



Universiteit
Leiden
The Netherlands

De vlag dekt de lading: De Nederlandse koopvaardij in de Vierde Engelse oorlog

Eyck van Heslinga, E.S. van

Citation

Eyck van Heslinga, E. S. van. (1982). De vlag dekt de lading: De Nederlandse koopvaardij in de Vierde Engelse oorlog. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 1(2), 102-113. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305634>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305634>

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

De vlag dekt de lading. De Nederlandse koopvaardij in de Vierde Engelse oorlog¹

E.S. van Eyck van Heslinga

In 1837 dichtte ene Maartinus van der Burg uit Vlaardingingen onder andere de volgende regels:

'Geruim had Neerlands' volk de zoete
vree genooten
Toen wierd weldra het Tweedrachts
Zwaard,
gewet door 't Britische Hoff en hunne
landgenooten
En d'oorlog ons ronduit verklaard.'²

Deze oorlogsverklaring vond plaats in december 1780 en was voor de Republiek zeker een onplezierige verrassing. De hele achttiende eeuw was men er doorgaans in geslaagd zich buiten de vele internationale conflicten te houden. Vooral tijdens de Zevenjarige oorlog, van 1756 tot 1763, had dat de Nederlandse kooplieden en reders geen windeieren gelegd. Hun neutrale schepen vervoerden voor de strijdende partijen voedsel, kleding en soms verboden goederen als wapens en kruit.

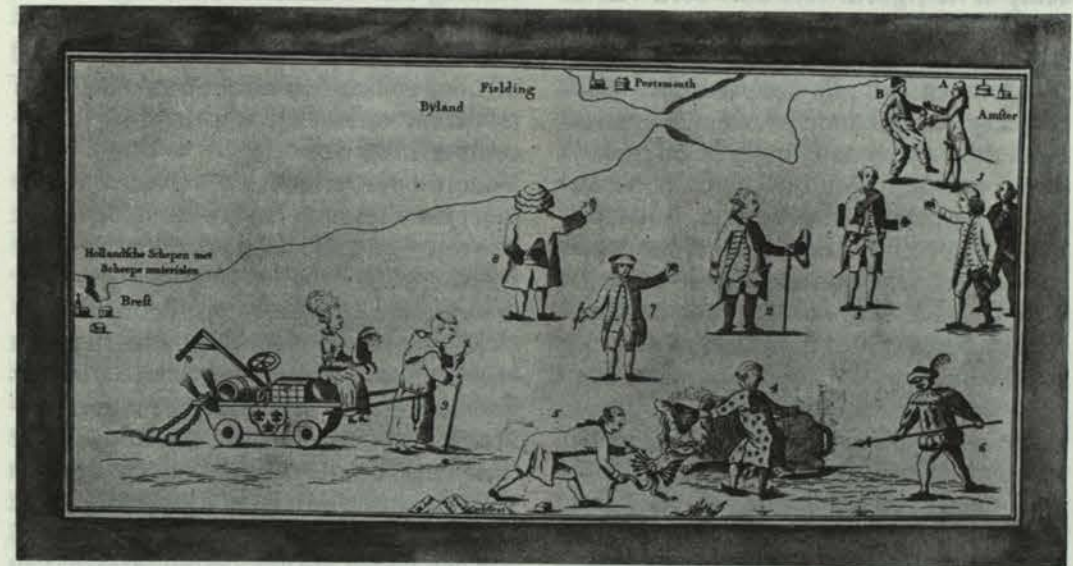
Toen in 1776 de Amerikaanse Vrijheidsoorlog uitbrak, bood St. Eustatius voor de kooplieden uit de Republiek rijke mogelijkheden om de opstandelingen van met name wapentuig te voorzien. Het spreekt vanzelf dat Engeland daar bezwaar tegen had, maar voorlopig bleef het bij enkele scheepsaanhoudingen rond het Nederlandse eiland in West-Indië. Twee jaar later, in 1778, kwam Frankrijk de Amerikaanse koloniën te hulp. Voor de Republiek leek een herhaling van de Zevenjarige oorlog in het verschiet te liggen: immers, de regel vrij schip, vrij goed kon opnieuw toegepast worden. Deze regel betekende dat als een schip een neutrale vlag voerde,

ook de lading als neutraal moest worden beschouwd. Ruim een eeuw eerder, in 1674, wat dit principe vastgelegd in een verdrag tussen Engeland en de Republiek. Uitgezonderd waren en bleven natuurlijk oorlogsbehoeften, kanonnen, kogels, kruit en paarden. Maar in 1778 besloten de Engelsen eenzijdig dat het neutralen verboden was om scheepsbouwmaterialen aan hun vijanden, in het bijzonder Frankrijk te leveren. Onmiddellijk werden Nederlandse koopvaardij schepen door Engelse kapers en oorlogsschepen in Europese wateren opgebracht. In West-Indië gebeurde hetzelfde.³

Menig eerzaam Nederlandse koopman is overkomen wat Harmanus Franke beschrijft.⁴ Op weg van Surinamenaar St. Eustatius werd zijn schip door twee Engelse kapers aangehouden. De bemanning wisselde men uit voor enkele Engelse zeelui die het schip naar de thuishaven van de kaper moesten zeilen. Koopman Franke werd gedwongen zijn eigendom aan te wijzen en de sleutels van de kisten af te geven. Hij moest achterop het schip blijven, anders zouden de kapers hem met een stuk hout het hoofd inslaan. Even later vroegen zij Franke naar zijn geld. Natuurlijk verklaarde hij dat niet te hebben. 'Alsdoen nam de klijnste in persoon van deese twee een bloote houwer in de hand en hieuw die mij voor de oogen en seyde onder swaare vloeken als ik terstond mijn geld niet altemaal opgaf, hij mij doormidden de kop soud klooven. Intusschen begon de andere mij af te plukken, betasten en te bevoelen, mijn linker hand neemende welke ik tee-

gens zijn borst sette. So viel die agterover alsoo sij swaar besooopen waaren. In die val geraakte ik meede op de grond dog herstelde mijn spoedig weeder op de been. En opkommende so hiew de andere met sulke brutaliteydt met de bloote houwer na mij dat als ik niet tersijde was uijtgesprongen, soud hij mij doormidden het hoofd hebben gehakt. (...) Ik sijde terstond 'laat mij met rust, ik sal Uw al mijn geld wat ik heb Uw geeven'. Maar met het linnen zakje met geld dat Franke op zijn blote lijf ge-

gespt had, waren de kapers nog niet tevreden. Pas nadat hij zich geheel had uitgekleeft, geloofden zij dat de Nederlander verder geen goud of zilver meer verborg. Ondanks de vele aanhoudingen van Nederlandse koopvaarders gaven de Staten-Generaal niet toe: scheepsbouw materiaal, hout of bijvoorbeeld ijzer voor het scheepsbeslag beschouwden zij niet als contrabande. In 1779, na de officiële oorlogsverklaring van Frankrijk, vroeg Engeland om Nederlandse hulp, zoals was vast-



Den door list en geweld aangevallen leeuw.

Gravure, anoniem, 1780. Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam, Collectie De Jonge nr 570. 'Verklaring van de plaat'.

'In 't verschiet ziet men aan de ene kant een aanwijzing van de haven van Brest, en van de aankomst der Hollandse scheepsmaterialen aldaar; en aan de andere kant een aanwijzing van de haven van Portsmouth, en van het Hollands convooi door de Commodore Fielding opgebracht. (1) Enige bekende kooplieden, met grote drift roepende: Restitutie! Satisfactie! ONGELIMITEERD CONVOOI! - Doch een van dezelve zich omdraaiende, zegt grimlachende: Wij hebben ondertussen al enige kapitaaltes gewonnen; maar 't is evenwel goed te klagen, om de gemoederen te verbitteren, schoon de Engelsen 't geen hun in handen valt betalen, en een oorlog met Engeland het grootste gedeelte onzer mede-broeders waarschijnlijk na de grond zal helpen, en onze bezittingen in de Oost in gevaar zal stellen. (2) Zijne Hoogheid: de kooplieden op de door list en geweld aangevallen leeuw wijzende: Ziet, Mijnheren, wat er gaande is; dit heb ik lang voorzien, en daarom, schoon vruchteloos, getracht de Republiek in staat van defensie te brengen. Wij zijn verloren, zo wij ons door drift of loze streken laten misleiden! Doch ik zal eindelijk genoodzaakt zijn het Schip te laten drijven. (3) De Engelse ambtenaar, de schouders ophalende: Het voorval doet mij leed; het valt hard een bondgenoot den vijand gewapenderhand alles te zien toevoeren; terwijl men aan ons het verschuldigd secours weigert. Doch de kogel is nu door de kerk en waarschijnlijk zal het er niet bij blijven. (8) Een staatsminister, naar het opgebracht convooi ziende: Dat is boos! - Schoon wij van onze kant de Engelsen ook al zo wat reden tot klagen hebben gegeven. Het valt moeilijk twee twistende partijen tot vriend te houden. Doch wat nu gedaan? - Want schoon door kracht van toverkunst, ten genooge van enige onzer windrige poëten, alle onze lichte fregatten in drie-dekkers veranderden, waar halen wij bevaren matrozen vandaan?''

gelegd in een verdrag van 1678, een belofte van wederzijdse steun in geval van dreiging of aanval. In maart 1780 volgde opnieuw een verzoek van Engeland aan de Republiek om zich aan haar verplichtingen te houden. Maar de Staten-Generaal weigerden. Zij konden niet veel anders doen: zij realiseerden zich geen oorlogsvloot van enige betekenis te hebben.

De situatie escaleerde nu snel. Engeland achtte zich op haar beurt niet langer gebonden aan de afspraken van 1674 over vrij schip is vrij goed. Het antwoord van de Republiek was de afkondiging van het 'onbeperkt konvooi' voor de koopvaardij, het beschermen van alle koopvaarders - óók die met contrabande - door de marine. Heel mooi in theorie, maar in de praktijk onuitvoerbaar. Het was met de Nederlandse zeemacht droef gesteld. In december 1779 nog werd een konvooi koopvaarders onder leiding van Schout-bij-nacht Van Bylandt aangehouden en tenminste acht daarvan, geladen met hennep en ijzer - dus contrabande - afgevoerd naar Engelse havens. Wilden de Nederlandse autoriteiten werkelijk onbeperkt konvooi geven, dan zou de marine zo snel mogelijk schepen moeten bijbouwen. Een ander groot probleem was hoe de oorlogsbodems voldoende te bemannen.⁵ Om in ieder geval enkele schepen gereed te krijgen voor konvooidienst besloten de Staten-Generaal ook de koopvaardij zelf een steentje te laten bijdragen. Van ieder uitvarend schip moest één derde van de bemanning aan de marine worden afgestaan: de zogenoemde 'derde man'.⁶

De Republiek was niet de enige natie die met problemen rond de bescherming van haar neutraliteit worstelde. In juli 1780 gingen twee vertegenwoordigers van de Staten-Generaal op weg naar een conferentie van onder andere Rusland, Portugal, Zweden en Denemarken om over de rechten van neutrale landen te spreken. De bedoeling was dat men gezamenlijk ieders neutraliteit zou beschermen: het

Verbond van de Gewapende Neutraliteit. Voor Engeland was dit een zeer ongewenste situatie. Als de Republiek deze kans greep, zou Engeland in plaats van één neutrale tegenstander (om een contradictio in terminis te gebruiken) er meteen vijf of meer op de nek hebben. Er zat dus niets anders op dan de Republiek de pas af te snijden door haar de oorlog te verklaren. De aanleiding was toevallig ook snel bij de hand. Aan boord van een door Engelsen genomen schip werd een geheim handelsverdrag tussen Amsterdamse regenten en het Amerikaanse Congres gevonden. Hoewel Willem V en ook de Staten-Generaal bij hoog en laag beweerden hier niets vanaf te weten, verklaarde Engeland op 20 december 1780 de oorlog.

Voor de Nederlandse koopvaardijreders moet dit alles toch heel teleurstellend zijn geweest - en niet alleen voor hen. Sinds de moeilijkheden tussen Engeland en haar koloniën begonnen waren, bood de neutrale vlag van de Republiek onderdak aan veel Engelse, Amerikaanse en later ook Franse schepen. Buitenlandse reders verkochten hun schepen aan de schippers die dan naar de Republiek verhuisden. In 1778 trachtten de Staten-Generaal paal en perk te stellen aan de uitgifte van zeebrieven aan lieden die net het burgerrecht van Amsterdam hadden bemachtigd.⁷ Met zo'n Nederlandse zeebrief mocht men immers zeelui werven terwijl het bootsvolk voor de eigen marineschepen al zo schaars was! Veel zal het niet geholpen hebben. Voor een groot deel is de gestegen scheepvaartactiviteit vlak vóór het uitbreken van de Vierde Engelse oorlog te danken aan deze vlucht naar Nederlandse vlag.

Maar vanaf 20 december 1780 - de oorlogsverklaring - liepen alle schepen onder deze vlag groot gevaar. Op 5 januari in het nieuwe jaar verboden de Staten-Generaal alle scheepvaart. Eind januari werd dit herhaald en bovendien mocht men geen schepen verhuren of verkopen naar het buitenland.⁸ Nauwkeurig werd vastge-

steld wat contrabande was: b.v. lood, koper, munitie, maar ook bonen en graan. Ruim baan gaf men aan de kaapvaart.⁹ Deze kwam echter zeer traag op gang. Het uitreden van kaperschepen was duur en bemanning moeilijk te vinden. Uiteindelijk voeren in totaal 29 kapers uit, waarvan de helft al binnen een jaar verloren was. Slechts van een enkele reder mag verondersteld worden dat hij winst maakte. De Nederlandse kaapvaart heeft dan ook nauwelijks afbreuk kunnen doen aan de maritieme overmacht van de vijand. Ter vergelijking: de Rotterdamsche Courant maakte in januari 1781 al melding van een aantal van 545 Engelse kaperschepen.

In de Nederlandse en buitenlandse havens lagen intussen honderden koopvaarders onder Nederlandse vlag werkeloos. De scheepvaart van een oorlogvoerend land kan alleen dán doorgaan als de marine voldoende bescherming biedt. Het moge uit het voorgaande duidelijk zijn dat de Nederlandse oorlogsvloot hiertoe niet in staat was. Officieel hielden de Staten-Generaal in het begin van de oorlog wel vast aan hun standpunt dat in konvooverband varen de enige mogelijkheid voor de koopvaardij was om zich in open zee te wagen. Maar pas in augustus 1781 voer het eerste Nederlandse konvooi richting Oostzee onder bescherming van Schout-bij-nacht Zoutman. Ter hoogte van Doggersbank, midden op de Noordzee, ontmoette men een Engels konvooi. De aanval van de Engelsen kon worden afgeslagen, maar men moest naar de Republiek terugkeren. En ondanks de verheerlijking van de slag bij Doggersbank waren reders én marineleiding zich ervan bewust dat het onbeperkt konvooi een onbereikbaar ideaal was.

Inmiddels moet wel de stellige indruk zijn ontstaan dat geen koopvaardij schip de Nederlandse zeegaten in of uit kon. Wie de cijfers bekijkt van de in- en uitgaande scheepvaart van Texel, 't Vlie, Goeree en de Maas komt echter tot een andere conclusie.¹⁰ Weliswaar geeft 1781 - het eerste

oorlogsjaar - een scherpe daling te zien, maar in 1782 heeft de scheepvaart zich al flink hersteld. In 1783, toen de wapenstilstand werd gesloten, was het peil van vóór de oorlog vrijwel bereikt. Er is een aantal mogelijkheden deze cijfers te toetsen. De convooi- en licentgelden van de verschillende admiraliteiten geven een bijna identieke beweging te zien. Achteruitgang in 1781 tot ongeveer de helft, herstel tot 75 à 80% in 1782 en in het jaar daarop waren de inkomsten bijna terug op het oude peil.¹¹ Hetzelfde kan men aantonen aan de hand van het havengeld te Rotterdam.¹²

Omdat wij al hebben vastgesteld dat waarschijnlijk geen *Nederlands* schip zich nog op open zee waagde, rijst de vraag onder welke vlag al die schepen waar hiervoor sprake van was, dan wel voeren. Helaas ontbreken daarover officiële gegevens. Maar aanwijzingen zijn er wél. Wachtschepen van de marine lagen in de verschillende zeegaten. De journalen die door officieren werden bijgehouden, maken soms melding van de nationaliteit van de passerende schepen. Het blijkt dat bij Texel in 1782 ongeveer de helft de Pruisische of Deense vlag voerde, bij Hellevoetsluis zeker 80% Oostenrijkse zeebrieven had en in de Zeeuwse gaten, Rammekens en de Wielingen, zelfs tegen de 90%.¹³ Een andere indicatie kunnen de monsterrollen van schepen in Amsterdam verschaffen. Een monsterrol is een soort arbeidsovereenkomst tussen de schipper en zijn bemanning. Hierop staat ook de naam van het schip en zijn nationaliteit. Voor 1781 zijn de rollen van vier maanden van het hele jaar bewaard. Het cijfer van 30% onder Pruisische vlag zegt dan ook niet zoveel. De eerste drie maanden van 1782 ontbreken eveneens. Maar uit de opgave over de rest van dat jaar blijkt dat bijna alle koopvaarders vanuit Amsterdam een andere dan de Nederlandse nationaliteit bezaten. 38% voerde de Pruisische vlag, 36% de Keizerlijke en 13% de Deense vlag. De Duitse vrijsteden als Lübeck, Bremen,

Hamburg waren minder vertegenwoordigd: 5½%.¹⁴

Resumerend: de veronderstelling als zou de scheepvaart van en naar de Republiek in de Vierde Engelse oorlog stilliggen is niet juist: neutrale schepen hebben de taak van de Nederlandse overgenomen. Moeten we hieruit nu concluderen dat onze eigen koopvaardij werkeloos in de havens bleef liggen?

Om die vraag te kunnen beantwoorden, hale men zich opnieuw de Zevenjarige oorlog voor ogen én de laatste jaren vóór het uitbreken van de Vierde Engelse oorlog. Hoe waren immers de Engelse en Franse reders erin geslaagd te blijven varen? Antwoord: door hun schepen op grote schaal te verkopen aan Nederlandse en dus neutrale eigenaars. Ligt het niet voor de hand dat, nu in 1781 de Republiek zélf bij de oorlog betrokken was, Nederlandse scheepsbezitters eenzelfde soort uitweg zouden kiezen?

Maar officieel hadden de Staten-Generaal verkoop of verhuur van Nederlandse schepen naar het buitenland verboden. Dit verbod zou pas op 15 november 1781 worden opgeheven toen de onmacht van de marine om konvooi te verlenen, overduidelijk gebleken was. Al vanaf februari 1781 probeerden reders via requesten aan de Staten-Generaal toestemming te krijgen om dan in ieder geval schepen te verkopen die ver van huis, in Middellandse zeehavens lagen. Een procureur van het Hof van Justitie in Den Haag, Matthijs Hendrik van Son, pleitte voor inwilliging van deze requesten. Zijn voornaamste motief was dat de schade aan handel en nijverheid van de Republiek beperkt zou blijven als de schepen wél onder een vreemde vlag zouden varen maar met Nederlandse havens als vertrek- en eindpunt. Dat zou dan door schijnverkoop geregeld moeten worden.¹⁵ En inderdaad, de Staten-Generaal gingen hierop in: vrijwel zonder uitzondering keurde een ad hoc commissie tot de zeezaken alle requesten die van fe-

bruari tot midden november 1781 werden ingediend, goed.¹⁶ Dat waren er in totaal 581: van Amsterdamse scheepseigenaars 342, dus bijna 60%, van Rotterdammers 140, zo'n 24% en 97, dus 16% uit de rest van het land, vooral uit Zaandam, Dordrecht, Middelburg en Zierikzee.

Werden nu al die 581 schepen ook werkelijk aan neutrale eigenaars verkocht? In 1951 was S. Hart, in zijn bijdrage aan een boek over Engel van de Stadt, een reder uit Zaandam, al gestuit op de Amsterdamse scheepsverkopingen.¹⁷ In het register van de tachtigste penning werden alle schepen die naar het buitenland verkocht werden, opgetekend. Maar wat blijkt? In dit register zijn maar 146 van de 342 Amsterdamse schepen terug te vinden waarvoor toestemming tot verkoop was verleend.¹⁸ Zijn ze niet verkocht of is de transactie zonder contract, dus onderhands, geregeld? Het blijft voorlopig duister.

Na november 1781 was – zoals eerder gezegd – de verkoop van koopvaardischepen geheel vrij: er hoefden dus geen requesten meer te worden ingediend.¹⁹ Het ligt voor de hand dat het aantal verkopen van schepen enorm steeg. Voor de twee belangrijkste steden op scheepvaartgebied in de Republiek, Amsterdam en Rotterdam is dit onderzocht. Voor Amsterdam werd het eerder genoemde tachtigste penning register gebruikt, in Rotterdam stond het scheepstransportboek – waarin alle verkopen van schepen genoteerd staan – nog ter beschikking.²⁰ Bovendien is het notarieel archief in deze laatste stad goed toegankelijk. Kijken wij naar de cijfers.²¹ In de jaren 1781 tot en met 1784 werd in Amsterdam 558 keer en in Rotterdam 180 keer een schip aan een onderdaan van een neutrale natie verkocht. Het is goed hierbij op te merken dat niet bekend is hoe groot de Nederlandse koopvaardijvloot in deze jaren was.²² Wij weten dus niet of de verkopen een groot dan wel een klein deel van die vloot betroffen.

Negentig procent van alle scheepsverko-

pingen vond plaats in de jaren 1781 en 1782, de beide echte oorlogsjaren dus en wel vooral aan onderdanen van de Oostenrijkse keizer. Met name de stad Oostende mocht zich verheugen in een grote toeloop van zowel Amsterdamse als Rotterdamse reders. De Oostenrijkse vlag wapperde op bijna de helft van alle verkochte schepen. Wat de overige neutrale vlaggen betreft: hier lopen Amsterdam en Rotterdam uiteen. Amsterdamse eigenaars kozen vooral de Pruisische vlag of die van een van de Duitse steden als Hamburg of Lübeck. Ruim 30% van de Rotterdamse schepen ging over in handen van Deense kopers. Het verschil in populariteit van de Pruisisch/Duitse en de Deense vlag kan als volgt verklaard worden. In Amsterdam woonden veel reders van schepen die vanuit Friesland op de kleine Oost – de Noordduitse kust – voeren: de band met dat gebied komt in de voorkeur voor de Embdense of Hamburgse vlag tot uiting. En onder Rotterdamse reders waren enkele zeer invloedrijke mensen die een vaste relatie hadden met Deense reders. De firma Dubbeldemuts bijvoorbeeld was niet alleen betrokken bij een groot deel van het Rotterdamse scheepsbezit, zij had ook grote invloed op de vorm en de inhoud van de verkopen. Bij 80 van de 180 scheeps-transporten komt de naam Dubbeldemuts voor, meestal als firma (F. & A. Dubbeldemuts & Co.), soms ook als particulier (P. Dubbeldemuts van Dijk bijvoorbeeld).²³ In 1781 werd door de firma Dubbeldemuts een concept-contract opgesteld van een scheepsverkoop naar Denemarken. Uit het feit dat alle latere koopcontracten in Rotterdam vrijwel letterlijk dit voorbeeld volgden, blijkt de leidende positie van Dubbeldemuts & Co. In Amsterdam bestond een dergelijk 'monopolie' in de rederswereld niet en daar werd dan ook een veel grotere verscheidenheid bij de transacties aangetroffen.

Van enkele neutrale kopers van de Nederlandse schepen weten we ongeveer hoe ze

te werk gingen. De Deense reder-koopman Frederik de Coninck was van oorsprong een (Zuid-)Nederlander. Een broer, Jan de Coninck, woonde in Amsterdam en nam de zaken daar voor Frederik waar. Uit een akte van 27 april 1781 bij een Haagse notaris blijkt dat De Coninck zelf het initiatief nam tot het neutraliseren van schepen.²⁴ Hij gaf toen persoonlijk opdracht aan Dubbeldemuts om in naam en voor rekening van zijn firma 'zoveel hollandse schepen in te kopen . . . als te bekomen zijn'. Dat dit niet zo maar een plotse-linge inval was, blijkt uit een akte die de volgende dag werd opgemaakt. De Coninck neemt dan een Rotterdammer, Van Aller, in dienst wegens 'een plan om een aanmerkelijk getal van koopvaardischepen te doen incoopen en aan zig te doen transporteren om daarmede onder de Deense vlagge te navigeren'. Van Aller moet naar Kopenhagen verhuizen en daar de boekhouding gaan doen van de koopvaarders. De rest van het contract betreft de arbeidsvoorwaarden van Van Aller. Vergoeding van reiskosten, salaris (f 1000,- per jaar) en zelfs vakantie van zes weken!

In totaal heeft De Coninck door bemiddeling van de firma Dubbeldemuts 36 Rotterdamse schepen geneutraliseerd.²⁵ Overigens was dit niet zijn eerste ervaring met dergelijke transacties. Al jarenlang leende De Coninck zijn Deense naam en firma als dekmantel voor Engelse en Anglo-Indiase compagnieën die het monopolie van de Engelse *East India Company* wilden ontduiken. De oorlog gaf hem zelfs op twee fronten alle kans: zowel Engelse als Nederlandse reders verkochten hun schepen in schijn aan de neutrale De Coninck.²⁶ De Oostendse koopman Pierre Gavanon had niet, zoals De Coninck, in Nederland een vaste vertegenwoordiger. Hij ondertekende de contracten zelf, want Gavanon woonde in Amsterdam. In 1777 huwde hij daar en verwierf het jaar erop naast het Oostendse burgerrecht ook het Amster-

damse. Gavanon's compagnie, gevestigd in Oostende, neutraliseerde ten minste 30 Nederlandse schepen.²⁷

Hoe zat nu de procedure bij een officiële schijnverkoop in elkaar? Officieel, want het hele gebeuren vond plaats bij een notaris. Hoewel er tussen Amsterdam en Rotterdam wat de gang van zaken betreft ook verschillen bestaan, valt een grote gemene deler waar te nemen.²⁸ De Nederlandse eigenaar verklaarde in een verkoopacte – ook wel transportacte genoemd – dat hij zijn schip overdeed aan een met name genoemde buitenlander. Uit niets bleek dat het hier om een *schijnverkoop* ging. Dat werd pas duidelijk gemaakt door een tweede, *geheime*, overeenkomst. Voor dit document bestonden verschillende benamingen: conventie en accoord, conventie en contract of contract van koop. Hierin werd vastgelegd dat het enkel om een zogenaamde neutralisatie ging, en men regelde praktische punten als: wie voert de directie van het schip, wanneer zal het aan de werkelijke eigenaar teruggaan en hoe moet dat dan gebeuren. Soms is er nog een derde akte waarin de financiële kant van de transactie beschreven wordt: een kustingbrief of obligatie.

Om de geloofwaardigheid van de overeenkomst voor de buitenwereld en vooral Engelse marineschepen en kapers zo groot mogelijk te maken, werd vaak de naam van het verkochte schip veranderd. In het geval van een naam als 'de Amsterdamse Post' is dat zeker begrijpelijk – deze werd 'de Vlaamsche Post'. Maar ook de 'Juffrouw Gerarda' en de 'Vrouwe Alidia' moesten eraan geloven; zij voeren verder onder keizerlijke vlag als 'Lang gewenst' en 'Vrouw Maria'. Nóg veiliger was het als de schipper en zijn bemanning hun nationaliteit aanpasten aan de vlag van hun schip. Om bij de schipper te beginnen: inderdaad werden in Amsterdam bij een steekproef vijftien verhuisakten aangetroffen van Nederlanders die naar de Oostenrijkse Nederlanden verhuisden.

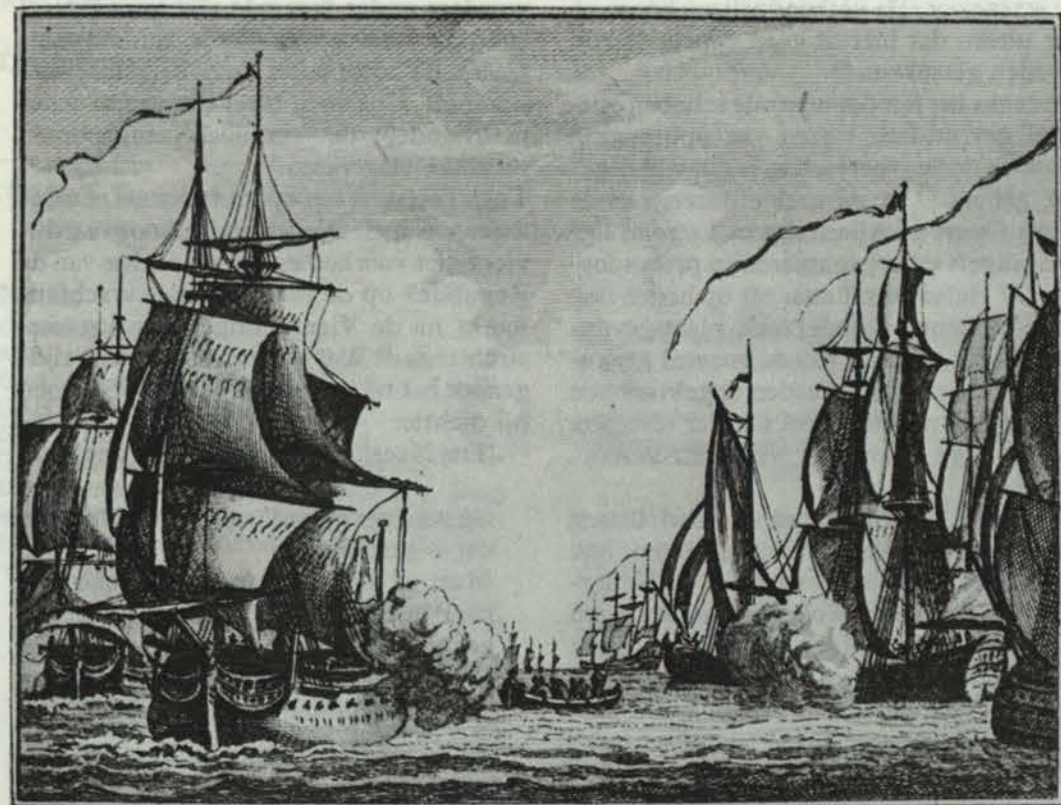
Althans, zij machtigden inwoners van bijvoorbeeld Gent om daar 'te huuren als sulk huys, woning ofte camers'.²⁹ Een eigen woning of kamer was een voorwaarde voor het verkrijgen van een Gentse burgerbrief. Een voorwaarde die overigens ook gold voor de andere neutrale landen en steden. Het gehuurde huis zal in werkelijkheid niet veel bezocht zijn. Dat deze nationaliteitsverandering van schippers vaak gebeurd moet zijn, blijkt uit de Sonttoltabelen. Op schepen uit de Oostzee op weg naar de Republiek bleek in 1778 75% Nederlander te zijn, in 1781 is dat nog maar 2%, dus 98% zegt niet in de Republiek te wonen.³⁰ In wat beperkter perspectief zagen wij tenminste negen schippers in de vaart op Smyrna in de Middellandse Zee hun burgerbrieven al naar gelang van oorlog of vrede wisselen.³¹

En dan nu de bemanning: een probleem voor de reders, want Nederlandse zeelui mochten alleen op bepaalde voorwaarden op buitenlandse schepen dienst nemen.³¹ De aanvragen om zeelieden voor neutrale schepen te recruteren moesten via de admiraliteiten lopen die in de praktijk altijd toestemming gaven. Een borgsom van 300 gulden per bemanningslid garandeerde de terugkeer naar de Republiek. Hiermee sloeg men twee vliegen in één klap: arbeidskrachten bleven aan het eigen land gebonden en ook bleef de garantie bestaan dat niet van de traditionele scheepvaartroutes werd afgeweken. Het was noodzakelijk om Nederlandse havens aan te doen omdat de zeelui zich binnen één jaar na aanmonstering weer moesten melden. Verder was het voorschrift dat Pruisische en Deense schepen tenminste voor één derde bemand werden met zeelui van de desbetreffende nationaliteit.³³ De Amsterdamse monsterrollen geven aan dat op neutrale schepen een grotendeels neutrale bemanning monsterde, zoals trouwens door de admiraliteit werd geëist. Maar waren dat allemaal échte buitenlanders? Er bestonden voor ons vrijwel geen moge-

lijkheden dit te controleren. In een enkel geval echter werden twee monsterrollen van hetzelfde schip, de 'Lindenhoff', aangetroffen dat in 1782 onder keizerlijke vlag voer en in 1783 weer Nederlands was.³⁴ De zes opvarenden van de 'Lindenhoff' gaven in 1782 op uit het plaatsje Ballum te komen dat in het zuiden van Jutland ligt. Zij waren dus Denen. Het jaar daarop schreef de waterschout van Amsterdam dezelfde personen op de monsterrol, maar nu bleek het zestal afkomstig uit het dorpje Ballum op Ameland!

In een ander geval kregen de schippers van de 'Morgenster' en de 'Dageraad' onder Pruisische vlag het aan de stok met de autoriteiten.³⁵ Zij hadden permissie van de Rotterdamse admiraliteit gekregen om

buitenlanders te werven. Op de 'Morgenster' had ene Wessel Koopman gemonsterd, op de 'Dageraad' Frederik Koopman, diens broer. Beiden verklaarden burgers van Embden te zijn. Vlak voordat de schepen zouden uitvaren werden de schippers aangehouden. Een officier van de convooi- en licenten in Schiedam had namelijk de broers herkend: hun ouders woonden al jaren in Schiedam. Tenslotte werd de zaak in der minne geschikt. Wessel en Frederik Koopman werden gewoon als Nederlanders aangemonsterd, maar voor hen moest nu wél de normale borgsom van 300 gulden per persoon worden betaald. Veel anderen zullen wel niet de pech hebben gehad herkend te worden. En zo voeren in de Vierde Engelse oorlog



Het convooij van den graave Van Byland opgebragt in 't jaar 1779.
Gravure, anoniem. Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam, Collectie De Jonge nr 405A.

tenminste 715 geneutraliseerde schepen uit Amsterdam en Rotterdam op de oude vertrouwde handelsroutes. Nemen wij even aan dat de verhouding Amsterdam/Rotterdam ten opzichte van de rest van de Republiek ongeveer net zo lag als bij de requesten die in 1781 werden ingediend: namelijk vijf staat tot één. Dan zijn er misschien in Dordrecht, Zaandam, Zeeuwse en Friese steden nog eens zo'n 150 schepen naar het buitenland verkocht. In totaal komen wij dan op ongeveer 900 schepen. Wat betreft de meest verkochte scheepstypen kon vastgesteld worden dat het in Rotterdam vooral ging om kleinere schepen tot 200 last en vissersschepen. In Amsterdam was geen sprake van één bepaalde categorie: van klein tot groot, kofschepen, galjoten en fregatten, kwamen in de actes voor. De verkoopprijzen liepen zo ver uiteen dat hieruit geen conclusie kon worden getrokken.³⁶

Ondanks het feit dat neutrale schepen officieel gevrijwaard waren van opbrenging door de oorlogvoerenden, is dat wel degelijk gebeurd. In de archiefdozen van de High Court of Admiralty in Londen liggen stapels scheepspapieren en procesdossiers.³⁷ Helaas heeft daar tot op heden nog geen uitgebreid onderzoek plaatsgevonden, zodat wij niet weten hoeveel geneutraliseerde schepen werden opgebracht en al helemaal niet hoeveel men er tenslotte moest laten gaan dan wel heeft veroordeeld.

Toen in 1783 de wapenstilstand tussen Engeland en Frankrijk was gesloten, had dat onder meer tot gevolg dat de Nederlandse scheepvaart weer veilig onder eigen vlag kon varen. Natuurlijk verwachtten wij vanaf dat jaar een sterke stijging in de verkopen vanuit het buitenland te zullen vinden, terug naar de oorspronkelijke

eigenaars van de schepen. Maar in dat opzicht kwamen wij bedrogen uit. 'Terugverkocht' was in Amsterdam nog geen tien procent, in Rotterdam bijna één kwart van het totaal aantal schepen.³⁸ Een verklaring zou kunnen zijn dat de officiële 'terugverkoop' actes in de respectievelijke buitenlandse steden te vinden zijn. Of zijn de eerst in schijn verkochte schepen helemaal niet teruggekocht? Tenslotte is het niet zo aantrekkelijk opnieuw allerlei administratieve rompslomp te hebben voor een twee of drie jaar ouder geworden schip. Een aanwijzing in die richting geeft bijvoorbeeld het aantal zeebrieven dat na de oorlog in Rotterdam werd uitgegeven: dit was veel kleiner dan vóór 1781.³⁹ Ook blijkt uit de monsterrollen van Amsterdam dat zelfs in 1788 nog een behoorlijk aantal koopvaarders onder vreemde vlag voer.⁴⁰ Veel later, in 1802 na de Vrede van Amiens, klagten de autoriteiten over hetzelfde verschijnsel. Ook toen bleef een aantal schepen onder de eenmaal aangenomen vreemde vlag varen.⁴¹

Toch kon zelfs het op grote schaal neutraliseren van de Nederlandse koopvaardijvloot niet voorkomen dat de positie van de Republiek op de internationale vrachtenmarkt na de Vierde Engelse oorlog verslechterde.⁴² Wat dat betreft zou een tijdgenoot het bij het rechte eind hebben toen hij dichtte:

'Dat Neerlands' handel steeds an t'wasen

sen
zig wijd verspreyd' aan 's werlds assen
dat is geschied

Maar of den doodsteek haar gegeven
haar bloei ooit zoo zal doen herleven
geloof ik niet'.⁴³

Veel Nederlandse reders hebben zich niet zonder verweer die doodsteek laten toedienen.

Tabel I. Rotterdamse Scheepsverkopen 1781-1784

	1781	1782	1783	1784	Totaal			
Oostende	35	24	3	1	63	Oostenrijkse		
Gent	5				5	Nederlanden		
Antwerpen	4	4	1		9	Keizerlijke		
Brugge		3	2		5	vlag		85
Rest Vlaanderen		2			2			
Brussel		1			1			
Embden	3	24	1	1	29	Oost-friesland	33	Plaatselijke
Rest Oost-friesland	1	3			4			of
								Pruisische
Bremen		4			4	Rest Duitsland	6	vlag
Rest Duitsland	1			1	2			39
Altona		6	1	7	14			
Kopenhagen	25	12			37	Denemarken	55	Deense
Rest Denemarken	2	2			4			vlag
								55
Livorno	1				1	Rest Europa		1
	77	85	8	10	180			

(Verslag E. Jacobs en S.J. Walda, tabel Ia)

Noten

Gebruikte afkortingen:

- ARA Gemeente Rijksarchief Den Haag
GAA Gemeentearchief Amsterdam
GAH Gemeentearchief Den Haag
GAR Gemeentearchief Rotterdam
GAV Gemeentearchief Vlaardingen

De verschillende 'Verslagen' waarvan in de noten sprake is, bevinden zich bij de afdeling Zeegeschiedenis, Subfaculteit Geschiedenis van de Rijksuniversiteit Leiden.

1 Voor dit artikel werd veel nieuw onderzoek verricht door de deelnemers aan het doctoraal werkcollege zeegeschiedenis 1981/82: E. Bijsster, P. van Diesen, A. van der Graaff, E. Jacobs, H. Jordaan, E. Jorna, P. van der Padt, R. Salentijn en S.J. Walda, onder leiding van Prof. dr. J.R. Bruijn en de auteur. (RU Leiden) Mijn speciale dank gaat uit naar mw. E. Jacobs die als kandidaat-assistent behulpzaam was bij het verdere onderzoek.

2 Gedeelte uit een gedicht van Maartinus van der Burg, ter gelegenheid van de waarschuwingreis

van Jacob van der Windt 1780/81. Aquarel met gedicht 1837. GAV, topografisch-historische atlas.

3 Nederlandse koopvaardij-schepen in Europese- en Westindische wateren:

	opgebracht	vrijgegeven (voorzoover bekend)
1776	3	2
1777	4	5
1778	94	33
1779	69	70
1780	261	40
1781	22	11
tijdstip		
onbekend	83	hernomen 7

totaal 536 168
(Verslag A. van der Graaff, tabel I en VII.)

4 GAA, Archief Burgemeesters, nr. 500 E. Bundel Schadevergoeding Vierde Engelse oorlog.

5 Over de marine in deze tijd: het artikel van G.J.A. Raven, 'Aanhoudend sukkelen om bootsvolk', elders in dit nummer.

Tabel II. Amsterdamse Scheepsverkopingen 1781-1784

	1781	1782	1783	1784	Totaal			
Oostende	30	131	4		165	Oostenrijkse		
Gent	13	32	1		46	Nederlanden		
Antwerpen		1	15		16	Keizerlijke		
Brugge	1	8			9	vlag		256
Rest Vlaanderen	1	9			10			
Brussel	8	2			10			
Embden	11	66	13	9	99	Oost-friesland	127	Plaatselijke
Rest Oost-friesland	5	17	4	2	28			of
								Pruisische
Bremen	4	12			16	Rest Duitsland	40	vlag
Rest Duitsland	4	14	2	4	24			167
Altona	5	16		1	22			
Kopenhagen	15	30	1	4	50	Denemarken	101	
Rest Denemarken	5	19		5	29			Deense
								vlag
Noorwegen	5	20			25	Noorwegen	25	
Portugal	3	1	1		5			
Rusland	1	2			3	Rest Europa		9
Smirna			1		1			
	112	394	27	25	558			

(Verslag E. Jacobs en S.J. Walda, tabel Ib)

6 Placaat Staten-Generaal 26 juni 1780. Boete op overtreding f 600 per man.	1781	489	470
7 ARA, Collectie Fagel nr. 757 (7 juli 1778) en (12 september 1778).	1782	937	1080
8 Placaten Staten-Generaal 5 januari, 19 januari en 26 januari 1781.	1783	1512	1637
9 Verslag H. Jordaan, 10	1784	1551	1603
10 Inkomende scheepvaart Texel en 't Vlie	(Verslag R. Salentijn, tabel III en VIII)		
1778	2582		
1779	2650		
1780	2641		
1781	1322		
1782	2040		
1783	2760		
1784	2497		
Scheepvaart Goeree en de Maas	12 Opbrengst van het havengeld te Rotterdam		
Inkomend	Uitvarend	1778	2089.11
1778	1384	1779	2165.18
1779	1381	1780	2434.6
1780	1612	1781	1321.5

- 1782 2102.2
1783 2420.17
1784 2474.7
(in: J. de Vries, *De economische achteruitgang der Republiek in de achttiende eeuw*, Leiden 1968², Bijlage III, 195.)
- 13 Verslag E. Bijster en P. van Dienen, 'Koopvaardijbewegingen gedurende de Vierde Engelse oorlog'.
- 14 Verslag R. Salentijn, 27-29. (Gebaseerd op GAA, Archief van de Waterschout, PA 38, 1781-1784)
- 15 Verslag E. Jacobs en S.J. Walda, 6/7. (Gebaseerd op ARA, Admiraliteitscolleges (AA), Collectie Bisdom XXXI, nr. 221, memorie 19 april 1781)
- 16 ARA, Staten-Generaal nr. 3836 en 3837 (1781, 2de helft)
- 17 S. Hart, *Engel van de Stadt (1746-1819) Zijn voor- en nageslacht*. Den Haag 1951, 125
- 18 GAA, Archief Burgemeesters, *Declaratie wegens de collectie van den veertigsten, tachtigsten en twintigsten penning*. Sinds 1748 moest over elk schip boven de vier last bij verkoop een 40e penning betaald worden; de eerste verkoop uitgezonderd. Verkopers en koper betaalden ieder de helft. Woonde echter de koper of verkoper in het buitenland, dan betaalde alleen de Nederlandse verkoper (of koper) zijn belastingdeel: de 80e penning. (Verslag E. Jacobs en S.J. Walda, 68, noot 2).
- 19 Er gold alleen nog een verbod ter verkoop van walvisvaarders, vissersschepen, schepen in 1781 of later gebouwd en schepen die men naar Engeland wilde verkopen.
- 20 Voor Amsterdam, zie noot 18. Voor Rotterdam: GAR, Archief voormalig college van schepenen, 933 Scheepstransportboek 1780-juni 1785.
- 21 Voor dit en het volgende, zie tabel I en II.
- 22 Er zijn wel enkele schattingen van tijdgenoten. Procureur Van Son geeft een aantal van 6000 schepen op (ARA, AA, Collectie Bisdom XXXI, nr. 221, memorie 19 april 1781), de *Nieuw-Nederlandse Jaarboeken* maken in februari 1780 melding van 4000 Nederlandse schepen en in een memorie van B. van der Oudermeulen (in: D. van Hogendorp, *Stukken, raakende den tegenwoordigen toestand der Bataafsche Bezittingen in Oost-Indië*, Den Haag/Delft 1801, 37-338) wordt eveneens gesproken over ongeveer 4000, waarbij dan niet de kleinere kustvaarders meegerekend zijn.
- 23 Voor dit en het volgende: verslag E. Jacobs en S.J. Walda, 31-33 en 57.
- 24 GAH, Notaris B. van Meerlo, nr. 4568-243 (25-28), nr 4568-244 (33-35) en nr. 4568-245 (37-46).
- 25 Verslag E. Jacobs en S.J. Walda, 12.
- 26 Zie O. Feldbaek, *India Trade under the Danish Flag, 1772-1808*, Kopenhagen 1969.
- 27 Verslag E. Jacobs en S.J. Walda, 46.
- 28 idem, 57.
- 29 GAA, NA (Dekker) nr. 13507: 164, 177, 181, 184, 186, 188, 190, 191, 202, 210 en 241; NA (Harmen) nr. 16371: 17 en 129, nr. 16372: 504 en nr. 16374: 45.
- 30 Verslag R. Salentijn, tabel XVI.
- 31 Verslag E. Bijster en P. van Dienen, 18 (staat II).
- 32 Verslag R. Salentijn, 14.
- 33 Verslag E. Jacobs en S.J. Walda, 71, noot 26.
- 34 GAA, Archief van de Waterschout, PA 38, nrs. 21-26 (18 april 1782 en 8 april 1783).
- 35 ARA, Collectie Fagel, nr. 1518a (ongedateerd).
- 36 Verslag E. Jacobs en S.J. Walda, 56.
- 37 Londen, Public Record Office, High Court of Admiralty, 32. Drs. C.G. Roelofs heeft er tijdens het symposium op 4 september 1981 te Leiden op gewezen dat al de hiervoor beschreven transacties ter verkrijging van neutrale status vooral tot stand kwamen om aan de voorwaarden door de Engelse prijzenhoven, aan die status gesteld, te voldoen.
- 38 Amsterdam: 52 'terugverkopingen' van 558. Rotterdam: 43 'terugverkopingen' van 180. (Verslag E. Jacobs en S.J. Walda, 58).
- 39 GAR, Oud Archief XIII, Verkeer en Vervoer: registers van verstrekte zeebrieven 1762-1792, nr. 2519.
Aantallen zeebrieven:
1779 345
1780 318
1781 20
1782 0
1783 96
1784 73
1785 67
- 40 GAA, Archief van de Waterschout, PA 38, (mei-juli 1788).
- 41 Koff, B., 'Achter de schermen van het onderzijdige vlag brengen van koopvaardijsschepen ten tijde van de Bataafsche Republiek', in: *Rotterdam's Jaarboekje* 1944, 104-105, noot 2.
- 42 Zo bedroeg de schade, die door de Amsterdamse reders en kooplieden werd opgegeven na de Vierde Engelse oorlog een bedrag van bijna 8½ miljoen gulden. (f 8.474.251 : 17; 405 aanvragen voor schadevergoeding) GAA, Archief Burgemeesters, nr. 500 E. Bundel Schadevergoeding Vierde Engelse oorlog.
- 43 ARA, AA, Collectie Van der Heim XXXVII, nr. 485.