



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Mengelwerk

Redactie MvdNVvZ

Citation

Mengelwerk. (1977). Mengelwerk. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 34, 19-22. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305520>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305520>

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

- 21) Anon., Veilingcatalogus. The library of the late Gerrit Jan Honig, Zaandijk. Book auction sale 28th, 29th and 30th October 1969. Utrecht, J.L. Beijers, 1969; zie hier de items 248, 249, 250, de edities van respv. 1704, 1712, 1727.
- 22) Jaarverslag 1971-1972. Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, Amsterdam, 's Lands Zeemagazijn, 1973, blz. 50. Hier vermelding van verkrijging Godvreezende Zeeman editie van 1748, en het bezit van de edities van 1815, 1845, 1865 en 1882.
- 23) Anon., Catalogus van de geschiedkundige tentoonstelling van het Nederlandsche zeezezen 's-Gravenhage, 1900, de nrs. 1717 (A. Stellingwerf) en 2207, alwaar nog veel meer liedboeken staan beschreven. Niet geraadpleegd, maar wel van belang voor het opsporen van oude liedboeken zijn de veilingcatalogi van Fred. Muller (1893) en R.W.P. de Vries (1907) (Mededeling A.H. Huussen jr.).
- 24) Scheurleer, D.F., Lijst der in Nederland tot in het jaar 1800 uitgegeven Liedboeken. 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1912, blz. 89, 103.
- 25) Dronckers, E., Verzameling F.G. Waller. Catalogus van Nederlandsche en Vlaamsche populaire boeken. 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1936, blz. 243.

MENGELWERK

De schipbreuk van de 'Johanna Galey' op de Tunesische kust (1762)

Dr. G.S. van Krieken

"Toen ik en een paar anderen naar de zee keken, bemerkten we in de verte een schip zonder zeilen. Nu eens kwam het dichterbij, dan weer verwijderde het zich. Het was erg koud. Toen ik 's avonds de koeien naar hun eigenaar terug bracht, vertelde ik deze wat ik gezien had. Hij weigerde mij te geloven, de andere herders moesten mijn verhaal bevestigen. De volgende dag keerden we met de koeien naar de weidegronden terug. Daar zagen we dat het schip nu veel dichterbij de kust gekomen was. Er woedde toen een hevige storm waarin ook een schip dat pelgrims vervoerde, vergaan is. De zee was zo woelig dat niemand zich op het strand waagde.

Toen de Mogods, die hun tenten dicht bij de kust opgeslagen hadden, het schip bemerkten, kwamen ze in grote getale. Nieuwsgierig keken ze naar dat schip zonder zeilen dat nu eens vlak bij de kust was en vervolgens weer afdreef. De zoon van sjeik Dhouïa vernam het nieuws ook. Hij droeg zijn mensen op de nacht aan het strand door te brengen om de stranding van het schip af te wachten. Toen zij tegen hem zeiden dat het erg koud was, beval hij hen in de moskee (die aan de kust ligt) een vuur aan te leggen om zich daarbij te warmen. 's Ochtends bleek dat het schip niet meer dan een mijl uit de kust verwijderd was. Ben Dhouïa, die inmiddels zelf verschenen was, vroeg vrijwilligers die goed konden zwemmen om te gaan onderzoeken of er zich iemand op het schip bevond. Drie mannen werden uitgekozen, die zich ontkleed in zee waagden. De golven waren hoger dan bergen. Aan boord van het schip gekomen, troffen zij slechts een jankende hond aan; volgens anderen waren er ook een of twee varkens aan boord. Toen zij de scheepshutten binnengingen vonden zij daar aan een spijker een hoed. Die was getooid met in goud en zilver gezette edelstenen en moet aan een christelijke hoogwaardigheidsbekleder toebehoord hebben. Bij hun verdere onderzoek ontdekten zij ook een sabel waarvan de schede versierd was met goud, zilver en edelstenen, en twee kleine met zilver ingelegde geweren. Op een tafel troffen zij zilveren schotels aan. Zij waren hoogst verbaasd dat er geen mens aan boord was. Na elk een kostbaar voorwerp bij zich gestoken te hebben, begonnen zij aan de terugtocht. Het geweld der golven was nu zo hevig dat zij, ondanks de aanmoedigingen die hun makkers hen toeriepen, nauwelijks vooruitkwamen. Dicht bij de kust moesten zij, uitgeput, de meegenomen voorwerpen loslaten. Het kostte erg veel moeite hen behouden uit zee te halen. Eenmaal aan wal waren zij door de kou zo verstijfd dat ze in wollen kleren gewikkeld moesten worden om weer op temperatuur te komen. Na bijgekomen te zijn van de kou en de vermoeienissen, vertelden ze aan Ben Dhouïa wat ze aan boord gezien hadden.

Het was intussen donker geworden. Toch verlieten de aanwezigen, in afwachting van de schipbreuk, het strand niet. Kort na middernacht hoorde men het geluid van een geweldige botsing, het leek wel alsof er een kanon afgeschoten werd: het schip brak op de rotsen. Bij het krieken van de dag zagen wij in zee stukken laken, in alle mogelijke kleuren drijven. Een ieder haastte zich om zoveel mogelijk aangespoelde goederen te jatten. Sjeik Ben Dhouïa, zijn knechten, vrienden en onderdanen verzamelden veel laken, de hoeveelheid was zo groot dat de sjeik muilezels liet komen om de goederen te transporteren. De dieren hadden een dag lang werk.

De zee hield maar niet op allerlei Indische waar als peper, muskus, koffie en onbekende produkten aan land te spoelen. Men vond ook ijzeren busjes gevuld met kleine blaadjes die op die van de kapper leken. Toen men die in Beja toonde, zeiden kooplieden daar dat het thee was waarvan je op dezelfde manier als koffie een drank kon maken. Veel mannen en vrouwen kwamen naar de plaats van de schipbreuk om alles wat hen voor de voeten kwam op te rapen: Indische waar, neteldoek, gaas en stukken laken, gewone en kostbare, in alle mogelijke kleuren. Sommige van die stoffen brachten niet minder dan twaalf piaster per el op. De tenten van de bewoners van de streek waren weldra vol met goederen die uit Indië of de christenlanden afkomstig waren. Slimme lieden uit Beja verkochten toen hun alledaagse koopwaar, zoals door de bergbewoners gedragen haïks, en kochten voor het zo verkregen geld muskus, gaas of witte, Indische katoen. Daarop gingen ze die goederen in Tunis verkopen. Zo werden armen rijk. De eersten verwierven voor niet meer dan tien of vijftien piaster een stuk laken van dertig el en voor twee piaster een stuk gaas. Ook kochten zij allerlei stoffen die de christelijke hoogwaardigheidsbekleders dragen zoals velours

en satijn. De Mogods verkochten ze voor een halve piaster per el. Veel bewoners van Tunis, Beja, Le Kef en Ifriquia (het stroomgebied van de Mejerda) bezochten het gebied van de Mogods. Toen die zoveel kopers op hen af zagen komen, verhoogden zij hun prijzen zodat de laatst aangekomenen niet zulke goede zaken deden als de eersten. De kooplui in Tunis hadden weldra zoveel goederen als ze maar wensten."

Dit ooggetuigeverslag is opgetekend door de Tunesische kroniekschrijver Muhammad Segir Ben Youssef (overleden in 1771). De herkomst van dit schip interesseerde hem niet, hij volstond met de mededeling dat er geen vlag gevonden was, zodat het niet mogelijk was vast te stellen aan wie het toebehoord had. De Europese consuls te Tunis dachten hier anders over. Nadat zij bij geruchte gehoord hadden van deze schipbreuk op de Tunesische noordkust, begaven zij zich naar Le Bardo, de verblijfplaats van de Bey. Daar deelden zij Ali Bey (1759 - 1777) mee, dat zijn onderdanen niet het recht hadden zich de lading toe te eigenen van een schip dat aan een bevriende natie kon toebehoren. De Bey antwoordde stuurs, dat hij zijn onderdanen niet kon verhinderen deze door God gezonden kans te benutten.

De consul die zich het meest voor dit onbekende wrak interesseerde was Arnold Hendrik Nijssen, de vertegenwoordiger van de Staten-Generaal. Zijn functie was gewoonlijk niet veel-eisend. De tijd dat de Barbarijse zeeroovers bijna dagelijks Nederlandse koopvaarders opbrachten en de bemanning als slaaf verkochten, was voorbij. Nederlandse eskaders werden niet langer naar de Middellandse Zee gestuurd om Algiers en Tunis te bestrijden, maar om aan de heersers van die gebieden geschenken te overhandigen. Sedert 1726 leefden Den Haag en Tunis officieel in vrede. Handel met het Regentschap was er weinig, de Nederlanders gingen liever direct naar Smyrna. Op 14 maart 1762 schreef Nijssen aan de Staten-Generaal uit Bizerte vernomen te hebben dat bij Cap Serrat, halverwege Bizerte en de Algerijnse grens, een fregatschip gestrand was. Volgens zijn zegslieden telde het zestien kanonnen en was het stuurloos geweest. Van de bemanning was geen spoor te bekennen. De bewoners van die moeilijk toegankelijke streek, de Mogods, hadden zich van de lading, textiel en specerijen, meester gemaakt. Men zei dat het een Nederlands schip was en dat de Nederlandse vlag, na in stukken gesneden te zijn, nu als tulband de hoofden van enkele plundersiersierde.

Het was voor Nijssen moeilijk zekerheid van dit gerucht te krijgen en onmogelijk de lading uit de handen van de "bergharaben" te redden. Het gezag van de regering in Tunis over de Mogods was gering. Eenmaal per jaar stuurde de Bey vanuit Beja troepen naar de Mogods, die dan, om te voorkomen dat de soldaten hun gebied binnentrokken, een bepaald bedrag aan belasting betaalden. Mits de rust in de streek niet ernstig verstoord werd en de twisten met naburige stammen binnen de perken bleven, hadden de Mogods vervolgens een jaar lang geen contact met hun heerser.

De Nederlandse consul ondervond weinig steun van de Tunesische autoriteiten. De gouverneur van Bizerte weigerde zich met deze affaire te bemoeien. Volgens hem waren de Mogods onhandelbaar, en hij wenste geen enkel risico te lopen. Vijf en twintig hamba's (bereden politieagenten), die in opdracht van de Bey twee notarissen naar de plaats van de schipbreuk moesten begeleiden om daar te onderzoeken wat de lading waard was, keerden onverrichterzake terug. Nauwelijks hadden zij het gebied van de Mogods betreden of er was op hen geschoten.

Toch zat Nijssen niet stil. In Bizerte leefde een joodse handelaar die "dagelijks in dien berg trafiqueert". Op verzoek van de consul ging deze op weg naar de Mogods om daar polshoogte te nemen. Hij had een papier bij zich waarop de Nederlandse, de Engelse en de Deense vlag getekend waren opdat hij bij terugkomst zou kunnen melden of het schip onder de vlag van de Republiek gevaren had. Dit bleek inderdaad het geval te zijn geweest. Het lot van de bemanning verontrustte intussen iedereen. Het gerucht ging dat er zich overlevenden op La Galite zouden bevinden, een eilandje op ongeveer dertig kilometer van Cap Serrat, maar een door de consul uitgezonden schip trof daar geen enkele Europese zeeman aan. De houding van Ali Bey irriteerde de consuls. Door op geen enkele serieuze wijze te proberen de aangespoelde goederen te verzamelen en door rustig toe te staan dat zij op de markten van Beja, Mateur en Bizerte werden verhandeld, wekte hij de indruk ze als wettige buit te beschouwen. Een bezoek dat Nijssen eind maart aan de Bey aflegde, leverde weinig op. Toen hij opmerkte dat de wettige eigenaars de aangespoelde goederen zouden opeisen, antwoordde Ali dat hij er weinig aan kon doen, de Mogods waren immers "geclasserde rebellen". Zelfs de belofte de op de markten aangeboden goederen die uit het schip

afkomstig waren, te laten confisqueren, werd eerst niet door daden gevolgd. Na een tweede bezoek van Nijssen kwam daar evenwel verandering in. Op 20 april ontving Nijssen lijsten, waarop de namen van opkopers van aangespoelde waar en de door hen betaalde bedragen vermeld waren. Dit betekende niet dat zij, hoewel zij stokslagen kregen, de waarde van die goederen aan de autoriteiten vergoedden. Volgens Muhammad Segir Ben Youssef "gaven de meest fatsoenlijke lieden de hamba's geld en vonden zij het voldoende hen een tiende deel te overhandigen van de goederen die ze verborgen hielden. Anderen vertoonden een deel van de door hen vergaarde schatten te voorschijn te halen". De Mogods zelf volhardden intussen in hun afwijzende houding. Een belofte van een algeheel pardon als zij meewerkten aan een billijke regeling had geen gevolg. Hun sjeik vond het raadzaam niet persoonlijk naar Tunis te komen, wel stond hij toe dat een missie vanuit de hoofdstad zijn gebied zou bezoeken om deze zaak nader te onderzoeken. Eind mei was deze met lege handen in Tunis terug, de Mogods weigerden restitutie van wat "God door de zee hen hadde gesonden". Nog gaf Nijssen de moed niet op. Half juni zond hij, op eigen kosten, een schip naar de plaats van het ongeluk om te zien wat er nog te redden viel, het enige resultaat was dat hij nu wist dat het wrak zich op een Italiaanse mijl van het strand bevond en al een vadem diep in het zand weggezonden was. De expeditie die dat jaar de Mogods bezocht, keerde alleen met wat fluweel terug.

Dit onbemand gestrande schip dat Nijssen zoveel werk bezorgde, was het fregat de "Johanna Galej". Het had een inhoud van 103 last en was op 25 januari 1762 geladen met stukgoederen, van Texel vertrokken met als bestemming Smyrna. De kapitein was Jan Pieter Schreuder (overleden in 1769) die sedert 1754 regelmatig met dit schip het Middellandse Zeegebied bevoer. Op deze reis raakte het ten zuidwesten van Sardinië de mast kwijt. Op 24 februari werd de noodvlag door een ander Nederlands schip opgemerkt. Dit zette een sloep uit, maar die kon door de hoge zee niet langs zij de "Johanna Galej" komen. De twintig-koppige bemanning sprong hierop overboord, wist de sloep te bereiken en kwam veilig en wel in Malta aan. Van de lading kon niets door de Nederlanders worden geborgen. In Den Haag besteedden de Staten-Generaal nauwelijks aandacht aan deze zaak, in de vergadering van 9 november 1762 noteerde men slechts uit Tunis bericht over deze schipbreuk te hebben ontvangen. Wel besprak men meermalen de door Ali Bey geuite wens als teken van vriendschap tussen beide landen duizend kwintaal buskruit te mogen ontvangen. Hierbij werd opgemerkt dat de Bey waarschijnlijk goederen die uit Nederlandse schepen afkomstig waren, niet vrij zou geven zolang zijn verzoek niet werd ingewilligd. Begin december werd besloten de Bey ter wille te zijn. Alleen was het niet mogelijk de gewenste hoeveelheid te leveren, want door de zevenjarige oorlog was kruit een schaars artikel geworden. De strenge winter van 1762-1763 maakte het vervoer van het buskruit vanuit Nederland enige tijd onmogelijk. Pas in mei 1763 kon de commandant van het Nederlandse eskader, dat in dat jaar Algiers en Tunis bezocht, Pieter Hendrik Reijnt (1723-1791), Ali Bey vierhonderd kwintaal kruit overhandigen. Deze laatste stelde zich met deze hoeveelheid tevreden. Voor Nijssen was de schipbreuk van de "Johanna Galej" toen al een afgedane zaak. De Bey had de levering van buskruit belangrijk genoeg gevonden om er voor te zorgen dat de consul een redelijk deel van de lading overhandigd werd. Op 20 december 1762 kon de consul aan Den Haag schrijven dat hij de door hem ontvangen goederen zou doen verkopen; de opbrengst zou hij, na aftrek van de door hem gemaakte kosten, naar het vaderland overmaken. In 1764 gingen de inladers met de door Nijssen gestuurde afrekening akkoord. Zij deelden niet de mening van Muhammad Segir Ben Youssef volgens wie "met dit schip genoeg schatten verdwenen om een heerser als Timur Lenk rijk te maken".

Bronnen

Het door Muhammad Segir Ben Youssef gegeven verslag van deze schipbreuk omvat de pagina's 438-442 van de Franse vertaling van zijn kroniek "Mechra al-melki: chronique tunisienne (1705-1771) pour servir à l'histoire des quatre premiers beys de la famille hussainite (Tunis, 1900). De Arabische tekst van deze kroniek is nog niet uitgegeven. Zie voor meer gegevens over de auteur en zijn kroniek : A. Abdesslem "Les Historiens tunisiens des XV^e, XVIII^e et XIX^e siècles, essai d'histoire culturelle" (Tunis, 1973, 243 - 259).

Geraadpleegde archiefstukken :

- Algemeen Rijksarchief, Staten-Generaal 6955 (Lias Barbaryen, 1762),
id., id., 6966 (Lias Barbaryen 1763),
id., id., 3557 (resoluties Staten-Generaal, juli-december 1762),
id., id., 3559 (resoluties Staten-Generaal, januari-juli 1763),
id., id., 9382 (rapport aan de Staten-Generaal overgegeven door de kapitein
P. H. Reijnst omtrent zijn verrichtingen bij de regering van
Algiers en Tunis, 1763).

Van de Gemeentelijke Archiefdienst van Amsterdam hebben wij gegevens over het schip
en zijn kapitein ontvangen.

LITERATUUR Boekbesprekingen

ACDA, G.M.W. Voor en achter de mast. Het leven van de zeeman in de 17de en 18de eeuw.
Bussum, Unieboek, 1976. 104 blz., ill.

Dit boek geeft een vulgariserend relaas over het leven van de zeeman - in ruime zin dan -, meestal door het samenbrengen van reeds elders gepubliceerde gegevens. Behalve uit Nederlandse werken wordt ook vaak geciteerd uit Engelse bronnen, soms uit Franse e.a. Er zijn dan ook nogal wat Engelse aanhalingen gedrukt en men kan zich afvragen of men deze ook niet in het Nederlands had kunnen vertalen, dit ten behoeve van de gemiddelde lezer. Het boek geeft een soms wrang beeld van het naar onze normen zeer harde leven van de toenmalige zeeman. De vrij uitvoerige geciteerde cijfers, die overigens een niet zo vlotte lezing toelaten, geven echter wel een sprekend beeld van bepaalde toestanden, onder meer het aantal doden door ziekte en onbering, e.a. Naast een hoofdstuk over het zeevolk, de gemene matroos, wordt een tweede hoofdstuk gewijd aan de officieren en een derde aan de admiraliteitscolleges, terwijl het laatste handelt over de opdrachtgevers, de Staten en de verhouding tot de zeelui. Het werk is uitstekend geïllustreerd en geeft een breed beeld van de bijzondere sociale klasse die de zeelui vormden.

J. van Beylen.

BERG, K., Baltic shipping : the merchant fleets of Estonia, Latvia and Lithuania
1919 - 1940. In Sjöfartshistorisk Arbok 1975, Sjöfartsmuseum Bergen, 1976, blz. 121-198, ill.

De Noorse scheepsmakelaar Knut Berg in Sandefjord is niet alleen agent van Smit International te Rotterdam en andere rederijen, maar ook navorser en publicist inzake zeege-schiedenis. In het jaarboek 1975 van het scheepvaartmuseum te Bergen heeft hij een dege-lijke studie van de vloot der drie Baltische republieken tussen de Wereldoorlogen gepubli-ceerd. Hij behandelt een bijna vergeten hoofdstuk in de Europese zeege-schiedenis met een ondertoon van tragiek wegens de annexatie van deze staten door de Sovjetunie in 1940. Berg begint met een overzicht van de Russische handelsvloot in de Tsarentijd omstreeks 1914. Hij beweert, dat sterke spoorweg belangen in Rusland zich met succes verzetten tegen de vorming van zulk een vloot en tegen de bouw van handelsvaartuigen. Dit lijkt mij een te sterke vereenvoudiging. Hij erkent tenminste een belangrijke uitzondering, dat was de Russische "Volunteer Fleet", een nationale rederij, door Tsaar Alexander II zelf in 1876 bevorderd. Hij wijst op het feit, dat van de Russische handelsvloot van tegen 800.000 brt niet minder dan 85.000 aan Finse reders behoorde en 108.000 aan Baltische. De drie nieuwe Baltische republieken, Estland, Letland en Lithauen, hebben zich geen schepen aan Russen behorend toegeëigend. Zij vormden een eigen, bescheiden vloot van merendeels kolenstokende wilde-vaart-schepen, van enige zeilschepen en lijnboten voor lokale diensten door aankoop van tweedehandse kleine of middelgrote vaartuigen van andere naties, die modernere, snellere, oliestokende schepen verkozen. De kleine Bal-tische staten hadden veel onder de Eerste Wereldoorlog geleden. Zij waren ontwikkelde landen, maar de reders kampten met kapitaalgebrek en hoge kosten, veroorzaakt door zwaar verhuypothekeerde oude en weinig efficiënte schepen. De schrijver stelt, dat de Baltische reders, verschepers en bemanningen een min of meer nauw verbonden gemeenschap vormden en elkaar hielpen: de zeelieden namen dikwijls ge-noegen met lage lonen en eenvoudige kost om de kosten laag te houden. Gelukkig waren de Baltische schepen bijna uitsluitend bemand met Balten. Berg ontkent, dat Baltische reders buitenlandse rederijen onderboden met "dumping"-vrachttarieven en dat de Baltische re-geringen aan hun vlag de status van "Flags of Convenience" gaven op voorbeeld van Panama. Hij ontleedt de tonnage en aardrijkskundige positie der Baltische vloten op twee datums in 1933 en 1939, zich baserend op Lloyd's Register en op schaarse gegevens uit deze kleine staten. Hij beschrijft de routes door de meeste van hun schepen gevolgd, merendeels voor massavervoer over de Oost-en Noordzee en langs de kusten van Noord- en West- Europa, minder dikwijls naar de Middellandse Zee en over de Oceanen. Hij voegt lijsten van vracht-tarieven en een overzicht van exploitatieverlies in juni 1933 alsmede gemiddelde exploita-tieposten van een type Noorse wildevaartschip over 1933 toe, maar hij verklaart de beteke-nis van deze posten voor de Baltische staten onvoldoende door een verwijzing naar de "Baltic size" van dat Noorse schip. Wij vinden in Bergs artikel ook een lijst van reders