Verhalen over het leven met het water*
Utrecht: Omniboek, 2025, 208 pp., ill. ISBN 9789401918619; € 24,95



Voor zijn *Biografie van de Zuiderzee: 850 jaar geschiedenis in 25 verhalen*, dat verscheen in 2021, bracht auteur, tekstschrijver, journalist, ghostwriter en schrijfcoach/-docent Arie Kok een aantal bekende en minder bekende verhalen bijeen over en uit het Zuiderzeegebied (besproken in het najaarsnummer van 2021 van dit tijdschrift). Hij had kennelijk de smaak te pakken en 'pakte' vervolgens een nieuwe zee aan: de Noordzee. In *Biografie van de Noordzee* neemt hij de lezer mee op een denkbeeldige reis naar de geschiedenis van de Noordzee, de kustbewoners en hoe ze leefden met en op het water. Kok beschrijft in twintig korte verhalen een breed beeld van verschillende onderwerpen waarbij de Noordzee centraal staat. Bekende, maar ook onbekende Nederlanders komen aan het woord. Voor de kenners zijn de verhalen niet nieuw, maar al eerder uitgebreid beschreven door anderen.

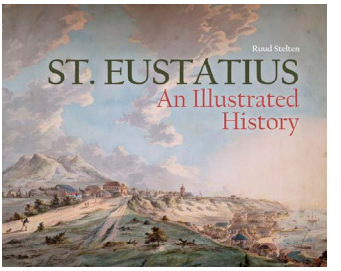
Kok heeft ze echter opnieuw onder woorden gebracht. Net als zijn Zuiderzeeboek is ook dit boek plezierig leesbaar. Kok hanteert een prettige schrijfstijl en brengt de lezer als het ware naar de kust zelf, maar ook naar en zelfs onder het water. Zo vertelt hij onder andere over de Zeeuwse godheid Nehalennia, de Sint-Elisabethsvloed en andere stormvloeden die de kust hebben geteisterd, de vier Nederlands-Engelse oorlogen, het reddingwezen, de meervoudige moorden op een Katwijker logger, onder meer beschreven door Robert Haasnoot in diens roman *Waanzee*, en de Watersnoodramp van 1953. Kok maakt zelfs nog een 'uitstapje' naar de Waddenzee als hij vertelt over de pogingen om de goudschat van het in 1799 gezonken Engelse marineschip *Lutine* boven water te halen. Voor wie in kort bestek iets wil lezen over al de rollen die de Noordzee aanneemt, komt bij dit vlot geschreven boek van Arie Kok ruimschoots aan zijn trekken. Welke zee zal Arie Kok hierna ter hand nemen? De Waddenzee?

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: informatief boek met twintig verhalen over allerlei aspecten van de Noordzee en zijn geschiedenis
- Niveau: populairwetenschappelijk
- Doelgroep: geïnteresseerden in de cultuurgeschiedenis van de Noordzee
- Minpunten: de illustraties in het aparte katern passen soms niet helemaal bij het betreffende verhaal
- Pluspunten: prettig leesbaar, veel informatie in een overzichtelijke vorm, een handige tijdlijn is opgenomen

RON BRAND

Ruud Stelten, *St. Eustatius. An Illustrated History*
Leiden: Sidestone, 2025, 141 pp., ill.,
ISBN 9789464263534; € 25 (paperback), ook gratis online te lezen



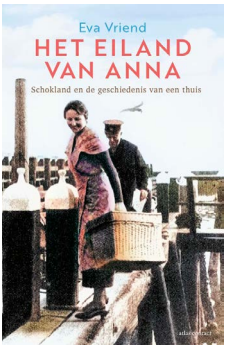
In de aanloop naar en tijdens de eerste jaren van de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog was het kleine Sint Eustatius een wereldspeler: *the golden rock*. Als vrijhaven was eenieder er welkom. Via het eiland bereikten veel wapens de rebellen/vrijheidsstrijders in de dertien Britse Noord-Amerikaanse kolonies. Op 16 november 1776 begroette het fort de *Andrew Doria*, die de *continental union* voerde: het eerste saluut voor de Amerikaanse vlag. Op 20 december 1780 verklaarde Groot-Brittannië de Republiek der Verenigde Nederlanden de oorlog. Drie maanden later veroverden de Britten het eiland. Sint Eustatius kwam deze klap nooit te boven en raakte vervolgens in de vergetelheid. Archeoloog Ruud Stelten promoveerde in 2019 op het maritieme cultuurlandschap van Sint Eustatius, een geliefd concept binnen de archeologie. De *Illustrated History* is een voortvloeisel uit het promotieonderzoek.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: een plaatjesboek met korte stukken tekst
- Niveau: populair niet-wetenschappelijk
- Doelgroep: een algemeen geïnteresseerd publiek
- Minpunten: een weinig kritische houding ten aanzien van de historische context en het beeldmateriaal. Zo wordt de fabel over de blauwe kralen die na de afschaffing van de slavernij in zee zouden zijn gegooid herhaald
- Pluspunten: het bijeenbrengen van de belangrijkste kaarten en (historische) afbeeldingen én dat ze via de annotatie zijn terug te vinden

VICTOR ENTHOVEN

Eva Vriend, *Het eiland van Anna. Schokland en de geschiedenis van een thuis*
Amsterdam/Antwerpen: Uitgeverij Atlas Contact, 2024, 288 pp., ISBN 9789045045856; € 24,99



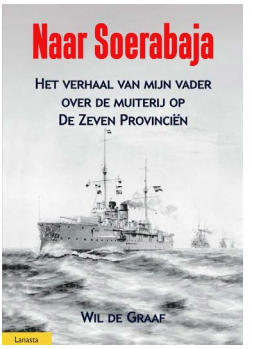
Dat Eva Vriend zich na de publicatie van twee succesvolle boeken over de geschiedenis van het IJsselmeergebied (*Het nieuwe land* en *Eens ging de zee hier tekeer*) zou focussen op de lotgevallen van het voormalige Zuiderzee-eiland Schokland mag geen verbazing wekken. Dit in de Noordoostpolder verankerde eiland kent een opmerkelijke historie, niet in de laatste plaats omdat in 1859 de vissersbevolking door de rijksoverheid gedwongen werd haar woongebied te verlaten en zich elders te vestigen. Wat de achtergrond van die ontruiming was en hoe het de eilanders en hun nazaten verging sinds het vertrek van Schokland, doet Eva Vriend uit de doeken met het leven van Anna Diender (1910–1988) als rode draad. Deze Schokker nazaat was woonachtig in Brunnepe bij Kampen, tot 1950 in een huisje dat naar model van een negentiende-eeuwse Schokker woning was gebouwd. Anna's innige verbondenheid met het eiland kwam onder andere tot uiting toen ze instemde met de reconstructie van haar huisje in het Zuiderzeemuseum en enkele dierbare Schokker objecten aan deze instelling overdroeg.

Hoe de relatie met het eiland voortleefde en voorleeft bij verschillende generaties nakomelingen van de ontruimde Schokkers maakt Eva Vriend met grote empathie duidelijk. Daarbij toetst ze haar bevindingen aan de inzichten die recente migratieliteratuur ons biedt. Het boek over Anna en het eiland van haar voorouders is gevat in een kader dat expliciet ingaat op de wijze waarop de auteur haar onderzoeksresultaten heeft verkregen en hoe ze keuzes heeft gemaakt bij de presentatie van haar verhaal. Daardoor kan *Het eiland van Anna* op een drievoudige biografische invalshoek bogen: zowel Schokland, Anna Diender als Eva Vriend worden geportretteerd.
Het boek bevat helaas geen illustraties, maar op de website van de auteur zijn relevante prenten en foto's te vinden. Daar kunnen ook enkele unieke geluidsopnamen van Anna worden geraadpleegd (www.evavriend.nl/het-eiland-van-anna-beeld-en-geluid/).

KWALIFICATIES
- Aard publicatie: historische journalistiek
- Niveau: populair
- Doelgroep: algemeen publiek
- Minpunten: geen illustraties
- Pluspunten: meerdere perspectieven/invalshoeken, diepgravend onderzoek

ANDRÉ GEURTS

Wil de Graaf, *Naar Soerabaja: het verhaal van mijn vader over de muiterij op De Zeven Provinciën*
Zutphen: Walburg Pers/Lanasta, 2023, 160 pp, ill.,
ISBN 9789464561500; € 23



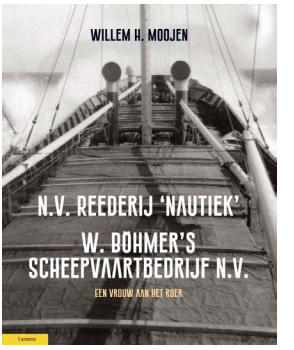
Antoon de Graaf (1912–2002) was in 1933 een jonge marinier aan boord van een groot pantserschip, *De Zeven Provinciën*. Hij werd verrast door de muiterij van Indonesische schepelingen. De officieren sloten zich op. De Europese schepelingen deden niet mee, maar bleven aan het werk, tot na zes dagen een vliegtuigbom viel. Het was de schok van het jaar. Alle schepelingen kregen jarenlange gevangenisstraffen en ontslag. Dat heeft Antoon altijd hoog gezeten. In 1982 heeft hij zijn aantekeningen uitgewerkt tot memoires.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: publieksboek
- Niveau: populair-wetenschappelijk
- Doelgroep: breed; maritiem belangstellenden
- Minpunten: laat geschreven ten opzichte van anderen, waaronder in 1958 door een Indonesiër
- Pluspunten: goed in het kader van de literatuur gezet

GERARD RAVEN

Willem H. Moojen, *N.V. Reederij 'Nautiek': W. Böhmer's Scheepvaartbedrijf N.V. Een vrouw aan het roer*
Amsterdam: Walburg Pers/Lanasta, 2025, 156 pp., ill.,
ISBN 9789464564723; € 32,99



Deze uitgave verhaalt voor het eerst over de geschiedenis van N.V. Reederij 'Nautiek', ook wel W. Böhmer's Scheepvaartbedrijf N.V. Deze Rotterdamse rederij bestond van 1938 tot 1981 en had kleinere en grotere kustschepen in de vloot, in totaal elf schepen. Hoewel opgericht en geleid door Willibald Böhmer, was het eigendom en de leiding het grootste deel van het bestaan in handen van zijn echtgenote Maria (Marietje) Teegelaar (1911–1992). Want zij nam de rederij over, toen Böhmer in 1948 overleed — de 'vrouw aan het roer'. Het boek bestaat uit drie delen. Het begint met een rederijgeschiedenis, waarin het bedrijf, de schepen, de lijndiensten en de mensen in het bedrijf afwisselend aan bod komen. Daarna volgen de geschiedenissen van elk van de elf schepen die de

rederij gehad heeft. Het boek sluit af met een reisverslag van Nico Zandbergen, koksmaat aan boord van de *Wiebold Böhmer* in 1962. De uitgave is rijk geïllustreerd met foto's uit diverse privéverzamelingen (waaronder die van de auteur) en openbare instellingen.

Anders dan de auteur vermeld, was Maria Teegelaar niet de enige noch de eerste vrouwelijke reder in de geschiedenis. Maar naar vrouwelijke reders is nog weinig onderzoek gedaan of geschreven, dus hun geschiedenissen zijn velen onbekend. Het siert de auteur, dat hij voor het onderzoek naar de rederij uitgebreid heeft gesproken met de familie Böhmer, die niet alleen kennis, maar ook archiefstukken en foto's ter beschikking stelde die de rederijgeschiedenis inzichtelijk maken. Wat mij betreft had de verwerking van alle verzamelde data beter gekund; het is nu veelal een aaneenschakeling van feiten en gebeurtenissen. Dat maakt het enerzijds lastig leesbaar en maakt het anderzijds moeilijk om specifieke gegevens terug te vinden. De vormgeving van het boek helpt hier ook niet bij. Zo is het enige verschil tussen hoofdtekst en foto-onderschriften (bij de talloze foto's die het boek telt) dat de laatstgenoemde cursief is, waardoor je regelmatig verdwaalt tijdens het lezen. Een beschouwing (zoals een vergelijking met andere kustvaartrederijen of met andere reders) ontbreekt helaas, net als een verantwoording. Het reisverslag aan het eind komt een beetje uit de lucht vallen, maar is wel een mooie kers op de taart.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: rederijgeschiedenis
- Niveau: populair
- Doelgroep: maritiem geïnteresseerden
- Minpunten: geen notenapparaat (verantwoording); chaotische vormgeving
- Pluspunten: eerste rederijgeschiedenis 'Nautiek'; betrokkenheid familie Böhmer; veel fotomateriaal

IRENE B. JACOBS

Wouter Waldus, *Turfvaart op de Zuiderzee. Scheepswrakken in Flevoland, 1550–1700*
Utrecht: Matrijs, 2024, 176 pp., ill., ISBN 9789053456033; € 29,95



Dit boek is de publieksversie van het proefschrift waarmee Wouter Waldus in 2021 aan de Rijksuniversiteit Groningen promoveerde. De centrale vraag is wat de scheepswrakken in het Zuiderzeegebied ons kunnen leren over de turfvaart in de periode 1550–1700, en met name de impact daarvan op de Hollandse economie. De eerste vier hoofdstukken zijn con-

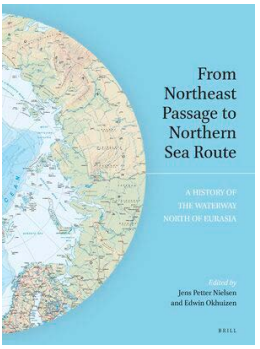
textueel van aard. Het eerste belicht de plaats en rol van de Zuiderzee in de vroegmoderne Nederlanden, in het tweede hoofdstuk wordt ingezoomd op de Zuiderzeeregio en in het derde en vierde specifiek op respectievelijk de turfwinning en turfvaart in het gebied. De scheepswrakken als bron voor de studie van de turfvaart komen in het vijfde en zesde hoofdstuk aan bod. Het boek is het resultaat van een (maritiem-)archeologische studie, maar er is ook grondig historisch onderzoek verricht. Waldus is erin geslaagd een gedegen academisch onderzoek op een zeer toegankelijke en heldere manier over te brengen op de lezer; de vele illustraties dragen daar zeker aan bij.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: publieksboek van proefschrift
- Niveau: semiwetenschappelijk
- Doelgroep: maritiem archeologen en -historici, geïnteresseerden in binnenvaart en turfvaart
- Minpunt: slechts twee van de zes hoofdstukken zijn daadwerkelijk aan de scheepswrakken gewijd
- Pluspunt: zeer toegankelijk geschreven over complexe materie, prachtig vormgegeven

GEKE BURGER

Jens Petter Nielsen en Edwin Okhuizen,
From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia
Leiden/Boston: Brill, 2022, 499 pp., ill.,
ISBN 9789004389533; € 200,56



De mogelijkheid van een bevaarbare route boven Eurazië, van Europa naar China, spreekt al sinds de zestiende eeuw tot de verbeelding. Het boek *From Northeast Passage to Northern Sea Route* laat op basis van diepgaand onderzoek zien hoe de kennis over deze regio door de eeuwen heen is gegroeid en wat dat voor gevolgen heeft gehad. Het geheel presenteert in bijna vijfhonderd pagina's in zeven chronologische hoofdstukken de resultaten van een groot internationaal onderzoeksproject, met wortels in de jaren 1980, waarin Noorse, Nederlandse, Engelse en Russische onderzoekers hebben samengewerkt. Van negende-eeuwse Vikingen via Willem Barentsz (die dus in een veel grotere context wordt geplaatst) naar de Sovjet-Unie en verder. 'Uncertainty is the hallmark of the future' luidt de laatste zin van het boek: toekomstige ontwikkelingen zijn niet te voorspellen. Duidelijk is dat de noordelijke zeeroute met een opwarmende aarde alleen maar aan belang zal winnen. 'Rejoice or despair?' vraagt dit boek. Dat hangt

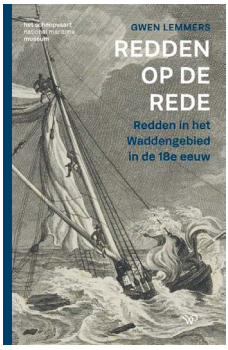
van je politieke en economische perspectief af, maar in alle gevallen levert dit werk waardevolle inzichten in heden en verleden.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: groot overzichtswerk met gedetailleerde historische analyses
- Niveau: wetenschappelijk
- Doelgroep: historici, maar ook voor wie geïnteresseerd is in cartografie en geopolitieke ontwikkelingen
- Minpunten: zeer gedetailleerd, leest niet echt lekker weg
- Pluspunten: zeer gedetailleerd, combinatie van perspectieven (Europees en Russisch), chronologisch overzicht

DJOEKE VAN NETTEN

Gwen Lemmers, *Redden op de rede. Redden in het Waddengebied in de 18e eeuw*
Zutphen: Walburg & Het Scheepvaartmuseum, 2024, 96 pp., ill., ISBN 9789464564976; € 12,50



Als Rien Meppelink Fellow bij Het Scheepvaartmuseum deed Gwen Lemmers, conservator bij het Maritiem Museum Rotterdam, in 2023 onderzoek naar het redden van drenkelingen rondom Texel in de achttiende eeuw. De onderzoeksresultaten waren onderdeel van de tentoonstelling 'Redders op Zee' ter gelegenheid van het 200-jarig bestaan van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) in 2024. Drie casestudies uit 1735 (diverse schepen), 1742 (*Neptune* en *Rupert's Prize*) en 1762 (*Gemeenebest*) geven een beeld hoe reddingen in de achttiende eeuw verliepen. De officiële aandacht ging voornamelijk uit naar het bergen van het schip en de lading. Zonder georganiseerd reddingswezen waren schipbreukelingen afhankelijk van de hulp van particulieren. Opvarenden moesten zich in principe zelf in veiligheid brengen, al werden drenkelingen geregeld gered door loodsen, eventueel met hulp van de plaatselijke bevolking. Kennis over bijvoorbeeld het omgaan met schijndoden was niet algemeen bekend en ook noodzakelijke hulpmiddelen ontbraken. Namens de Staten van Holland droeg de Texelse schout zorg voor de berging van de goederen en het begraven van onbekende drenkelingen; omgekomen Texelaars werden door familie begraven. De kastelein/strandvonder was belast met het bieden van onderdak aan drenkelingen. Ook anderen, zoals schepenen, burgemeesters, commissarissen, notarissen en boden, waren betrokken bij de afhandeling van een scheepsramp.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: publieksboek
- Niveau: populairwetenschappelijk
- Doelgroep: breed, geïnteresseerden in maritieme geschiedenis
- Minpunten: geen
- Pluspunten: informatief en onderhoudend geschreven

MARJA DE KEUNING

Anne Doedens en Matthieu Borsboom,
Gepeild verleden. 700 jaar Loodsengeschiedenis in Nederland
Zwolle: Waanders Uitgevers, 2024, 192 pp., ill.,
ISBN 9789462625464; € 32,50



Dit boek biedt een historisch overzicht van 700 jaar loodsengeschiedenis in Nederland, een onderwerp waar tot nu toe vooral fragmentarisch over is geschreven. Dit rijk geïllustreerde boek presenteert een canon van vijftig uiteenlopende thema's en verhalen, die samen een beeld geven van het ontstaan, het takenpakket en de ontwikkeling van het Nederlandse loodswezen. In dit boek wordt voor het eerst aandacht geschonken aan de loodsen langs de gehele kust van Nederland. Het boek combineert hiervoor verschillende bronnen uit de archieven waaruit meer duidelijk wordt over het reilen en zeilen van de loodsen vanaf het begin tot ongeveer nu. De lezer krijgt verschillende aspecten mee van het loodswezen, zoals hoe de verdeling in vaargebieden in elkaar zat, hoeveel geld ze al dan niet verdienden, aan welke gevaren ze zich blootstelden, maar ook de schermutselingen die ze onderling hadden. Er wordt veel aandacht gegeven aan de pilotage en de controle op het loodswezen. Duidelijk wordt in deze uitgave wat het belang van de loods was en nog steeds is in de samenleving. Hoewel het boek een overzichtswerk is, wijzen de auteurs er terecht op dat dit een eerste aanzet betreft. De beschikbaarheid van bronnen is namelijk ongelijk verdeeld: zo is er weinig bekend over de beloodsing van VOC- en WIC-schepen en de beloodsing op de Eems in de zeventiende en achttiende eeuw. Toch biedt het boek een waardevolle inkijk in het loodswezen en hebben de auteurs veel verschillend materiaal gebruikt. Aan het eind van elk hoofdstuk, dat zij een peiling noemen, krijgt de lezer tips voor verdere verdieping, maar ook een uitnodiging om op pad te gaan en dichterbij de loodsen te komen door historische plekken te bezoeken.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: overzicht van loodsengeschiedenis langs de gehele Nederlandse kust
- Niveau: populair
- Doelgroep: algemeen historisch geïnteresseerd publiek
- Minpunten: ontbreken van geraadpleegde literatuur- en bronnenlijst. Er worden aan het eind van elk hoofdstuk wel leestips gegeven en aanbevelingen gedaan voor het bezoeken van bezienswaardigheden in Nederland
- Pluspunten: een informatief, lezenswaardig en aantrekkelijk vormgegeven boek dat rijk geïllustreerd is

GWEN LEMMERS

Ralf Futselaar, Els Jacobs en Ben Wubs eds.,
We moeten door, we willen door. Een Festschrift voor Hein A.M. Klemann bij zijn afscheid als hoogleraar economische geschiedenis en internationale betrekkingen aan de Erasmus Universiteit Rotterdam
Leiden: Sidestone Press, 2025, 324 pp., ill.,
ISBN 9789464263503; € 30 (paperback), gratis online te lezen



Op 7 februari 2025 hield prof. dr. Hein A.M. Klemann, hoogleraar economische geschiedenis en internationale betrekkingen aan de Erasmus Universiteit Rotterdam, zijn afscheidsrede. Bij die gelegenheid werd hem deze bundel aangeboden. De bundel bevat naast de beschrijving van Klemanns academisch werk, geschreven door de redactie, zeventien artikelen die een weerslag vormen van zijn loopbaan als wetenschapper, onderzoeker, docent en begeleider van promovendi. Klemann blijkt niet heel honkvast te zijn wat zijn onderzoeksgebied betreft: gepromoveerd op de economie in de Tweede Wereldoorlog, verdiept hij zich eerst verder in de economie van de oorlog, waarna hij via de Rijneconomie en de Nederlands-Duitse betrekkingen belandt in de geschiedenis van de Nederlandse scheepsbouw. De artikelen in deze bundel zijn hiervan een weerslag: zes artikelen hebben betrekking op, of hebben een relatie met, de Tweede Wereldoorlog; zes gaan over de Rijnvaart, de Rotterdamse haven en haar (Duitse) achterland en drie hebben een onderwerp uit de scheepsbouw. De overige twee artikelen hebben een thematiek die je museaal kan noemen, al komt het museale aspect ook in andere stukken voor. Geheel vreemd is deze keuze niet, omdat Klemann betrokken was bij het Rotterdam Centre for Modern Maritime History, een samenwerking tussen de Erasmus Universiteit en het Maritiem Museum Rotterdam.

Veel van de bijdragen in de feestbundel zijn geschreven door Klemanns (gewezen) promovendi. Maar er zijn ook artikelen van de hand van voormalige collega's en (internationale) onderzoekers waar Hein Klemann intensief mee heeft samengewerkt. Dit maakt dat de bundel tal van onderwerpen aansnijdt over een periode van ruwweg 1800 tot 2000, met een zwaartepunt in de tweede helft van de vorige eeuw. Onder meer treffen we artikelen aan over de vroege controle op de Rijnvaart (vroege negentiende eeuw, door Joep Schenk), de Sovjetoorlogseconomie (Tweede Wereldoorlog, Sergei Kudryashov), over bedrijfsmuziekverenigingen in de Nederlandse scheepsbouw (jaren 1945–1971, Mark Straver), (de verandering in) het denken over de nucleaire dreiging en hoe dit in de samenleving op kinderen werd overgebracht (vroege jaren 1980, Dick van Lente) en over de sleephopperzuiger 'Hein' (eind twintigste eeuw, Richard Velthuizen). Niet toevallig ook de voornaam van de ontvanger van dit afscheidsgeschenk. Het is duidelijk dat dit geschenk geschreven is met Hein Klemann als beoogde lezer, maar dat de inhoud zeker niet alleen voor hem bedoeld is. De lezer, die deze bundel ter hand neemt en uitleest, zal achterblijven met een veelzijdig beeld dat — zij het niet samenhangend, in de zin dat de artikelen meest op zichzelf staan — gevormd kan worden van twee eeuwen oorlogseconomie, Duits-Nederlandse (scheepvaart) relaties en Nederlandse scheepsbouw.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: feestbundel
- Niveau: wetenschappelijk
- Doelgroep: maritiem en militair historici (met name zij die geïnteresseerd zijn in scheepsbouw, havens, Rijnvaart en economie in oorlogstijd)
- Minpunten: op zich staande artikelen zonder onderlinge samenhang, Engels- en Nederlandstalige teksten
- Pluspunten: erg leuke en interessante invalshoeken, analytisch en wetenschappelijk gebracht

WOUTER HEIJVELD

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
dr. T.W.M. (Tessa) de Boer, redactie@zeegeschiedenis.nl (kopij)

Redactie
dr. T.W.M. (Tessa) de Boer, redactie@zeegeschiedenis.nl (redactiesecretariaat)
drs. R.J.W.M. (Ron) Brand, r.brand@maritiemmuseum.nl
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)
dr. D.H. (Djoeke) van Netten, d.h.vannetten@uva.nl
J.M. (Jirsi) Reinders MA, JM.Reinders.01@mindef.nl
I.J.R. (Isaäc) 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. (Geke) Burger (secretaris), dr. G.P. (Gijs) Dreijer, drs. I.B. (Irene) Jacobs (voorzitter), G.L. (Gwen) Lemmers MA, T. (Tom) Nouwen MA (penningmeester), J.J. (Jaap) de Witte MA

Aanmeldingen voor het lidmaatschap via www.zeegeschiedenis.nl of via info@zeegeschiedenis.nl. Contributie inclusief abonnement op *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* € 39 (binnenland) (studenten tot 26 jaar € 25 na sturen fotokopie collegekaart en identiteitsbewijs) en € 50 (buitenland). Losse nummers kosten € 15 (excl. verzendkosten).

www.zeegeschiedenis.nl

Vormgeving en opmaak: Sander Pinkse Boekproductie, Amsterdam
Druk en afwerking: Ipskamp Printing, Enschede

Informatie voor auteurs

Kopij De redactie gaat ervan uit dat een aangeboden artikel niet eerder is gepubliceerd of elders ter publicatie in aanbieding is. De omvang van een artikel, inclusief de noten mag maximaal zesduizend woorden zijn. Een artikel in het Engels kan worden opgenomen na overleg met de redactiesecretaris.
Kopij moet digitaal in Word worden aangeboden aan de redactiesecretaris. Voor opmaak, tekstbewerking en annotatie moeten de *Richtlijnen voor auteurs Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* worden geraadpleegd. Deze richtlijnen zijn beschikbaar via de website van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis (www.zeegeschiedenis.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 een exemplaar van het tijdschrift waarin zijn of haar bijdrage gepubliceerd is toegezonden. Op aanvraag is bovendien een PDF van het bewuste nummer beschikbaar.

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

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

Inhoud

5 Het zeventiende-eeuwse Palmhoutwrak en de wens vroegmoderne scheepswrakken te identificeren
ARENT D. VOS

23 Een ‘wonderlijke’ scheepsstrijd
Feit en fictie in nieuwsprenten rondom de Slag bij Duins (1639)
ANNE-RIEKE VAN SCHAIK

40 Slavernij, slavenhandel en de Staatse vloot in de Atlantische wereld, 1736–1795
LUC MEIJBOOM

61 Het ‘wel- en wee-varen’ van de *Maria & Adriana* en het schippersgeslacht Altena van Maassluis
NICHOLAS VAN EEK

OP DE RADAR
82 Het scheepje van de Linschoten-Vereeniging — Diederick Wildeman

WEBSITE
89 Het belang van gestructureerd onderzoek naar scheepswrakken — Johan Opdebeeck, Paul de Keijzer, Ap Bouman

96 Boekbesprekingen

111 Signalementen

Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis