



Universiteit
Leiden
The Netherlands

'Op een avontuurtje met 't vergat Vlissinge' Het verslag van een Zeeuwse kaper tijdens de Derde Engelse Oorlog

Paesie, R.

Citation

Paesie, R. (2010). 'Op een avontuurtje met 't vergat Vlissinge': Het verslag van een Zeeuwse kaper tijdens de Derde Engelse Oorlog. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 29(2), 23-42. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306098>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306098>

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

Evenzo is het voor een sluitende verklaring van de ontwikkelingen noodzakelijk de scheepsbouw als integraal onderwerp te onderzoeken, dat wil zeggen alle sectoren gezamenlijk. Die ontwikkelingen waren dynamisch en verschilden per sector, maar technieken, arbeidsomstandigheden en culturen beïnvloedden elkaar voortdurend. Werven schoven al naar gelang de marktomstandigheden van de ene sector naar de andere. Zelfs de jachtbouw, die vaak als een autonome sector wordt gezien, is grotendeels voortgekomen uit de kleine scheepsbouw en daaraan nog steeds verwant. Bij een onderzoek op alleen deelterreinen zouden daarom verklarende factoren worden gemist.

Het ligt voor de hand een project van deze omvang in fasen te realiseren, in samenwerking tussen professionele historici van verschillende achtergrond, scheepsbouwers en andere geïnteresseerden. Een grondig plan is daarvoor noodzakelijk. Dit artikel zal hopelijk tot discussie leiden over de aanzet die het VWSF daartoe heeft gegeven. Daartoe is gelegenheid op het symposium 'Toekomst met verleden; Het belang van scheepsbouwgeschiedenis' op 29 november 2010 in het Maritiem Museum Rotterdam; zie 'Agenda' in dit tijdschrift.

GERBRAND MOEYES (1943) studeerde scheepsbouwkunde aan de Technische Hogeschool Delft. Hij werkte in het Laboratorium voor Scheepshydraulica van deze universiteit en daarna bij Shell in de olie- en gaswinning. Na in 2006 afgestudeerd te zijn aan de Rijksuniversiteit Leiden in de maritieme geschiedenis, werkte hij mee aan onderzoeks- en publicatieprojecten op dat gebied, onder andere de in het artikel genoemde voorstudie. Als gastconservator van het Maritiem Museum Rotterdam bereidt hij een tentoonstelling voor van technische tekeningen. Moeyes is bestuurslid van het Willem Vos Fonds en het Van der Weele-Schipper Fonds.

'Op een Avontuurtje met 't vergat Vlissinge'

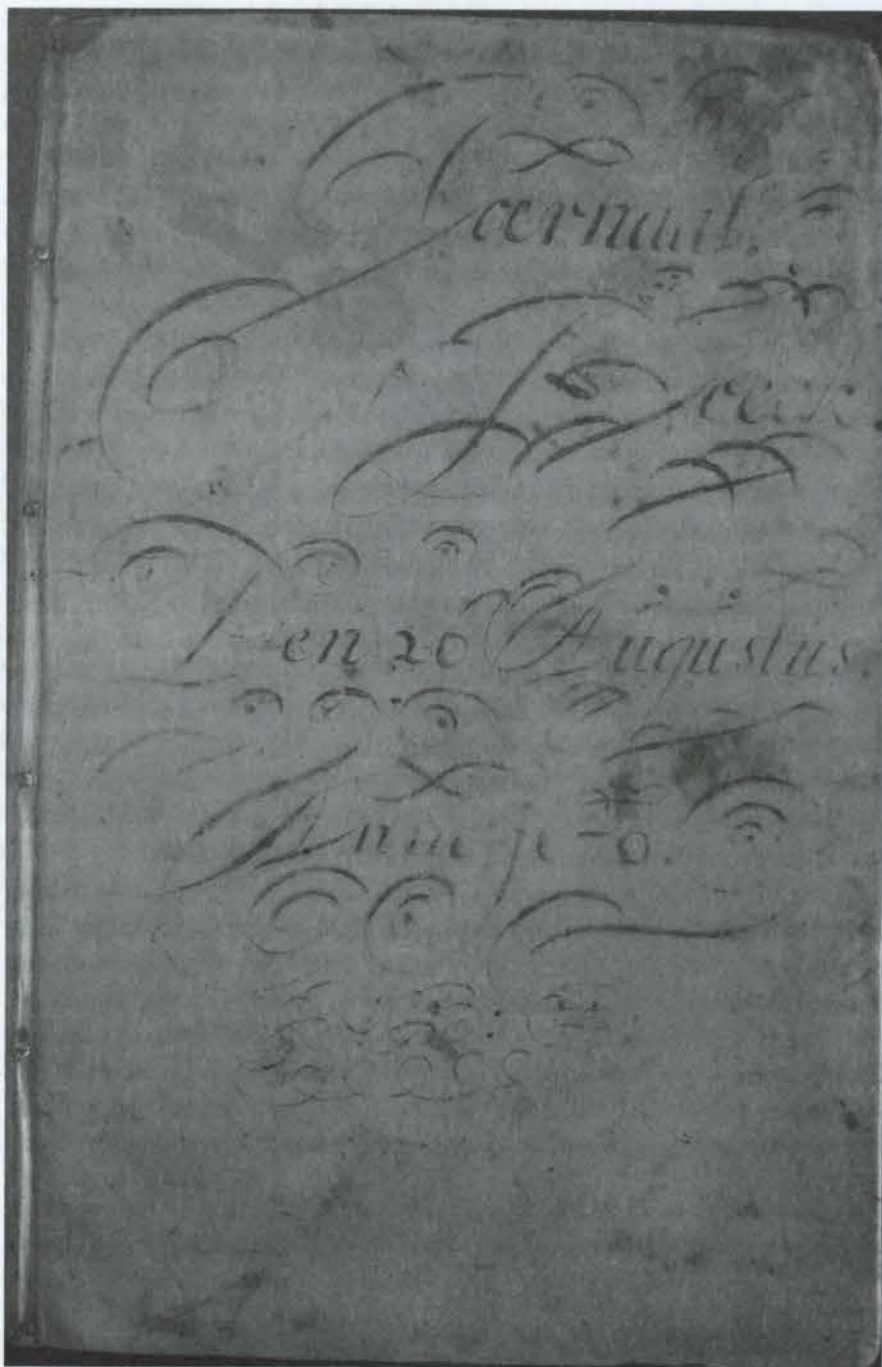
Het verslag van een Zeeuwse kaper tijdens de Derde Engelse Oorlog

RUUD PAESIE

Het Maritiem Museum Rotterdam verwierf in mei 2009 een bijzonder scheepsjournaal.¹ In de bijna honderd bladen tellende foliant wordt door de Rotterdamse onderstuurman Reijnier Bichon verslag gedaan van zijn scheepsreizen tussen 1670 en 1679. Naast twee Europese handelsreizen, waarmee het journaal in 1670 begint, heeft Bichon voor de Admiraliteit op de Maze (Rotterdam) en de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) gevaren. Het dagregister is niet alleen bijzonder omdat het journaalhouden door stuurlieden in de handelsvaart omstreeks 1670 nauwelijks werd gepraktiseerd. De VOC vormde daarop een uitzondering.² Maar vooral, omdat het manuscript een reisverslag bevat van een Zeeuws kaperfregat. Voor zover bekend, is dit het enige bewaard gebleven dagregister van een kaper uit de Derde Engelse Oorlog (1672-1674) en het mag als zodanig als uniek worden beschouwd.

De Engelse zeeoorlogen uit de zeventiende eeuw hebben vrij veel belangstelling van historici genoten. De rol van de kaapvaart of commissievaart werd echter lange tijd genegeerd. Deels werd dat veroorzaakt door het gemis aan bronnen, want een niet onbelangrijk deel van het archiefmateriaal ging door brand verloren.³ De afgelopen decennia kwam daar verandering in en zijn aan de hand van bewaard gebleven archiefstukken verscheidene studies verschenen. Veel van de in het journaal genoemde activiteiten zijn ons daarom bekend. Toch biedt het dagregister ons gelegenheid om aan de hand van navigatiegegevens het operatiegebied beter te bestuderen. Daar-

- 1 Maritiem Museum Rotterdam (MMR), H1815. Het MMR heeft meerdere manuscripten, waaronder journalen, afkomstig uit het bezit van Claas Bichon (1660-1734), de jongere broer van Reijnier. Er bestaan sterke aanwijzingen dat het verworven journaal oorspronkelijk tot deze collectie heeft behoord.
- 2 C.A. Davids, *Zeeuwen en wetenschap: De wetenschap en de ontwikkeling van de navigatietechniek in Nederland tussen 1585 en 1815* (Amsterdam 1986) 150-153.
- 3 Zie het rapport van J. Romeyn Brodhead in de *Nederlandsche Staats-Courant*, 12 mei 1842, no. 111 en J. de Hullu, *De archieven der admiraliteitscolleges* (Den Haag 1924) 60-64.



'Joernaal-Boeck van Reynier Bartelse, met daarin 'het Avontuurtje met 't vergat Vlissinge'. (Maritiem Museum Rotterdam).

naast geeft het journaal inzicht over prijsnemingen. Wat leverden die op en werden daarbij alle regels en voorschriften in acht genomen of lichtte men daarmee de hand? We zoomen als het ware in van het bedrijfseconomische meso- naar het micro-niveau van de kaapvaart.

Bovendien zal aandacht worden besteed aan de prijzenopbrengst tijdens de Derde Engelse Oorlog. J.R. Bruijn heeft daar in 1975 de basis voor gelegd met een onderzoek naar de Nederlandse kaapvaart tijdens de Tweede en Derde Engelse Oorlog. Aanleiding daarvoor waren Engelse publicaties, waarin het aantal Nederlandse prijsnemingen van Engelse schepen werd gebagatelliseerd.⁴ Bruijn, die zijn onderzoek baseert op de boekhouding van de Amsterdamse vendumeester Elbert Dell (de jonge) en de resolutieboeken van de Zeeuwse admiraliteit, heeft daarbij geen onderzoek verricht in het archief van de Zeeuwse Rekenkamer. Gegevens over opgebrachte prijzen uit dit archief zijn in 1995 in een Repertorium samengebracht.⁵ J. Francke heeft als eerste deze data over de Derde Engelse Oorlog in zijn onderzoek naar de Zeeuwse kaapvaart betrokken.⁶ Een recente studie van E. Quak met nieuw cijfermateriaal over de Nederlandse kaapvaart tijdens de Tweede en Derde Engelse Oorlog zal in deze bijdrage worden besproken.⁷

COMMISSIEVAART TIJDENS DE DERDE ENGELSE OORLOG

Op 6 en 7 april 1672 verklaarden Frankrijk, Engeland, gevolgd door de bisdommen van Münster en Keulen de Republiek de oorlog. Franse troepen vielen vanuit het oosten de Nederlanden binnen en het voortbestaan van de Republiek hing aan een zijden draadje. Alom heerste er angst en vertwijfeling en in de ontstane chaos richtte de woede van het volk zich tegen de heersende regenten. Onder druk viel de regering en de staatsgezinde regenten werden door prinsgetrouwe bestuurders vervangen. Daarmee kwam een eind aan het eerste stadhoudersloze tijdperk (1650-1672) en werd Willem III de nieuwe stadhouder. 'Het land was reddeloos, de regering radeloos en het volk redeloos', zoals de bekende spreuk over het Rampjaar luidde en in deze chaotische situatie werden de gebroeders De Witt van verraad beschuldigd en op 20 augustus 1672 door een woedende menigte vermoord.

4 J.R. Bruijn, 'Kaapvaart in de tweede en derde Engelse oorlog', in: *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden* 90 (1973) 408-429.

5 L.J. Sturm, *Repertorium van de namen van kaperkapiteins en schepen voorkomende in de rekeningen van de vendumeesters van de admiraliteit in Zeeland, 1596-1713* (Middelburg 1995).

6 J. Francke, *Uitlijsting voor de gemeene saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688-1697*, deel I (Middelburg 2001) tabel 10.16.

7 E. Quak, *De Nederlandse kaapvaart tijdens de Tweede en Derde Engelse Oorlog* (niet gepubliceerde doctoraalscriptie Universiteit Leiden).

In de maanden na de oorlogsverklaring formeerden de Engelsen en Fransen een gecombineerde vloot met als doel om Holland of Zeeland vanuit zee met een landingsleger binnen te vallen. Luitenant-admiraal-generaal Michiel de Ruyter wist de Nederlandse vloot op tijd in gereedheid te brengen en kon een blokkade van Zeeuwse en Hollandse havens voorkomen door op 7 juni 1672 de veel sterkere gecombineerde vloot bij Solebay een flinke slag toe te brengen. Het gevaar voor een invasie uit zee was daarmee nog niet geweken. Ook in het daaropvolgende jaar bleef de dreiging bestaan, maar door successen van de Nederlandse vloot kon het gevaar worden gekeerd.⁸ Op 19 februari 1674 werd een vredesverdrag met de Engelsen te Westminster gesloten en eindigde de Derde Engelse Oorlog. De oorlog met de Fransen sleepte zich tot 1678 voort.

Voor het uitrusten van de oorlogsvloot hadden de gezamenlijke admiraliteiten alle beschikbare zeelieden en soldaten nodig. Omdat de werving van personeel geregeld problemen opleverde en soms zelfs nijpend was, werd een algemeen vaarverbod voor de zomermaanden afgekondigd. In de herfst en wintermaanden werd de oorlogsvloot opgelegd en was kaap- en handelsvaart weer toegestaan. In het voorjaar van 1673 moesten de schepen binnen zijn en mochten pas weer in september uitgezeilen. Door de benarde situatie waarin de Republiek verkeerde, was de kaapvaart tijdens de Derde Engelse Oorlog nog sterker aan banden gelegd dan in voorgaande oorlogen. Kaapvaart bleef dus beperkt tot een deel van het jaar.⁹

De voor de kaapvaart noodzakelijke commissie- of kaperbrief was de officiële lastgeving die door de hoogste autoriteit in het land werd verleend. Dat was de stadhouder of tijdens de stadhouderloze perioden de Staten-Generaal. De commissiebrief gaf de bezitter niet alleen het recht en toestemming om vijandige schepen in oorlogstijd te nemen, maar kende ook beperkende bepalingen. Het opbrengen van neutrale schepen was bijvoorbeeld niet toegestaan en plundering was verboden. Op de commissiebrief stond precies aangegeven welke schepen aangevallen mochten worden en in welke wateren dat gepermitteerd was. Als garantie tegen misstanden moest een aanzienlijke borg worden gesteld. Bovendien vond na het opbrengen van de prijs rechtspleging plaats over de rechtmatigheid van de neming.¹⁰

Ondanks het algemeen vaarverbod werden direct na het uitbreken van de Derde Engelse Oorlog toch enkele commissies uit naam van de Staten-Generaal aan kapers uitgereikt. De meeste hadden de Middellandse Zee of andere afgelegen gebieden als

8 R. Prud'homme van Reine, *Rechterhand van Nederland. Biografie van Michiel Adriaenszoon de Ruyter*, (Amsterdam/Antwerpen 2007) 233-250.

9 Bruijn, 'Kaapvaart' 410-411 en 418-419.

10 J.A. van Hamel, 'De betekenis van kaapvaart en blokkaderecht in de Republiek der Verenigde Nederlanden', in: R.J. Alfaro, F.M. van Asbeck e.a., *Varia Juris Gentium. Vraagstukken van internationaal recht. Liber Amicorum aangeboden aan Jean Pierre Adrien François: Nederlands Tijdschrift voor Internationaal Recht* (Leiden 1959) 142; Francke, *Utiliteyt* I 44.

bestemming.¹¹ Sommige kapers, die al in het bezit van een commissiebrief waren, werden zelfs nog op het laatste moment door de admiraliteit belet om uit te varen.¹²

Veruit de meeste kaperbrieven werden pas vanaf eind juli door stadhouder Willem III verleend, nadat die kort daarvoor door de Staten-Generaal tot admiraal-generaal was benoemd.¹³ Tijdens de Derde Engelse Oorlog was dus niet alleen sprake van een bijzondere situatie bij de volmachtverlening, de kaapvaart kwam ook pas laat in dat jaar op gang.

DE ORGANISATIE VAN HET KAAPVAARTBEDRIJF

Kaapvaart was een speculatieve onderneming waarbij het behalen van winst het enige oogmerk was. Door economische achteruitgang stapten vooral Zeeuwse kooplieden over van de reguliere koopvaart op deze risicovolle vorm van scheepvaart, waar ook de smokkelhandel op West-Afrika toe behoorde.¹⁴ Op basis van Bruijns onderzoek kunnen we afleiden dat Zeeuwse kapers tijdens de Derde Engelse Oorlog ruim 76 procent van de opgebrachte schepen voor hun rekening namen.¹⁵ Dat dit Zeeuwse succes aan tijdgenoten niet onopgemerkt voorbij ging, blijkt uit de VOC-correspondentie. In Batavia vernam men van Engelsen: "dat nooyt in geen tyden haer land sooveel schade geleden hadde als in dit oorlog door de Zeeusche capers".¹⁶

In de vroegmoderne tijd was participatiedeling in de koop- en kaapvaart een gangbare vorm van ondernemen. Daarbij was de financiering in handen van meerdere personen. Investeerders verenigden zich in zogenaamde partenrederijen, waarin zij elk een deel van de kosten voor hun rekening namen. Na afloop van de reis deelden de reders in de winst of het verlies naar rato van hun geldelijke inbreng in de onderneming. Binnen het systeem van partenrederij konden de scheepsparten desgewenst worden

11 *Resolutien van de Heeren Staaten van Hollandt ende Westvriesland*, 8 april 1672; Nationaal Archief (NA), AA 2429, Commissieboek admiraliteit Zeeland, april-juni 1672. Aan zestien Zeeuwse kapiteins werd door de Staten-Generaal een commissie verleend.

12 NA, Archief Staten-Generaal, bijlagen bij de resoluties 56, 28 mei 1672.

13 NA, AA 2429, Commissieboek admiraliteit Zeeland, juli-december 1672. Van juli tot en met december 1672 werden aan circa honderd Zeeuwse kapiteins commissies uitgereikt.

14 I.J. van Loo, 'Kaapvaart, slavenhandel en smokkelhandel. De Zeeuwse risicovolle scheepvaart in de Gouden Eeuw (1585-1800), een inleiding', in: *Zeeland. Tijdschrift van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, 15.3 (2006) 105-109; R. Paesie, *Lorrendrayen op Africa. De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734* (Amsterdam 2008) 26-28.

15 Bruijn, 'Kaapvaart' 424. Zeeuwse kapers brachten 442 van de 578 prijsschepen op.

16 W.Ph. Coolhaas, *Generale Missiven van gouverneurs-generaal en raden aan heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie*, deel III ('s-Gravenhage 1968) 887.

verkocht of worden vererfd. De kracht van deze ondernemingsvorm lag dus in de beperkte aansprakelijkheid en de vrije beschikking van de aandeelhouder over zijn inleg.¹⁷

De organisatie van de uitreding verliep doorgaans via een boekhouder die gewoonlijk een aanzienlijk aandeel in de rederij bezat. Hij was niet alleen verantwoordelijk voor de uitrusting en bevoorrading van het kaperschip, maar ook voor het opstellen van de instructiebrief en de afhandeling van de noodzakelijke scheepspapieren. Bovendien berustte het volledige financiële beheer bij hem.¹⁸

HET OPERATIEGEBIED

Tijdens de Derde Engelse Oorlog beperkten kapers zich niet tot de Noordzee en het Kanaal. Ook voor de Middellandse Zee en West-Indië werden commissiebriefjes aangevraagd.¹⁹ In 1673 werd bijvoorbeeld een Engelse slavenhaler op de West-Afrikaanse kust door een Zeeuwse kaper genomen. De buitgemaakte slaven werden later op de Canarische eilanden verkocht.²⁰

De meeste kapers opereerden op de belangrijke scheepvaartroutes van Engelse en Franse schepen op de Atlantische Oceaan. Spaanse havens dienden daarbij als uitvalsbases. Met name in La Coruña en Bilbao werden veel prijschepen opgebracht. Maar ook in andere Spaanse havensteden, zoals Santander, Cadiz, Vigo of San Sebastian waren Nederlandse kapers actief.

Voor de ondersteuning bij het opbrengen van prijzen en verdere afwikkeling ervan waren daar consuls aangesteld. Veelal waren dit kooplieden uit de Republiek die als gevolmachtigden door de admiraliteit waren benoemd. Over de gang van zaken in Spanje brachten zij verslag uit aan de betrokken admiraliteitscolleges en daarvoor genoten zij een bepaald percentage van de opbrengst.

Deze zaakgelastigden waren vaak nauw verwant aan Zeeuwse kooplieden met belangen in de kaapvaart. Zo was Jacob Raule, broer van de bekende kaapvaartreder Benjamin Raule, consul in Bilbao en trad Nicolaas van Hoorn, broer van de Vlissingse koopman Jacob van Hoorn als coördinerend commissaris voor een netwerk van substituten in Noord-Spanje op.²¹

17 S. Hart, 'Rederij', in: L.M. Akveld, S. Hart en W.J. Hoboken (red.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, deel II (Bussum 1977) 106-109.

18 J.Th.H. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog 1702-1713* (Middelburg 1986) 34-35.

19 *Resolutien van de Heeren Staaten van Hollandt ende Westvriesland*, 8 april 1672; NA, AA 2498, 26 juli 1673. In 1673 kregen verscheidene kapers van de West-Indische Compagnie permissie om binnen haar octrooigebied te kruisen.

20 NA, AA 2498, kapitein Jan Diemessen, 10 juli 1673.

21 Bruijn, 'Kaapvaart' 419-421.

Ver weg van Nederlandse overheidsbemoeienissen was de verleiding voor kaperkapiteins en consuls groot om schepen onderhands te verkopen. Op deze wijze werden extra inkomsten genoten. Toenemende klachten over verduistering, illegale verkoop van lading en prijschepen en te hoog berekende onkostenvergoedingen stroomden over Nicolaas van Hoorn binnen. Ook verstreek hij paspoorten of vrijbrieven aan vijandige schepen; een handelingsrecht dat alleen aan de stadhouder was voorbehouden. Jacob Andriessen, kapitein van de *Gecroonde Marie*, meldde bijvoorbeeld dat hij op 13 april 1673 een Frans schip wilde nemen dat uit La Coruña afkomstig was, maar dat de schipper hem een door Van Hoorn ondertekende vrijgeleide toonde.²² Meermaals werd Van Hoorn door de Zeeuwse admiraliteit over dit soort misstanden aangeschreven en aangespoord om overzichtelijke rekeningen te sturen. Voor verbetering bleek hij echter niet vatbaar. In februari 1674 was het geduld van de Zeeuwse admiraliteit ten einde en kreeg de ambassadeur in Spanje opdracht om Van Hoorn in arrest te nemen en hem ter verantwoording naar Zeeland te zenden.

Door de frauduleuze handelswijze van Van Hoorn en collega's bleef een deel van de opgebrachte prijzen buiten de boeken en liepen zowel kaapvaartreders als admiraliteitscolleges aanzienlijke inkomsten mis.²³

OPBRENGST TIJDENS DE DERDE ENGELSE OORLOG

Over de Nederlandse opbrengst van scheepsprijzen tijdens de Derde Engelse Oorlog bestond aanvankelijk weinig overeenstemming. Engelse historici meenden dat Engelse kapers tijdens de eerste drie Engelse oorlogen viermaal meer prijzen buit maakten dan zelf kwijt raakten. In totaal verloren de Engelsen gedurende deze drie oorlogen niet meer dan vijfhonderd schepen aan de Republiek.²⁴ In zijn onderzoek naar prijsnemingen tijdens de Tweede en Derde Engelse oorlog haalt Bruijn deze schatting onderuit en berekent dat Nederlandse kapers tijdens de Derde Engelse Oorlog 578 schepen in de Republiek opbrachten. Daarnaast werden nog 71 prijzen door oorlogsschepen genomen. Bij deze tellingen zijn alle prijzen gerekend, dus ook de Franse schepen, neutralen en hernemingen.²⁵ In de recente studie naar de Nederlandse kaapvaart tijdens de Tweede en Derde Engelse Oorlog concludeert Quak dat er meer prijschepen door Nederlandse kapers zijn opgebracht. Tijdens de Derde Engelse Oorlog werden op de Amsterdamse, Rotterdamse en vier Zeeuwse prijzen-

22 NA, AA 2498, 26 juni 1673.

23 Quak, *De Nederlandse kaapvaart* 52-58.

24 Bruijn, 'Kaapvaart' 409.

25 Bruijn, 'Kaapvaart' 424.

hoven in totaal 476 Engelse of Franse prijschepen verkocht. Verreweg de meeste werden door Zeeuwse kapers in hun eigen gewest opgebracht. Ruim dertig Zeeuwse prijzen werden in Holland geveild. Daarnaast stelt Quak terecht dat er veel schepen in Spaanse havensteden zijn opgebracht die buiten de tellingen zijn gebleven. Op basis van de resolutieboeken van de Zeeuwse admiraliteit becijfert hij dat er ruim tweehonderd schepen door Zeeuwse commissievaarders in Spanje zijn opgebracht en komt hij op een totaal van 680 prijzen.²⁶

Dit is een minimumschatting, want de consuls stelden, zoals we hiervoor zagen, de admiraliteit niet van alle opgebrachte schepen in kennis. Mogelijk zijn tientallen schepen onderhands verkocht. Daarnaast opereerden Nederlandse kapers in de Middellandse Zee en West-Indië en waren VOC-schepen in Azië actief. Hierover zijn nauwelijks cijfers voorhanden. Bovendien ontberen we gegevens over de commissievaart in de admiraliteitscolleges van het Noorderkwartier en Friesland, waardoor zelfs niet bij benadering kan worden gezegd welke betekenis deze heeft gehad. Daarentegen kan men inbrengen dat de in Spanje opgebrachte schepen later naar de Republiek zijn overgebracht, daar zijn geveild en dus in de admiraliteitsadministratie hun sporen hebben nagelaten.²⁷

Toch blijkt uit aanvullend onderzoek dat daar nauwelijks sprake van is geweest. Tussen maart 1672 en juli 1673 werden 185 schepen in het resolutieboek van de Zeeuwse admiraliteit vermeld die in Spaanse havensteden waren opgebracht.²⁸ Ruim driekwart (143) van de prijschepen kreeg een notering of het betreffende vaartuig wel of niet ter plaatse was verkocht. Slechts veertien schepen stonden vermeld als onverkocht. Dus negentig procent van de in Spanje opgebrachte prijzen werd daar van de hand gedaan. Van de resterende 42 prijschepen die zonder verkoopvermelding geregistreerd staan, wordt verificatie bemoeilijkt. Veruit de meeste worden zonder naam vermeld. Zo behoorden de eerste twee opgebrachte prijzen, die hierna in het journaal worden genoemd, tot deze groep. Beide prijzen zijn in ieder geval niet in de Republiek verkocht.²⁹

Een verklaring voor verkoop in Spanje volgt uit een kosten-baten afweging. Prijszendingen kostten tijd en geld en risico's van hernemingen door vijandige schepen of verlies door weersomstandigheden waren hoog. Bovendien had een aanzienlijk deel van de opgebrachte schepen geringe waarde en/of bederfelijke lading. Zo waren zeventig prijschepen met vis geladen. Van de andere schepen kan slechts gezegd

26 Quak, *De Nederlandse kaapvaart* 64-65.

27 Bruijn, 'Kaapvaart' 421.

28 NA, AA 2498, 'Memorie van de prijzen soo langs de heele kust opgebracht zijn sedert den 31 maart tot heden den 24 april daer van men tot dat advijs heeft', 1 mei 1673; 'Notitie van prijzen in Bilbao, St. Andries en St. Anthonij opgebracht, 18 mei 1673; 'Missive van Kristiaen Roijaert geschreven in Coruna, 23 juli 1673', 8 september 1673.

29 NA, AA 743 en 1851-1852: L.J. Sturm, *Repertorium* 50-56, 96-101, 150-151 en 159.

worden dat het veelal kleine vaartuigen waren, geladen met zout, kolen of wijn. Ook tijdens de Negenjarige Oorlog (1688-1697) werd een groot deel van de buit in het buitenland verkocht en kwam nooit in de Republiek aan. Ook toen werd een deel zelfs nooit gevonnist en zonder tussenkomst van een prijscommissaris aan handelaren verkocht.³⁰

Verder blijkt op basis van gegevens uit venduveilingen in de Republiek, dat veruit de meeste kaperkapiteins niet meer dan vijf prijzen tijdens de Derde Engelse Oorlog opbrachten. Bovendien was de gemiddelde prijsopbrengst laag en bedroeg ongeveer 9.500 gulden. Vermoedelijk lag dit gemiddelde zelfs lager, want de vele in Spanje opgebrachte visprijzen hadden betrekkelijk weinig waarde. Zeer waardevolle prijzen zijn tijdens de Derde Engelse Oorlog nauwelijks buitgemaakt. Slechts een handvol schepen bracht meer dan veertigduizend gulden op.³¹

Tellen we, in navolging van J.E. Korteweg, de 71 nemingen door Nederlandse oorlogsschepen bij de 680 prijschepen, dat komen we op een totaal van ten minste 750 prijzen tijdens de Derde Engelse Oorlog.³² Dit is nieuw cijfermateriaal, toch komt het niet als een verrassing. Bruijn gaf destijds al aan dat bij het aantal buitgemaakte Nederlandse prijzen "eerder onderschatting dreigt als overschatting" en dat de cijfers nooit volledig zijn.³³

BICHON EN HET JOURNAAL

Reijnier Bichon werd op 2 november 1648 in Rotterdam geboren als oudste zoon van de uit Frankrijk afkomstige Bertran Bichon³⁴ en de in Rotterdam woonachtige Hester Troost Albersdr. Het paar kreeg zes kinderen: vijf zonen en een dochter. De laatste overleed kort na de geboorte. Bertran was zeeman op de Indische vaart en voer in 1656 als stuurman naar Brazilië. Daarna was hij voor de VOC werkzaam. Al zijn zonen traden in zijn voetsporen en leerden het stuurmansvak.³⁵ Aangezien het journaalhouden aan het eind van de zeventiende eeuw nog in de kinderschoenen

30 Francke, *Utiliteyt* I 305.

31 Quak, *De Nederlandse kaapvaart* 66, bijlage 3 en 7.

32 J.E. Korteweg, *Kaperbloed en koopmansgeest: 'Legale zeeroof' door de eeuwen heen* (Amsterdam 2006) 200.

33 Bruijn, 'Kaapvaart' 412 en 427.

34 Bertran Bichon is de stamvader van het bekende Rotterdamse geslacht: Bichon van IJsselmonde.

35 H.L. Baars, 'De vier kastelen van IJsselmonde', in: *Rotterdams jaarboekje* (1954) 102-103; S. de Meer en I. Jacobs, 'De collectie Bichon in het Maritiem Museum Rotterdam', in: P. van Gestel-van het schip en P. van der Krogt (red.) *Mappae Antiquae: Liber Amicorum Günter Schilder. Vriendenboek ter gelegenheid van zijn 65^e verjaardag* (Houten 2007) 596.

stond en naast het dagregister van Reijnier nog twee andere scheepsjournalen van zijn broers bewaard zijn gebleven, mogen we een vaderlijke rol bij de stuurmanslessen niet uitsluiten.³⁶ Op 7 oktober 1671 trad Reijnier in het huwelijk met Marijtje Abrahams Vermande. Het paar bleef in Rotterdam wonen en kreeg in 1672 een dochter.³⁷ In de loop der jaren klom Reijnier op tot opperstuurman bij de VOC en overleed op 14 augustus 1685 aan boord van het VOC-schip de *Beurs van Amsterdam*.

Het scheepsjournaal dat Reijnier Bichon over zijn avonturen aan boord van het Zeeuwse kaperfregat *Vlissingen* aan ons heeft nagelaten, bevat een bondig verslag met dagelijkse gegevens over koers, weersomstandigheden, gegiste posities en belangrijke gebeurtenissen, opgesteld in een goed leesbaar schrift. Kapitein op de *Vlissingen* was Andries Mijster uit Vlissingen. Mijster was een ervaren kaperkapitein, ook wel 'kapitein-avonturier' genoemd. Tijdens de Tweede Engelse Oorlog (1665-1667) zeilde hij samen met Cornelis Evertsen de jongste (1642-1706) ter kaapvaart uit. Hoewel zij tijdens een gevecht door de Engelsen gevangen werden genomen, heeft dat hun reputatie niet geschaad. Integendeel, Evertsen werd later tot luitenant-admiraal van Zeeland benoemd.³⁸ In 1672 werd de commissiebrief voor Mijster door de Vlissingse koopman Johan Ghijseling aangevraagd en op 22 september 1672 verleend.³⁹ Toch was Ghijseling niet de boekhouder, want in andere stukken wordt de Vlissingse koopman Jacob de Witte als boekhouder vermeld.⁴⁰ Vermoedelijk is Ghijseling als borg op getreden.

Helaas heeft Bichon niets over de bewapening en de bemanning van het kaperfregat opgetekend. Deze informatie is uit andere bronnen verkregen. Zo weten we uit de archieven van de admiraliteitscolleges dat de *Vlissingen* met achttien stukken geschut bewapend was en vermoedelijk een tachtig tot honderd koppige bemanning telde.⁴¹ Ook over genomen prijzen is Bichon niet erg mededeelzaam. Namen van schepen en kapiteins en andere gegevens worden bijvoorbeeld niet genoemd. Ook deze zijn uit andere archieven opgediept.

36 MMR, H482, Journaal van Claas Bichon, 1680-1685; Ibidem H456, Journaal van Albert Bichon, 1690-1698.

37 Gemeentearchief Rotterdam, trouwboek gereformeerde kerk Rotterdam, indexnr. 13; Ibidem doopboek, indexnr. 48, 4 september 1672.

38 C. de Waard, *De Zeeuwsche expeditie naar de West onder Cornelis Evertsen den Jonge, 1672-1674* ('s-Gravenhage 1928) XVIII-XXI; D. Roos, *Twee eeuwen varen en vechten, 1550-1750. Het admiralengeschlacht Evertsen* (Vlissingen 2003) 307-310. Andries Mijster was in 1665 kapitein op de *Jonge Leeuw*, bewapend met 22 stukken geschut.

39 NA, AA 2429, Commissie verleend aan Andries Mijster, 22 september 1672.

40 Zeeuws Archief (ZA), Directe en Indirecte Belastingen (DIB) 26, 27 en 31 juli, 7, 12 en 23 augustus 1673.

41 NA, AA 2498, 10 juli 1673.

Door het slechte winterweer was een exacte plaatsbepaling vaak niet mogelijk. De posities van de *Vlissingen* werden gegist en ten opzichte van vaste locaties langs de kust, zoals de Sorlings (Scilly eilanden) of Heijsant (Ouessant, nabij Bretagne) in het journaal vermeld. Op basis van deze gegevens zijn drie kaarten voor deze bijdrage samengesteld om de operatiegebieden overzichtelijk te maken.

Op 9 december 1672 vertrok het Zeeuwse fregat samen met een Amsterdamse kaper vanaf Texel. De eerste maanden werd in 'compagnie en admiraalschap' gevaren. De naam van het andere kaperschip wordt niet genoemd. Slechts eenmaal treffen we in het journaal een verwijzing naar "de kat, onse maet".⁴² Uit de admiraliteitsarchieven blijkt dat dit niet de scheepsnaam is geweest, want daarin staat de Amsterdamse kaper als de *Lieffde* vermeld.⁴³ Het kan een verwijzing naar het scheepstype zijn: het katschip of kat. Toch is dat niet erg aannemelijk, want kaperschepen stonden bekend als snelle en wendbare zeilers en daar was bij dit scheepstype geen sprake van. Volgens Nicolaes Witsen waren katten traag en "slechte zeebouwers, maer laden veel".⁴⁴

Kapitein op het Amsterdamse kaperschip was Adriaen Adriaensen, die overigens niet verward moet worden met een gelijknamige Zeeuwse kaperkapitein.⁴⁵ Het samenwerkingsverband tussen de twee kapers bleef tot april 1673 bestaan. Daarna opereerde Mijster alleen.

De reis bestond uit drie trajecten en begon met een zes weken durende kruistocht vanaf Texel naar de Atlantische Oceaan. Het eerste reisgedeelte eindigde met de aankomst van beide kapers in La Coruña. Voor het tweede traject diende de Spaanse havenstad als uitvalsbasis voor een kruistocht van twee maanden. Het contact met de *Lieffde* werd tijdens deze reis verbroken. Het laatste traject begon in La Coruña, waarna de *Vlissingen* drie weken langs de Zuid-Ierse westkust kruiste. Daarna volgde de thuisreis naar Vlissingen om Schotland heen. Tijdens de bijna zeven maanden durende tocht kwamen acht zeelieden van de *Vlissingen* om. Daaronder waren zes slachtoffers van een ongeluk met de sloep.

42 MMR, H1815, 2 maart 1673.

43 NA, AA 743, admiraliteitscollege Maze. Op 24 februari 1673 werd een Engels prijscheepje opgebracht door kapitein Andries Mijster, voerende het fregat *Vlissingen* en kapitein Adriaen Adriaense, voerende het schip de *Lieffde*, beide uit Amsterdam uitgevaren.

44 N. Witsen, *Aeloude en hedendaegsche scheepsbouw en bestier: etc.* (Amsterdam 1671) 162-163.

45 NA, AA 2429, De Vlissingse koopman Steven Phenix vroeg voor kapitein Adriaen Adriaensen een Commissie aan, die hem op 8 september 1672 werd verleend.

VAN AMSTERDAM NAAR LA CORUÑA, EERSTE KRUISTOCHT

Op vrijdagmorgen 9 december 1672 lichtten de beide kapers hun ankers en gingen onder zeil. Vanaf Texel zeilden zij langs de Hollandse en Zeeuwse kust richting het Kanaal. De volgende dag dook Duinkerken op en zagen ze een schip in de verte, waar tevergeefs jacht op werd gemaakt. Tegen de avond passeerden ze Calais. In de daaropvolgende dagen namen de activiteiten toe. Eerst werden ze door zes à zeven Franse oorlogsschepen achtervolgd, maar ze konden die afschudden. Daarna maakten de kapers jacht op schepen en visiteerden zes vaartuigen nabij de Engelse zuidkust. Dat waren neutrale schepen, afkomstig uit Nieuwpoort, Zweden, Hamburg en Oostende, die hun reis na controle mochten voortzetten. Daarnaast ontmoetten ze nog een Engels schip dat kort daarvoor door een Zeeuwse kaper was genomen en met een prijsbemanning richting Zeeland koerste.

Op dinsdag 20 december veroverden ze hun eerste prijs. Een weinig prijzenswaardige neming overigens, want de sloep van de *Vlissingen* sloeg om en daarbij lieten zes zeelieden het leven. Onder de slachtoffers waren de luitenant en bootsman van het fregat. Bovendien bleek het veroverde vaartuig slechts met hoepels en kisten geladen en "niet te pijnwaert" om op te brengen. Daarom werden alle bruikbare goederen van boord gehaald, waarna het scheepje tot zinken werd gebracht. Over de bemanning werd niet gerept. We mogen aannemen dat die als gevangenen over de twee kaperfregatten zijn verdeeld.

Wachtend op prooi, zeilde en dreef men in de daaropvolgende dagen langzaam in zuidelijke richting. Op zaterdagmiddag 24 december openden ze de jacht op een gesignaleerd "seijl", dat ze enige tijd later wisten te nemen. Het was *The John*, een in Holland gebouwde fluit die onder Engelse vlag van Londen naar Virginia zeilde. De Engelse schipper was James Treselij.⁴⁶ Het schip, geladen met een partij kousen, schoenen en "andere rommelinge" werd met een prijsbemanning, bestaande uit een deel van de oorspronkelijke bemanning aangevuld met kapers, naar La Coruña opgezonden.⁴⁷

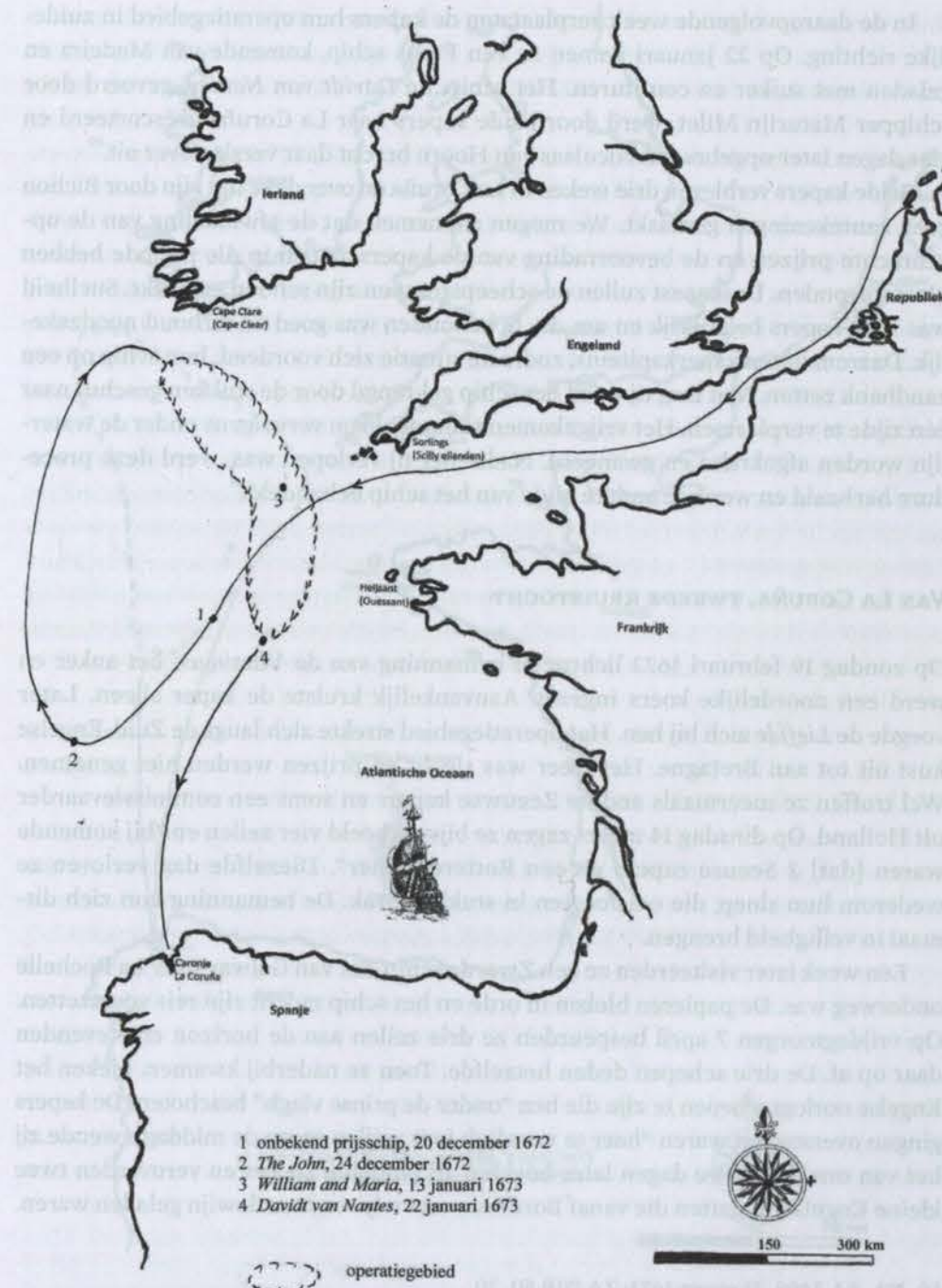
Daarna zetten de kapers hun koers in noordelijke richting voort en kruisten zij ruim twee weken langs de Zuid-Ierse kust. Op 12 januari 1673 volgde een ontmoeting met een 'Amsterdams State schip' en een dag later namen ze een Engelse kits die van Bilbao met zout, wijn en brandewijn geladen was.⁴⁸ Het schip, de *William and Maria* met schipper Harbacuck Turner, werd met een prijsbemanning naar Rotterdam opgezonden waar het begin februari 1673 werd opgebracht. Het schip werd voor goede prijs verklaard en de veiling bracht 7018 gulden op.⁴⁹

46 ZA, DIB 50, 4 mei 1675.

47 NA, AA 2498, 'Memorie van prijzen', 1 mei 1673; ZA DIB 50, 20.

48 Kits (Engels: Ketch): een snel en wendbaar licht vaartuig met twee masten.

49 ZA, DIB 25, Register van zaken die voor de gecommiteerde raden ter admiraliteit in Zeeland gediend hebben, 6 februari 1673; NA, AA 743, 24 februari 1673.



Kaart 1, Operatiegebied van 9 december 1672 tot 26 januari 1673. (Ruud Paesie 2010).

In de daaropvolgende week verplaatsten de kapers hun operatiegebied in zuidelijke richting. Op 22 januari namen ze een Frans schip, komende van Madeira en geladen met suiker en confituren. Het schip, de *Davidt van Nantes*, gevoerd door schipper Maturijn Milet, werd door beide kapers naar La Coruña geëscorteerd en vier dagen later opgebracht. Nicolaas van Hoorn bracht daar verslag over uit.⁵⁰

Beide kapers verbleven drie weken in La Coruña en over deze tijd zijn door Bichon geen aantekeningen gemaakt. We mogen aannemen dat de afwikkeling van de opgebrachte prijzen en de bevoorrading van de kaperschepen in die periode hebben plaatsgevonden. Daarnaast zullen de scheepsrompen zijn schoon gemaakt. Snelheid was voor kapers belangrijk en om die te behouden was goed onderhoud noodzakelijk. Daarom lieten kaperkapiteins, zodra de situatie zich voordeed, hun schip op een zandbank zetten. Met laag tij werd het schip gekrengd door de stukken geschut naar één zijde te verplaatsen. Het vrijgekomen rompdeel kon vervolgens onder de waterlijn worden afgekrabd en gesmeerd. Nadat het tij verlopen was, werd deze procedure herhaald en werd de andere zijde van het schip behandeld.⁵¹

VAN LA CORUÑA, TWEEDE KRUISTOCHT

Op zondag 19 februari 1673 lichtte de bemanning van de *Vlissingen* het anker en werd een noordelijke koers ingezet. Aanvankelijk kruiste de kaper alleen. Later voegde de *Lieffde* zich bij hen. Het operatiegebied strekte zich langs de Zuid-Engelse kust uit tot aan Bretagne. Het weer was slecht en prijzen werden niet genomen. Wel troffen ze meermaals andere Zeeuwse kapers en soms een commissievaarder uit Holland. Op dinsdag 14 maart zagen ze bijvoorbeeld vier zeilen en “bij komende waren [dat] 3 Seeuse capers en een Rotterdammer”. Diezelfde dag verloren ze wederom hun sloep, die omsloeg en in stukken brak. De bemanning kon zich ditmaal in veiligheid brengen.

Een week later visiteerden ze een Zweeds schip, dat van Galway naar La Rochelle onderweg was. De papieren bleken in orde en het schip mocht zijn reis voortzetten. Op vrijdagmorgen 7 april bespeurden ze drie zeilen aan de horizon en stevenden daar op af. De drie schepen deden hetzelfde. Toen ze naderbij kwamen, bleken het Engelse oorlogsschepen te zijn die hen “onder de prinse vlagh” beschoten. De kapers gingen overstag en waren “haer te vaerdigh in 't zeijlen en op de middagh wende zij het van ons af”. Twee dagen later boekten zij eindelijk succes en veroverden twee kleine Engelse fregatten die vanaf Bordeaux met wijn en brandewijn geladen waren.

50 NA, AA 2498, 21 maart 1673; ZA DIB 50, 20.

51 J.Th.H. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog 1702-1713* (Middelburg 1986) 44; Francke, *Utiliteyt* I 122.



Kaart 2, Operatiegebied van 19 februari 1673 tot 22 april 1673. (Ruud Paesie 2010).

Op een van de schepen werd een prijsbemanning onder leiding van een stuurman geplaatst en naar de Republiek opgezonden. Het andere vaartuig werd enige dagen bijgehouden en daarna met de luitenant van de *Vlissingen* eveneens naar de Republiek gestuurd.

Eerdere prijsnemingen stonden op naam van beide kapiteins, waarna de opbrengst tussen de rederijen werden verdeeld. Dat was nu niet het geval. Het eerste schip, de *Kersseboom* werd in mei 1673 op naam van kapitein Adriaen Adriaense te Rotterdam opgebracht en daar voor 7.866 gulden verkocht.⁵² De andere prijs werd in dezelfde maand op naam van Andries Mijster te Vlissingen opgebracht en daar voor 7.055 gulden geveild.⁵³ Beide vaartuigen werden in de admiraliteitsarchieven als pinas-schepen genoteerd. Kennelijk hebben de kaperkapiteins de prijs-scheepjes getaxeerd en ter plaatse verdeeld.

Kort daarna raakte het contact tussen de kapers verbroken, want het Amsterdamse schip wordt geen enkele keer meer in het journaal genoemd. Op 18 april overde de *Vlissingen* een Engels fregat. Dat was een West-Indiëvaarder, komende uit Ierland met Barbados als bestemming. De prijs, geladen met levensmiddelen, werd met een schipper en een stuurman bezet en samen koersten ze richting La Coruña. Op zaterdagmiddag 22 april brachten ze daar hun prijs op. Van een officiële procedure is vermoedelijk geen sprake geweest, want het prijs-schip wordt in geen enkele bron vermeld. We mogen daarom aannemen dat het in La Coruña onderhands is verkocht.

VAN LA CORUÑA NAAR VLISSINGEN, DERDE KRUISTOCHT

Na een verblijf van zeventien dagen in de Spaanse havenstad werd op donderdag 9 mei de kruistocht hervat. Ook ditmaal werd een noordelijke koers gezeild. Na drie dagen ontmoetten ze de Amsterdamse kaper de *Goede Hoop* en enkele dagen later de Zeeuwse kapers *Groot Oranje* en *Aletta*. Op zondag 21 mei maakten de vier kapers gezamenlijk jacht op een schip. De *Goede Hoop*, die de beste uitgangspositie had, wist het vaartuig als eerste te nemen. Het was een Iers fregatje, geladen met spek en vlees, dat op weg was naar Virginia. Daarna vervolgde de *Vlissingen* haar eigen weg en kruiste langs de Zuid-Ierse westkust. Op 1 juni gaf de uitkijk 'zeil in zicht' en volgde de jacht. Naderbij bleek het een groot Engels fregat te zijn, bewapend met 26 stukken geschut. Schipper Henry Greenhill was niet bereid om zijn schip zonder slag of stoot over te geven en er volgde een kort vuurgevecht. Daarbij kregen de Engelsen de volle laag en werd het schip daarna door het kapersvolk geënterd. Toen

52 NA, AA 743, 16 mei 1673.

53 ZA, Rekenkamer Zeeland C (Rek C) 44450, 5 mei 1673.

de kruitdampen waren opgetrokken, kon de balans worden opgemaakt. De uit de Barbados afkomstige *Hopewell*, geladen met suiker, gember en katoen, telde vier doden en enkele gewonden. Aan Nederlandse zijde waren alleen enkele gewonden gevallen.

Daarna repatrieerde de Zeeuwse kaper met de prijs 'achter om'. De thuisreis werd dus om Schotland naar Zeeland voortgezet. Een langere, maar geen ongebruikelijk route voor Nederlandse handelsschepen in oorlogstijd. Bevreemd voor herneming van zijn kostbare buit, heeft Mijster kennelijk voor de vaarweg met de minst te verwachten risico's gekozen.

Dagen van windstilte volgden. Pas na twee weken zeilden zij eindelijk tussen Fulo (Färöer) en Hitland (Shetland eilanden) door. Wind en stroming namen daarna toe en om het contact met de prijs niet te verliezen, namen ze die op sleeptouw.

Op 20 juni waren ze nabij de Doggersbank en zagen daar twee vaartuigen waar wederom jacht op werd gemaakt. Bij visitatie bleken het neutrale schepen te zijn, waaronder een "schout van Sweden", die van Londen naar Noorwegen onderweg was. Volgens de schipper waren de vloten slaags geweest en waren de Engelsen ondertussen alweer binnen.⁵⁴ Verder wist hij te melden dat de "France lustigh slagen gekregen hadde en de Engelsz lustigh schaloos".⁵⁵ Over verliezen aan de Nederlandse zijde kon hij niets berichten.

Drie dagen later arriveerde de *Vlissingen* voor de Zeeuwse kust, maar kon door de sterke ebstroming niet tot Vlissingen komen. Daarom wierpen ze het anker uit en wachtten op vloed. Met zonsondergang kwamen ze voor Vlissingen, waar de reis eindigde.

Op 11 juli 1673 werd de *Hopewell* geveild en door Jacob van Hoorn gekocht. Ook de scheepslading werd aan de hoogste bieder verkocht en schip en lading brachten tezamen 49.820 gulden op.⁵⁶ Het Engelse schip behoorde dus tot het topsegment van opgebrachte prijzen en de reders konden tevreden zijn. Toch ontving boekhouder De Witte slechts een deel van de opbrengst. Naast kosten voor opslag en bewaring van goederen en schip, moest hij percentages van de opbrengst afdragen. Dat waren ondermeer: presentie- en rantsoengelden en de 'tiende penning' voor de prins van Oranje.⁵⁷

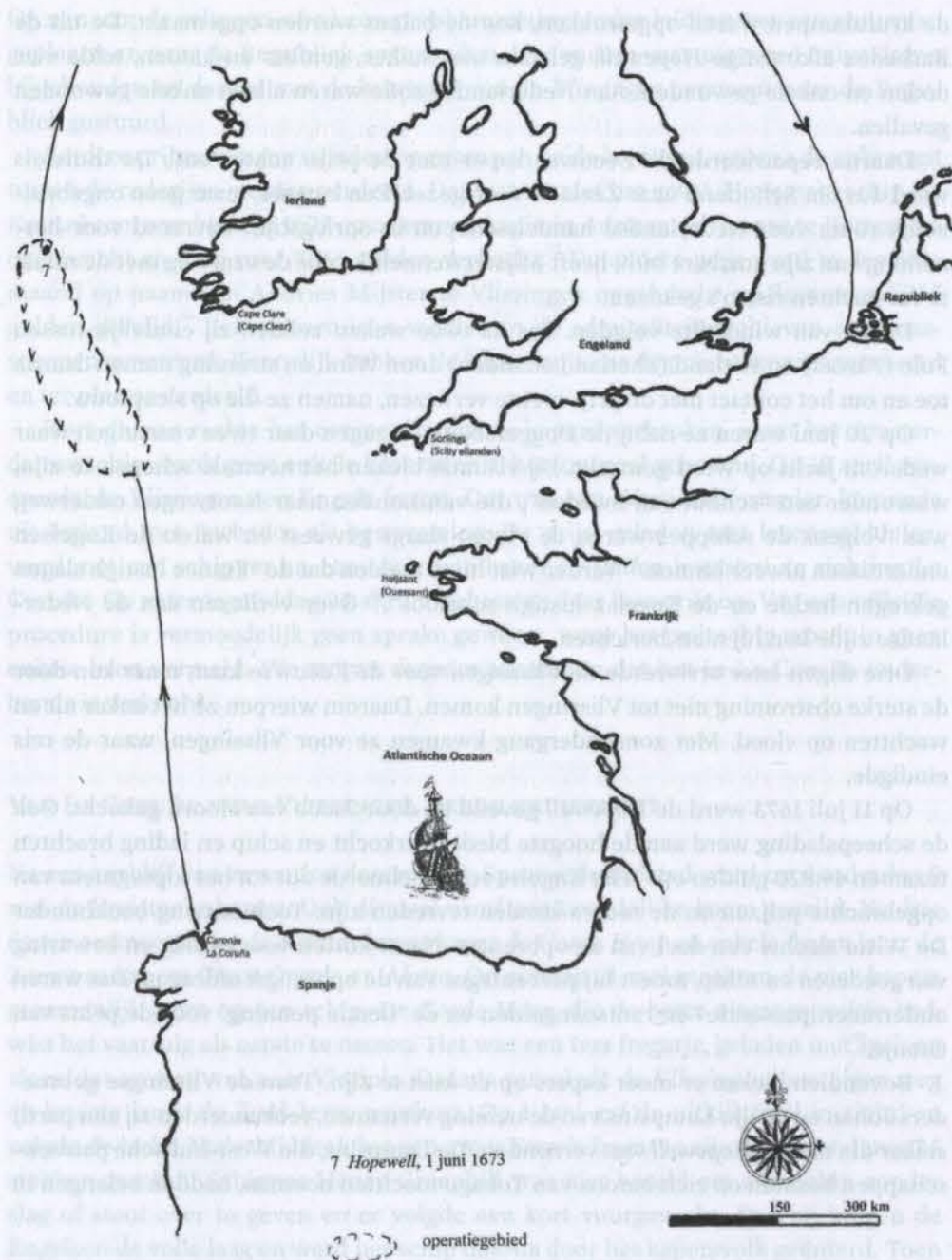
Bovendien bleken er meer kapers op de kust te zijn. Toen de Vlissingse gebroeders Johan en Gelijk Lampsins van de neming vernamen, reclameerden zij een partij suiker die met de *Hopewell* was verzonden. De Lampsins, die West-Indische patroonschappen bezaten en zich barons van Tobago mochten noemen, hadden belangen in

54 De Tweede Slag bij Schooneveld, op 14 juni 1673.

55 Schaloos: zware schade.

56 ZA, Rek C 44450, 11 juli 1673.

57 Bruijn, 'Kaapvaart' 414.



Kaart 3, Operatiegebied van 9 mei 1673 tot 23 juni 1673. (Ruud Paesie 2010).

de Atlantische handel.⁵⁸ Tijdens de Derde Engelse Oorlog maakten de Engelsen zich meester van hun eiland en daarbij werd een partij suiker, die aan de Lampsins toebehoorde, als buit met het Engelse oorlogsschip *St. David* weggevoerd. In Barbados werd de suiker in de *Hopewell* overgeladen en naar Engeland verstuurd. De zaak werd meermaals aangehaald, maar de gebroeders werden uiteindelijk niet ontvankelijk verklaard.⁵⁹

Ondertussen was Mijster al weer met de *Vlissingen* naar de Atlantische Oceaan vertrokken. Tenminste vijf prijzen nam hij voor het eind van de Engelse oorlog. Daarvan werden er vier in La Coruña opgebracht.⁶⁰

BESLUIT

Tijdens de Derde Engelse Oorlog werden ten minste 750 Engelse of Franse schepen door Nederlandse commissievaarders prijsgemaakt. Veruit de meeste kapers kwamen uit het Zeeuwse gewest. Een van deze kaperkapiteins was Andries Mijster, gezagvoerder van het fregat *Vlissingen*. Aan de hand van een bewaard gebleven scheepsjournaal kunnen we zijn verrichtingen volgen.

Daaruit blijkt dat hij een groot deel van de tijd samen met een Amsterdams kaperschip opereerde. Hun operatiegebied was de Atlantische Oceaan en La Coruña diende daarbij als uitvalshaven. Tweemaal werden zij door vijandige oorlogsschepen opgejaagd. In beide gevallen waren ze hen te snel af. Daarnaast visiteerden ze meerdere neutrale schepen, die na controle van lading en scheepspapieren hun weg mochten vervolgen. Ook troffen ze meermaals collega's uit de Republiek.

In totaal werden acht schepen genomen, waarbij slechts eenmaal geweld moest worden gebruikt. Eén prijs werd tot zinken gebracht, nadat alle bruikbare goederen van boord waren gehaald. Deze prijs komt niet in de bronnen voor. Van de overige zeven werden er drie in La Coruña opgebracht, waarvan er twee tot officiële prijs werden verklaard. Met de derde werd gefraudeerd en ze werd onderhands verkocht. Van de vier overige prijzen werden er drie met prijsbemanningen naar de Republiek opgezonden. Twee werden in Rotterdam en de ander in Vlissingen opgebracht. Van de in Rotterdam opgebrachte prijzen stond slechts één op naam van Mijster. De laatste prijs werd door de *Vlissingen* geëscorteerd en eind juni 1673 in Vlissingen opgebracht. Dat schip bracht bijna vijftigduizend gulden op en behoort tot een van

58 D. Roos, *Zeeuwen en de Westindische Compagnie* (Hulst 1992) 110-115.

59 ZA, DIB 26, 27 en 31 juli, 7, 12 en 23 augustus 1673.

60 NA, AA 2498, 27 december 1673; ZA, DIB 25, 4 mei 1675; ZA, DIB 26, 24 augustus 1673; Sturm, *Repertorium* 101.

de kostbaarste prijsschepen uit de Derde Engelse Oorlog. Slechts zes van de acht opgebrachte prijzen worden dus in de officiële stukken vermeld.

Als we op basis van venduveilingen in de Republiek de op Mijsters naam geregistreerde opbrengst berekenen, komen we op slechts vier prijzen uit. Drie tijdens de reis waar het journaal over handelt en één tijdens de daaropvolgende tocht. Daarmee zou Mijster volgens het onderzoek van Quak in de grote hoofdmoot van kapers zitten die minder dan vijf prijzen opbrachten. Toch maakte Mijster tijdens de Derde Engelse Oorlog ten minste dertien schepen buit. Voorzichtigheid moet dus worden betracht bij de interpretatie van bestaande gegevens.

Afsluitend keren we terug naar de eerder gestelde vraag: heeft Mijster zich aan de door de overheid gestelde richtlijnen voor commissievaart gehouden? Het antwoord kan kort zijn: nee! Naast fraude bij het opbrengen van een schip in La Coruña heeft hij zich schuldig gemaakt aan overtreding van de plakaten. In het voorjaar van 1673 had hij binnen moeten zijn, maar hij arriveerde pas eind juni in Zeeland. Oorlogshandelingen tussen de Nederlandse en de gecombineerde Engels-Franse vloot hadden toen al plaatsgevonden.

RUUD PAESIE (1956) studeerde politicologie en geneeskunde aan de Universiteit Nijmegen. Tussen 1991 en 1994 was hij medewerker van de AAO (Afdeling Archeologie Onderwater) en betrokken bij het onderzoek naar een laat-Romeinse brug in de Maas bij Cuijk. Daarna verbleef hij langdurig in het buitenland, waaronder de Maldiveën, waar hij in 1997 het in 1726 gestrande Zeeuwse VOC-schip *Ravesteyn* lokaliseerde. Hierover publiceerde hij in 1999. In 2002 verscheen een tweede publicatie over het VOC-fluitschip *Stavenisse*, dat in 1686 voor de kust van Zuid-Afrika verging. In 2008 promoveerde hij aan de Universiteit Leiden op een onderzoek naar de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie. Hij publiceert over uiteenlopende maritiem-historische onderwerpen.

An insight in European trade networks

The commercial relationship between Amsterdam and Lisbon, 1580-1710

CÁTIA ANTUNES

INTRODUCTION

European trading networks in the Early Modern period were important mechanisms of globalisation. Bilateral socio-economic relationships between cities and especially between ports were the central factor of global interactions throughout the Early Modern world, since bilateral economic relationships were globalising agents and simultaneously the result of global decision-making processes. This essay focuses on the latter aspect by looking into the commercial relationship between Amsterdam and Lisbon in the period 1580-1710.¹

The first step toward understanding how the co-operation between Amsterdam and Lisbon grew into interdependency is to analyse the available trade routes connecting these two cities. Secondly, the geographical origin of the traded goods will show to what extent both cities could rely on each other with regard to acquiring goods missing from their own networks. As a third step, the general fluctuations in trade and what these fluctuations meant for the relationship will be discussed.

In order to understand the relationship between Amsterdam and Lisbon, we need to realise the significance of the chosen chronology. The period up to 1640 is particularly important because both the Northern Provinces of the Netherlands, by then already claiming the status of Republic of the Seven United Provinces of the Netherlands, and Portugal were under the sway of the Habsburg empire in Europe. So the first question one should ask is to which extent did the status of break-away province on behalf of the Republic, and of integral part of the Habsburg empire, on

1 The concept of historical globalisation in connection to the Amsterdam-Lisbon relations has been fully exploited in C. Antunes, *Globalisation in the Early Modern period: the economic relationship between Amsterdam and Lisbon, 1640-1705* (Amsterdam 2004) and more recently in C. Antunes, *Lisboa e Amesterdão, 1640-1705. Um caso de globalização na História Moderna* (Lisbon 2009).