



Universiteit
Leiden

The Netherlands

‘Die schaede is soo groot ende excessyff.’ Maatregelen van de Republiek tegen

Sparks, Liesbeth

Citation

Sparks, L. (2011). ‘Die schaede is soo groot ende excessyff.’ Maatregelen van de Republiek tegen. *Leidschrift : Een Behouden Vaart?*, 26(December), 99-116. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/72699>

Version: Not Applicable (or Unknown)

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/72699>

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

Leidschrift

Historisch Tijdschrift

Artikel/Article: *'Die schaede is soo groot ende excessyff.' Maatregelen van de Republiek tegen geweld en geweldsdreiging op Europese zeehandelsroutes, 1600-1630*

Auteur/Author: *Liesbeth Sparks*

Verschenen in/Appeared in: *Leidschrift*, 26.3 (Leiden 2011) 99-116

Titel uitgave: *Een behouden 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 vijftienvintig 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 ordered 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

‘Die schaede is soo groot ende excessyff.’ Maatregelen van de Republiek tegen geweld en geweldsdreiging op Europese zeehandelsroutes, 1600-1630

Liesbeth Sparks

Kameelhaar, stokvis, rogge, tarwe, aluin, olie, marmer, brandewijn, angorawol, steenkool, tabak, enzovoort: de verscheidenheid van het aantal producten dat tijdens de Gouden Eeuw vanuit Europa de Republiek bereikte, was eindeloos. En een groot deel van deze producten werd opnieuw verhandeld binnen Europa. Drie Europese zeehandelsroutes waren rond 1600 dan ook van groot belang voor de Republiek. Allereerst de Oostzeevaart, of ‘moedernegotie’, zoals de graan- en houthandel met het Oostzeegebied in de zeventiende eeuw ook wel genoemd werd. Verder waren ook de westvaart – de vaart op Zuidwest-Frankrijk, Spanje en Portugal – en de straatvaart belangrijk – de handel van de Republiek op de Middellandse Zee – waarbij de schepen door de Straat van Gibraltar voeren.

De Nederlandse handel op deze routes bloeide tussen 1580 en 1650 als nooit te voren. Er deden zich tegelijkertijd grote problemen voor: Nederlandse handelsschepen hadden er niet alleen te lijden onder geweld van kapers en zeerovers, maar ook onder allerlei andere geweldsdreigingen. De Nederlanden had tussen 1450 en 1650 dus te maken met een vreemde paradox, stelt historicus Oscar Gelderblom: een sterke economische groei, niet alleen in de Republiek, maar in heel Europa, viel tussen 1450 en 1650 samen met een sterke toename van geweld. Hoe is dat mogelijk? Gelderblom stelt op basis van zijn onderzoek vast, dat koopmannen door een combinatie van preventieve en compenserende maatregelen, zoals scheepsbewapening of zeeverzekeringen, de economische schade van het geweld effectief wisten te beperken.¹

Koopmannen probeerden bij het bestrijden van het geweld op zee ook de hulp in te schakelen van de overheid. ‘Die schaede is soo groot ende excessyff’, schreven 68 kooplieden die handel dreven in het Middellandse

¹ O. Gelderblom, *Violence and Growth. The Protection of Long-Distance Trade in the Low Countries, 1250-1650* (z.p. 2005) 1-2.

Zeegebied in februari 1621 aan de Staten-Generaal.² Zij doelden op de grote hinder die hun schepen ondervonden van zogenaamde Barbarijse rovers: de schepen werden overmeesterd, de bemanning als slaaf verkocht. Zij vroegen de Staten-Generaal iets te ondernemen tegen het geweld en zoals we zullen zien nam de Nederlandse staat deze smeebede serieus. Tegen allerlei vormen van geweld en geweldsdreiging op de Europese wateren namen de Staten-Generaal in het begin van de zeventiende eeuw maatregelen. Wat waren dat eigenlijk voor maatregelen? En in hoeverre waren ze effectief? Dat zijn vragen die ik in dit artikel zal proberen te beantwoorden. Allereerst zal ik een schets geven van de geweldsrisico's waar Nederlandse schippers en reders rond het begin van de zeventiende eeuw mee te maken konden krijgen.

Militair ingrijpen en economische maatregelen

Het proces van Europese staatsvorming ging aan het begin van de zeventiende eeuw gepaard met veel gewapende conflicten. Voor Nederlandse handelsschepen, bijvoorbeeld in de Oostzee, was dat militaire geweld een reëel risico. Zo ondervonden Nederlandse schepen veel hinder van de strijd tussen Zweden, Polen en Denemarken over de beheersing van het Oostzeegebied. Christian IV van Denemarken stelde na afloop van de Oorlog van Kalmar (1610-1613) bijvoorbeeld een hoge heffing in voor Nederlandse schepen die door de Sont voeren. Verder verbood hij Nederlands handelsverkeer tussen Zweden en Finland en confisqueerde hij de Nederlandse schepen die dit verbod ontboden. Amsterdamse kooplieden waren woedend over deze maatregelen, die een negatieve invloed hadden op de Baltische handel.³

Als de Nederlandse handel al risico liep door conflicten waar de Republiek niet eens direct bij betrokken was, ligt het voor de hand dat deze nog meer gevaar liep door de voortslepende oorlog met Spanje. Op zee waren de Nederlandse rebellen onverslaanbaar gebleken, maar daar wilde Spanje aan het begin van de zeventiende eeuw voorgoed een einde aan maken. In september 1599 voer de Spaanse officier Frederico Spinola

² R.E.J. Weber, *De beveiliging van de zee tegen Europeesche en Barbarijse zeerovers 1609-1621* (Amsterdam 1936) Bijlage III, 216.

³ J. Israel, *Dutch Primacy in World Trade 1585-1740* (Oxford 1989) 94.

daarom met zes galeien – bemand met duizend Italiaanse infanteristen – het Kanaal binnen. Hij nestelde zich na hevige gevechten in de wateren bij het Zuid-Nederlandse Sluis.⁴ Vanuit Sluis maakte Spinola jacht op Nederlandse vissers- en handelsschepen. Pas na vier jaar wist de Republiek de agressieve Spaanse galeienvloot uit te schakelen.⁵

Nederlandse handelsschepen hadden niet alleen te lijden onder militair geweld, maar ook onder economisch geweld van Spanje, dat erop gericht was de Republiek structureel te verzwakken. Zo probeerde Spanje het machtsevenwicht in de Oostzee te beïnvloeden om de Nederlandse handel schade toe te brengen. Daarnaast gebruikte het handelsembargo's om de Republiek te dwarsbomen. Zo verbood Filips III in november 1598 alle handel tussen Spanje en de Republiek. Hij liet voor de zekerheid alle Nederlandse schepen in Spaanse of Portugese havens confisqueren. De bemanning werd naar de galeien gestuurd of gevangen gezet. Volgens Jonathan Israel had dit economische geweld grote weerslag op de Nederlandse handel, omdat 'de schokgolven van deze slag [...] in ieder deel van de Nederlandse wereldhandel werden gevoeld'.⁶

Het Twaalfjarig Bestand bracht tijdelijk een einde aan de handelsembargo's: tussen de Republiek en Spanje bestonden gedurende deze jaren normale handelsbetrekkingen. Bij het naderen van het einde van het Bestand begonnen nieuwe Spaanse adviseurs als Baltasar de Zúñiga en de graaf van Olivares grootschalige economische maatregelen te bedenken met als doel de economie van de Republiek te ruïneren. Op die manier zouden de opstandige gewesten zo zwak worden, was de voorspelling, dat ze gemakkelijk weer onder Spaans gezag gebracht zouden kunnen worden. Spanje zou volgens De Zúñiga en Olivares niet alleen handelsembargo's moeten gebruiken, maar ook kaapvaart.⁷

⁴ A. Bijl, *De Nederlandse convooidiensdienst. De maritieme bescherming van koopvaardij en zeevisserij tegen piraten en oorlogsgevaar in het verleden* (Den Haag 1951) 56. Zie ook J.H. Kernkamp, *De handel op den vijand, 1588-1609*, II (Utrecht 1934) 253.

⁵ R. Gray, 'Spinola's Galleys in the Narrow Seas, 1599-1603', *The Mariner's Mirror* 64 (z.p. 1978) 82.

⁶ Israel, *Dutch Primacy*, 58.

⁷ D. Goodman, *Spanish Naval Power, 1589-1665. Reconstruction and Defeat* (Cambridge 1997) 17-18.

Duinkerke en Spaanse kapers

Chronische geldtekorten betekenden dat een staand leger, en zeker een staande vloot, voor vroegmoderne Europese staten vaak onhaalbaar was. Daarom was de oorlogvoering aan het begin van de zeventiende eeuw in hoge mate geprivatiseerd. In bijna ieder conflict dat op zee werd uitgevochten, speelden volgens historicus Matthew Anderson 'private schepen een rol, vaak zelfs een dominante rol'.⁸ Een staat kon bijvoorbeeld van particulieren een uitgerust oorlogsschip inhuren om in te zetten bij een zeeslag. Maar de belangrijkste vorm van (gedelegeerd) staatsgeweld op zee was de kaapvaart.

Bijna alle Europese staten zetten kaapvaart in om de handel van de vijand te bestrijden en de vijand zo te verzwakken – ook de Republiek. Kaapvaart werd namelijk beschouwd als een legitiem middel om ervoor te zorgen dat de vijand een deel van de absolute hoeveelheid rijkdom op aarde misliep.⁹ In oorlogstijd gaven staten daarom zogenaamde kaperbrieven uit, die toestemming gaven om schepen van staten waarmee ze in oorlog waren aan te vallen en te veroveren. Kapers mochten het grootste deel van de buit zelf houden; de rest werd afgestaan aan de staat. De staat stond dus een deel van zijn macht af aan particulieren, in ruil voor een deel van de winst.¹⁰ Overheden hielden overigens wel streng toezicht op de verkoop van buitgenomen schepen en de verdeling van de opbrengst.

De Republiek had aan het begin van de zeventiende eeuw een beruchte kapersvloot. Vooral Zeeuwse kapers die jacht maakten op Spaanse en Portugese schepen werden gevreesd: *Pechelings* of *Pixaringos* werden ze genoemd, verbasteringen van het woord Vlissingers.¹¹ Maar op hun beurt hadden Nederlandse schepen op de Europese zeehandelsroutes in deze periode ook te lijden onder kaapvaart. De grootste vijand was en bleef Spanje, dat vooral na het aflopen van het Twaalfjarig Bestand de kaapvaart grootschalig inzette om de Republiek te verzwakken. De belangrijkste

⁸ M.S. Anderson, *The origins of the modern European state system, 1494-1618* (Londen 1998) 27.

⁹ M. 't Hart, 'Kaapvaart en staatsmacht. Dilemma's van de geprivatiseerde oorlogvoering op zee' in: *De zeventiende eeuw* 13 (1997) 429.

¹⁰ 't Hart, 'Kaapvaart en staatsmacht', 427.

¹¹ J.T.H. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse successieoorlog 1702-1713* (Middelburg 1986) 9.

kapers die in opdracht van Spanje Nederlandse schepen veroverden waren de zogenoemde Duinkerkse kapers.

De Duinkerkse kapers opereerden voornamelijk voor de Vlaamse en Zeeuwse kust, hoewel zij zich soms zelfs tot aan de Zuiderzee waagden.¹² Zij brachten een buitgenomen schip zo snel mogelijk aan land, om het met lading en al te verkopen. De bemanning werd gevangen gezet, gedwongen dienst te nemen op een kaperschip of naar de Spaanse galeien gestuurd. Soms konden bemanningsleden zich loskopen, of het schip ‘rantsoeneren’: in ruil voor een geldbedrag namen de kapers dan alleen bruikbare zaken zoals zeilen en kabels mee, maar lieten het schip en de lading verder ongemoeid. Ten minste één bemanningslid, meestal de schipper, werd meegenomen als gijzelaar om ervoor te zorgen dat het losgeld voor het schip daadwerkelijk werd betaald.¹³

De confrontatie tussen een Nederlands schip en een Duinkerkse kaper verliep overigens niet altijd zo beschaafd. In 1626 stak bijvoorbeeld een eskader van de Vlaamse oorlogsvloot achttien Nederlandse haringbuizen in brand. De bemanningsleden werden door de kapers gered, maar vervolgens moesten ze dobbelen wie in welke volgorde overboord zou worden gezet.¹⁴ En in een doopboek van de hervormde gemeente te Maassluis van dominee Johannes Fenacolijs wordt vermeld, dat ‘Den 12en november [1628] een kint gedoopt genaemt Adriaen, zoon van Maertgen de Vader en Adriaen Cornelisz. Gorter die recht te voer van de Duijkerckers overboord is gesmeten.’¹⁵

Het grootste slachtoffer van de Duinkerkse kapers was overigens niet de Nederlandse handelsvloot, maar de Nederlandse vissersvloot – hoewel kapers ook aasden op de rijkbeladen handelsschepen uit Indië, Brazilië, en Zuid-Frankrijk. Tussen 1585 en 1646 vielen meer dan vijfhonderd Zeeuwse

¹² R. Baetens, ‘The organization and effects of Flemish privateering in the seventeenth century’, *Acta historiae Neerlandicae: studies on the history of the Netherlands* 9 (1976) 61-63.

¹³ A. van Vliet, *Vissers en kapers: de zeevisserij vanuit het Maasmondgebied en de Duinkerker kapers (ca. 1580-1648)* (Den Haag 1994) 101.

¹⁴ A. van Vliet, ‘Geweld op zee: kapers en vissers rond 1600’ in: *Netwerk. Jaarboek Visserijmuseum 1997* (Vlaardingen 1997) 8. Zie ook: J.R. Bruijn, *Varend verleden: de Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw* (Amsterdam 1998) 7.

¹⁵ Van Vliet, ‘Geweld op zee’, 8.

vissersschepen in Duinkerke handen.¹⁶ De kapers verkochten prijsgenomen schepen aan kooplieden uit Denemarken, Zweden, of Duitse Hanzesteden, die de schepen op hun beurt terugverkochten aan de Nederlandse eigenaar. Maar het aanbod van buitgenomen Nederlandse schepen in Zuid-Nederlandse havensteden was zó groot, dat ze ook wel gewoon als haardhout werden geveild.¹⁷

Na het aflopen van het Bestand in 1621 nam het Duinkerke kapergeweld in opdracht van Spanje extreme proporties aan. Tussen 1621 en 1647 liep het totaal aantal Zuid-Nederlandse kaperschepen dat uitvoer op tot wel honderd per jaar.¹⁸ Ter vergelijking: vóór het Bestand was dat aantal hooguit dertig per jaar.¹⁹ Tussen 1626 en 1634 veroverden Duinkerke kapers 1499 schepen, en brachten ze er nog eens 336 tot zinken. De buit die zij hiermee behaalden bedroeg 11.383.492 gulden, dit vertegenwoordigt anno 2011 een waarde van ruim 214 miljoen euro. Tachtig procent van al deze prijsgenomen of gezonken schepen was afkomstig uit de Republiek.²⁰ J.R. Bruijn schat dat Duinkerke kapers tussen 1627 en 1635 ongeveer 423 Nederlandse handels- en vissersschepen tot zinken brachten, en er 1606 veroverden.²¹

En was een Nederlands schip ontsnapt aan de Duinkerkers, dan was het nog niet veilig, want op de route naar Zuid-Frankrijk of Spanje moesten schippers ook bedacht zijn op Spaanse kapers. Die waren voornamelijk afkomstig uit Baskenland en opereerden tussen 1621 en 1650 in het gebied rond de Golf van Biskaje en langs de Franse kust, tot aan Bretagne. De belangrijkste uitvalsbasis was San Sebastián, van waaruit in deze periode zo'n 149 kaperschepen actief waren.²² De Nederlandse verliezen aan

¹⁶ J. Korteweg, *Kaperbloed en koopmansgeest: 'legale zeeroof' door de eeuwen heen* (Amsterdam 2006) 100.

¹⁷ Van Vliet, 'Geweld op zee', 8. Zie ook M.G. de Boer, *Tromp en de Duinkerkers* (Amsterdam 1949) 61.

¹⁸ A. van Vliet, 'The influence of Dunkirk privateering on the North Sea (herring) fishery during the years 1580-1650' in: *The North Sea and Culture (1550-1800). Proceedings of the International Conference held at Leiden 21-22 April 1995*, J. Roding en L. Heerma van Voss ed. (Hilversum 1996) 155.

¹⁹ Baetens, 'Organization and effects', 53-54.

²⁰ Ibidem, 62.

²¹ Bruijn, *Varend verleden*, 35-36.

²² E. Otero Lana, 'Los corsarios españoles. Apogeo del corso peninsular en el reinado de Felipe IV', *Historia* 16, vol. 13 (1988) 17.

Spaanse kapers waren aanzienlijk. In 1602 veroverden Spaanse kapers veertien schepen uit Hoorn alleen.²³ Historicus David Goodman stelt dat Spaanse kapers tussen 1621 en 1697 circa 704 schepen prijsnamen of lieten zinken. Een groot aantal daarvan zal Nederlands geweest zijn.²⁴

Engelse en Barbarijse zeerovers

Nederlandse handelsschepen hadden op de Europese zeehandelsroutes niet alleen te lijden onder direct staatsgeweld of gedelegeerd staatsgeweld als kaapvaart. Ook buitenstatelijk geweld van zeerovers was een groot probleem. De alomtegenwoordige kaapvaart had bovendien invloed op het aantal zeerovers in vroegmodern Europa. De crux zat hem in de delegatie van het geweldsmonopolie van de staat aan derden, zoals bij kaapvaart gebeurde. Hoewel de staat wel enige controle uitoefende op de kapers – bijvoorbeeld door het toezicht op de verkoop van de buit – bleken kapers in de praktijk moeilijk in de hand te houden.²⁵

Ver van het toezien oog van de overheid die de kaperbrief verleend had, was het voor een kaperkapitein maar al te verleidelijk om ook neutrale of zelfs bevriende schepen aan te vallen.²⁶ En niet zelden begon een kaperkapitein na verloop van tijd, bijvoorbeeld na afloop van een oorlog, een alternatieve loopbaan als zeerover. L.C. Vrijman stelt zelfs dat nagenoeg alle beruchte piraten uit de vroegmoderne tijd ‘hun carrière begonnen zijn met te varen op een behoorlijke commissie.’²⁷ Maar ook marinepersoneel

²³ Israel, *Dutch Primacy*, 88-89.

²⁴ Goodman, *Spanish Naval Power*, 14.

²⁵ Anderson, *Modern European state system*, 31. Anderson citeert hier J.R. Hale, ‘Armies, navies and the art of war’ in: C.L. Mowat ed., *New Cambridge Modern History* (Cambridge 1968) 201.

²⁶ Veel auteurs wijzen op de vage grens die in de praktijk bestond tussen kaapvaart en illegale activiteiten. Zie bijvoorbeeld: R. J. Barendse, *Koningen, compagnieën en kapers. De Arabische zeeën 1640-1700* (Leiden 1991) 219-220; J.L. Anderson, ‘Piracy and World History: An Economic Perspective on Maritime Predation’, *Journal of World History* 6 (1995) 176, noot 4; J. E. Thomson, *Mercenaries, Pirates and Sovereigns: State-building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe* (Princeton, NJ 1994) 22-23.

²⁷ L.C. Vrijman, *Kaapvaart en zeerooverij, uit de geschiedenis der vrije nering in de Lage Landen* (Amsterdam 1938) 37.

wendde zich na afloop van een oorlog tot de zeeroverij. Aan het begin van de zeventiende eeuw maakten Engelse piraten bijvoorbeeld het Kanaal onveilig: de meeste van hen hadden tot 1604 gediend op de Engelse oorlogsvloot tegen Spanje en waren daarna overbodig geworden.²⁸

Zowel in het Kanaal als langs de Ierse kust belaagden deze nieuwe Engelse piraten vanaf 1604 Europese handelsschepen – ook Nederlandse. De Engelse vorst Jacobus I schatte het totale aantal Engelse piratenschepen in 1608 op 500.²⁹ Dat Nederlandse handelsschepen veel te lijden hadden onder de Engelse zeerovers, kwam in de eerste plaats doordat deze piraten ook voor eigen gebruik schepen roofden, en daarbij de voorkeur gaven aan Nederlandse fluitschepen. Deze schepen waren niet alleen snel, stevig en stabiel, maar beschikten bovendien over veel laadruimte. Ideaal voor piraten, dus: zo konden ze veel mankracht herbergen én extra kanonnen, meestal tussen de twintig en dertig stuks.³⁰

Een Engels piratenschip was bovendien nauwelijks te onderscheiden van een ‘gewoon’ schip en dus moeilijk te ontwijken. De zeerovers voeren niet alleen op veroverde handelsschepen, maar hadden een hele collectie vlaggen aan boord waarmee ze andere schepen konden misleiden. Zo ook in mei 1616, toen het Zeeuwse schip de *Zwarte Hond* door Engelse piraten werd veroverd. Onder leiding van een zekere Harris hadden zestien piraten het Engelse handelsschip *The Eagle* overmeesterd. Zij hielden de schipper aan boord. Toen de zeerovers na een week de *Zwarte Hond* ontwaarden gaf Harris de Engelse schipper opdracht de *Zwarte Hond* om water te vragen. De piraten verscholen zich intussen in het ruim. De Zeeuwse kapitein naderde *The Eagle* nietsvermoedend, en wierp een touw uit met daaraan een waterfles. Binnen een kwartier werd de Zeeuwse bemanning overmeesterd door de plotseling verschenen piraten.³¹

Een geval apart in de wereld van de zeventiende-eeuwse zeeroverij waren de Barbarijse zeerovers of kapers. Zij opereerden vanuit Noord-Afrikaanse havensteden als Algiers en Tripoli, en vormden een grote bedreiging voor Nederlandse handelsschepen in de Middellandse Zee. Volgens Janice Thompson is het lastig te bepalen of deze zeeschuimers nu kapers of piraten waren, vanwege de ondoorzichtige politieke situatie in het

²⁸ C.M. Senior, *A nation of pirates. English piracy in its heyday* (Newton Abbot 1976) 9.

²⁹ Senior, *A nation of pirates*, 11.

³⁰ Ibidem, 26-28.

³¹ Ibidem, 20.

gebied.³² In naam werden de stadstaten Algiers, Tunis en Tripoli geregeerd door een afgevaardigde van de Ottomaanse Sultan, maar in de praktijk had een raad van hoge Ottomaanse militairen het voor het zeggen. Zij keurden de kaperactiviteiten goed, waardoor de rovers een zekere legitimiteit kregen, maar David Hebb stelt dat 'hun activiteiten nooit werden geautoriseerd door de Sultan, en soms zelfs tegen zijn wensen werden uitgevoerd'.³³ De Barbarijse 'kapers' waren dus in feite zeerovers.

De grootste Barbarijse kapersstaat was overigens Algiers. In 1623 telde de Algerijnse kapervloot drie galeien, vijfenzeventig linieschepen en honderd kleinere vaartuigen. De Tunesische kapervloot bestond daarnaast in 1625 uit zes grote galeien, tien tot twaalf kleine galeien (brigantijnen) en veertien grote zeilschepen. Tripoli, de kleinste van de kaperstaten, had slechts twee of drie zeilschepen.³⁴ De schade die de Barbarijse rovers aan de Nederlandse handelsvloot toebrachten was volgens P.W. Klein 'huiveringwekkend groot.' Alleen al de rovers uit Algiers veroverden tussen 1617 en 1625 206 Nederlandse schepen.³⁵

Nederlandse schippers konden in Europese wateren dus allerlei geweld tegenkomen, variërend van een indirecte bedreiging van economische belangen tot daadwerkelijk fysiek gevaar. Maar de geweldsdreiging was aan het begin van de zeventiende eeuw niet constant. In tabel 1 zijn de uiteenlopende geweldsdreigingen verzameld en gecategoriseerd, met een + voor hoge dreiging, een ++ voor acute dreiging, en een 0 voor neutrale dreiging. Op deze manier is goed te zien hoe het geweld op zee aan het begin van de zeventiende eeuw binnen Europa verschoof.³⁶ Tussen 1598 en 1609 was de dreiging voor Nederlandse schepen bijvoorbeeld hoog, maar niet acuut. Zowel de Duinkerke kapers als de Barbarijse kapers waren duidelijk nog niet op het hoogtepunt van hun sterkte. Tijdens het Bestand (1609-1621) leek de geweldsdreiging af te nemen en zich te verplaatsen naar het noorden en zuidoosten. De Republiek had even respijt van Spaans geweld, maar dat betekende niet dat er geen risico's meer bestonden: Nederlandse handelsschepen moesten op

³² Thompson, *Mercenaries, Pirates and Sovereigns*, 45.

³³ D. Hebb, *Piracy and the English Government 1616-1642* (Aldershot etc. 1994) 11-12 en 15. Zie ook Thompson, *Mercenaries, Pirates and Sovereigns*, 45.

³⁴ Korteweg, *Kaperbloed en koopmansgeest*, 105-106.

³⁵ P.W. Klein, *De Trippen in de 17e eeuw. Een studie over het ondernemersgedrag op de Hollandse stapelmarkt* (Rotterdam 1965) 311.

³⁶ Deze gegevens zijn verzameld gedurende het schrijven van dit artikel.

hun hoede blijven. De periode vanaf het aflopen van het Bestand in 1621, ten slotte, werd gekenmerkt door ernstige geweldsdreigingen op bijna alle handelsroutes.

Tabel 1. Ernst van geweldsdreiging voor Nederlandse handelsschepen in Europese wateren, ca. 1600-1630

	1598-1609	1609-1621	1621-1630
Indirect militair geweld Oostzeegebied (Oostzee)	+	+	+
Direct militair geweld Spanje (Kanaal, Straat van Gibraltar)	+	0	+
Economische bedreiging Oostzeegebied (Sont, Oostzee)	+	++	++
Economische oorlogvoering Spanje (Spaanse kust, Straat van Gibraltar)	+	0	++
Duinkerkse kapers (Vlaamse en Nederlandse kust)	+	0	++
Spaanse kapers (Golf van Biskaje)	+	0	++
Engelse zeerovers (Kanaal en Noordzee)	+	+	0
Barbarijse rovers (Middellandse Zee)	+	++	++

Bewapening, konvooien en patrouilles

Wat te doen tegen al dit geweld? Individuele koopmannen probeerden op verschillende manieren te compenseren voor inkomstenderving vanwege geweldsdreiging. Ook de Staten-Generaal namen de geweldsproblemen op de drie belangrijke Europese zeehandelsroutes serieus en troffen tussen 1600 en 1630 verschillende maatregelen om de Nederlandse handelsbelangen te beschermen. Waar de maatregelen van individuen voornamelijk compensatie betroffen – bijvoorbeeld een zeeverzekering of hogere verkoopprijzen – probeerde de Nederlandse overheid het geweld tegen Nederlandse schepen voornamelijk te voorkomen. Daarbij maakten de Staten-Generaal zowel gebruik van ‘defensieve’ als ‘offensieve’ preventie.

‘Defensieve’ preventie was bedoeld om Nederlandse schepen zo lastig mogelijk veroverbaar te maken. Dat gebeurde in de eerste plaats door de organisatie van konvooien, grote groepen handelsschepen die begeleiding kregen van een aantal oorlogsschepen. Ook werd het fenomeen ‘kruisen’

steeds belangrijker: op gevaarlijke knooppunten patrouilleerden Nederlandse oorlogsschepen. Tot slot werden handelsschepen in de loop van de zeventiende eeuw door de Staten-Generaal verplicht zich adequaat te bewapenen.

De Staten-Generaal begonnen in de loop van de zeventiende eeuw de konvooidienst van de Republiek te standaardiseren, onder meer op aandringen van vissers en kooplieden. Zo legden in 1621 68 kooplieden de Staten-Generaal een ontwerp voor beschermende begeleiding richting de Middellandse Zee voor, vanwege de 'groote en onverdraechelijke zeeroverije.'³⁷ Historicus A. Bijl schrijft, dat:

uit de min of meer chaotische toestand waarin zich het convooiwezen tot in het begin van de zeventiende eeuw bevond, zich ten slotte toch een meer in onderdelen geregelde en dus meer georganiseerde convooidienst [ontwikkelde].³⁸

Ook patrouillering van Europese wateren kwam tot stand door de lobby van bezorgde vissers. In april 1600 bijvoorbeeld, stelden de Staten-Generaal op verzoek van vissers uit Den Briel en Vlissingen een permanente patrouille in van minstens drie oorlogsschepen rond de monding van de Maas en het Goereese gat, om zo de vissersvloot tegen Duinkerke kapers te beschermen.³⁹ Op 1 april 1615 besloten de Nederlandse admiraliteitscolleges op een aantal risicovolle knooppunten permanente patrouilles in te stellen. In het Kanaal, langs de kusten van Ierland, en langs de kust van Frankrijk zouden voortaan drie oorlogsschepen aanwezig zijn, langs de Portugese kust ook drie, en tussen Kaap St. Vincent en de Straat van Gibraltar vijf.⁴⁰

Het idee van verplichte scheepsbewapening ontstond in de loop van 1600 in Amsterdam: bestuurders meenden dat zij door een dergelijke verplichting zouden kunnen bezuinigen op de geldverslindende konvooiëring. Op 9 april 1603 vaardigden de Staten-Generaal daarom de 'Ordre op de wapeninge en manninge der schepen' uit, die voorschreef hoeveel bemanningsleden en wapens verschillende Nederlandse schepen

³⁷ R.E.J. Weber, *De beveiliging van de zee tegen Europeesche en Barbarijische zeeroovers 1609-1621* (Amsterdam 1936) 216, Bijlage 3.

³⁸ Bijl, *Nederlandse convooidienst*, 63.

³⁹ Ibidem, 195, Bijlage XLIV.

⁴⁰ Ibidem, 72.

aan boord moesten hebben.⁴¹ Fregatten van vier- tot achthonderd ton werden bijvoorbeeld verplicht vierentwintig tot veertig kanonnen aan boord te dragen, naast vijftig tot zeventig bemanningsleden. Het ontdruken van deze voorschriften was overigens aantrekkelijk, omdat reders zo aanzienlijk op de uitrustingskosten van een schip konden bezuinigen.⁴² Ook volgens Henriette de Bruyn Kops was ontdruking van de verplichte bewapening wijd verbreid: ‘as evidenced by the stream of the decree’s renewals the following years.’⁴³

Diplomatie en politieke druk

De Nederlandse overheid nam naast deze defensieve maatregelen echter ook maatregelen die bedoeld waren om actief een einde te maken aan geweld of geweldsdreiging. De eerste van deze ‘offensieve’ maatregelen was de diplomatie, een praktijk die in het zeventiende-eeuwse Europa veel voorkwam. Staten konden het zich niet veroorloven om over ieder geschil de wapenen op te pakken. Via diplomatieke onderhandelingen konden ontluikende conflicten, bijvoorbeeld over geweld, met zo min mogelijk gezichtsverlies worden opgelost. Zo werd in 1625 het schip *De Orangienboom*, eigendom van de Nederlandse koopman Elias Trip, onterecht in Genua vastgehouden. Trip klopte aan bij de Staten-Generaal, die vervolgens bij de bestuurders van Genua op terugkeer van het schip aandrongen (Overigens is niet bekend of deze voorspraak het gewenste effect had).⁴⁴

Veel geweldsdreigingen werden dus in de eerste plaats via diplomatie geprobeerd op te lossen, zoals het probleem van de Engelse zeerovers die vanaf 1604 in het Kanaal Nederlandse handelsschepen belaagden. Nederlandse diplomaten probeerden Jacobus I ertoe te bewegen maatregelen te nemen tegen deze piraten. Ook in het Middellandse Zeegebied waren ‘onderhandelingen, verdragen en consuls in de voornaamste Barbarijse steden de middelen waarmee doorgaans gepoogd

⁴¹ K. Heeringa, *Bronnen tot de geschiedenis van den Levantschen handel*. Deel I, 1590-1660 (Den Haag 1910) 631.

⁴² J.R. Bruijn, ‘De vaart in Europa’ in: G. Asaert e.a. ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, II (Bussum 1977) 237-238.

⁴³ H. de Bruyn Kops, *A spirited exchange. The wine and brandy trade between France and the Dutch Republic in its Atlantic framework 1600-1650* (Leiden 2007) 165.

⁴⁴ Klein, *De Trippen in de 17e eeuw*, 308.

werd de verliezen aan schepen binnen de perken te houden.⁴⁵ Tot slot was tevens de Oostzee bekend terrein voor Nederlandse diplomaten. Zij probeerden invloed uit te oefenen op de politieke situatie in Scandinavië, om zo de Nederlandse economische belangen te beschermen: als Denemarken in de machtsstrijd de overhand dreigde te krijgen zocht de Republiek toenadering tot Zweden en vice versa.⁴⁶

Een voordeel van diplomatie was, dat dure gewapende conflicten ermee voorkomen konden worden. Diplomatie had niet altijd het gewenste effect. Tegenover de diplomatieke successen die de Republiek in Zweden behaalde stond de totale mislukking van de diplomatieke onderhandelingen met Algiers. Al in 1615 ging het mis tijdens een van de eerste diplomatieke reizen naar Algiers en Tunis. Kapitein Jan Pellicorens onderhandelde met de stadstaten over vrijlating van Nederlandse gevangenen en over vrije doorvaart voor Nederlandse schepen, maar kreeg zijn zin niet. Hij verloor zijn geduld, en liet toen hij Algiers verliet de kanonnen afvuren. 'Dit is een canaille... sy [houden] haer woort niet langer als haer proffyt en syn', was zijn verklaring toen hij bij terugkomst in de Republiek over het incident werd ondervraagd.⁴⁷

Als diplomatieke onderhandelingen over het tegengaan van geweld mislukten, kon de overheid van de Republiek ervoor kiezen om de druk op andere overheden op te schroeven. De tweede vorm van 'offensieve' preventie was dus politieke druk, meestal gecombineerd met militaire dreiging. Deze maatregel lag in het verlengde van diplomatie, maar was beduidend dwingender. Politieke druk en militaire dreiging werden niet alleen toegepast als diplomatie ontoereikend was gebleken, maar ook als de geweldsdreiging zo groot was, dat niets doen geen optie was. Deze maatregelen vergden wel meer middelen dan diplomatie, omdat een geloofwaardige sanctie achter de hand gehouden moest worden als pressiemiddel.

Eén voorwaarde voor het effectief uitoefenen van politieke druk en militaire dreiging, om de Nederlandse handelsbelangen te verdedigen, was dat de Republiek de handen vrij had. In de praktijk betekende dit dat de Republiek deze middelen eigenlijk alleen kon toepassen als het conflict met Spanje op een laag pitje stond, zoals tijdens het Twaalfjarig Bestand. Zo

⁴⁵ Bruijn, 'Vaart in Europa', 236.

⁴⁶ A. Tjaden, 'The Dutch in the Baltic, 1544-1721' in: G. Rystad e.a. ed., *In Quest of Trade and Security. The Baltic in Power Politics 1500-1990*, I, 1500-1890 (Lund 1994) 67.

⁴⁷ Weber, *Beveiliging*, 95-97.

nam de Republiek in deze periode forse maatregelen in het Baltisch gebied ter bescherming van de Nederlandse handel. In 1613, toen Christian IV de Nederlandse handel belemmerde, sloot de Republiek bijvoorbeeld een defensieve politieke alliantie met Zweden. Daarin stond onomwonden, dat Zweden en de Republiek geweld tegen Denemarken niet zouden schuwen, als de vrije handel door de Sont belemmerd zou worden. Christian IV voelde zich hierdoor zo bedreigd, dat hij de nieuwe tolheffing afschafte.⁴⁸

Ook het probleem van de Duinkerke kapers was te ernstig om via diplomatie te worden opgelost. Daarom probeerden de Staten-Generaal door een belangrijke wetswijziging de druk op de kapers te vergroten. Vanaf 28 augustus 1587 beschouwden de Staten-Generaal de Duinkerke kapers niet als langer als legale kapers, maar als piraten, een onderscheid dat in de zeventiende eeuw wezenlijk was. Vanaf die tijd waren Nederlandse kapiteins verplicht gevangen genomen Duinkerke kapers de ‘voeten te spoelen’, een eufemisme voor ‘overboord gooien.’⁴⁹ Maar het voetenspoelen bleek geen effectieve maatregel: alleen in 1590 kon de Vlaamse admiraliteit vanwege het voetenspoelen niet genoeg bemanningsleden voor de kaperschepen vinden.⁵⁰

Militaire actie

De ingrijpendste vorm van offensieve preventie was militaire actie. Deze maatregel om geweld tegen Nederlandse schepen te voorkomen werd vanwege de zwaarte en de kosten alleen in uitzonderlijke gevallen toegepast. Een aantal factoren was voor de Republiek van belang bij de overweging om militaire actie te ondernemen, bijvoorbeeld de waarde van de handelsroute en de ernst van het geweldsprobleem. Ook het succes van andere maatregelen had invloed op de beslissing. De mislukking van diplomatieke betrekkingen in het Middellandse Zeegebied deden bestuurders bijvoorbeeld omzien naar andere mogelijkheden om Nederlandse schepen daar te beschermen tegen geweld.

In mei 1618 keurden de Staten-Generaal een militaire strafexpeditie tegen de Barbarijse zeerovers goed. Admiraal Moyon Lambert kreeg de

⁴⁸ Israel, *Dutch Primacy*, 95.

⁴⁹ Van Vliet, *Visseren en kapers*, 105.

⁵⁰ Ibidem, 107.

opdracht met ‘continuele tochten de roovers te soucken, gantsch ende gaer te destrueren ofte onder hen soodanigen schrik ende vreesse te veroorsaeken, dat zij hen nyet meer op zee zullen derven begeven...’⁵¹ In 1619 en in 1620 volgden nog twee expedities naar het Middellandse Zeegebied, maar de kleine Nederlandse vloten konden meestal weinig uitrichten: vaak losten zij een aantal salvo’s en voeren dan weer verder.

Ook de Duinkerke kapers vormden zo’n ernstige bedreiging voor schepen uit de Republiek, dat er verschillende malen militaire actie tegen hen werd ondernomen. Allereerst door een algehele blokkade van de Vlaamse kust in de jaren 1590, om de kapers het uitvaren te verhinderen. Als zij de blokkade toch zouden weten te omzeilen, zouden ze niet terug kunnen keren om een buitgenomen schip te verkopen, was de gedachte. Maar vanwege gebrekkig toezicht en geldtekorten had de blokkade niet het gewenste effect. ‘Kapiteins konden wekenlang ongestoord en ongecontroleerd in Zeeuwse havens blijven liggen om hun schepen schoon te maken en proviand in te slaan’, schrijft Adri van Vliet.⁵²

Naast de blokkade van de Vlaamse kust ondernam de Republiek verschillende offensieve militaire acties om de kaperactiviteiten van de Duinkerke kapers een halt toe te brengen. De bekendste is de Slag bij Nieuwpoort, in 1600, onder meer bedoeld om de kapersnesten in Nieuwpoort en Duinkerken te vernietigen. Maurits, aan het hoofd van tienduizend manschappen, trof bij Nieuwpoort de aartshertog Albrecht, die hem met drieduizend manschappen opwachtte. Hoewel de Nederlanders volgens Geoffrey Parker met ‘lachwekkende zorgeloosheid’ te werk gingen wist het leger van Maurits dat van Albrecht te verslaan. De slag bracht de Republiek geen enkele verbetering wat betreft de Duinkerke kapers. Het gevolg was per saldo zelfs negatief voor de Republiek, enerzijds omdat de Zuidelijke Nederlanden vanaf die tijd meer middelen ontving van Spanje voor haar verdediging, en anderzijds omdat de Spanjaarden zich met hernieuwde ijver op de Republiek stortten.⁵³

Een militaire actie die meer succes had, was de jacht op Engelse zeerovers in het Kanaal. Omdat diplomatieke betrekkingen tussen de Republiek en Engeland geen einde hadden gemaakt aan de Engelse zeeroverij, vroegen de Staten-Generaal Jacobus I toestemming om met

⁵¹ Weber, *Beveiliging*, 123.

⁵² Ibidem, 124.

⁵³ G. Parker, *Van beeldenstorm tot bestand* (Haarlem 1978) 225-226.

Nederlandse oorlogsschepen langs de westkust van Engeland en Ierland te patrouilleren, om op Engelse piraten te jagen. Op 29 juli 1611 verleende Jacobus I die toestemming. Nederlandse oorlogsschepen wisten ten minste drie zeeroversschepen te veroveren in de buurt van Ierland, en in 1613 ook een buitgenomen schip te heroveren op de beruchte Engelse zeerover Henry Mainwaring. Maar toen in 1614 bleek dat de Nederlanders hun machtspositie misbruikten, trok de Engelse vorst zijn toestemming onmiddellijk in.⁵⁴

Vanaf het einde van de zestiende eeuw ondernam de Republiek ook verschillende militaire acties tegen Spanje en Portugal, zowel voor de kust van Iberisch schiereiland als in andere wateren. Het ging daarbij zowel om operaties die bedoeld waren om de Spaanse handelsvloot schade toe te brengen, als expedities om Spaans geweld tegen Nederlandse handelsschepen te voorkomen. Om ervoor te zorgen dat de Spaanse vloot niet zou kunnen uitvaren richting de Republiek of richting Azië, besloten de Staten-Generaal bijvoorbeeld in 1607 tot een preventieve aanval op Spaanse schepen in de Baai van Gibraltar. Deze actie was een succes: op 25 april 1607 wisten 26 Nederlandse oorlogsschepen tien Spaanse galjoenen compleet te vernietigen. Bevelhebber Jacob van Heemskerck overleefde de expeditie overigens niet.⁵⁵

Ook na afloop van het Bestand voerde de Republiek militaire actie tegen Spanje vanwege aanhoudend Spaans kapergeweld. Zo versloeg admiraal Joachim Hendrickszoon Swartenhondt in 1621 een Spaanse vloot in de buurt van Gibraltar, en was Moyen Lambert nabij Calais een aantal Duinkerkse kapers de baas. Maar na een aantal mislukte operaties aan het einde van de jaren twintig, en vanwege de toenemende kracht van de Duinkerkse kapers, hadden de admiraliteitscolleges vanaf 1630 geen geld meer voor dit soort kostbare militaire expedities. De nadruk kwam steeds meer te liggen op defensieve preventieve maatregelen als konvooiering.⁵⁶

⁵⁴ Senior, *A nation of pirates*, 142.

⁵⁵ J.R. Bruijn, *The Dutch navy of the seventeenth and eighteenth centuries* (Columbia 1993) 22.

⁵⁶ Bruijn, *The Dutch navy*, 25.

Conclusie

Een aantal factoren bepaalde óf de Republiek maatregelen nam tegen een geweldsprobleem op een Europese handelsroute, en hoe verreikend die maatregelen dan waren. De belangrijkste factor was het commerciële belang van de handelsroute voor de Nederlandse economie. De handel in het Baltisch gebied was zó belangrijk voor de Nederlandse economie, dat de Republiek schepen in de Oostzee uit alle macht probeerde te beschermen. Een tweede factor was het logistieke belang van een handelsroute. Het operatiegebied van de Duinkerkse kapers lag precies op het knooppunt van verschillende routes: niet alleen schepen richting Frankrijk, Spanje en het Middellandse Zeegebied moesten de Zeeuwse en Vlaamse kust passeren, maar ook schepen die richting Azië voeren. Het is dus begrijpelijk dat de Republiek de Duinkerkse kapers als een van de grootste bedreigingen beschouwde en veel maatregelen tegen hen trof.

Een derde factor die het overheidsingrijpen in de geweldsdreiging op zee beïnvloedde, was de mate van bewegingsvrijheid van de Republiek. Vóór en na het Bestand had de Spaanse dreiging de hoogste prioriteit. Het valt op dat zodra het Bestand van kracht werd, de Nederlandse bemoeienis met de politieke situatie in het Baltisch gebied en de Middellandse Zee toenam. De overheid kon middelen die voorheen tegen Spanje werden ingezet nu daar inzetten. Kosten waren ook nog steeds een factor van betekenis. Het was erg duur om ver van huis militaire actie te ondernemen. Daarom probeerde de Republiek de geweldsdreigingen in het Oostzeegebied en de Middellandse Zee in eerste instantie via diplomatie op te lossen.

In hoeverre hadden de maatregelen van de Republiek voor het voorkomen van geweld tegen de Nederlandse handel op Europese wateren succes? De Nederlandse konvooidienst stond goed bekend en over het algemeen betekende de invoering ervan dat geweld tegen Nederlandse schepen inderdaad verminderd werd. Ook diplomatie, politieke druk en militaire dreiging bleken in de meeste gevallen effectieve middelen om geweldsdreiging tegen Nederlandse schepen terug te dringen. De vrij zeldzame militaire expedities die de Republiek tegen geweldplegers organiseerde hadden over het algemeen minder succes: zij kostten – uitzonderingen daargelaten – meestal meer dan ze opleverden. Uiteindelijk was geld het grootste probleem van de Nederlandse overheid bij het

tegengaan van geweld op de Europese zeehandelsroutes: er was teveel dreiging en er waren te weinig middelen om die dreiging tegen te gaan.

Toch mag de rol die de overheid van de Republiek speelde bij het verkleinen van geweldsrisico's voor Nederlandse handelsschepen in Europa niet worden onderschat. Weliswaar had een aantal maatregelen geen succes, maar diverse andere maatregelen zorgden wel degelijk voor een vermindering van geweld of de dreiging van geweld op de drie belangrijke Europese handelsroutes. Blijkbaar hadden kooplieden vertrouwen in de rol die de overheid kon spelen, want er waren altijd kooplieden die lobbyden voor overheidsingrijpen op bepaalde routes. En áls de maatregelen van de staat succes hadden, betekende dat uiteindelijk voor de koopman lagere beschermingskosten, en dus een hogere winst.