



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Nederlandse contacten met Bretagne vóór de Franse Revolutie: (met Bijlage)

Beenhakker, A.J.

Citation

Beenhakker, A. J. (1972). Nederlandse contacten met Bretagne vóór de Franse Revolutie: (met Bijlage). *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 25, 32-46. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305432>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305432>

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

door

Ir. A. J. Beenhakker

Inleiding

Voor de oud-Nederlandse zeevaarders is Bretagne eeuwenlang meer een obstakel dan een doel geweest. Bij hun tochten naar het zuiden moesten ze om dit ruige uitsteeksel van het Europese continent heen; het bood hun weinig aantrekkelijks, maar stelde hen aan de volle kracht van de oceaanstormen bloot. Ook de gastvrijheid van de kustbewoners was niet altijd even groot. De geschiedenis van de Nederlandse betrekkingen met Bretagne is er dan ook één vol van schipbreuken, kaperijen, gevechten. Daarop bestaat één uitzondering: de monding van de Loire en speciaal de nabijgelegen baaien van Bourgneuf en Brouage ook nog in Bretagne gelegen mochten zich verheugen in een levendige handel met de Nederlanden, waarbij vooral de zoutexport van belang was. In het navolgende laten we echter dit gebied buiten beschouwing en beperken we ons tot het eigenlijke schiereiland. Het heeft tot vrij laat in de Middeleeuwen geduurd, voordat Nederlandse schepen geregelde bezoekers werden van de kusten van Frankrijk, Spanje en Portugal. De aandacht van de Nederlanders richtte zich in het begin vooral op het noorden en oosten en op het nabije Engeland. Daar kwam bij, dat vooral de Bretons, de Basken en de Portugezen zelf bekwame zeevaarders waren, die veel meer dan de Hollanders vertrouwd waren met deze stormachtige kusten.

Eerste contacten

Het oudste bericht over Nederlanders, die Bretagne bezoeken, dateert van 1189, als een Saksisch-Friese vloot, op weg ter kruisvaart, door westerstormen naar de Bretonse kust gedreven wordt en zijn weg langs Belle-Ile en La Rochelle vervolgt (12, blz. 1). In latere jaren ontstaat een levendige handel met de havens langs de Golf van Biskaje, vooral La Rochelle en Bordeaux, maar het zijn vooral de Vlamingen en Bretons, die de schepen bemannen. De Noord-Nederlanders komen er pas later aan te pas en spelen voorlopig slechts een bescheiden rol. De eersten, die zich zover zuidelijk wagen, zijn de bewoners van Kampen, de belangrijke Hanzestad. In 1364 zien we hen voor het eerst verschijnen en in 1414 verleent Jan van Bretagne aan de poorters van Kampen bescherming in zijn gebied. Dit was vooral van belang, omdat ook de Baai van Bourgneuf, het bekende zoutproducerende gebied, tot het toen nog onafhankelijke hertogdom behoorde. De andere Hanzesteden ontvingen een dergelijk privilege eerst in 1433. (12)

Incidenteel vinden we dan ook al Hollanders en Zeeuwen voor de Bretonse kust. Omstreeks 1420 raken zij betrokken in een hevige kaperoorlog, waarbij Fransen, Spanjaarden en Bretons tegenover Engelsen, Zeeuwen en Hollanders stonden. In die tijd begon echter tevens de zoutvaart naar de Baai tot grote bloei te komen: de uitvinding van het haringkaken en de daarmee samenhangende groei van de haringvisserij vroegen om steeds grotere hoeveelheden zout. Deze activiteit vindt zijn officiële bekrachtiging in het verdrag ter beveiliging van de handel, dat op 19 december 1440 tussen de graaf van Holland en de hertog van Bretagne gesloten wordt (12). Het zijn echter vooral de Bretons, die van deze mogelijkheden gebruik maken, en vanaf 1445 hun handelscontacten steeds meer van Vlaanderen naar Arnemuiden en Middelburg verleggen. De publicaties van Sneller (11, 12, 13, 14) gaan hierop uitvoerig in. Toch vinden we ook wel Nederlanders, vooral uit Zeeland op deze route. Dit werd waarschijnlijk bevorderd door de immigratie van Bretonse en Franse kooplieden, die vanuit Zeeland handel op het moederland bleven drijven. Zo worden onder meer vermeld Jan Landrieu alias Maerschalc van Middelburg, als zelfstandig handeldrijvend schipper in 1505, en Jan Bernart, koopman te Middelburg, afkomstig van Orléans. (11, blz. 92)

* De verwijzingen zijn naar een, achterin opgenomen, genummerde lijst van bronnen en literatuur. (Zie blz. 79)

Geregeld kwamen toen al conflicten voor, die soms weer leidden tot represaillemaatregelen tegen Bretonse schepen in Arnemuiden. Reeds in 1403 krijgt Wyse Willemsz. van Middelburg toestemming om zijn schade te verhalen op goederen en schepen van de Bretons te Middelburg (14, no. 76). In 1477 speelt voor het Hof van Holland een zaak tussen de stad Zierikzee en een aantal Bretons wegens een indrukwekkende serie molesteringen voor de Bretonse kust, in de periode van 1449 tot 1477 (14, no. 294). Ook werd in 1496 het schip Christoffle, geladen met Kortrijks laken, lijnwaad en festoen, toebehorende aan Jan Lem, Cornelis van den Coelhuuse en anderen, door die van St. Pol veroverd (14, no. 413). In elk geval blijkt hieruit, dat uit de Zuidelijke Nederlanden fijn textiel naar het zuiden werd uitgevoerd. Hierop komen wij nog terug. In 1513 wordt gemeld, dat het schip van Geeryt Pruys van Waterland, geladen met zout, te Bénodet is gekaapt (14, no. 536).

Zoals reeds gezegd werd de handel beschermd door verschillende verdragen, die tussen de hertog van Bretagne en Nederlandse steden of vorsten gesloten waren. De hertogen gaven zich wel moeite om deze handelsbetrekkingen te bevorderen. In 1468 beveelt hertog Frans II zijn officieren in Nantes, Vannes, Cornouaille, Léon en Tréguier, om de schippers en kooplieden uit Holland, Zeeland en Friesland niet met nieuwe lasten te bezwaren, maar hen te laten in het genot van hun oude rechten en vrijheden (14, no. 233). In 1480 wordt het verdrag tussen Holland en Bretagne van 1440 nog eens bevestigd (14, no. 321). Zoals uit de vorige alinea blijkt, was enige gezagshandhaving wel nodig; in 1513 moet hertogin Anna ingrijpen met een bevel om geroofde schepen en koopwaar aan de Hollanders en Zeeuwen terug te geven (14, no. 509). Verscheidene malen ook maakten delegaties van Nederlandse steden een diplomatieke reis naar Bretagne; zo bijvoorbeeld Arnt Mulert als gezant van Kampen in 1486 (14, no. 355). Als in 1519 moeilijkheden rijzen met de betaling van de Arnemuidse tol door de Bretons, gaan de Middelburgse raadslieden Jan Jansz. Vacht en Pieter Remy naar Nantes, om de zaak te regelen. De geschillen worden in der minne geschikt, maar de Bertoenen ontvangen het recht van vrij verkeer (14, nos. 539, 541, 543).

Handel en cultuur

In het begin van de 16de eeuw komt aan de onafhankelijkheid van Bretagne een einde. Dit proces is langzaam en vrij geleidelijk gegaan; het werd ingeleid door drie achtereenvolgende huwelijken: van hertogin Anna met de Franse koningen Karel VIII (1491) en Lodewijk XII (1499) en van haar dochter Claude met Frans I (1505). In 1532 werd Bretagne officieel bij Frankrijk ingelijfd, maar het behield voorlopig nog een zekere mate van zelfbestuur.

De handelsbetrekkingen ondervonden hiervan in den beginne niet veel invloed. Zowel de Nederlanden als Bretagne beleefden in die tijd een periode van opkomst, en dat leidde tot een toename van de handel in luxe artikelen. Uit Vlaanderen werden naast zoute haring vooral pelterijen, laken, goud- en zilvergeld en religieuze artikelen ingevoerd. Zoals we al hebben gezien, werden fijnere textielsoorten uit Kortrijk en Brugge, zoals laken, lijnwaad en festoen naar Bretagne getransporteerd, hoewel dit land een eigen lakenindustrie had. Het ging hier waarschijnlijk om uitwisseling van verschillende stoffen, onder invloed van de mode (4, blz. 28). Daarnaast vond een werkelijke export van religieuze kunst uit de Nederlanden plaats. We zijn hiervan op curieuze wijze op de hoogte doordat in 1544 een Middelburgs schip door een kaper uit Morlaix wordt veroverd. Dit schip stond onder bevel van schipper Henri Landseberch en stuurman Anthoine Ouagnever (Quaghebuer?), en vervoerde onder andere vier gouden beelden van O.L. Vrouw. Voor welke haven deze bestemd waren, vermeldt de historie helaas niet. De zaak werd later bij overeenkomst afgedaan: de bemanning mocht naar huis terugkeren, en de lading werd aan de kaper, Thomas Calloet van Morlaix, verkocht (8, blz. LXXXIX en 14, no. 650).

Het blijkt inderdaad, dat in Bretagne een groot aantal kunstwerken aanwezig is, dat in Vlaanderen, Holland en het aangrenzende Duitsland vervaardigd is of door de kunst van die landen is beïnvloed. Van verscheidene kunstenaars is bekend, dat zij tijdelijk of definitief uit de Lage landen naar Bretagne zijn vertrokken. Deze artistieke beïnvloeding is zo sterk geweest, dat het moeilijk nog uit te maken is, welke stukken

uit die tijd Nederlands, en welke Bretons werk zijn. Toch valt er wel iets naders over te vermelden, omdat enkele oude inventarissen Nederlandse kunstwerken met name noemen. Uiteraard speelde Vlaanderen hierbij de grootste rol; de bloei van de Noordnederlandse kunst was maar nauwelijks begonnen. De inventaris van de collectie van de hertogen van Bretagne, in 1491 opgemaakt in hun kasteel te Nantes, vermeldt onder meer een schilderij van de H. Maagd van de hand van Sebastianus, zoon van Petrus Christus, van welke bekende schilder verder geen werken meer bekend zijn (4, blz. 31). In de kerk Notre-Dame te Vitré bevindt zich nog een schilderij met de kruisiging en zeven portretten van leden van het koopliedengilde van Vitré, dat volgens de rekeningen van het gilde uit 1473 gemaakt is door Jean Copman (7). Eénmaal wordt Holland in deze stukken met name genoemd. In 1523 bestellen Bertrand Gouicquet, koopman in Guingamp, en zijn vrouw Marguerite Chero, in Holland twee retabels en een schilderij voor hun eigen kapel van St. Denis in de kerk Notre-Dame in hun woonplaats. Het schilderij verbeeldde de H. Maagd en een bisschop met de stichters en hun kinderen (4, blz. 32).

Aan andere werken, waarschijnlijk in Bretagne ontstaan, hebben Nederlandse gravures tot voorbeeld gediend. Het is bekend, dat Nederlandse boeken en prenten in grote hoeveelheden in Bretagne werden ingevoerd. Vooral de gravure van Allaert Claesz naar Dürer's drievuldigheid werd meermalen gebruikt, onder andere door Gilles Le Sodec voor het raam van de kerk van Kerfeunteun te Quimper, verder voor één van de ramen in de kapel Notre-Dame-des-Cieux te Huelgoat, en voor de drievuldigheidsbeelden in Ergué-Gabéric, Kerfeunteun, Bénodet en Melguen. Het raam van St. Barbara in de kerk van Moncontour is geïnspireerd op Lucas van Leiden, het raam met de dood van Maria in Duault, gedateerd 1594, op de gravure van Adriaen Collaert naar Joan Stradanus (4). Laatste Avondmaal van Pont-Croix werd uitgevoerd volgens de gravure van Hendrick Goltzius naar het schilderij van Pieter Coecke (3) en het retabel van Johannes de Doper in Lampaul-Guimiliau volgens de gravure van Bartholomeus Spranger naar Rubens (2).

Geëmigreerde kunstenaars

De vraag, welke Nederlandse kunstenaars zich in Bretagne hebben gevestigd, is moeilijk te beantwoorden; de gegevens zijn schaars, de namen zijn dikwijls verfranst en de herkomst van de kunstenaars is slechts zelden vermeld. Enkele aanwijzingen zijn echter wel te vinden, zoals uit het volgende blijkt. In de eerste helft van de 16de eeuw wordt geregeld melding gemaakt van Jean Adrien of Adrian, schilder te Rennes en Vitré, die vooral heraldisch werk en allegorieën geschilderd schijnt te hebben (4, noten 119 en 121). Eénmaal wordt hij "peintre de Hollande" genoemd. Een andere Jean Adrian, misschien zijn zoon, wordt genoemd bij de kunstenaars die betrokken waren bij de blijde inkomst van Karel IX in Rennes in 1565; hierbij is ook een Vlaming, Jean Béchet.

Ook de namen Berman, Gillequin (Gielken?) en Pierre Heemsce lijken op Vlaamse of Nederlandse afkomst te wijzen. Berman maakte in 1493 een nog bestaand gebrandschilderd raam van St. Lery in Rennes. Gillequin, eveneens glasschilder, werkte in Champeaux en Louvigne-de-Bois van 1544 tot 1551, Heemsce wordt van 1583 tot 1609 (zijn sterfjaar) vermeld als glasschilder te Vitré. In Tréguier werkten in elk geval enkele kunstenaars van Nederlandse afkomst. Het meest fascinerende geval is Jean Dieu, aan wie het prachtige gouden reliquiehoofd van St. Hernin in Locarn wordt toegeschreven (10). Dit werk uit + 1430 vertoont duidelijk Maaslandse invloeden. Couffon (4) veronderstelt dat hij misschien oorspronkelijk Jan van Diest heette. In elk geval wordt in 1484 in Tréguier een beeldhouwer Jean de Diest vermeld. Verder Albert de Horst, glasschilder van Holland, in 1468 en 1491, en Gérard Dru, afkomst onbekend, die onder andere meewerkte aan de nog bestaande koorbanken in de kathedraal van Tréguier. Het passieraam in de kerk van Stival (Morbihan), dat in 1940 verdween, droeg de signatuur van Jean le Flamant (1552). In één geval wordt de afkomst duidelijk vermeld, maar deze kunstenaar valt volgens de huidige begrippen niet onder de Nederlanders: de glasschilder Thielman Veller, die in Carhaix werkte, gaf in 1618 bij zijn naturalisatie op dat hij afkomstig was "de Querpe province de Lantfaguillic" (van Kerpen in het Land van Gulik).

Invasiepogingen

Over de Nederlandse betrekkingen met Bretagne in de 17de eeuw staan ons weinig gegevens ter beschikking. In deze tijd waren de Nederlanden en Frankrijk veelvuldig in oorlog en uit gegevens van het eind van de 17de eeuw blijkt, dat dan de normale handelsbetrekkingen zeer gering zijn geworden. Er hebben dan inmiddels wel enkele gebeurtenissen plaatsgevonden, die in Bretagne een grote indruk hebben gemaakt, en waarbij de Hollanders een rol speelden. In deze tijd waren Brest en St. Malo de grote steunpunten van de Franse vloot. Uiteraard was het voor de Nederlanders van groot belang om de ingang van het Kanaal voor de Nederlandse koopvaart open te houden, en alle aandacht richtte zich op de bedreiging vanuit Bretagne, waarbij Nederland en Engeland dan eendrachtig samenwerkten.

Na de vrede van Westminster in 1674 kruiste het eskader onder admiraal Cornelis Tromp drie maanden lang voor de Bretonse kust. Op 27 juni werd vrij onverwacht een landing uitgevoerd op het eiland Belle-Ile, en wel op het Plage des Sables Blancs op de noordoostkust. De verdediging gaf zich over, maar de Hollanders bezetten de citadel niet en trokken zich na zes dagen weer terug. Ook plunderden zij het eiland Croix, waarvan de bevolking geëvacueerd was. De invasie was blijkbaar niet als definitieve verovering bedoeld (8, blz. XXXIV). Dat men echter in Bretagne ernstig rekening hield met een Hollandse invasie, blijkt uit het feit, dat in hetzelfde jaar de vestingwerken van St. Malo belangrijk werden versterkt. Het enorme bastion, dat het strand aan de westzijde beheerst en in deze tijd gereedkwam, krijgt in verband daarmee de naam "La Hollande" (17, blz. 50).

Negentien jaar later wordt St. Malo inderdaad door een Hollander bedreigd. In de herfst van 1693 kruiste een Engels eskader onder vice-admiraal Benbow voor de Bretonse kust. Laat in november is men voor St. Malo en in de nacht van 29 op 30 november wordt de aanval gewaagd op deze haast onneembare vesting. De Nederlandse ingenieur Willem Meesters, die meer krijsuitvindingen op zijn naam heeft staan, heeft voor deze actie een helse machine geconstrueerd: een schip met zwarte zeilen, gevuld met bommen, olie, kamfer, sulfer en vitriool, dat bovendien bij ontploffing een regen van buskruitvaten, bajonetten, sabels, dreggen en weerhaken over de omgeving zal uitstrooien. In de nacht wordt het schip onopgemerkt door sloepen naar de kruittoren van de stad gesleept, waar het tot ontploffing gebracht zal worden. Maar de toegang tot de haven blijkt moeilijker te passeren dan men heeft gedacht: het kruitschip strandt op de rots Gros-Malo en ontploft voortijdig. De bewoners van de stad worden opgeschrikt door een grandioos vuurwerk, maar het enige slachtoffer aan Franse zijde is een kat. De bemanning van de sloepen, met inbegrip van de uitvinder, gaat in zijn geheel ten onder. De aanvallers zien af van verdere activiteiten en verdwijnen spoedig (17, blz. 55).

De belangrijkste en grootste aanval, die ooit op de Bretonse kust is gepleegd, komt een half jaar later. Op grond van in 1692 gemaakte Engels-Nederlandse afspraken tot een zekere samenwerking ter zee tegenover Frankrijk kruiste een Engels-Nederlandse vloot onder de admirals Russell en Berkeley, en als commandant van het landingsleger luitenant-generaal Talmash (commandant van de Nederlandse schepen is Jan Erasmussen) voor de Franse kust; men rekent erop de Bretons tot een opstand te kunnen verlokken. De grote vestingbouwkundige Vauban heeft echter het hele schier-eiland versterkt en is zelf in Bretagne aanwezig. Op 16 juni 1694 nemen de uitkijkposten op Ouessant een grote vloot waar: Russell gaat naar het zuiden en Berkeley nadert de kust met een vloot van 36 oorlogsschepen, 12 galjoten en 80 transportschepen, die 10.000 soldaten vervoeren. De kust komt in alarm; de vloot gaat voor anker tussen Trez-Hir en Le Toulinguet aan de monding van de rede van Brest. Op 17 juni, in dikke mist, nadert een klein schip, de Peregrin, onder bevel van Lord Carmarthen, vice-admiraal van het blauwe eskader, ter verkenning van de kust. Het scheepje wordt echter opgemerkt en met enige schoten teruggedreven. Op 18 juni trekt de mist snel op. Zeven schepen (de Engelse Monck van 60 stukken en de fregatten Charles Galley, Shoreham en Wolf, en de Nederlandse Damiaten van 50 stukken, Drakesteyn van 44 stukken en het fregat Weesep) wagen een landingspoging op het strand juist ten oosten van Camaret, waar de beschutte baai een prachtige landingsplaats biedt. Carmarthen en Talmash leiden de

landing van 1200 soldaten. Merkwaardigerwijze had Vauban, de gunstige ligging van de baai kennende, een dergelijke aanval voorzien; juist een jaar tevoren had hij een sterke verdedigingstoren doen bouwen op de landtong "Le Sillon", die de baai beschermt. Van hieruit worden de schepen zwaar onder vuur genomen. Het vlaggeschip Monck wordt zwaar beschadigd, het Nederlandse fregat Weesep nadert de toren van Vauban, schiet de top van de toren van de daarnaast gelegen kapel weg (deze top ontbreekt tot op vandaag), maar wordt zelf zwaar getroffen en strandt, waarbij 40 man, waaronder kapitein Watercamp, sneuvelen.

Een ooggetuige heeft van deze gebeurtenis het volgende verslag gegeven: "On leur tua beaucoup de monde, entre autres à un desdits vaisseaux qui s'attacha uniquement à canonner une chapelle de Notre-Dame de Rochemadou à laquelle on n'a pas fait grand dommage, n'ayant emporté que le haut du clocher et fait quelques trous au toit. Mais Dieu qui ne laisse rien impuni, surtout ces impiétés comme celle-là, permit que le premier coup de canon qu'on tira de lad. Batterie sur led. vaisseau tua le capitaine; le 2e emporta un bras à son lieutenant et les autres tuèrent plus de la moitié de l'équipage dont il ne sauva pas une personne qui ne fût tué, nové ou prisonnier, le vaisseau ayant échoué dans un endroit où aucun habitant de Camaret n'en avait jamais vu échouer d'autre". Intussen voltrekt zich op het strand een bloedbad. De Bretons komen de



Situatietekening van de slag bij Camaret, 18 juni 1694, door de luitenant de Saint-Villier, stafofficier van Vauban. Het noorden ligt beneden. Deze tekening, vroeger in de Stadsbibliotheek te Brest, ging in 1944 verloren.

Foto: Musée de la Marine, Palais de Chaillot, Parijs.

Franse bezetting te hulp en laten zich niet tot een opstand verleiden. Meer dan 800 Engelsen en Hollanders sneuvelen. Sinds deze bloedige strijd heet die plaats Trez-Rouz, het rode strand. De aanval is afgeslagen; de rest van de vloot verlaat de baai, en wordt de volgende dag bij Ouessant door een storm uiteengeslagen.

Deze gebeurtenis heeft in Bretagne grote indruk gemaakt. Nog vele jaren wordt in strijdliederen van deze overwinning gezongen (15).

"Ar Scosset ha Holandissien,
Ar Islantret ac ar Sozien,
A so disquemet en Kameret.
Breman a uisint kombatent".
(16, blz. 82).

Lodewijk XIV laat te dezer gelegenheid gedenkpenningen slaan, waarop hij als Neptunus de golven regeert. "Custos orae Armoricae angl. et bat. caesis et fugatis": de bewaker van de Bretonse kust, doordat Engelsen en Bataven verslagen en gevlucht zijn. Het museum, dat nu in de Tour Vauban te Camaret gevestigd is, bevat nog veel herinneringen aan de slag; in de parochiekerk is er een gedenkraam aan gewijd (9).

Kaapvaart

Door deze krijgsgebeurtenissen zijn de handelsbetrekkingen enigszins op de achtergrond geraakt. Uit de eerste helft van de 17de eeuw hebben wij hierover weinig gegevens. Anders wordt dit omstreeks 1670 bij de oprichting van de Admiraliteiten van Morlaix en Cornouaille-Quimper. Uit hun archieven, die in het Departementaal Archief in Quimper worden bewaard, is een goed beeld te verkrijgen van de relaties tussen de Republiek en Bretagne in de jaren 1670 en 1795. In de bijlage wordt een overzicht gegeven van die zaken, waarbij Nederlanders en Nederlandse schepen betrokken zijn, voor zover dit na te gaan was. De namen van de schepen zijn vrijwel altijd vertaald of verminkt, en ook persoons- en plaatsnamen zijn dikwijls fout of soms zelfs onherkenbaar; zo valt de thuishaven Colbert in Nederland niet te achterhalen.

Uit de gegevens blijkt, dat de normale handelsbetrekkingen in de 17de en 18de eeuw van weinig belang meer waren. Bij de sloopstellingen en uitgifte van paspoorten kwamen Nederlanders maar in bescheiden aantallen voor. Van de 711 paspoorten (waarvan 132 speciale voor kustvaart) die door de Admiraliteit van Morlaix van 1704-1708 werden uitgereikt, waren er slechts 82 voor Nederlanders: 47 voor schepen uit Amsterdam (waarvan 24 kustvaart), 39 voor Rotterdam (17 voor kustvaart) en 1 voor Vlissingen. De uitvoer betrof papier, tabak, honing en "toiles de Bretagne". Over de handel van Bretagne met de Nederlanden in het midden van de 18e eeuw zijn vrij uitvoerige cijfers bekend, namelijk uit een handelsenquête over 1750 en 1751 (18). Het blijkt dat de handelsbetrekkingen met de Nederlanden dan toch nog aanzienlijk zijn; Nederland is op dat moment zelfs de belangrijkste handelspartner van Bretagne. Deze gegevens lijken op het eerste gezicht in strijd met de cijfers uit de vorige alinea; het overgrote deel van deze handel liep echter over Nantes, waar de Hollanders een aanzienlijke vertegenwoordiging hadden, en dat in dit artikel verder buiten beschouwing wordt gelaten.

De totale handel tussen Bretagne en Nederland beliep de volgende bedragen:

	invoer	uitvoer
1750	1.754.401 livres	5.902.214 livres
1751	1.989.431 livres	4.297.796 livres

Voor wat betreft Saint-Malo, na Nantes de enige belangrijke haven voor het verkeer met Nederland, wordt de volgende specificatie gegeven van de belangrijkste importartikelen (1750):

blauw katoenen stoffen	81.475 livres
bedrukte katoenen stoffen	53.900 livres
walvisbalein	80.006 livres
spiritualiën	41.367 livres
kaas	13.088 livres

Verreweg het voornaamste exportartikel was "toiles de Bretagne": 64.300 livres.

Later neemt het Nederlandse aandeel nog verder af. In 1788 worden 282 schepen gevisiteerd, waarvan 16 onder Nederlandse vlag (15 uit Amsterdam en 1 uit Groningen). Twintig schepen kwamen binnen uit Amsterdam en een uit Rotterdam, er vertrokken er 30 naar Amsterdam en een naar Rotterdam. Uit Holland brachten ze kaas en tabak, ze namen natuursteen, tabak (!), honing, textiel en papier mee. Met de zuidkust van het schiereiland waren de betrekkingen al uiterst gering. In 1717 meldde Quimper de aankomst van één Nederlands schip, uit Rotterdam; Douarnenez en Pont-l'Abbé zagen de Nederlandse vlag helemaal niet. In 1758 komt aan de gehele zuidkust geen Nederlands schip meer binnen.

Er waren echter wel minder vrijwillige relaties. Bretagne was een favoriete basis voor kaapvaart, die bij voorkeur in de monding van het Kanaal opereerde. Geregeld werden ook Nederlandse schepen naar Morlaix opgebracht en geregistreerd, om de uitgelofde premie in ontvangst te nemen. In de data zijn de oorlogsjaren duidelijk te herkennen: 1695-'97, 1706-'12 1747-'48 vormen de hoogtepunten. Het blijkt dat men als poging om zich voor kaping te vrijwaren, soms onder valse vlag probeerde te varen; zo wordt in 1747 het Deense schip La Dame Cathérine opgebracht, dat eigendom is van een Amsterdamse rederij. Overigens liet Nederland zich op dit terrein evenmin onbetuigd. Vooral in Zeeland (Vlissingen en Zierikzee) werd de kaapvaart enthousiast beoefend, waarvoor men dikwijls Duinkerker en Bretonse kapers in dienst had. In 1711 wordt de Vlissingse kaper "Lucia" zelf in Bretagne opgebracht. Tijdens de Vierde Engelse oorlog (1780-'84) wordt het beeld van de kaapvaart uiterst verward. De Zeeuwse kapers De Goede Verwachting uit Zierikzee en Le Flessinguois en De Doggersbank uit Vlissingen, alle met Franse kapiteins, gebruiken Bretagne als basis om Engelse schepen op te brengen. Maar tegelijkertijd veroveren de Bretonse kapers rustig Nederlandse schepen! De grenzen tussen kaapvaart en zeeroof werden blijkbaar niet zo streng getrokken.

Wat met de gekaapte schepen gebeurde, is in de archieven te vinden: voor zover ze nog in bruikbare staat waren, werden ze verkocht. Dit leverde weer belangstelling van Nederlandse zijde op; verscheidene voormalige Engelse schepen gingen aldus in Nederlandse handen over. Dit gebeurde zelfs in 1747, toen de Nederlanders zelf groot gevaar liepen om door de Bretons gekaapt te worden! Merkwaardig is hier het feit, dat de oorlogstoestand de handel blijkbaar niet geheel onmogelijk maakte, en de gekaapte schepen weer aan een vijandige natie werden doorverkocht. Overigens hebben we geen enkel geval gevonden, waarbij de oorspronkelijke eigenaar het schip direct terugkocht.

Schipbreuken

Alle bovenvermelde gegevens zijn afkomstig van de Admiraliteit van Morlaix. De berichten over Nederlanders in het gebied van Cornouaille hebben een geheel ander karakter: zij hebben vrijwel uitsluitend betrekking op schipbreuken. Men krijgt hier een schokkend beeld van de gevaren, die de schepen op deze gevaarlijke hoek bedreigden. Wanneer men in de Golf van Biskaje door een zuidwesterstorm werd overvallen, viel het moeilijk de zuidwesthoek van Bretagne te vermijden. De strandingen vonden meestal plaats op de vooruitgeschoven punten, het Ile de Sein met de omringende klippen van de Raz de Sein, het schiereiland van Penmarc'h en dat van Crozon. Ook zocht men soms - tevergeefs - beschutting in de Baai van Douarnenez. Tot diep in deze baai, bij St. Nic, zijn schepen met man en muis vergaan.

In de meeste gevallen wist de bemanning van het gestrande schip wel geheel of gedeeltelijk veilig aan wal te komen. Dat betekende nog niet altijd het einde van de ellende. De bevolking van de arme kustdorpen had grote belangstelling voor datgene, wat op hun kusten strandde en plundering van wrakken kwam geregeld voor. Verscheidene processen zijn hiervan het gevolg geweest. De schipbreukelingen zelf werden meestal ongemoeid gelaten, soms zelfs gastvrij ontvangen; dit laatste wordt met name gezegd van strandingen bij Crozon en Plouhinec (bij Audierne). Minder vriendschappelijk was de bevolking van de eilanden voor de kust, de Iles Glénan (die nu geen permanente bewoning meer hebben) en vooral het Ile de Sein. Deze eilandbewoners waren een arm en vrijgevochten slag mensen, dat zich niet ontzag de schipbreukelingen van hun persoonlijke bezittingen te beroven. Dit ondervonden de bemanningen van de Jonge Gomarus



LE PORT DE CAMARET
Vu du côté du Sud.
Réduit de la Collection des Ports de France dessinés pour le Roi en 1776
Par le Sr. Ozanne Ingenieur de la Marine Pensionnaire de Sa Majesté
Paris chez le Citoyen Gouaz, Graveur, rue St. Hyacinthe la 1^{re} porte cochée à gauche en entrant par la Place St. Michel

Camaret in 1776. Gravure naar N. Ozanne, door Y. de Gouaz. Op de landtong op de achtergrond de kapel Notre Dame de Rocamadour en de Tour Vauban.



De haven van Camaret thans. De Tour Vauban is nu ingericht als marinemuseum.
Foto: Jos le Doaré, Châteaulin.

Nicolaas op het Ilde de Sein (1726) en van de Clasparris op de Iles Glénan. Sein heeft zijn onafhankelijke positie lang behouden; pas in de achttiende eeuw werd de bevolking gekerstend!

De archieven leveren enkele pikante bijzonderheden over moeilijkheden die uit het verschil in godsdienst voortsporen. De protestantse Hollanders en Friezen met hun strenge principes moeten voor de katholieke Bretons wel vreemde figuren zijn geweest. Schipper Pieter Epkes uit Workum acht het dan ook maar beter om bij zijn getuigenis meteen te verklaren dat hij katholiek is (1747). Zijn collega Jacob Douwes maakt het zich in 1726 moeilijker door te weigeren de eed af te leggen "parce qu'il est moniste". De Franse autoriteiten hadden blijkbaar nooit gehoord van de bezwaren, die de volgelingen van Menno Simons tegen de eed hadden, en zijn getuigenis werd dan ook niet aanvaard. Anderzijds voerden de Bretons hun principes met dezelfde koppigheid door. Als de sloopstimmerman Jan Adriaansz. Block van de "Hector" in 1744 te Morlaix overlijdt, mag hij niet op het kerkhof begraven worden, aangezien hij lutheraan en dus heiden is; order wordt gegeven om hem op het strand te begraven. Hetzelfde lot ondergingen twee matrozen van de bij Beuzec-Cap-Caval gestrande Catharina (1721); zij waren Hollander en "dus" protestant. De eigenaars van de lading (degenen die in de archieven als eigenaar staan vermeld, zullen wel de gezamenlijke eigenaren van de lading zijn, zoals soms uitdrukkelijk staat vermeld) behielden hun rechten op de gestrande goederen. Van de verkoop van het nog bruikbare kregen zij hun aandeel. Om deze rechten te waarborgen, bleef soms een vertegenwoordiger in Bretagne achter zoals B. de Groot bij de stranding van de Catharina in 1721, of men had een vaste agent in het land. Als zodanig wordt met name genoemd A. Grooters-Flamant, waarschijnlijk wel te lezen als: de Vlaming A. Grooters.

Slot

Bij het uitbreken van de Franse revolutie zijn de betrekkingen met Bretagne al sterk verminderd. Slechts over onvrijwillige contacten als strandingen en kapingen bereiken ons nog berichten. In de daarop volgende jaren zal de Nederlandse scheepvaart vrijwel geheel stil komen te liggen, zodat 1795 een goed punt is om dit overzicht te besluiten.

Het beeld, dat we van de Nederlandse invloeden in Bretagne hebben, is eigenlijk te fragmentarisch om aanleiding te geven tot een samenvatting. We kunnen echter wel concluderen, dat het aandeel van de Nederlanden in de geschiedenis van Bretagne niet groot is geweest. De Bretons hebben een vroege ontwikkeling van hun scheepvaart gekend, zodat ze in de vaart tussen de beide landen zelf een leidende positie konden innemen. Toch konden de Nederlandse koopvaarders zich een plaats veroveren, en een belangrijke rol spelen in de culturele uitwisseling, die in de 16e eeuw haar hoogtepunt bereikte. De invloed van de Nederlandse beeldende kunst op de Bretonse is toen niet onaanzienlijk geweest. In de 17e en 18e eeuw gaan de handelsbetrekkingen achteruit. De spectaculaire gebeurtenissen, die in de herinnering levend zijn gebleven, zijn van militaire aard. Vooral de aanvallen op St. Malo en Camaret in 1694 en 1695 zijn nog niet vergeten. Maar wel is de herinnering vervaagd aan de velen, die op de verraderlijke klippen van de Raz, Crozon en Penmarc's hun einde hebben gevonden. Voor vele zeevaarders is, zoals we in het begin schreven, Bretagne eerder een obstakel dan een doel geweest. Voor velen ook is dat obstakel eenmaal onoverkomelijk gebleken.

Pédit doué évitan.

BIJLAGE

Gebeurtenissen, betrekking hebbende op Nederlanders en Nederlandse schepen, waarover stukken aanwezig zijn in de archieven van de Admiraliteiten van Morlaix en Quimper.

I. ADMIRALITEIT VAN MORLAIX

A. Uitreiking van premies voor gekeapte schepen

- 12- 9-1691 De "Thomas" van Glasgow, die op 30-8-1691 was veroverd door de Vlissingse kaper "Le Mont Etna".
- 2- 7-1695 "L'Epervier" van Hoorn, veroverd ten westen van Ham.
- 4-11-1695 "Le Saint-Paul" van Amsterdam, terugkerend van Cadiz met rozijnen en Spaanse wijn, veroverd ter hoogte van de Scilly Eilanden.
- 18- 1-1696 "La Liefte" van Amsterdam, terugkerend uit Biskaje, veroverd op 30 mijl west uit de kust.
- 11- 3-1696 "La Susanne" van Rotterdam, komend van Limerick, veroverd bij Kaap Lizard.
- 9- 5-1696 "Le Sercheys" (?), een Hollands schip.
- 24- 5-1696 "La Reine d'Espagne" van Amsterdam, geladen met suiker, melasse en citroenen, na strijd genomen op 30 mijl van de Scilly Eilanden.
- 30- 7-1696 "La Dame Elisabeth" van Middelburg, veroverd bij Kaap Clare.
- 5- 8-1696 "La Jeanne-Elisabeth" van Amsterdam.
- 18-10-1696 "Le Saint-François" van Amsterdam, op weg van Galway naar de Kanarische Eilanden, met boter, zeep, leer en kaarsen, veroverd voor de Ierse kust.
- 17-11-1696 "Le Grand Rosaire" van Middelburg, op weg van Cadiz naar Middelburg met rozijnen, op 67 mijl uit de kust bij Ouessant.
- 9- 6-1697 De "Walcheren" van Vlissingen, voorzien van een oorlogsbrief, op weg van St. Eustatius naar Vlissingen met suiker, indigo en katoen, na strijd genomen ter hoogte van de Scillies.
- 22- 8-1697 "La Vedette" van Rotterdam, geladen met leer en mahoniehout, veroverd 15 mijl ten noorden van de Scillies.
- 22- 5-1706 "L'Etoile du Jour de Canfer" (waarschijnlijk de "Morgenster" van Veere), geladen met hop, veroverd ter hoogte van Kaap Cornouaille.
- 13- 4-1707 "L'Aigle Noir" van Middelburg.
- 18- 5-1708 "Notre-Dame de Philbé" van St. Malo, terugveroverd van de kaper "Le Jeune Abraham" van Vlissingen, ter hoogte van Ouessant.
- 11- 8-1708 "L'Espérance" van Amsterdam, voor de IJlandse kust.
- 26- 9-1709 "La Paix" van Rotterdam, ter hoogte van Waterford.
- 27-10-1709 "La Fortune" van Amsterdam, voor de Engelse kust.
- 13- 4-1711 "La Fortune" van Amsterdam, geladen met krenten.
- 13- 4-1711 "La Cères" van Amsterdam, op weg van Texel naar Lissabon.
- 17-11-1711 De kaper "La Lucia" van Vlissingen.
- 18- 4-1712 "La Galère" van Middelburg, met lood en hout komend van Venetië.
- 9- 4-1747 De "Vrijheid" (of "La Liberté") van Amsterdam, schipper Etienne Holst, van 250 ton, 12 stukken en 24 koppen, komend van Suriname met goudpoeder, cacao en suiker.
- 9- 4-1747 "La Louise-Marguerite" van Amsterdam, schipper S.G. Lindebergh, van 400 ton, 20 stukken en 50 koppen.
- 29- 4-1747 "La Demoiselle Marguérite" van Middelburg, van 200 ton, geladen met suiker, tabak, indigo en zilver.
- 13- 6-1747 "Le Saint-Andries", een Engels schip dat voorgeeft in Rotterdam thuis te horen. Schipper Robert Harrison protesteert dat 5 van zijn matrozen geneueveld zijn.

21- 4-1747 van Cornelis Vecher van "Les Cinq Frères".

22- 5-1707 van Guillaume Lengilles van de "Abigail" van Rotterdam.

24- 6-1707

- 8- 8-1747 "La Dame Cathérine", een Deens schip van 80 ton, schipper Bauke Jauren, toebehorende aan J.A. Crop & Cie te Amsterdam.
- 15- 1-1748 De "Emmanuel" van Christiansand, met tabak en loodglit op weg van Glasgow naar Rotterdam.
- 19- 1-1748 De "Judith en Jacoba", een Hollandse galjoot.
- 1748 "La Jeune IJda" van Warzin (Hollande) (Warns?), schipper Jean Saakes.
- 1- 4-1781 De "Zeeberg", met Engelse koopwaar.
- 22- 5-1781 Op het eiland Batz landt de sloep "Good Intent" met matrozen van de door Engelsen gekeerde schepen "La Jeune Dame Andriena" van Rotterdam en "La Province de Zélande".
- 30- 7-1781 "La Jeune Dame Marie-Madeleine", een Hollands schip van 500 ton en 30 stukken.
- 1782 Diverse rapporten over de verrichtingen van Franse kapers in Hollandse dienst, te weten:
- "De Goede Verwachting" van Zierikzee, 18 stukken, 64 koppen, kapitein Jacques le Breton, eigenaren Heseuysen (waarsch. Huyssen), De Jonge en Samuel Boeye.
 - "Le Flessingois" van Vlissingen, 14 stukken, 60 koppen, kapitein N. Jarry.
 - De "Doggersbank" van Vlissingen.
- 21- 3-1794 De "Vrijheid" (La Liberté) van Zaandam, schipper Jean Petten, met koffie van St. Eustatius.

B. Verkoopingen (veelal van gekeerde schepen)

- 24-12-1673 Verkoop van het gekeerde schip "La Demoiselle Marie" van Amsterdam.
- 25- 6-1695 Verkoop van het gekeerde schip "Elisabeth" van Middelburg.
- mei/juni 1745 De "Jeanne" van Liverpool, voor 4500 livres verkocht aan Cornelis Vanlaar te Amsterdam, die het schip "L'Arion" noemt.
- okt./dec. 1745 De "Neptune" van Londen, 150 ton, verkocht aan Cornelis Crull te Amsterdam; het schip houdt dezelfde naam.
- aug. 1746 "Le Roi Georges" van Londen, verkocht aan Cornelis Vanlaar te Amsterdam, die het herdoopt in "Le Nigheit" (?).
- 7-12-1746 De "Jules-César" voor 25600 livres verkocht aan P. Vanschoonhoven, oud-burgemeester van Rotterdam, die het herdoopt in "Johanna-Maria".
- maart 1747 De "Content" verkocht voor 3200 livres aan Du Parc-Courage te Granville, die het schip doorverkoopst aan R. en J. Genier te Rotterdam. De nieuwe naam is "Le de Vreede ou La Paix" (!).
- maart 1747 "La Digne" van 150 ton, voor 2020 livres verkocht aan R. en J. Herres te Rotterdam, die het herdoopt in "Concordia".
- 24- 4-1747 De "Saint-Pierre" van Bordeaux, later van Morlaix, 84 ton, verkocht aan Jacob de Neufville te Amsterdam. Het schip houdt dezelfde naam.
- mei 1747 De "Elisabeth" van Londen, 80 ton, voor 2465 livres verkocht aan de heer Stamar te Rotterdam, die het herdoopt in "La Fortune".
- 9-10-1747 De "Aigle" van Falmouth, voor 7300 livres verkocht aan S. Webster te Rotterdam, die het herdoopt in "De Vink".
- 9-10-1747 Een veroverd schip van onbekende naam verkocht aan T. en J. Vanzelle te Amsterdam, die het "La Demoiselle Johanna" noemen.
- 1747-'49 Het gekeerde schip "La Dame Cathérine" van Amsterdam verkocht aan Splitberger en Daum te Berlijn.
- 1747-'49 De "Saint André" van Rotterdam verkocht aan Teurterie des Cériseurs te Granville, die het herdoopt in "La Revanche" (!).
- 1747-'49 "La Liberté" van Amsterdam verkocht aan Du Parc-Courage te Granville.
- 1747-'49 De Hollandse galjoot "Judith en Jacoba" wordt door S. Fleury te Morlaix doorverkocht aan Bégouin de Meaux, de St. Venant en anderen te Le Havre, die het herdoopt in "L'Espérance" met thuishaven Rouen.

- 13- 4-1757 "Le Vernon" van Topsham, voor 2010 livres verkocht aan J. en Z. Hope te Rotterdam, die het herdoopt in "La Princesse Caroline".
- 13- 4-1757 "Le Succès" van Plymouth, voor 4010 livres verkocht aan J. en Z. Hope te Rotterdam, die het "Le Prince Guillaume" noemen.
- 30- 4-1760 "Le Sapin" van 130 ton voor 5630 livres verkocht aan Robert Hoog te Veere, die het "L'Union" noemt.
- 23- 9-1760 De "Packetboat" van Antigua, verkocht aan Brernetuit & Cie. te Rotterdam, die het herdoopt in "L'Amitié".
- maart 1761 De "Buchanan" van 230 ton verkocht voor 16720 livres aan Jacob Van Zeller te Amsterdam, die het herdoopt in "Le Frau Leudevin et Maria" (?).
- april 1761 "La Concorde" van Morlaix, 70 ton, 4 stukken, voor 8000 livres verkocht aan P.J. van Teylingen te Rotterdam, die het schip herdoopt in "Maas".
- april 1761 "Le Jan et Richard" van Ipswich, 170 ton, voor 22150 livres verkocht aan Isaac en Zacharie Hoppe te Rotterdam.
- april 1761 "L'Elisabeth et Marguérite" van Montrose, 180 ton, voor 13150 livres verkocht aan Jacobus Keuleman te Zierikzee, die het herdoopt in "Selden Ruste".
- april 1761 "La Fortune" van Bristol, 230 ton, voor 13250 livres verkocht aan Thomas en Adrien Hoppe te Amsterdam, die het herdoopt in "Jan".
- 27- 4-1761 De "Thétis" van Londen, 300 ton, voor 10500 livres verkocht aan T. en A. Hoppe te Amsterdam, die het herdoopt in "Agathe".
- 29- 2-1762 (!) De "Norfolk" van 150 ton voor 6000 livres verkocht aan J. en Z. Hoppe te Rotterdam, die het herdoopt in "Henriette Maria".
- 20- 4-1762 De "Scipion" van 150 ton voor 7010 livres verkocht aan F. Schillmans te Rotterdam, die het "Johanna" noemt.
- 20- 4-1762 "L'Amitié" van Liverpool, 100 ton, voor 5010 livres verkocht aan F. Schillmans te Rotterdam. De nieuwe naam is "Zeeploeg" (waarsch. "Zeeploeg").
- juni 1762 Een op Engeland veroverd schip van 180 ton voor 6000 livres aan J. en Z. Hoppe te Rotterdam, die het herdoopt in "Jean".
- 13- 1-1783 De "Handey", veroverd door de kaper "La Bonne Attente" (de "Goede Verwachting") van Zierikzee, verkocht aan H.E. Diot te Duinkerke, die het herdoopt in "Les Quatres Frères".
- 4- 3-1783 De "Polly", 25 ton, veroverd door de Vlissingse kaper "Doggersbank", verkocht aan G. Passart te Morlaix, die het herdoopt in "Marthe".

C. Paspoorten, uitgereikt aan schippers

- 29- 1-1706 aan Pieter Jacobus Gewelt van de "Marienbot" voor Morlaix.
- 21- 7-1706 aan Mathijs Gerritse van de "Saint-Laurentius" voor Morlaix en Bordeaux.
- 3-10-1706 aan Job Adriaanse Hoogewoening van "La Ville de Rotterdam".
- 9-10-1706 aan Gillis Cornelis Dogger van "La Plus Fidèle" voor Morlaix.
- 15-10-1706 aan Jean Slotterdyck van de "Slotterdyck".
- 18-10-1706 aan Pierre Lenderse van de "St. Pierre" voor Morlaix.
- 19-10-1706 voor "La Justice" van Middelburg.
- 27-10-1706 aan de heer Vander Hulst, koopman te Parijs.
- 27-11-1706 aan Arent Maartense Wit van de "St. Pierre".
- 2-12-1706 aan Alexander Haars van "Les Trois Amis" van Rotterdam.
- 11-12-1706 aan Maarten Schapp van de "Gertrude".
- 3- 1-1707 aan Cornelis Jopper van "L'Obéissance".
- 27- 1-1707 aan Cornelis Vescher van "La Justice" van Amsterdam.
- 2- 4-1707 aan Jean Albert Mayer van "La Charmante Cornélia".
- 21- 4-1707 aan Laurent Heereschol van de "Anna Maria" van Amsterdam.
- 22- 5-1707 aan Cornelis Vescher van "Les Cinq Frères".
- 24- 6-1707 aan Guillaume Lengilles van de "Abigail" van Rotterdam.

- 19-10-1707 aan Lember Jacob Gewelt van de "Cornelia".
 jan. 1708 aan Jacob Ghiels van de "Cornelia", Peter-Cornélius Vischer van "Les Cinq Frères" van Amsterdam, Marten de Wit van "Le Houtain", David Davidse van de "Sigonia", en Martin de Haes van "Le Lyon Noir".
 31-12-1708 voor de Amsterdamse schepen "Jacques", "Cornelia" en "Saint-Paul".
 11- 8-1709 aan Jean-Cornelis Crudenaër van de "Guillaume".
 sept./okt. 1709 voor de Nederlandse schepen "Jacques", "Aimable Marianne", "Hiron-delle", "Cornélia", "Jacques" van Amsterdam en "Rotterdam".
 20-10-1709 aan David Davidson van "La Bonne Paix".
 12- 1-1710 aan Jean Cornelis Crudenaër van de "Jacques".
 20- 1-1710 voor de "Camélia" van Amsterdam.
 24- 1-1710 voor de "Saint-Jean" van Amsterdam.
 24- 1-1710 aan Jean Arents van de "Elisabeth" van Rotterdam.
 22- 6-1710 voor de "Cléopatra".
 1710 aan Adrien Cornélis Schouten van de "Aimable Marianne", Jean Jantz van de "Saint-Marc" en Hendrick Soiten van "Le Glorieux".
 20- 9-1710 voor de "Saint-Nicolas" en "Le Sacrifice d'Abraham".
 14- 5-1713 aan Adriaens van "Le Lièvre Gris" van Amsterdam.
 14- 5-1713 aan Nicolaes Krugenaer-Dakkersloot (waarsch. van Akersloot) van de "Saint-Nicolas".

D. Diversen

1. In september 1709 strandt de "Jacoba" van Vlissingen op de kust van Plougrescant (ten noorden van Tréguier).
2. In 1713-'14 wordt een proces gevoerd over de plundering van de "Suzanne" van Middelburg.
3. Op 7 september 1737 wordt Nicolas Derrien tot Nederlands tolk bij de Admiraliteit benoemd, als opvolger van zijn overleden vader Maurice Derrien.
4. Op 4 januari 1744 wordt het overlijden gemeld van Jean-Adrien Block van Alkmaar, scheepstimmerman aan boord van de "Hector" van Amsterdam. Order wordt gegeven om hem op het strand te begraven, aangezien hij Lutheraan is.
5. In 1745 wordt een proces gevoerd van J. B. Beau in naam van de Compagnie des Mines de Pollaouen, contra Teck Jelles, schipper van het Nederlandse schip "De Smack".
6. Bericht over averij van "La Dame Tetje" van Gorcum (waarschijnlijk is bedoeld: Workum), 160 ton, schipper M. Luitjes, 1793.

II. ADMIRALITEIT VAN CORNOUAILLE OF QUIMPER

A. Strandingen en schipbreuken

- juli 1717 "Le Saint-Jacques" van Rotterdam, schipper Thomas Cox, strandt te Beuzec-Cap-Caval. Er volgt een proces en verkoop van goederen.
 2- 1-1720 De fluit "Les Deux Demoiselles Jeanne" van Amsterdam, schipper S. Tuis, vergaan tussen Groix en Moëlan; de bemanning wordt geholpen door de inwoners van Moëlan.
 1721 De "Cathérine" van Rotterdam, 100 ton, strandt in de baai van Port-Carn bij La Torche onder Beuzec-Cap-Caval. Twee slachtoffers worden begraven op het strand, omdat het Hollanders zijn en dus Protestanten. Procuratie wordt gegeven aan B. de Groot van Rotterdam, om de rechten van de eigenaren te behartigen.
 25-12-1724 De "Bleyswyck" van Rotterdam, 120 ton, eigenaren J. van Rypervochel (Van Rijckevorsel?), C. de Ruyter en anderen, strandt op de kust van Keranhuédes, onder Loctudy.

- 22- 4-1726 De galjoot "Le Jeune Gommaxes Nicolaas" van Amsterdam, 200 ton, strandt op de Basses-Froides bij het Ile de Sein en wordt geplunderd door de eilanders.
 5-10-1726 "La Demoiselle Marie" van Amsterdam, 80 ton, schipper Jacob Donnes (of Douwes) strandt op de kust van Penmarc'h. Er volgt een proces wegens plundering tegen Jean Le Cosquinec van St. Guénolé. De schipper weigert de eed af te leggen omdat hij "moniste" is.
 22- 4-1732 De "Clasparis" van "Wousen en Hollande" (waarschijnlijk Woudsend) strandt op de Rochers de la Jument op de Iles de Glénan; de kapitein en twee matrozen worden gered, maar beroofd.
 13- 1-1736 "La Concorde" van Amsterdam, 400 ton, vergaat met man en muis op de kust van Primelin.
 2-11-1737 "Le Bon Vent" van Amsterdam, 200 ton, eigenaar Jean Jourdain, strandt bij Plozévet. De overgebleven lading wordt verkocht.
 22-11-1737 "Le Jeune Paon" van Amsterdam, 150 ton, vergaat op de klippen van Penmarc'h.
 31-10-1743 "Les Trois Bons Amis" van Rotterdam, 80 ton, schipper Matthieu Saint-Paul, strandt op de kust van Penmarc'h.
 11- 2-1747 "Le Jeune Laboureur" van Gorcum (waarschijnlijk is bedoeld Workum), 170 ton, schipper Peter Epkes, die verklaart katholiek te zijn, gestrand op het Ile de Sein. De lading (jenever!) wordt geplunderd.
 9- 4-1747 "Le Postillon de Vénise" van Rotterdam, 100 ton, schipper Cornelis Huyssoon, op weg van Gallipoli naar Rotterdam, strandt op de kust van Plovan.
 27- 1-1749 "Les Deux Frères" van Straviorn en Frise (Staveren), 50 ton, schipper G. Annes, strandt op het eiland Portz-Conq bij St. Guénolé onder Penmarc'h.
 8- 2-1749 De "Alida Marguerita" van Stravorn en Frise (Staveren), 178 ton, strandt op de kust van Camaret.
 1752 De "Catherina" van Maassluis, 132 ton, schipper Ary Kowenhoove, vergaat in de Baai van Douarnenez. Eigenaren zijn Ary Borsye, Jacques Duc, Jean Thomas, Herman Cazaux en anderen te Rotterdam.
 1752 De "Constantia" van Colbert en Hollande (?), 200 ton, strandt op de Basses-Froides bij het Ile de Sein.
 11- 2-1753 "Le Hareng Couronné" van Amsterdam, 125 ton, schipper Joost Visser, strandt op het Ile de Sein.
 25-12-1753 De "Jeanne Charlotte" van Amsterdam, 250 ton, schipper A. Sueeris, op weg van Suriname naar Nederland, strandt op de kust van Dinan bij Crozon; de bemanning wordt goed ontvangen door de bevolking.
 11- 1-1754 "Le Jeune Brasseur" van Amsterdam strandt bij Kéridy-Penmarc'h. Een proces wegens plundering volgt. Eigenaren zijn Jean Couderc, Pierre Eyma, Escot en anderen.
 17- 1-1755 "L'Europe", van Amsterdam, schipper Roelofse, op weg van Smyrna naar Holland, vergaat met man en muis voor het Ile de Sein. Eigenaren zijn Abraham van Belcamps, P. Rentrop en J. Scheltes.
 6- 9-1755 "La Dame Andriena" van Amsterdam, 180 ton, schipper Fopke Foppes Baas, eigenaar Pierre de Vries, strandt op de kust van Plouhinec.
 5- 1-1759 "Le Sauteur" ("De Springer") van Rotterdam, 60 ton, schipper Ary Swart, eigenaren Brennetin en Gijsheers, strandt in de baai van Morgat bij Crozon.
 17- 2-1760 "Les Deux Frères" van Amsterdam strandt bij Lescouil-Plonivel. Schipper is Jetse Wooters, eigenaren A.F. Raap, Pierre Rabut, Isaac Couderc en François Chion te Amsterdam. De overgebleven lading wordt ter plaatse verkocht.
 3- 2-1763 "La Demoiselle Anna" van Middelburg, 100 ton, schipper A. Cornelis Ryle, strandt bij Plouhinec. De bemanning wordt goed door de bevolking ontvangen.

- 10-12-1763 De "Zeculiet" (waarschijnlijk "Zeevliet") van Amsterdam, 260 ton, schipper Willem Muts, op weg van Triest naar Amsterdam, strandt te Primelin.
- 12-12-1763 "La Résolution" van Amsterdam, 200 ton, schipper J. Freytag, strandt op de Pointe de Trevignon bij Concarneau.
- 31-12-1763 "La Corderie" ("De Lynbaan") van Rotterdam, 300 ton, schipper C. Bussing, vergaat met de hele bemanning bij St. Nic. Eigenaren waren C. Vongeneel (waarschijnlijk Jongeneel), J.M. Geneste, J. Calis en J. en Z. Hope.
- 10- 1-1765 "Les Quatre Soeurs" van Amsterdam, 200 ton, schipper Sape Jansz. strandt op de kust van Raguénès bij Névez. Eigenaren: Isaac Couderc, François Chion, Jean Monteilhe, Simon-Peter Lecun, Gilles Grandpré, Pierre Eyma, Hélié La Fargue en Josias B. Dartillaet, allen te Amsterdam.
- 22-10-1765 "Le Prince Guillaume" van Zaandam, 220 ton, schipper L. Sloth, op thuisreis van Amerika, wordt voor de Raz door de bemanning verlaten, maar door de inwoners van Douarnenez geborgen. Eigenaren: Elias van Langenberg, Petersen, Bédoire en anderen.
- maart 1767 "La Jeune Demoiselle Gertrude-Anna" van Amsterdam, schipper Cornelis Wopkins Vos, vergaat in de baai van Audierne. Een gedeelte van de lading is eigendom van Pierre Mosmier te Amsterdam.
- 10- 1-1770 "La Dame Digne Jeanne" ("De Vrouw Diegne Johanna") van Middelburg, 200 ton, strandt te Crozon. De schipper J. van den Ende is verdronken. Stuurman is A. Schneider.
- 8- 3-1770 "La Fortune" van Rotterdam, 130 ton, schipper P. van den Meere, wordt op zee verlaten.
- 28- 1-1771 "Les Deux Soeurs" van Sneek, 180 ton, schipper Age Obbes, strandt bij Plonivel. Eigenaren van de lading: Etienne Escot, J.J. Couderc, Jean François Palairé, Bernard Pairebrune, Jean Texier, Pierre Mosmier la Coudré en anderen.
- 30-10-1772 "Le Surveillant", van Rotterdam, 145 ton, schipper Jean Vanmez, strandt bij Penmarc'h.
- 3-12-1779 De "Pierre-Léonard" van Schiedam, 200 ton, schipper Pierre van der Hoeven, op thuisreis van Lissabon, strandt bij Kéridy, Penmarc'h. Eigenaar is Guillaume de Monte te Schiedam.
- 11-11-1784 De "Marie-Hélène" van Amsterdam, 180 ton, schipper Jacobs, met zout op weg van Sevilla naar Amsterdam, strandt bij Plovan. De eigenaren Nicolas Baudouin en A. Bernart worden vertegenwoordigd door A. Grooters-Flamant te Quimper.
- 17- 1-1786 De "Saint-Antoine" van Amsterdam, 120 ton, schipper Heyen, vergaat op de Raz.

B. Proces

- 23-12-1718 Guénolé Billette, sieur de Villemeur, van Concarneau, als vertegenwoordiger van Jacob Joncquer, schipper van de "Jeanne Elisabeth" van Edam, tegen Joseph Le Gendre, sieur de Penlan, te Pont-Aven.

De Oost-Indiëvaarder "Amsterdam", door Peter Marsden.

De auteur geeft een overzicht van zijn bemoeiingen ter opgraving van het sinds 1969 bekend geworden wrak van de Oost-Indiëvaarder "Amsterdam" die in januari 1749 op uitreis voor de kust van Hastings strandde en kort daarop in het zand wegzakte. Onder gebruikmaking van de resultaten van archiefonderzoek wordt een beeld van bemanning en lading van het schip en een overzicht van de gebeurtenissen kort na het vergaan gegeven. Onder leiding van de schrijver zijn diverse proefopgravingen gedaan, welke aanwijzingen geven dat nog het grootste deel van de scheepsinventaris en de lading (behalve het edel metaal) zich in het wrak bevindt. De archeologische en technische problemen waarmee de bergers worden geconfronteerd, zijn zeer groot. Doch hetgeen aan voorwerpen reeds is gevonden, wettigt de moeiten en kosten die het bergen van dit historisch zeer waardevolle schip met zich brengt, alleszins.

English shipbuilders on the Admiralty yard of Amsterdam in the eighteenth century: some aspects, by J.R. Bruijn.

Based on exhaustive search of English and Dutch records the author gives a view of the contrasts which arose among Dutch shipbuilders after the admiralty of Amsterdam contracted Charles and William Bentham, Thomas Davis and others since the 1720s. Endeavours by Cornelis Schrijver, among others, to get English shipbuilding methods accepted by the admiralty of Rotterdam and elsewhere - in order to attain a greater uniformity - failed owing to opposition of the Dutch shipbuilders. In 1729 and 1753 regattas were held between English and Dutch built ships. The author now concludes that - contrary to what was stated by previous authors - the regattas ended in a draw. The importance of the introduction of English shipbuilders lies mainly in the fact that Dutch shipbuilders had to reconsider their own shipbuilding traditions. Naturally English novelties were copied all the same.

An exploring trip for herring busses, by J. Ploeg.

The author made an investigation into the developments in the construction of the herring buss. He gives an account of his sources: some models at home and abroad, pictures on paintings, maps etc. and the relevant archivalia and literature. The investigation has resulted in a model of the original herring buss built by the author (see illustration).

Dutch contacts with Brittany before the French Revolution, by A.J. Beenhakker

Based on his searching of the Breton records the author outlines the contacts between the Dutch Republic and Brittany, mainly in the 17th and 18th century. Attention is paid to cultural and commercial relations. The attempts at invasion during the wars with France - in particular the battle at Camaret in 1694 - and privateering are also dealt with. In the appendix the author gives an account of the Dutch ships captured by the Bretons (premiums, auctions), of passports issued to skippers and of ships grounded or perished.