



Universiteit
Leiden
The Netherlands

In belang van Walcheren. De risicovolle scheepvaart als maritiem-economische

Paesie, Ruud

Citation

Paesie, R. (2011). In belang van Walcheren. De risicovolle scheepvaart als maritiem-economische. *Leidschrift : Een Behouden Vaart?*, 26(December), 25-41. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/72994>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/72994>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Leidschrift

Historisch Tijdschrift

Artikel/Article: *In belang van Walcheren. De risicovolle scheepvaart als maritiem-economische speerpunt, 1670-1720*

Auteur/Author: *Raoud Paesie*

Verschenen in/Appeared in: *Leidschrift*, 26.3 (Leiden 2011) 25-41

Titel uitgave: *Een bebouden vaart? De Nederlandse betrokkenheid bij kaapvaart en piraterij*

© 2011 Stichting Leidschrift, Leiden, The Netherlands

ISSN 0923-9146

E-ISSN 2210-5298

Niets uit deze uitgave mag worden gereproduceerd en/of vermenigvuldigd zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of the publisher.

Leidschrift is een zelfstandig wetenschappelijk historisch tijdschrift, verbonden aan het Instituut voor geschiedenis van de Universiteit Leiden. *Leidschrift* verschijnt drie maal per jaar in de vorm van een themanummer en biedt hiermee al vijftientig jaar een podium voor levendige historiografische discussie.

Artikelen ouder dan 2 jaar zijn te downloaden van www.leidschrift.nl. Losse nummers kunnen per e-mail besteld worden. Het is ook mogelijk een jaarabonnement op *Leidschrift* te nemen. Zie www.leidschrift.nl voor meer informatie.

Leidschrift is an independent academic journal dealing with current historical debates and is linked to the Institute for History of Leiden University. *Leidschrift* appears tri-annually and each edition deals with a specific theme.

Articles older than two years can be downloaded from www.leidschrift.nl. Copies can be order by e-mail. It is also possible to order an yearly subscription. For more information visit www.leidschrift.nl.

Articles appearing in this journal are abstracted and indexed in *Historical Abstracts*.

Secretariaat/ Secretariat:

Doelensteeg 16
2311 VL Leiden
The Netherlands
071-5277205
redactie@leidschrift.nl
www.leidschrift.nl

Comité van aanbeveling/ Board of recommendation:

Dr. J. Augusteijn
Prof. dr. W.P. Blockmans
Prof. dr. H.W. van den Doel
Prof. dr. L. de Lig
Prof. dr. L.A.C.J. Lucassen
Prof. dr. H. te Velde

In belang van Walcheren. De risicovolle scheepvaart als maritiem-economische speerpunt, 1670-1720

Ruud Paesie

In 1673 berichtte gouverneur-generaal Joan Maetsuyker (1606-1678) vanuit Batavia aan de bewindhebbers van de Verenigde Oost-Indische Compagnie, dat Engelse zeelieden hadden verklaard ‘dat nooyt in geenen tyden haer land sooveel schade geleden hadde als in dit oorlog door de Zeeuwche capers.’¹ Op het moment dat Maetsuyker zijn bevindingen rapporteerde, stond de risicovolle scheepvaart in de Noordelijke Nederlanden aan het begin van een ongekende bloei. Vooral op het eiland Walcheren investeerden veel kooplieden in rederijen die met meer risico’s omgeven waren dan de reguliere handelsvaart. Deze ondernemingen kenmerkten zich door een zekere mate van specialisatie en speculatie.² In oorlogstijd richtten zij zich vooral op de commissievaart. Zodra de vrede gesloten was, schakelden zij over op de illegale goederen en slavenhandel op West-Afrika of de verboden handel op de Spaanse koloniën in West-Indië.

Deze risicovolle scheepvaart bereikte aan het begin van de achttiende eeuw haar hoogtepunt. Na de Vrede van Utrecht (1713), waarmee de Spaanse Successieoorlog (1702-1713) ten einde kwam, begon voor de Republiek een lange periode van neutraliteit, waarmee kaapvaart niet te verenigen viel.³ Ook de smokkelhandel op West-Afrika verdween grotendeels na 1720. Daar lagen meerdere factoren aan ten grondslag. Zo wist de WIC de maritieme handhaving van haar octrooi op succesvolle wijze af te dwingen en bracht veel lorrendraaiers of smokkelaars op die het handelsmonopolie van de WIC ontdoken. Ook de oprichting van de Middelburgse Commercie Compagnie (MCC) in 1720 speelde daarbij een

¹ W.Ph. Coolhaas, *Generale Missiven van gouverneurs-generaal en raden aan heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie III* (’s-Gravenhage 1968) 887, 13 november 1673.

² I.J. van Loo, ‘Kaapvaart, slavenhandel en smokkelhandel. De Zeeuwse risicovolle scheepvaart in de Gouden Eeuw (1585-1800), een inleiding’, *Zeeland: Tijdschrift van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* 15.3 (2006) 105.

³ J.E. Korteweg, *Kaperbloed en koopmansgeest: ‘Legale zeeroof’ door de eeuwen heen* (Amsterdam 2006) 219-220.

rol.⁴ Alleen de smokkelhandel op de Spaanse koloniën bleef tot het eind van de achttiende eeuw bestaan.⁵

Over deze drie risicovolle scheepvaarttakken, die zich vanaf 1670 vooral op Walcheren ontwikkelden, zijn in de afgelopen jaren goede studies verschenen. Helaas zijn die nog weinig in samenhang gebracht. Dat is niet alleen een tekortkoming in de maritieme geschiedschrijving, het wekt bovendien de indruk dat op het Zeeuwse eiland sprake was van verschillende maritieme bedrijfstakken die los van elkaar opereerden. Ook de sociaaleconomische ontwikkelingen in de Zeeuwse delta, de economische zuigkracht van met name Amsterdam en de daaruit voortkomende rivaliteit tussen het Zeeuwse en Hollandse gewest verdienen meer aandacht om de toonaangevende Zeeuwse kaapvaart en smokkelhandel te verklaren.

Een eerste aanzet tot een integrale benadering van de Walcherse handelsvaart werd in 2006 gegeven met een themanummer over de Zeeuwen en de risicovolle scheepvaart.⁶ In deze bijdrage zal dit onderwerp verder worden uitgediept en zal aandacht worden besteed aan enkele bestuurlijke en organisatorische kanten van de zaak.

Economische achteruitgang

Aan het eind van de zestiende eeuw kon de handel en scheepvaart van Walcheren nog goed wedijveren met die van Holland. Middelburg was rond 1600 zelfs de 'tweede handelsstad der jonge Republiek'.⁷ Daarop zette een economische teruggang in die deels nog door oorlogsgerelateerde kunstgrepen kon worden vertraagd. De blokkade van de Vlaamse kust door Staatse oorlogsschepen zorgde er bijvoorbeeld voor dat de handelsstroom

⁴ R. Paesie, *Lorrendrayen op Africa: De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734* (Amsterdam 2008) 85-96.

⁵ W.W. Klooster, *Illicit Riches: Dutch trade in the Caribbean, 1648-1795* (Leiden 1998) 200-203.

⁶ *Zeeland: Tijdschrift van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* 15.3 (2006).

⁷ W.S. Unger en J.J. Westendorp Boerma, 'De steden van Zeeland' in: *Archief: vroegere en latere mededeelingen voornamelijk in betrekking tot Zeeland uitgegeven door het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (1954) 53.

naar de Zuidelijke Nederlanden via de Schelde werd geleid. Daar hebben Vlissingen en Middelburg van geprofiteerd.⁸ Daarnaast ontwikkelde de Zeeuwse commissievaart zich tijdens de Opstand (1568-1648) tot een belangrijke economische factor, waarvan Vlissingen het epicentrum vormde.⁹ In 1622 kreeg de kaapvaart bovendien een flinke stimulans door het van kracht worden van een uiterst gunstige afdrachtregeling. In het vervolg droegen rederijen geen dertig maar slechts achttien procent van de geveilde prijsopbrengst af aan stadhouder en land.¹⁰ Deze maatregel miste zijn uitwerking niet. Zo richtte een groep Vlissingse kooplieden zich een jaar later tot Prins Maurits (1567-1625) met het verzoek om een uitgewerkt oprichtingsplan van een geotrooierde Vlissingse Kaapvaart Compagnie in de Staten-Generaal te verdedigen. Dit project werd uiteindelijk niet ten uitvoer gebracht. Vermoedelijk omdat de West-Indische Compagnie (WIC) in datzelfde jaar het benodigde kapitaal bijeen wist te brengen en zich vervolgens op de kaapvaart richtte.¹¹ Toch mocht de Zeeuwse commissievaart zich in de daaropvolgende jaren in een toenemend aantal participanten verheugen en groeide uit tot een miljoenenbedrijf. Jaarlijks werden tientallen prijzen opgebracht en publiekelijk geveild.¹²

⁸ V. Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek: Handel en strijd in de Scheldedelta c. 1550-1621* (Leiden 1996) 161-163 en 228-239; Van Loo, 'Kaapvaart', 105.

⁹ I.J. van Loo, 'Organising and Financing Zeeland Privateering 1598-1609' in: *Leidschrift* 13 (1998) 67; A.P. van Vliet, 'Privateering as an instrument of economic and naval warfare in Flanders, Zeeland and Holland, 1568-1697' in: D.J. Starkey en M. Hahn-Pedersen ed., *Bridging troubled waters: Conflict and co-operation in the North Sea region since 1550* (Esbjerg 2005) 48-55.

¹⁰ C. Cau, S. van Leeuwen, J. Scheltus, e.a., *Groot Placaet-Boeck* (...), negen delen (?s-Gravenhage en Amsterdam 1658-1796) I 972, 1 april 1622.

¹¹ R. Paesie, "'Met nut ende proffijt tot affbreuck van Spangien?': Plannen voor de oprichting van een geotrooierde Vlissingse Compagnie van Kaapvaart in 1623', *Nebalennia* 165 (2009) 17-21.

¹² I.J. van Loo, 'Profijt voor Daniël? De Zeeuwse kaapvaart en het Spaans-Engelse vredesverdrag van 1630' in: *Archief: Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (1999) 39.



afb 1: Schepen op de rede van Vlissingen (particuliere collectie).

Ook de WIC speelde op Walcheren een belangrijke rol. De Compagnie bezat daar een breed maatschappelijk draagvlak met veel kleine aandeelhouders. Bovendien verleende de handelsorganisatie toestemming aan enkele van haar kapitaalkrachtige Vlissingse hoofdparticipanten om in Amerika kolonies op te richten.¹³ Dat de Compagnie voor Walcheren van eminent belang was, bleek verder uit haar handelspolitieke opstelling. Toen Hollandse kooplieden in de jaren dertig van de zeventiende eeuw vrijhandel binnen bepaalde delen van het WIC-octrooigebied bedongen, verzetten vooral Zeeuwse kooplieden zich hiertegen. Zij waren bevreesd dat Amsterdam de West-Indische handel onherroepelijk naar zich toe zou trekken. Het behoud van de WIC was in Zeeuws handelsbelang en daarom drongen de kooplieden aan op behoud van het octrooi.

Vanaf 1642 begonnen de vredesonderhandelingen met Spanje, maar in Zeeland bleek daar weinig animo voor te bestaan. Zeeuwse kooplieden vreesden dat na de blokkade-opheffing van Vlaamse zeehavens de voor Walcheren belangrijke transitohandel sterk zou verminderen. Bovendien wilden ze de oorlog in de overzeese gebieden voortzetten om de WIC tot verdere bloei te brengen.¹⁴

¹³ G.J. van Grol, *De grondpolitiek in het West-Indisch domein der generaliteit* (Amsterdam 1980) 261-265; D.D. Roos, *Zeeuwen en de Westindische Compagnie* (Hulst 1992) 23-43.

¹⁴ J.H. Kluiver, *De Souvereine en independente staat Zeeland. De politiek van de provincie Zeeland inzake vredesonderhandelingen met Spanje tijdens de Tachtigjarige Oorlog tegen de achtergrond van de positie van Zeeland in de Republiek* (Middelburg 1998) 255-257.

De Zeeuwse bezorgdheid bleek niet ongegrond. Toen Walcherse reders na de Vrede van Munster (1648) moesten overschakelen van kaapvaart naar reguliere handelsvaart stagneerde de Zeeuwse economie. Door de verplaatsing van de handel naar Vlaamse havensteden werd deze stagnatie in Zeeland nog sterker gevoeld dan in Holland. Daarnaast moest de Zeeuwse handel het steeds vaker afleggen tegen de Hollandse concurrentie. Vooral de Europese handel van Zeeland leed sterk onder de Hollandse zuigkracht. Zo zag Middelburg in 1660 haar wijnstapel, de eens zo belangrijke economische pijler van de stad, in Hollandse handen overgaan.¹⁵ Daarnaast kwamen Zeeuwse kooplieden steeds vaker in aanvaring met hun Hollandse collega's over de in- en uitvoerheffingen.¹⁶ Vooral het conflict over het graantarief hield de gemoederen tussen 1670 en 1687 bezig. Zeeland wenste verhoging van het invoerrecht op graan en koolzaad om de binnenlandse markt te beschermen. De Amsterdammers, met hun grote belangen in de internationale graanhandel, verlangden juist het tegenovergestelde. Uiteindelijk werd een compromis bereikt.¹⁷

Met de WIC verliep het ook niet best. De militaire avonturen in Brazilië hadden de Compagnie financieel uitgeput en in 1674 volgde ontbinding van de organisatie. Nog in datzelfde jaar werd een nieuwe WIC opgericht.¹⁸ De enige uitzondering op de teruglopende Zeeuwse handel vormden de scheepvaartactiviteiten van de Verenigde Oost-Indische Compagnie. De kamer Zeeland, die in Middelburg gevestigd was en waarin ook bewindhebbers uit Vlissingen en Veere zitting hadden, zou tot aan het

¹⁵ J. Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake: De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688-1697 I* (Middelburg 2001) 373.

¹⁶ J.L.F. Engelhard, *Het Generaal-Plakkaat van 31 juli 1725 op de convoien en licenten en het lastgeld op de schepen: een studie over de beffing der in- en uitvoerrechten van de Republiek der Vereenigde Nederlanden, hoofdzakelijk tijdens de achttiende eeuw* (Amsterdam 1970) 294-305.

¹⁷ J. van der Poel, 'Het particularisme van Zeeland en de Convoyen en Licenten' in: *Archief: vroegere en latere mededeelingen voornamelijk in betrekking tot Zeeland uitgegeven door het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (Middelburg 1929) 59-85; J. de Vries en A. van der Woude, *Nederland 1500-1815: De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 2005) 484-485.

¹⁸ H.J. den Heijer, *Goud, ivoor en slaven: Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740* (Zutphen 1997) 11-85.

eind van de achttiende eeuw de grootste werk- en opdrachtgever van Walcheren blijven.¹⁹

Om het tij te keren vonden op Walcheren geleidelijke economische verschuivingen plaats. In de tweede helft van de zeventiende eeuw participeerden Zeeuwse kooplieden in toenemende mate in kaapvaart en de verboden handel op de Spaanse koloniën. Daarnaast ontdoken dezelfde investeerders steeds vaker het octrooi van de WIC en reedden schepen uit voor de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika. Het oorspronkelijke Zeeuwse standpunt tot behoud van het WIC-octrooi was daarmee 180 graden gedraaid.

De organisatie van de risicovolle scheepvaart

Zowel kaapvaart als smokkelhandel waren speculatieve ondernemingen die investeerders grote winsten, maar ook enorme verliezen konden opleveren. Om risico's te spreiden was participatiedeling een gangbare vorm van ondernemen. Daarbij was de financiering en organisatie in handen van meerdere personen. De investeerders verenigden zich in zogenaamde partenrederijen, waarin iedere aandeelhouder een deel van het benodigde kapitaal inbracht. Deze investeringsvorm was overigens geen typisch kenmerk van de risicovolle scheepvaart, want ook in de reguliere handelsvaart was het al sinds de vijftiende eeuw gebruikelijk om risico's via het systeem van partenrederij over meerdere personen te spreiden. Na afloop deelden de reders in de winst of het verlies van de onderneming naar rato van hun geldelijke inbreng. Binnen het systeem van partenrederij konden scheepsparten desgewenst worden verkocht of worden vererfd. De kracht van deze ondernemingsvorm lag dus in de beperkte aansprakelijkheid en de vrije wil van de aandeelhouder over zijn inleg.²⁰

De organisatie van de rederij verliep via de boekhouder die gewoonlijk een aanzienlijk aandeel in de rederij bezat. Naast de leiding over de uitrusting van het schip en de werving van het personeel was hij verantwoordelijk voor de afhandeling van de noodzakelijke papieren, de

¹⁹ V. Enthoven, "Veel vertier": De Verenigde Oostindische Compagnie in Zeeland, een economische reus op Walcheren' in: *Archief: Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (1989) 49-127.

²⁰ S. Hart, 'Rederij' in: L.M. Akveld, S. Hart en W.J. Hoboken ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden II* (Bussum 1977) 106-109; Francke, *Utiliteyt I*, 54-55.

afdracht van belastingen en het bijhouden van de administratie. Daarover legde hij verantwoording af aan de overige reders. Omdat boekhouders de instructiebrieven voor de kapiteins opstelden, met daarin aanwijzingen die bepalend konden zijn voor het welslagen van de reis, was deskundigheid een vereiste. Voor de kaapvaart moest hij bijvoorbeeld goed op de hoogte zijn van de handelsroutes van vijandige schepen en over prijsopbrengsten in het buitenland. Daarom onderhielden de boekhouders een goed netwerk van correspondenten zowel in het binnen- als in het buitenland.²¹ Voor de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika was actuele kennis over de Afrikaanse vraag naar Europese handelswaar belangrijk. Om die reden had een groot aantal Zeeuwse reders belangen in de WIC. Als hoofdparticipanten hadden zij toegang tot waardevolle informatie over de West-Afrikaanse markten en eventuele maatregelen die de Compagnie tegen lorrendraaiers trof.²² Veelal waren de boekhouders lieden van gewicht binnen de Zeeuwse samenleving en waren zodoende in staat om de belangen van de rederij tot bij de hoogste instanties te behartigen. Daarom treffen we onder de reders tientallen regenten aan.²³

Naast directe voordelen, door winst uit onderneming, hadden investeerders ook een indirect belang bij de partenrederij. Zo was het gebruikelijk dat de participerende kooplieden de 'praeferentie' genoten boven andere leveranciers, mits zij niet meer voor hun goederen of diensten verlangden dan anderen.²⁴ Bij de risicovolle scheepvaart treffen we vooral een sterke verwevenheid met buskruitfabrikanten aan. Buskruit was niet alleen onmisbaar bij de oorlogsvoering, maar behoorde samen met vuurwapens tot de belangrijkste Europese exportproducten van de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika. Aan het begin van de achttiende eeuw telde Walcheren zes buskruitmolens die op volle toeren draaiden. Lorrendraaiers verscheepten in de eerste drie decennia van de achttiende eeuw naar schatting zes miljoen pond buskruit naar West-Afrika. Maar ook

²¹ J.Th.H. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog 1702-1713* (Middelburg 1986) 32-37 en 58-61; W.F. de Ligny, *Kaapvaart en koopvaart vanuit Zeeland aan het begin van de 18^{de} eeuw* (niet gepubliceerde doctoraalscriptie, Utrecht 1987) 36; Francke, *Utiliteyt*, I 58-61.

²² H.J. den Heijer, 'Zeeuwse smokkelhandel op West-Afrika (1674-1730)', *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 16.2 (1997) 146.

²³ Francke, *Utiliteyt*, 61-62; Paesie, *Lorrendrayen*, 96-103 en 176-183.

²⁴ F.J.A. Broeze, 'Rederij' in: F.J.A. Broeze, J.R. Bruijn en F.S. Gaastra ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden III* (Bussum 1977) 99-103 en 106-126.

honderden andere kooplieden en ambachtslieden voeren wel bij de levering van goederen en diensten bij de uitrusting van kapers en smokkelaars.²⁵

De sterke verwevenheid tussen kaapvaart en smokkelhandel wordt door cijfers ondersteund. Van bijna tweehonderd op Walcheren woonachtige reders is aangetoond dat zij in de achttiende eeuw bij de illegale goederen- en slavenhandel betrokken waren. Daarvan hadden er 110 in de kaapvaart geïnvesteerd. In werkelijkheid zal dit percentage hoger gelegen hebben, want van veel reders zijn de namen onbekend. Daarnaast werden veel kaperfregatten na beëindiging van de oorlog door dezelfde reders voor de smokkelhandel uitgerust. Veelal met dezelfde kapiteins. Van ruim vijftig procent van de Zeeuwse kaperkapiteins is aangetoond, dat zij in de achttiende eeuw als lorrendraaiers op West-Afrika hebben gezeild. Tactieken uit de kaapvaart werden daarbij niet geschuwd. Om uit handen van de WIC of Spaanse kruisers te blijven, gingen zij confrontaties bijvoorbeeld niet uit de weg. Zo ontstond in 1718 een zeeslag tussen twee zwaarbewapende lorrendraaiers en twee compagniekruisers van de WIC. Daarbij kreeg één van de kruisers een schot in de kruitkamer en explodeerde. Ruim honderd opvarenden vonden daarbij de dood.²⁶

Zeeuwse kaapvaart na 1648

De Vrede van Munster betekende niet alleen het einde van de Tachtigjarige Oorlog. De Republiek kreeg daarmee ook internationale erkenning als soevereine staat. In de daaropvolgende jaren voerden de Noordelijke Nederlanden een beleid van neutraliteit en hielden zich afzijdig van internationale conflicten. Kooplieden uit de Republiek handelden met alle landen en kaapvaart verdween van het toneel.²⁷ Deze handelspolitiek was echter van korte duur. Nederlandse koopvaarders vielen steeds vaker ten prooi aan Engelse kapers. Toen het Engelse parlement in 1650 bovendien de Acte van Navigatie aannam, waarin het buitenlandse scheepvaart- en

²⁵ Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 40-42; E. van Wijk, 'Kruitmolens op Walcheren', *De Wete, gedaan aan de leden van de Heemkundige kring Walcheren*, 18.2 (1989) 8-18; Paesie, *Lorrendrayen*, 103 en 211-213.

²⁶ Paesie, *Lorrendrayen*, 147-170, bijlage II en IV.

²⁷ S. Groenveld, 'Nadelen van neutraliteit. Noord-Nederlandse zeevarenden te midden van Engelse burgerstrijd 1648-1652', *Bijdragen tot de Geschiedenis* 84 (2011) 265-294.

goederenverkeer op Engeland en haar overzeese gebiedsdelen aan strikte regels werd onderworpen, verscherpte het handelsconflict.²⁸ Kort daarna brak de Eerste Engelse Oorlog (1652-1654) uit, die voor de Republiek rampzalig verliep. Engelse oorlogs- en kaperschepen brachten de Noord-Nederlandse visserij- en koopvaardijvloot een grote slag toe.²⁹

Door de brand in het Departement van Marine te Den Haag in 1844, waarbij een deel van de opgeslagen admiraliteitsarchieven in de as werd gelegd, is ons inzicht in de Noord-Nederlandse kaperactiviteiten tijdens de Eerste Engelse Oorlog onvolledig. Over latere handelsoorlogen met Engeland en Frankrijk zijn we beter geïnformeerd. Daaruit blijkt dat de kaapvaart een niet onbelangrijke plaats in de zeventiende-eeuwse oorlogsvoering innam. Bovendien veranderde die geleidelijk van karakter. Het toebrengen van schade aan de vijand was niet langer het voornaamste oogmerk. Het streven naar winst stond meer en meer centraal. Daarnaast bood de kaapvaart in de herfst- en wintermaanden, wanneer de oorlogsvloot was opgelegd en de handels- en walvisvaart naar Noord-Europese bestemmingen niet doenlijk was, werkgelegenheid aan zeelieden. Reders konden dankzij de kaapvaart hun schepen inzetten en legden zich steeds meer toe op dit bedrijf.³⁰

De Derde Engelse Oorlog (1672-1674) was het eerste internationale conflict waarin Engelse kapers minder schepen veroverden dan Noord-Nederlandse kapers. In totaal werden 680 Engelse vaartuigen door Nederlandse kapers opgebracht. Dit succes was vooral aan de Zeeuwse commissievaart te danken. Ruim driekwart van alle nemingen kwam voor haar rekening.³¹ In de daaropvolgende oorlogen nam het Zeeuwse aandeel in de oorlogsvaart verder toe. Deze was toen bijna volledig op Walcheren

²⁸ V. Enthoven, 'Mars en Mercurius bijeen. De smalle marges van het Nederlandse maritieme veiligheidsbeleid rond 1650' in: L. Akveld, F. Broeze e.a. ed., *In het Kielzog: Maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegegeschiedenis aan de Universiteit Leiden* (Amsterdam 2003) 53-60.

²⁹ P. Villiers, 'Privateering and North Sea conflict' in: D.J. Starkey and M. Hahn-Pedersen ed., *Bridging troubled waters: Conflict and co-operation in the North Sea region since 1550* (Esbjerg 2005) 11-29.

³⁰ J.R. Bruijn, 'Kaapvaart in de tweede en derde Engelse oorlog', *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden* 90 (1975) 411-412 en 421-429; Van Vliet, 'Privateering', 51-52.

³¹ Bruijn, 'Kaapvaart', tabel II; Korteweg, *Kaperbloed*, 201; R. Paesie, "'Op een Avontuurtje met 't vergat Vlissinge'": Het verslag van een Zeeuwse kaper tijdens de Derde Engelse Oorlog', *Tijdschrift voor Zeegegeschiedenis*, 29.2 (2010) 31.

georganiseerd. Daarnaast ontwikkelde het zich tot een voltijds bedrijf: kapers zeilden zowel in de zomer als in de winter uit. Bovendien werd het operatiegebied naar de Middellandse Zee uitgebreid, waar Zeeuwse kapers zeer succesvol waren. Dat had een bijkomend handelseffect. Omdat Franse kapers tijdens de Negenjarige Oorlog (1688-1697) een dreiging vormden voor Noord-Nederlandse koopvaarders, vermeden die de Middellandse Zee. Na 1693 kwam de Hollandse handel in de Levant geheel stil te liggen toen het Smirna-konvooi door Fransen werd veroverd. Alleen Zeeuwse kapers waagden zich nog in dat gebied en die sprongen in het ontstane gat. Een deel van de kaperkapiteins kreeg opdracht om kaapvaart met koopvaart te combineren en zonder het te beseffen namen zij de Levantse handel van de Hollanders over. Om deze handel verder te stimuleren en te voorkomen dat de Hollandse kooplieden hun handelspositie na de oorlog zouden kunnen herstellen, werden de krachten gebundeld. Op 15 september 1696 werd in navolging van Amsterdam, Rotterdam en Dordrecht in Middelburg de Directie van de Levantse Handel (DLH) opgericht. De Middelburgse resultaten lieten aanvankelijk hoopgevende cijfers zien. Maar tijdens het daaropvolgende interbellum met de Spaanse Successieoorlog wisten de Amsterdammers de Levantse handel weer naar zich toe te trekken.³² Of de Middelburgse Directie tijdens de Spaanse Successieoorlog, toen Zeeuwse kaperfregatten het Middellandse Zeegebied opnieuw onveilig maakten, de touwtjes weer in handen kregen, is onduidelijk. Een nadere studie zal dat moeten uitwijzen.

Dat de Zeeuwse kaapvaart buitengewoon lucratief was, blijkt uit Tabel 1. Op de Zeeuwse vendu, waar ruim zeshonderd kooplieden actief waren, werd tijdens de Negenjarige Oorlog voor ruim dertien miljoen gulden aan prijzen en buitgoederen geveild. De opbrengsten uit de Spaanse Successieoorlog overtroffen dit in ruime mate. Hierbij moet worden aangetekend dat toen een substantieel deel van de prijzenopbrengst uit premies bestond. Aan het begin van de achttiende eeuw bereikte de

³² A. van Eessen, 'Vlaamse en Zeeuwse kaapvaart in vergelijkend perspectief tijdens de Negenjarige Oorlog (1688-1697)' in: *Archief: Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (2008) 27 en 35; J. Francke, 'Leven en werk van de koopman-reder Jean Walleran Sandra (1661-1712) en de firma Buteux en Sandra' in: *Archief: Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (2010) 100-104.

Zeeuwse commissievaart haar hoogtepunt. Als commerciële bedrijfstak was het toen volgroeid.³³

Tabel 1: Opbrengst van Zeeuwse en Hollandse kaapvaart, 1652-1713 (gulden)

Conflict		Zeeland	Holland	Totaal
Eerste Engelse Oorlog	(1652-1654)	520.415		520.415
Tweede Engelse Oorlog	(1665-1667)	2.661.000	1.655.700	4.316.700
Derde Engelse Oorlog	(1672-1674)	4.545.164	1.803.000	6.348.164
Negenjarige Oorlog	(1688-1697)	13.142.803	478.848	13.621.651
Spaanse Successieoorlog	(1702-1713)	22.747.762	952.238	23.700.000

Bronnen: Van Vliet, 'Privateering' table 3; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 138-140 en 161.

Smokkelhandel op de Spaanse koloniën

In de vredesbepalingen van Munster was onder meer vastgelegd dat kooplieden uit Spanje en de Republiek geen handel op elkaars koloniën mochten drijven.³⁴ Handel en scheepvaart in dit deel van Amerika was dus voor ingezetenen uit de Republiek niet toegestaan. Met de ondertekening van het vredesverdrag erkende Spanje tevens het Noord-Nederlandse bestuur over verscheidene Caribische eilanden. Vooral het strategisch gelegen eiland Curaçao ontwikkelde zich in de daaropvolgende decennia tot een belangrijk entrepot van waaruit de aangevoerde goederen en slaven hun weg vonden naar de Spaanse koloniën. Naast deze indirecte handel via de Caribische eilanden ontwikkelde zich vanaf 1670 ook een directe vaart vanuit de Republiek op de Spaanse koloniën. Deze laatste vorm van smokkelhandel was vooral in Zeeland georganiseerd.³⁵ Volgens de Vlissingse kroniekschrijver Jasper Brassier bloeide de illegale handel op de Spaanse gebiedsdelen op in vreedstijd. Zo schreef hij in 1754:

³³ Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 132-145; Francke, *Utiliteyt* I, 335-337 en 359-364.

³⁴ Cau, *Groot Placaet-Boeck* I, 84: Tractaet van vrede, 30 januari 1648, artikel VI.

³⁵ Klooster, *Illicit Riches*, 41-85; Den Heijer, *Goud, invoor en slaven*, 147-156.

Met het sluyten der vrede, eyndigde de commissivaerdt en soo legde men toe om te coopvaerdij te handelen en men ondernam om te enterloop te negotieren op de kusten van Spaens Westindien als op de kust van Craques, Spanjola, Cuba, Cartagene en Portobello en op de gantsche noorderkust.³⁶

In het bijna vijf jaar durende interbellum tussen de Negenjarige Oorlog en Spaanse Successieoorlog werden ruim zestig Zeeuwse schepen voor de vaart op de Spaanse koloniën uitgereed.³⁷ Na beëindiging van de laatst genoemde oorlog werden opnieuw plannen ontwikkeld voor de scheepvaart en handel op Spaans West-Indië.³⁸

De Spaanse autoriteiten keerden zich fel tegen deze illegale goederen- en slavenhandel en rustten kruisers uit die op de Zuid-Amerikaanse kust patrouilleren. Daarnaast kregen Spaanse kapers toestemming om schepen uit de Republiek te nemen. Er werden verscheidene smokkelaars opgebracht die op zware straffen konden rekenen.³⁹

Smokkelhandel op West-Afrika

Na moeizame onderhandelingen werd op 8 augustus 1730 het grondig herziene octrooi van de WIC voor een periode van dertig jaar verlengd. Van het eens zo uitgebreide handelsmonopolie van de WIC, dat vanaf 1621 onafgebroken door de Staten-Generaal was verleend, resteerde weinig. Slechts een beperkte kuststrook op de westkust van Afrika bleef het exclusieve handelsterrein van de WIC. Deze ontmanteling van het handelsmonopolie had zich niet van de ene op de andere dag voltrokken. Al vroeg in de zeventiende eeuw werd het octrooi van de WIC ontdoken door particuliere handelaren die op de West-Afrikaanse kust goederen en slaven

³⁶ Gemeentearchief Vlissingen, Stadsarchief 5574; J.J. Brasser, *Beschijvinge der stad Vlissinge* (1754) 615. Enterloop of sluikhandel.

³⁷ *Amsterdamsche Courant*, *Oprechte Haerlemse Courant* en *Oprechte Leydse Courant*, september 1697-mei 1702.

³⁸ Zeeuws Archief (hierna: ZA), Familiearchief Verheye-Van Citters 7, S. Coninck aan C. van Citters, 27 december 1716; *Ibidem*, 21, 3 november 1716.

³⁹ Klooster, *Illicit Riches*, 105-110 en 141-147. Zie: J. Francke, 'De 'zilverschat' van de Jonge Jan of de lotgevallen van de bemanning van een Vlissings smokkelschip op de Venezolaanse kust in 1694', *Zeeland: Tijdschrift van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* 15.3 (2006) 118-125.

inkochten. Vooral Zeeuwse kooplieden hebben zich vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw op grote schaal met de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika ingelaten. Deze particuliere handel op West-Afrika was verboden en overtreders van het octrooi riskeerden naast confiscatie van schip en goederen zelfs de doodstraf. Voor de maritieme handhaving van haar octrooi rustte de WIC kruisers uit. Toch wisten de meeste smokkelaars uit handen van de Compagnie te blijven door met snelle en wendbare fregatten naar de West-Afrikaanse kust te zeilen waar zij hun koopwaren tegen Afrikaanse producten en slaven verhandelden. Omdat deze smokkelaars geen exploitatiekosten hadden voor bijvoorbeeld het onderhoud van garnizoenen, konden zij hun koopwaren tegen aanzienlijk lagere prijzen aanbieden dan de WIC en waren zodoende geduchte concurrenten van de Compagnie. Aanvankelijk legden lorrendraaiers zich voornamelijk toe op de illegale goederenhandel, maar naarmate de vraag naar slaven in Amerika steeg, schakelden zij steeds vaker over op de driehoekshandel. Daarbij werden de uit de Republiek geëxporteerde koopwaren in West-Afrika tegen slaven geruild die vervolgens in Amerika tegen contante munt of West-Indische producten werden verhandeld. Tussen 1674 en 1730 vonden naar schatting ruim 800 illegale scheepsreizen op West-Afrika plaats. Daarvan had ruim driekwart een Zeeuwse thuishaven.⁴⁰

De verboden handelsvaart op West-Afrika en die op de Spaanse koloniën in West-Indië werden soms gecombineerd. Van de eerder genoemde zestig Zeeuwse smokkelaars die tijdens het interbellum op Spaans West-Indië opereerden, is van ongeveer tien procent aangetoond dat zij daarvoor slaven op de West-Afrikaanse kust hadden ingekocht, die vervolgens in Zuid-Amerika werden verhandeld.⁴¹ Vermoedelijk is dit aantal hoger geweest. Zo schreef Willem de la Palma, directeur-generaal te Elmina, in 1702 dat veel Zeeuwse lorrendraaiers ‘met haar ingeladene slaven, na de Spaanse West Indiën transporteeren, en aldaar considerable retouren fourneeren’.⁴²

De kans op neming door Spaanse kruisers en kapers of compagnieschepen van de WIC werd als een aanzienlijk risico geacht. De assurantiepremies lagen daarom een stuk hoger dan bij de reguliere

⁴⁰ Paesie, *Lorrendrayen*, bijlage I, 32-86.

⁴¹ *Ibidem*, bijlage I.

⁴² Nationaal Archief (hierna: NA), Archief van de Tweede WIC 97, W. de la Palma aan Heren Tien, 26 juni 1702.

scheepvaart. Voor lorrendraaiers, die bijvoorbeeld tussen 1725 en 1730 voor de illegale handel op West-Afrika waren uitgereed, bedroegen die 18 procent. Voor de smokkelschepen op de Spaanse koloniën betaalden de reders in diezelfde periode zelfs 25 procent. Daarvan werd later wel een bepaald percentage gerestitueerd, als de boekhouder kon aantonen dat het desbetreffende schip zich niet in een bepaald risicovol kustgebied had begeven.⁴³

Kaapvaart en smokkelhandel

Tijdens de Spaanse Successieoorlog werden voor ruim tweehonderd verschillende Zeeuwse kapiteins commissiebrieven aangevraagd. Slechts een deel daarvan hield zich daadwerkelijk met kaapvaart bezig. De andere waren zogenaamde koopvaarders met commissie. Sommigen hadden zelfs geen enkele intentie om kaapvaart te bedrijven. De aangevraagde commissiebrieven dienden andere doelen. Daarmee kon men bijvoorbeeld de verplichte levering van bootsvolk aan de admiraliteit ontlopen, waarvoor kapers waren vrijgesteld of ze fungeerden als dekmantel voor illegale activiteiten. Omdat het operatiegebied van kapers onbepaald was, konden koopvaarders met commissie zich ongehinderd binnen het octrooigebied van de WIC of op de kusten van de Spaanse koloniën begeven. Er was dus sprake van oneigenlijk gebruik van commissiebrieven.

Daar het kapen bijzaak was, brachten deze koopvaarders met commissie doorgaans weinig of geen prijzen op. Een goed voorbeeld van zo'n kapersbedrijf in naam was de rederij van de Middelburgse boekhouder Simon Pieter Trouillart. Hij vroeg voor zeven van zijn schepen een commissiebrief aan, waarvan er zes voor de illegale vaart op West-Afrika werden uitgerust. Geen enkel schip bracht een prijs op.

Ook lieten scheepsnamen soms weinig aan verbeeldingskracht over. Kaperfregatten met namen als: Africa, America, Handelaar of Negotie Galeij suggereerden weinig oorlogshandelingen. Naast koopvaarders die met commissie op Amerika zeilden, is van bijna veertig andere Zeeuwse kapers aangetoond dat zij op West-Afrika handelden. Tezamen maakten die ongeveer tachtig smokkelreizen. Ook combinaties kwamen voor. Zo liep het zwaarbewapende Vlissingse fregat *Rosenburg*, bemand met 84 koppen en voorzien van commissie, in januari 1709 in zee. Boekhouder Adolf de

⁴³ Paesie, *Lorrendrayen*, 161-162.

Groene, de muntmeester van Zeeland, had kapitein Erasmus Muller opdracht gegeven om naar Angola te zeilen om daar slaven in te kopen. Vandaar moest hij zijn reis naar de Spaanse koloniën voortzetten om de slaven te verhandelen. De lorrendraaier strandde ongelukkigerwijs in het Caribisch gebied, waarbij de meeste slaven verdronken.

Van de 276 Zeeuwse schepen die tijdens de Spaanse Successieoorlog met commissie werden uitgereed, kunnen er minstens 72 als kaper worden beschouwd. Meer dan vijftig waren koopvaarders met commissie. Van de overige schepen was het moeilijk vast te stellen in welke categorie ze moeten worden ingedeeld.⁴⁴

Toezicht

Het toenemend belang van de Walcherse samenleving bij de risicovolle scheepvaart had niet alleen een geleidelijke ommezwaai van haar handelsmonopolistische opvattingen tot gevolg. Ook vergoelijking van ongeoorloofde activiteiten, werd zoetjesaan salonfähig. Voorbereidingen van smokkelreizen vonden bijvoorbeeld in alle openheid plaats. De Zeeuwse admiraliteit accordeerde in de achttiende eeuw zelfs vele tientallen uitredingen van lorrendraaiers.⁴⁵ Ook bij de kaapvaart ging het nodige mis. Zo fraudeerden opeenvolgende vendumeesters door geheime afspraken met rederijboekhouders te sluiten en werden opgebrachte neutrale schepen, ondanks het dringende verzoek van de Staten-Generaal, niet vrijgegeven. Ook bezaten invloedrijke personen, die volgens hun professie geen belang in de kaapvaart mochten hebben, scheepsparten in kapers.⁴⁶

Dat deze Zeeuwse functionarissen het niet zo nauw namen met de voorschriften kan enerzijds verklaard worden door de algehele corruptie en nepotisme van die tijd. Bovendien leidde de socio-economische achteruitgang in Zeeland na 1670 tot allerlei politieke spanningen. In 1702 resulteerden die zelfs in onlusten, waarbij een deel van de oude politieke garde het veld moest ruimen. Hoewel van een politiek vacuüm geen sprake

⁴⁴ Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 39-43 en bijlage XII; Paesie, *Lorrendrayen*, 139, 147, 192-196 en 220.

⁴⁵ ZA, Archief Directe en Indirecte Belastingen 57; NA, Archief Admiraliteitscolleges 2523-2546, Resoluties admiraliteit, 1700-1730.

⁴⁶ Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 79-120; Francke, *Utiliteyt*, 280-303.

was, kan evenmin van een krachtig bestuur gesproken worden.⁴⁷ Het falend toezicht kan anderzijds aan de Zeeuwse autonomie worden toegeschreven. Zowel de aanvraag van commissiebrieven en handelspassen als de veilingen van opgebrachte prijzen en belastingafdracht verliepen via de admiraliteitscolleges. De inrichting van het Zeeuwse college week echter af van de vier andere admiraliteitscolleges in de Republiek. Daar werden alle leden door de Staten-Generaal benoemd, maar in Zeeland bestond een meerderheid van de admiraliteitsraden uit gecommitteerde raden van Zeeland die niet door de Staten-Generaal waren gekozen. Alleen in de hoedanigheid van admiraliteitsraad legden zij de eed af aan het hoogste bestuurscollege van de Republiek. Weliswaar werden zij geacht deze functies bij de uitoefening gescheiden te houden, maar in de praktijk was de gewestelijke invloed op de Zeeuwse admiraliteit een stuk groter dan bij de andere colleges. Invloed van buitenstaanders op Zeeuwse aangelegenheden kon hiermee worden geweerd.⁴⁸ Vooral anti-Hollandse sentimenten, gevoed door de gewestelijke rivaliteit, speelden hierbij een rol.

Besluit

In de tweede helft van de zeventiende eeuw kende het Zeeuwse gewest sterke economische contractie. Vooral de Europese handel in Zeeland had sterk te lijden onder de Hollandse zuigkracht. Om het tij te keren specialiseerden rederijen op het eiland Walcheren zich noodgedwongen in risicovolle scheepvaartondernemingen. In oorlogstijd rustten zij vooral commissievaarders uit. Zodra de vrede gesloten was, richtten dezelfde rederijen zich op de illegale handel op West-Afrika en de Spaanse koloniën in Amerika. De Zeeuwse kaapvaart en smokkelhandel, die aan het begin van de achttiende eeuw hun hoogtepunt bereikten, waren onlosmakelijk met elkaar verbonden. De kaapvaart als bedrijfstak was dus ingebed in de risicovolle maritieme sector.

De risicovolle handelsvaart had een speculatief karakter en kon investeerders grote winsten, maar ook enorme verliezen opleveren. Om deze risico's te spreiden was participatiedeling een gangbare vorm van

⁴⁷ Zie M. van der Bijl, *Idee en Interest. Voorgeschiedenis, verloop en achtergronden van politieke twisten in Zeeland en vooral in Middelburg tussen 1702 en 1715* (Groningen 1981).

⁴⁸ Van der Poel, 'Het particularisme', 70-83; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 12-29 en 121-125; Paesie, *Lorrendruyen*, 174-183.

ondernemen. Daarbij was de financiering en organisatie in handen van meerdere personen die zich in partenrederijen verenigden. Tot de direct belanghebbenden behoorden zowel Zeeuwse kooplieden als regenten. De belangen van de rederij konden zodoende tot in de hoogste bestuursorganen worden behartigd. Daarnaast genoot een groot aantal leveranciers van uiteenlopende goederen en diensten en kopers op veilingen van opgebrachte prijzen of geïmporteerde West-Indische producten indirecte voordelen bij de risicovolle scheepvaart. Er was dus sprake van een groot economisch belang voor de Zeeuwse samenleving, in het bijzonder die van Walcheren. Hoewel bepaalde handelsactiviteiten in strijd waren met de door de Staten-Generaal opgelegde regels werd daar niet of nauwelijks tegen opgetreden. Het economisch belang prevaleerde boven handhaving en naleving van wet- en regelgeving. Deze gedoogsituatie avant la lettre werd in de hand gewerkt door de bijzondere samenstelling van de Zeeuwse admiraliteit. Dat gaf de Zeeuwen de mogelijkheid tot het uitzetten van een eigen koers.