



Universiteit
Leiden

The Netherlands

In handen van den variant gevallen' De kaping van het WIC-schip de Brigdamme in 1696

Hids, M.

Citation

Hids, M. (2023). In handen van den variant gevallen': De kaping van het WIC-schip de Brigdamme in 1696. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 42(1), 52-65. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306422>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306422>

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

‘In handen van den viant gevallen’

*De kaping van het WIC-schip de Brigdamme in 1696**

In the Nine Years' War, privateering was part of the warfare for both the Dutch Republic and France. This legal form of hijacking opponents' ships in wartimes has been researched numerously. However, most of this research focuses on the systems behind the privateering and its impact on the warfare strategies. Almost no attention has been given to the captured ships.

This article focuses on precisely that part of this history and more specifically on the capture of a ship of the Dutch West India Company: the *Brigdamme*. Based on French privateering files and Dutch archives, the capture of this ship and its aftermath in the Dutch Republic, including multiple lawsuits, has been uncovered. It shows the impact of privateering on those involved in the capture and persons back in the Dutch Republic.

‘Op welke route wy bewesten ’t Canael vervielen onder twee Fransse kapers, het eene gemonteert met 14 stukken en honderd man, en het andere met 12 stukken, twee bassen, en negentig man, die te loefwaerd leggende, aenstonds met hen beyde op ons afquamen’¹ Dit citaat komt uit het rapport aan de Staten-Generaal van oud-gouverneur Johan van Scharpenhuisen over zijn ambtsperiode in Suriname. Hij werd aangesteld in 1689 en tien jaar later werd hij na verschillende conflicten ontslagen. In 1696 vertrok hij met de *Brigdamme* naar de Republiek.² Dit schip verliet Middelburg op 14 augustus 1695 om deel te nemen aan de trans-Atlantische slavenhandel in opdracht van de Kamer Zeeland van de West-Indische Compagnie (WIC). In augustus 1696 kaapten Franse kapers uit Saint-Malo de *Brigdamme*, zoals beschreven in bovenstaand

* Dit artikel is gebaseerd op mijn MA-scriptie ‘In handen van den viant gevallen. De Franse kapingen vanuit Saint-Malo van Nederlandse schepen tussen 1688 en 1713’ voor de track Economic History van de master History aan de Universiteit Leiden.

1 Nationaal Archief te Den Haag (NL-HaNA),

Archief van J. Hudde (1.10.48) (Hudde), inv.nr. 50, Rapport van Jan Scharphuysen, oud-Gouverneur van Suriname, aan de Staten-Generaal, 15.

2 G.W. van der Meiden, *Betwist bestuur. Een eeuw strijd om de macht in Suriname 1651-1753* (Amsterdam 1987) 59.

citaat.³ Veel informatie over de kaapvaart is bewaard gebleven in zogenoemde kaperdossiers. Deze documenten moesten bewijzen dat de kaping legaal was verlopen, en vormen een rijke bron van informatie over de betrokken schepen, hun lading en de opvarenden.

Het kapen van schepen was een vorm van economische oorlogsvoering. In oorlogstijd mochten schepen en goederen van de vijand(en) legaal gekaapt worden met schriftelijke toestemming van de vorst.⁴ De kaapvaart was hierdoor een aantrekkelijke vorm van oorlogvoering, omdat handel en scheepvaart van de tegenstander flink werden verstoord en de kapers er goed aan konden verdienen. Kaapvaart en piraterij, de illegale versie van de kaapvaart, bestonden dan ook al lange tijd.⁵ De zeventiende eeuw was de periode waarin kaapvaart en piraterij echter steeds vaker voorkwamen.⁶ Dit kwam voornamelijk door de toenemende Europese handel die ook over steeds langere afstand plaatsvond. Ook werden er meer schepen ingezet, waardoor de handel kwetsbaarder werd voor aanvallen. Dit leidde vervolgens tot een uitbreiding van de oorlogsvloot van verschillende Europese landen.⁷ De kaping van de *Brigdamme* viel dus in een periode waarin de kaapvaart, handel en zeemacht volop in ontwikkeling waren.

De *Brigdamme* werd gekaapt tijdens de Negenjarige Oorlog (1688–1697). Dit was een conflict van onder andere de Republiek, Engeland, het Heilige Roomse Rijk en Spanje tegenover Frankrijk. Hoewel de kaapvaart een belangrijke strategie was voor zowel Frankrijk als de Republiek is er maar beperkt over geschreven. Onderzoeken naar de Franse kaapvaart betreffen voornamelijk het functioneren van het systeem en de doorwerking ervan op de oorlog en maritieme activiteiten. Een voorbeeld hiervan is het boek van John Bromley, *Corsairs and Navies*.⁸ Hierin analyseert hij de diverse aspecten van de Franse kaapvaart tussen 1660 en 1760. Zo was volgens hem de kaapvaart als oorlogsstrategie tijdens de Spaanse Successieoorlog van groot belang. Tijdens de Negenjarige Oorlog was Saint-Malo een van de belangrijkste kaperhavens. Naar deze havenstad is veel onderzoek gedaan door André Lespagnol, die onder meer het boek *Entre l'argent et la gloire* heeft geschreven over de kaapvaart vanuit Saint-Malo tijdens de regering

3 Archives Départementales d' Ille-et-Vilaine in Rennes (AD), 35 département van d'Ille-et-Vilaine (35), Archives administrative et judiciaires antérieures à 1790: B Cours et juridictions : 9B Amirauté de Saint-Malo (9B), inv.nr. 607-2, 03 *Brigdam*.

4 N.A.M. Rodger, 'The Law and Language of Private Naval Warfare', *The Mariner's Mirror* 100:1 (2014) 5–16, aldaar 6; B. Mabee, 'Pirates, privateers and the political economy of private violence', *Global Change, Peace & Security* 21:2 (2009) 139–152; H. den Heijer, 'Daders en slachtoffers: de Nederlandse betrokkenheid bij kaapvaart en piraterij', *Leidschrift* 26:3

(2011) 7–23; R.W. Unger, 'Channeling violence at sea. States, international trade and the transformation of naval forces from the high Middle Ages to the age of steam', *The International Journal of Maritime History* 31:2 (2019) 202–221.

5 A. Axelrod, *Mercenaries. A guide to Private Armies and Private Military Companies* (Washington D.C. 2013) 74.

6 Mabee, 'Pirates, privateers and the political economy of private violence', 140.

7 Unger, 'Channeling violence at sea', 208.

8 J.S. Bromley, *Corsairs and Navies* (Hambleton 1987).

van Lodewijk xiv.⁹ In de historiografie over de Nederlandse kaapvaart ligt de nadruk ook op het kaapvaartbedrijf- en de organisatie. Over de kaapvaart tijdens de Negenjarige Oorlog schreef Johan Francke een overzichtswerk. Hij analyseerde de Nederlandse kaperschepen uit Zeeland, waarbij het vooral ging om het functioneren van de kaapvaart als bedrijf. Hij besteedde echter geen aandacht aan de Nederlandse schepen die gekeapt werden.¹⁰ Het onderzoek in het huidige artikel vormt een aanvulling op dit werk, aangezien dit om de kaping van een Zeeuws schip gaat. Het laat daarnaast de andere kant van de kaapvaart zien. Door niet alleen de kaperschepen, maar ook de gekeapte schepen in het onderzoek te betrekken, ontstaat er een completer beeld van de kaapvaart. De slachtoffers van de kaping staan centraal in dit onderzoek.

In dit artikel wordt uiteengezet hoe de kaping van de *Brigdamme* verliep en wat de nasleep daarvan was voor de betrokkenen. Eén van de belangrijkste redenen waarom er voor dit schip werd gekozen, is de vele aanvullende informatie in de Nederlandse archieven. Het was een schip dat in opdracht van de wic voer. Deze compagnie heeft een uitgebreid archief. Er was bovendien een oud-gouverneur aan boord van de *Brigdamme*, hetgeen ook zijn weerslag vond in het archief.

De basis voor dit onderzoek zijn Franse kaperdossiers in het Archives Départementales d' Ille-et-Vilaine in Rennes. Op grond van de daarin opgenomen processtukken en scheepspapieren kon worden aangetoond of een kaping al dan niet legaal was verlopen. Op basis daarvan konden de Fransen het schip en de lading in beslag nemen. Hierbij werden zowel de Franse, als de Nederlandse bemanningsleden verhoord. Dit gebeurde vaak met een tolk erbij en volgens een gestandaardiseerde vragenlijst. Er werd informatie gevraagd over de bemanning, het schip, de gedreven handel en de kaping zelf.¹¹ In Saint-Malo alleen al zijn er meer dan achthonderd van deze dossiers bewaard gebleven. Hiermee vormt dit een waardevolle bron als het gaat om het verhaal van de gekeapte schepen, maar ook om meer te weten te komen over de koopvaardij in de vroegmoderne tijd.¹²

DE FRANSE KAAPVAART TIJDENS DE NEGENJARIGE OORLOG

De Negenjarige Oorlog ontstond uit een economisch en politiek conflict tussen voornamelijk Frankrijk, de Republiek en Engeland. De Franse koning Lodewijk xiv voerde vanaf 1687 een mercantilistische politiek waarvan de Repu-

9 A. Lespagnol, *Entre l'argent et la gloire. La course Malouine au temps de Louis XIV* (Rennes 1995).

10 J. Francke, *Utiliteyt voor de gemeene saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688–1697*. Deel

1 (Proefschrift Geschiedenis, Universiteit Leiden, 2001).

11 S. van Eeten, 'De kaperdossiers in Franse archieven', *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 39:2 (2020) 75–78, aldaar 76.

12 Zie ook: <https://globalprivateering.com/>

bliek vanwege de hoge importtarieven veel last ondervond.¹³ Daarnaast werd stadhouder Willem III in 1688 koning van Engeland. Hierdoor was een sterke anti-Franse alliantie mogelijk met de Republiek en Engeland als leiders.¹⁴ Lodewijk XIV weigerde Willem III te erkennen als koning hetgeen in combinatie met de mercantilistische politiek leidde tot het uitbreken van de Negenjarige Oorlog in 1688. Gedurende deze oorlog werd de kaapvaart als oorlogsstrategie steeds belangrijker voor de Fransen. Complete kwantitatieve gegevens ontbreken, maar het staat vast dat in twee van de belangrijkste kaperhavens (Duinkerke en Saint-Malo) bijna 2500 gekaapte schepen werden opgebracht in negen jaar tijd. In de Spaanse Successieoorlog (1701-1713) liep dit aantal op tot 6500 Franse kapingen.¹⁵

Door het legale karakter van de kaapvaart waren er (geschreven) regels aan verbonden aan het kaperen. Deze waren te vinden in de *Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*. Hierin werd niet alleen de kaapvaart, maar de gehele Franse zeemacht behandeld.¹⁶ De Franse kaapvaart werd opgedeeld in vier fasen: het uitgeven van de kaperbrief door de vorst, de kaping, het bepalen van de legitimiteit van de kaping en als laatste de verkoop van het gekaapte schip inclusief de lading. Op het moment dat de kaper in het bezit was van een kaperbrief moesten er twee handelingen verricht worden, voordat het schip kon vertrekken: het kaperschip moest geregistreerd worden bij de admiraliteit en er moest een borgsom betaald worden van 15.000 *livres tournois* (lt).¹⁷ Door deze registratie was er bij de admiraliteit duidelijk welke schepen op zee waren. De borgsom was een verzekering, zodat de kapers niet ergens anders hun gekaapte goederen zouden verkopen, aangezien ze dan 15.000 lt verloren.

De kapers moesten zich aan verschillende regels houden tijdens de zoektocht naar vijandelijke schepen en de kaping zelf. In de eerste plaats moest de kaping onder Franse vlag uitgevoerd worden, waardoor het voor tegenstanders duidelijk was dat zij met een Frans schip te maken hadden. Daarnaast was het van groot belang dat de kapers zeker wisten dat het om een vijandelijk schip ging: alleen dan was een kaping legitiem. Dit kon vaak worden vastgesteld op basis van de papieren die werden opgevraagd bij de kapitein van het gekaapte schip. Het was pas geoorloofd om een schip aan te vallen, als de gezagvoerder van dat schip weigerde zich over te geven. Door deze weigering en het daaropvolgende gevecht werd de kaping automatisch als legitiem beschouwd, ook als het geen vijandelijk schip was. Als het eenmaal gelukt was om het schip te overheersen, moesten de kapers beslag leggen op alle papieren die zich aan boord bevonden en werden de laadruimtes afgesloten. Hierdoor konden de kapers geen goederen achterhouden en voor hun eigen

13 J. Israel, *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness and Fall 1477-1806* (Oxford 1995) 844.

14 J.A. Lynn, *The wars of Louis XIV 1667-1714* (New York 1999) 192.

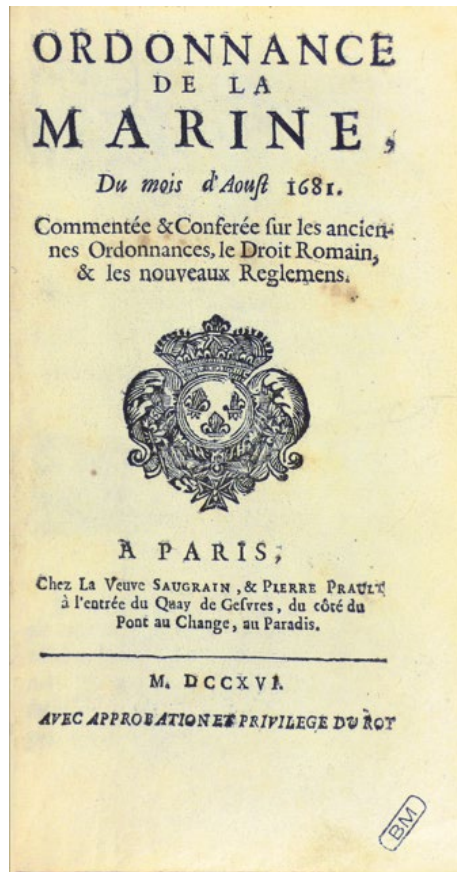
15 P. Villiers, *Marine Royale, corsaires, et trafic dans l'atlantique de Louis XIV à Louis XVI* (Dun-

kirk 1991) 131, 142.

16 *Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, 324-349 : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k95955s>, (geraadpleegd op 17 april 2021).

17 Ibidem, 324.

Titelblad van de *Ordonnance de la marine, du mois d'aoust 1681*. Deze Franse koninklijke verordening bevatte alle juridische regels met betrekking tot de zeevaart, inclusief de kaapvaart. MILAAN, BIBLIOTHEEK FONDAZIONE MANSUTTI



gewin verkopen. Nadat beide schepen in de Franse haven waren gearriveerd, maakten officieren van de admiraliteit een inventaris op van het schip en de lading. Vervolgens werden de laadruimten afgesloten met een zegel en plaatste de admiraliteit een wacht bij het schip.¹⁸ Dat moest er voor zorgen dat er na het aanmeren van het schip niets werd gestolen.

De beslissing over de legitimiteit van de kaping werd genomen door de Conseil des Prises in Parijs. Dat gebeurde op basis van de beschrijvingen van de kapingen van zowel de kapers als de bemanning van het gekaapte schip en de overige informatie in het kaperdossier.¹⁹ Indien de kaping als legitiem was bestempeld, vond de verkoop van het schip en de lading plaats door middel van een veiling.²⁰ De kaperkapiteins waren ook geautoriseerd om losgeld te eisen van de eigenaren van een gekaapt schip. Dit werd gedaan om de Conseil des Prises te ontlasten van het beoordelen van de vele kapingen die werden binnengebracht. De legitimiteit van de kaping hoefde in dat geval niet bepaald te worden en na de betaling van het losgeld mocht het gekaapte schip zijn weg

18 Ibidem, 325, 333, 336 en 341.

19 S. van Eeten, 'Franse kaapvaart: Les Cor-

saires', *Scheepshistorie* 27 (2020) 50-59, 51.

20 AD, 35 9B, inv.nr. 599, 03 *Homme sauvage*.

weer vervolgen.²¹ Dat de meeste kaperkapiteins hier niet voor kozen, heeft er waarschijnlijk mee te maken dat de opbrengst veel lager was dan bij de verkoop van het schip en de lading. Er is weinig bekend over de verdeling van de opbrengst.

DE KAPING VAN DE *BRIGDAMME*

De *Brigdamme* voer in dienst van de West-Indische Compagnie. Hoewel het schip volgens het Franse kaperdossier eigendom van de Kamer Zeeland was, werd er in de rechtszaak tussen enkele bemanningsleden en de wic gemeld dat de *Brigdamme* geen eigendom van de compagnie was.²² Het schip was namelijk gehuurd van (onbekende) particulieren. Dit was geen ongebruikelijke constructie voor de wic. De compagnie had zelf geen scheepswerf, waardoor ze voor de bouw van schepen afhankelijk was van anderen. Daarnaast was het huren van schepen een vorm van risicospreiding. Als het schip gekaapt werd of verging, draaide de compagnie alleen op voor het verlies van de lading. Hierdoor kon het zeker in oorlogstijden voordelig(er) zijn om schepen te huren, al lagen de huurprijzen dan wel aanzienlijk hoger.²³

Op 20 mei 1695 werd bij notaris Stephanus Pelgrom in Amsterdam in een notariële akte de opdracht van de wic vastgelegd voor de *Brigdamme*. Het was de bedoeling dat het schip vijfhonderd tot slaafgemaakte personen zou kopen op de Afrikaanse kust, waarvan twee derde mannen en een derde vrouwen. Hun leeftijd lag idealiter tussen de vijftien en zesendertig jaar en ze moesten in goede gezondheid verkeren. Zij zouden verkocht worden in ruil voor suiker, die daarna met de *Brigdamme* naar de Republiek werd gebracht.²⁴ Als kapitein was Daniel Pets aangesteld. Hij was een man met ervaring. Al in 1679 vertrok Pets met een onbekend schip uit Vlissingen om als smokkelaar deel te nemen aan de trans-Atlantische slavenhandel.²⁵ Bij terugkomst van deze reis trad hij in dienst van de wic en vertrok hij in 1683 voor de eerste keer in dienst van de compagnie. Daarna ondernam hij nog drie reizen waarvan de reis met de *Brigdamme* de laatste was voor de wic.²⁶ Het is niet bekend of het vertrek van

21 Lynn, *The wars of Louis XIV*, 347.

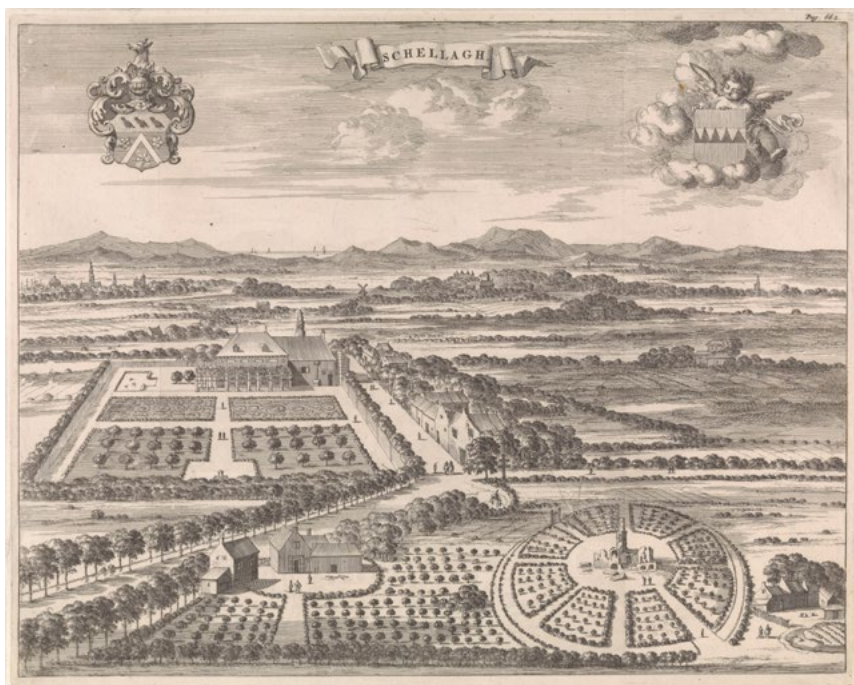
22 AD, 35 9B, inv.nr. 607-2, 03 *Brigdam*; NL-HaNA, Archief van het Hof van Holland, 1428-1811 (3.03.01.01) (HH), inv.nr. 872, Civiele sententies 1699-12-18 tot 1700-04-26, scan 14.
23 H. den Heijer, *Goud, ivoor en slaven. Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740* (Zutphen 1997) 90-92.

24 Stadsarchief Amsterdam (SAA), Archief van de Notarissen ter Standplaats Amsterdam (Notarieel Archief) 5075 (NA), inv.nr. 4774, Minuutakten van notaris Stephanus

Pelgrom, scan 25-28.

25 Trans-Atlantic Slave Trade Database (TSTD), <https://slavevoyages.org>, Voyage ID 11857 (geraadpleegd op 13 mei 2021); R. Paesie, *Lorrendrayen op Afrika. De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens de achttien-de-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734* (Proefschrift Geschiedenis, Universiteit Leiden 2008) 357.

26 TSTD, <https://slavevoyages.org>, Voyage ID 10064, 10332, 10165 en 10337 (geraadpleegd op 13 mei 2021).



Gezicht op de heerlijkheid Schellach op Walcheren. Rechts op de voorgrond de ruïne van de kerk van Brigdamme, rechtsboven het wapen van de heerlijkheid Brigdamme. Mogelijk heeft dit wapen de spiegel van het gelijknamige schip gesierd. Prent door Jan Luyken, 1696. AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM

Pets te maken had met de kaping, maar het is wel aannemelijk. Zijn reis met de *Brigdamme* was overigens niet zijn laatste deelname aan de slavenhandel. Hij deed in 1697/1698 nog een poging in de slavensmokkel. Die verliep echter minder succesvol dan zijn eerste kennismaking met de slavenhandel, want hij werd in 1698 door de wic in Afrika gearresteerd.²⁷

Op 14 augustus 1695 vertrok de *Brigdamme* uit Middelburg en zette koers naar de kust van Afrika. In Loango werden 594 tot slaafgemaakten gekocht, waarna de oversteek naar Suriname begon. Op 29 maart 1696 kwam het schip aan in Suriname, waar het voor het fort Zeelandia voor anker ging. Op dat moment waren er nog vijfhonderd tot slaafgemaakten aan boord. 94 Afrikanen hadden de reis niet overleefd.²⁸ Zoals afgesproken werd een deel van de tot slaafgemaakten geruild voor suiker. Op het moment van de kaping had de wic iets meer dan 102.000 pond (ruim 50 ton) suiker aan boord.²⁹ Daarnaast waren er ook nog wisselbrieven ter waarde van f70.000 aanwezig die waarschijnlijk

27 Paesie, *Lorrendrayen op Afrika*, 361.

28 TSTD, <https://slavevoyages.org>, Voyage ID 10064; NL-HANA, Archief van de Sociëteit van Suriname (1.05.03) (SvS), inv.nr. 224, Ingekomen brieven en papieren van de gouverneur

en andere overheidspersonen, scan 121.

29 NL-HANA, Archief van de Tweede West-Indische Compagnie, 1674–1791 (1.05.01.02) (wic II), inv.nr. 1262, Driejarige rekeningen met bijlagen Kamer Zeeland, scan 208.

ook als betaling hadden gediend.³⁰ Er was nog meer suiker aan boord ten tijde van de kaping. Zo had de Sociëteit van Suriname tussen 18 april en 31 mei 1696 84 okshoofden³¹ aan suiker gekocht van verschillende plantages.³² Ook hadden elf verschillende mensen suiker in het ruim van het *Brigdamme* ingescheept, waaronder Pets en oud-gouverneur Van Scharpenhuisen.³³

Op 3 juli vertrok de *Brigdamme* uit Suriname naar de Republiek. Twee weken daarvoor had het schip *Le Prophète Daniel* de haven van Saint-Malo verlaten om deel te nemen aan de kaapvaart. Voorafgaand had de kapitein, Henry Poitevin, de borgsom van 15.000 lt betaald aan de admiraliteit, zoals de *Ordonnance* bepaalde. Poitevin was een 28-jarige man uit Saint-Malo. Hij had de leiding over 93 bemanningsleden, waarvan de meesten waarschijnlijk ook uit Saint-Malo en omgeving kwamen.³⁴ Het schip had een laadruimte van 100 ton en was bewapend met veertien kanonnen, waarmee dit kaperschip aan de kleine kant was.³⁵ Nadat *Le Prophète Daniel* Saint-Malo had verlaten, was er al vrij snel succes: een Engels schip werd gekaapt en in Saint-Malo opgebracht. Hierna ging Poitevin opnieuw de oceaan op om een volgend schip te kapen.³⁶

Op 19 augustus merkte Daniel Pets om twee uur 's middags op dat twee kleine vaartuigen zijn schip achtervolgden. Beide schepen voerden volgens Pets de Engelse vlag. Dit komt overeen met het verhaal van Poitevin, die ook de naam van het tweede schip vermeldde: *Le Jeune Phelipeaux*. Overigens gaf hij toe dat zij in eerste instantie de Engelse vlag voerden.³⁷ Pas op het moment van de kaping moest de Franse vlag worden gehesen, dus Poitevin overtrad geen regels. Toen de schepen dicht genoeg bij de *Brigdamme* waren, werd de Engelse vlag vervangen door de Franse. Zowel de Nederlandse bemanningsleden, als Poitevin bevestigden dit. Deze strategie werd door veel kapers vanuit Saint-Malo gebruikt, maar er waren ook kapers die wel continu onder Franse vlag voeren.³⁸ Dat de *Brigdamme* de Nederlandse vlag liet wapperen, zal hebben meegespeeld in de beslissing van Poitevin om dit schip te kapen.³⁹ Het feit dat *Le Prophète Daniel* en *Le Jeune Phelipeaux* in eerste instantie Engelse schepen leken te zijn, zal de bemanning van de *Brigdamme* een vals gevoel van veiligheid hebben gegeven. De Engelsen en Nederlanders waren immers bondgenoten, waardoor een kaping door een schip onder Engelse vlag illegaal zou zijn geweest. Rond vier uur waren de schepen binnen schootsafstand, waarna de Fransen konden overgaan tot het kapen van de *Brigdamme*. Het duurde dus

30 NL-HANA, HH, inv.nr. 872, Civiele sententies, scan 15.

31 Eén okshoofd staat gelijk aan 230,4 liter. www.meertens.knaw.nl/mgw/maat/97 (geraadpleegd 17 juni 2021). De 102.000 pond suiker van de WIC staat gelijk aan 80 okshoofden, zie NL-HANA, SvS, inv.nr. 224, Ingekomen brieven en papieren, scan 268.

32 NL-HANA, SvS, inv.nr. 224, Ingekomen brieven en papieren, scan 266.

33 AD, 35 9B, inv.nr. 607-2, 03 *Brigdam*.

34 Ibidem; H. Hillmann, *The Corsairs of Saint-Malo. Network organization of a merchant elite under the ancient régime* (New York 2021) 110.

35 AD, 35 9B, inv.nr. 607-2, 03 *Brigdam*; Lespagnol, *La course Malouine*, 69-75.

36 AD, 35 9B, inv.nr. 607-2, 03 *Brigdam*.

37 Ibidem.

38 Bijvoorbeeld: AD, 35 9B, inv.nr. 599, 06 *Fortune*.

39 AD, 35 9B, inv.nr. 607-2, 03 *Brigdam*.

twee uur voordat *Le Prophète Daniel* en *Le Jeune Phelipeaux* dicht genoeg bij de *Brigdamme* waren.⁴⁰

De kaping van de *Brigdamme* verliep niet zonder geweld. Pets was er van overtuigd dat de twee Franse schepen te klein waren om hem aan te vallen en ging er daarom ook niet vanuit dat dit zou gebeuren.⁴¹ Uit de verhoren bleek dat tegen de gebruiken in de Fransen de *Brigdamme* niet verzochten de zeilen te strijken, maar gelijk een kanonschot afvuurden. Het is niet duidelijk, waarom de kapers besloten om meteen te vuren. De bemanning van de *Brigdamme* reageerde hier vervolgens op door ook een kanonschot af te vuren. De *Brigdamme* was uitgerust met 24 kanonnen en had daarmee ook de benodigde vuurkracht.⁴² Hiermee was het gevecht begonnen. De strijd duurde tot ver in de nacht en werd uiteindelijk stilgelegd toen het te donker werd. De volgende morgen werd het gevecht hervat, maar niet voor lang. Al snel moesten de twee Franse schepen zich terugtrekken om reparaties uit te voeren. Ook de *Brigdamme* voerde reparaties uit. Uiteindelijk bonden de schepen pas de volgende dag opnieuw de strijd aan, maar op dat moment waren er nog twee Franse kaperschepen gekomen, waarmee het totaal op vier kwam. Het Nederlandse schip had ondertussen zwaar te lijden onder deze gevechten. Twee bemanningsleden sneuvelden en er waren ook nog eens zeven of acht bemanningsleden van de *Brigdamme* zwaargewond. De bemanning besloot zich uiteindelijk over te geven. De vier Franse kaperschepen begeleidde de *Brigdamme* naar Saint-Malo waar ze in de middag van 20 augustus aankwamen.⁴³

Doordat de kaping van de *Brigdamme* zich met zoveel geweld had voltrokken, was deze volgens de Franse richtlijnen automatisch legitiem. Dit verklaart wellicht ook waarom er in de verhoren van de bemanningsleden geen melding werd gemaakt van het aan boord komen van de kapers na de kaping. Als dit wel gebeurde, bleef vaak een deel van de kapers aan boord van het schip en stapte een deel van de bemanning van het gekaapte schip over op het kaperschip. Het schip werd vervolgens naar de Franse haven opgebracht door de kapers aan boord.⁴⁴ In het geval van de *Brigdamme* is dit deel van het proces overgeslagen, of het is niet benoemd tijdens de verhoren. Vanuit het Franse oogpunt was het ook onnodig om aan boord van de *Brigdamme* te gaan. Er waren immers vier Franse schepen aanwezig en de *Brigdamme* was beschadigd. Hierdoor was de kans op vluchten zeer klein.

Eenmaal in Saint-Malo aangekomen, werden de kapitein en stuurman van de *Brigdamme* verhoord. In de kaperdossiers is verder niets te vinden over de ervaringen van de Nederlandse bemanningsleden na de kaping (en daarmee tijdens het verhoor), maar in de Nederlandse archieven zijn er wel enkele beschrijvingen te vinden van deze gebeurtenissen. Zo schreef Van Scharpenhuizen in zijn rapport dat de bemanningsleden gevangen werden gezet, maar

40 Ibidem.

41 Ibidem.

42 NL-HaNa, WIC II, inv.nr. 797, Registers van uitgaande brieven Kamer Zeeland, scan 31.

43 AD, 35 9B, inv.nr. 607-2, 03 *Brigdamme*.

44 Bijvoorbeeld: AD, 35 9B, inv.nr. 602-1, 16 *Vieux Simon*.



Gezicht op Saint-Malo, anonieme ingekleurde prent uit een album met stadsgezichten van Bretagne, 1638. AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM

dat hijzelf en zijn secretaris in een herberg onderdak kregen. De volgende dagen mochten zij de stad verkennen, alhoewel dit eerst onder toezicht van een wacht was. Op 21 september 1696 mochten de bemanningsleden en passagiers Saint-Malo verlaten en was het proces voor de Fransen afgerond.⁴⁵

DE NASLEEP VAN DE KAPING

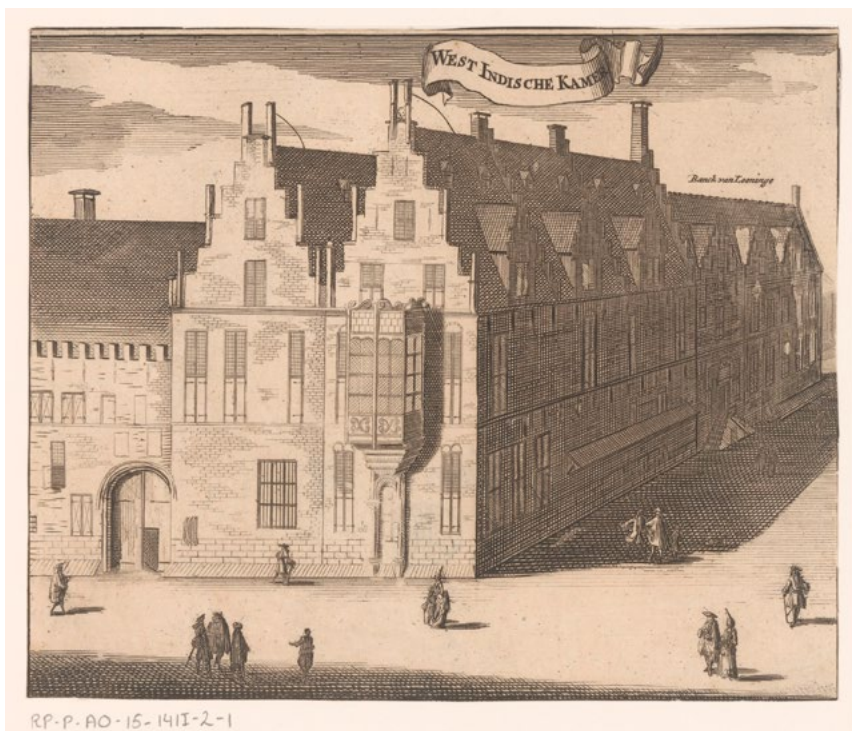
Vrij kort na de kaping, op 2 september 1696, ontving de wic een brief van Daniel Pets met de melding van de kaping.⁴⁶ De compagnie kon verder niets voor de bemanning betekenen, zodat zij zelf hun weg moesten vinden naar de Republiek. In het rapport van oud-gouverneur Van Scharpenhuisen blijkt dat hij via Rouen, Gent en Antwerpen terugreisde naar Amsterdam. Na iets meer dan een maand kwam hij hier op 29 oktober aan.⁴⁷

Aan de hand van de soldijrollen van de wic zijn de aankomstdata van de overige bemanningsleden gereconstrueerd. Zij werden waarschijnlijk betaald tot ze zich meldden bij de directeurs. Tot dat moment waren ze immers in

45 NL-HANA, Hudde, inv.nr. 50, Rapport van Jan Scharphuysen, 15.

46 NL-HANA, WIC II, inv.nr. 657, scan 130.

47 NL-HANA, Hudde, inv.nr. 50, Rapport van Jan Scharphuysen, 15.



Het West-Indisch Huis, het kantoor van de wic-kamer Zeeland, op de hoek van de Lange Delft en de Sint Janstraat in Middelburg. Hier meldden de bemanningsleden van de *Brigdamme* zich na terugkeer uit Saint-Malo. Anonieme prent, 1696. AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM

dienst. Opvallend is dat lang niet alle bemanningsleden in de soldijboeken van de compagnie voorkomen. In totaal werden er 34 bemanningsleden vermeld, waarvan de meerderheid soldaat was. Veertien van hen overleden gedurende de reis.⁴⁸ Onder de mannen die terugkeerden in de Republiek is een grote verscheidenheid van aankomstdata. De eerste groep, drie soldaten en een matroos, meldde zich op 23 november 1696 bij de compagnie, wat doet vermoeden dat zij samen reisden.⁴⁹ Het had hen ongeveer twee maanden gekost om in Zeeland te komen. Dit was snel ten opzichte van de overige bemanningsleden. Op 6 mei 1697 verscheen de kok van de *Brigdamme*, Jan Adam Waldenburg, in de vergadering van de Kamer Zeeland. Hij had verwondingen opgelopen gedurende de kaping en wilde daar een compensatie van f100 voor. Deze werd hem toegewezen.⁵⁰ In de jaren hierna zijn er sporadisch bemanningsleden van het schip die zich meldden bij de compagnie, waarbij zij vaak alleen waren. Eind november 1700, vier jaar na de kaping, arriveerde nog een groep van drie bij de Kamer Zeeland. De laatste opvarende van de

48 Deze informatie komt uit de soldijboeken van de West-Indische Compagnie, te vinden in NL-HANA, wic II, inv.nrs. 1010C, 1010D, 1010E, 1010F, 1011A, 1011B, 1011D en 1012B.

49 Ibidem, inv.nr. 1010D, Soldijboek 1696, scan 36, 38–39, 44.

50 Ibidem, inv.nr. 734, Net-resoluties Kamer Zeeland, scan 208.

Brigdamme liet zijn terugkeer op 20 april 1708 aan de compagnie weten. Oppercommies Jacobus van den Brouksz deed er 11,5 jaar over om terug te keren in de Republiek (of om zich te melden bij de compagnie) en kreeg vervolgens een bedrag van iets meer dan f 5000 uitbetaald.⁵¹ Twee opvallende conclusies zijn dat de compagnie veel extra kosten kwijt was aan de maandgelden van de bemanning, maar dat die over het algemeen gewoon betaald werden. Ook de compensatie voor de verwondingen van de kok lijkt, volgens het verslag althans, zonder discussie uitgekeerd. De compagnie accepteerde kennelijk een deel van het risico van varen in oorlogstijd. Als tweede valt het op dat de bemanningsleden vaak niet samen reisden, maar apart hun weg terugvonden naar de Republiek.

De wic betaalde echter niet iedereen zijn loon uit. Op 25 oktober 1696 werd in de vergadering van de Kamer Zeeland melding gemaakt van een mogelijk proces bij het stedelijk gerecht van Middelburg tegen enkele matrozen van de *Brigdamme*. Pets had geklaagd dat het schip gekaapt was door de ‘wandirectie van sommige matroosen’.⁵² Tijdens een volgend proces voor het Hof van Holland, aangespannen door de matrozen na hun waarschijnlijke verlies bij het stedelijk gerecht, werd duidelijk wat er precies gebeurd was. De wic weigerde het loon van deze bemanningsleden uit te betalen, omdat zij in strijd hadden gehandeld met het achttiende artikel van de artikelbrief. Deze was voor vertrek voorgelezen en ondertekend door alle bemanningsleden.⁵³ Dat artikel luidde:

Alle de gehele die op eenige schepen van de compagnie varen / sullen tot verseeckeringe van hare verdiende gagie / ten onderpand hebben het schip / contante penningen / ende ingeladen goederen / daer so mede varen / ... hier van exempt wesen / ende haren gagie ende anders als vooren / daer mede niet verliesen: maer wel de geene die haere schepen haer laten ontnemen / ofte ontweldigen.⁵⁴

Het schip en de goederen werden door de wic als onderpand gebruikt voor het uitbetalen van de lonen. Pas als beide terug waren in de Republiek, werd het loon uitbetaald. Hierdoor was het een extra verzekering voor de compagnie, aangezien de bemanningsleden gestimuleerd werden om de reis tot een goed einde te brengen. Op deze regel waren uitzonderingen, zoals een kaping, mits de bemanningsleden niet verantwoordelijk waren. Dit was volgens de wic echter wel het geval bij de kaping van de *Brigdamme*. De kapitein vermeldde dit al in de brief die hij meteen na de kaping naar de compagnie stuur-

51 Ibidem, inv.nr. 1012B, Soldijboek 1708, scan 5.

52 Ibidem, inv.nr. 741, Repertoria op de resoluties Kamer Zeeland, scan 191.

53 NL-HANA, HH, inv.nr. 872, Civiele sententies, scan 13–17.

54 Artikelbrief van de wic, https://books.google.nl/books?id=MqHjvJ6McugC&printsec=frontcover&hl=nl&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false (geraadpleegd op 30 juni 2021) 12–13.

de en ook in de rechtszaak werd dit aangehaald. De matrozen hadden beide marszeilen zonder toestemming van hogere officieren neergehaald, waardoor het schip in de handen van de Fransen kon vallen.⁵⁵ De matrozen gaven echter aan dat het schip hoe dan ook door Franse handen zou zijn overmeesterd en zij dus niet verantwoordelijk konden worden gehouden voor de kaping. Daarnaast waren de matrozen van mening dat zij de taken hadden uitgevoerd waarvoor zij waren ingehuurd: het in- en verkopen van slaafgemaakten.⁵⁶

Het waren officieel de directeuren van de verschillende kamers die werden aangeklaagd: zij waren verantwoordelijk voor hun werknemers. In het geval van de *Brigdamme* waren dit de directeuren van de Kamer Zeeland. Het proces kwam uiteindelijk voor drie verschillende rechtbanken: het stedelijk gerecht in Middelburg, het Hof van Holland en de Hoge Raad. Tijdens de eerste twee zaken werd de compagnie in het gelijk gesteld. De matrozen probeerden daarop hun gelijk te halen bij de hoogste rechtbank. Bij de laatste rechtszaak voor de Hoge Raad is geen uitspraak gevonden. Dit impliceert dat men de zaak heeft laten vallen of dat ze achter de schermen tot een overeenkomst waren gekomen.⁵⁷

Met de afsluiting van deze rechtszaak in 1701 en de terugkeer van het laatste bemanningslid in 1708 kon ook de financiële rekening op de reis van de *Brigdamme* gesloten worden. Het verlies van de suiker van de compagnie is te vinden op de winst- en verliesrekening van 1695 tot 1698: een bedrag van $\text{f}854:13$.⁵⁸ Dit is natuurlijk niet het bedrag dat de suiker waard was. De verkoopprijs van suiker tussen 1695 en 1698 lag tussen de 27 en 45 stuivers per pond. 102.000 pond suiker had de wic dus tussen de $\text{f}137.000$ en $\text{f}229.500$ op moeten leveren op de markt.⁵⁹ Het bedrag wat op de winst- en verliesrekening staat komt dus niet overeen met de verwachte winst. Het is onbekend waarop het bedrag van $\text{f}854:13$ is gebaseerd. Het schip zelf werd voor 10.280 *livres tournois* verkocht op de veiling in Frankrijk.⁶⁰ Waarschijnlijk was het schip bij vertrek uit de Republiek meer waard, aangezien het beschadigd was geraakt tijdens de kaping. Doordat de compagnie het schip huurde van particulieren, zat hier geen direct economisch verlies aan vast voor de wic. De kaping van de *Brigdamme* leverde meer kosten op dan alleen de verloren suiker. Ook de extra loonkosten van de bemanningsleden, die veel later dan gepland terugkwamen in de Republiek, werden betaald.

55 NL-HANA, HH, inv.nr. 872, Civiele sententies, scan 18.

56 Ibidem, scan 13–17, 20.

57 NL-HANA, WIC II, inv.nr. 734, scan 191, 194; NL-HANA, HH, inv.nr. 872, Civiele sententies, scan 13–29. Er is gekeken naar de sententies van de Hoge Raad van Holland, Zeeland en (West-)Friesland tussen 1700 en 1705 en het register der dictums, zoals zij zijn geresol-

veerd tussen 1698 en 1701.

58 NL-HANA, WIC II, inv.nr. 1262, Driejarige rekeningen, scan 223, 225.

59 J. Luiten van Zanden, Prices and wages and the cost of living in the western part of the Netherlands, 1450–1800, www.iisg.nl/hpw/brenv.php (geraadpleegd op 17 juni 2021).

60 AD, 35 9B, inv.nr. 607–2, 03 *Brigdam*.

CONCLUSIE

De kaping van de *Brigdamme* laat de invloed van de kaapvaart op de gekaapte schepen en de betrokkenen zien. Zo verloor de wic het merendeel van de opbrengst van de handelsreis en was ze aanzienlijk meer geld kwijt aan de loonkosten voor de bemanning. Een deel van de bemanningsleden kreeg het loon daarentegen niet uitbetaald, omdat ze verantwoordelijk werd gehouden voor de kaping. Dit leidde tot meerdere rechtszaken, waarbij de wic uiteindelijk als winnaar werd aangewezen. Dit onderzoek maakt duidelijk dat de kaapvaart niet alleen het verhaal is van de kapers, maar ook van hun slachtoffers. Dit is iets wat in de literatuur over kaapvaart nauwelijks aan de orde komt. Met behulp van kaperdossiers uit verschillende landen kan verder onderzoek verricht worden, wat tot een completer beeld van de kaapvaart zal leiden. Er zijn al veel kaperdossiers gelokaliseerd, bijvoorbeeld door het Prize Papers project uit Engeland. Met bijvoorbeeld de Sailing Letters, een onderdeel van de Prize Papers, zijn er goede onderzoeken verricht met behulp van de kaperdossiers, maar er mag meer nadruk komen te liggen op de kaapvaart en de gevolgen daarvan voor de betrokken zeelieden.

OVER DE AUTEUR Maartje Hids is cum laude afgestudeerd aan de Universiteit Leiden met een MA in Economic History. Haar interesses liggen bij de Nederlandse (slaven)handel en koloniale activiteiten in de vroegmoderne tijd, waar een master-scriptie over de Franse kaapvaart uit voortkwam. Momenteel is ze onderzoeksassistent bij het Huygens Instituut voor het Globalise-project en volgt ze de master Leraar vho Geschiedenis en Staatsinrichting.