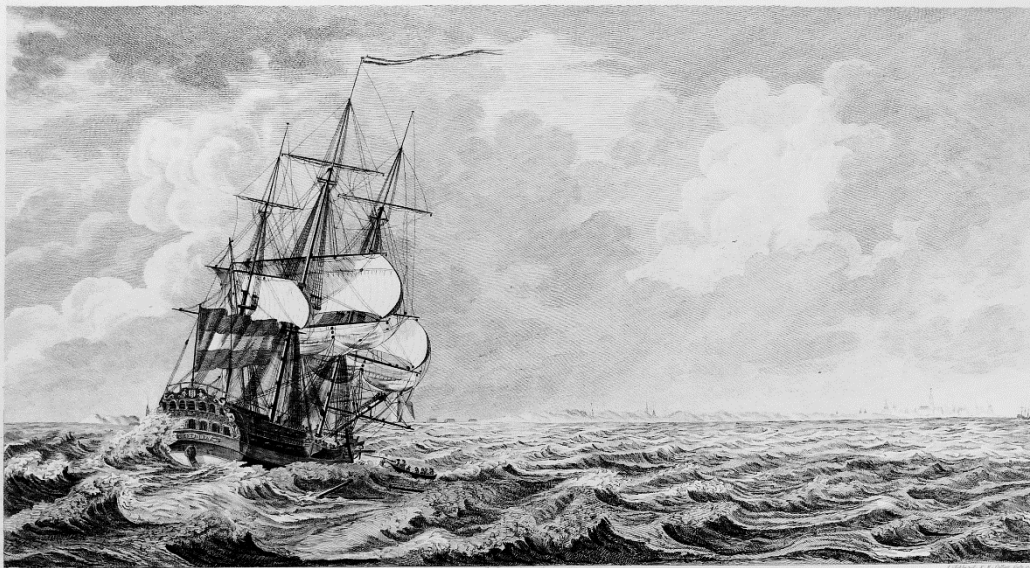


Responsabiliteit van het Redden

Over schip, goed en schipbreukeling in de vroegmoderne tijd



HET VAST-ZEILEN VAN HET O.J. COMP. SCHIP WORSTDUYN, OP DE NOORDER-KASSEN . den 24 July 1779.

G. L. Lemmers

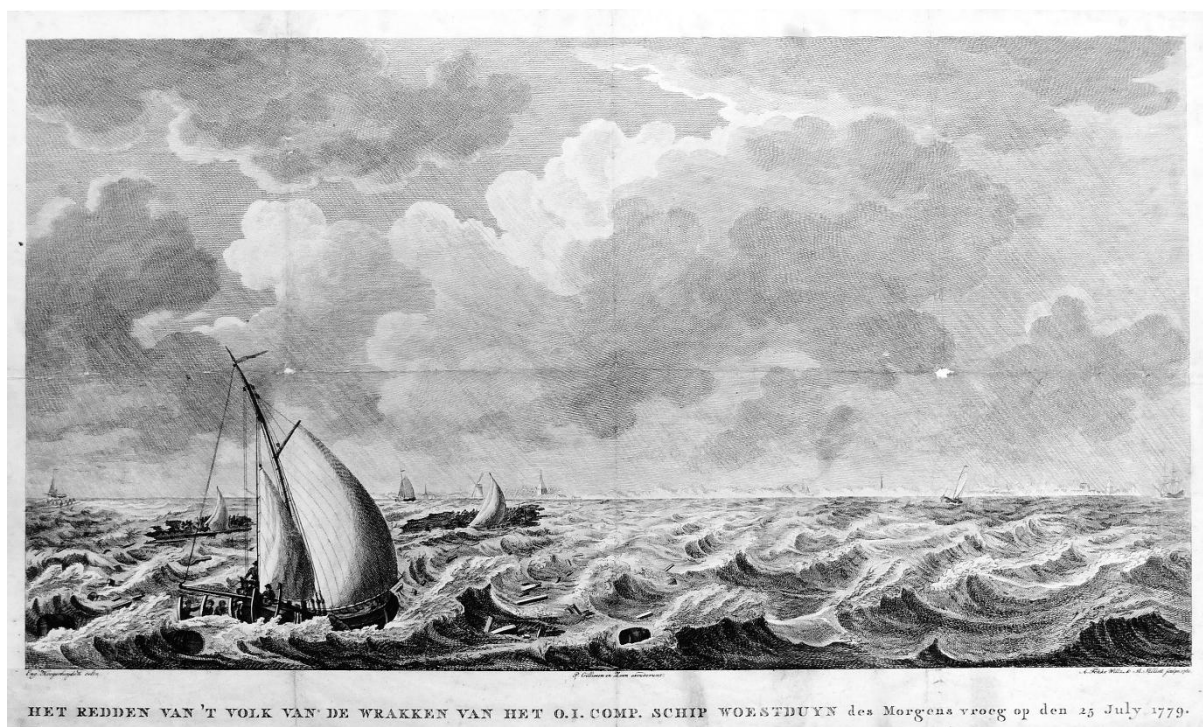
MA-thesis

MA Maritime History

30 ECTS

A.M.C. van Dissel

31-08-2017



HET REDDEN VAN 'T VOLK VAN DE WRAKKEN VAN HET O.I. COMP. SCHIP WOESTDUYN des Morgens vroeg op den 25 July 1779.

Afbeelding en afbeelding omslag: E. Hoogerheyden, Schipbreuk van het VOC-schip 'Woestduyn', 24 juli 1779 (1780). Bron: Maritiem Museum Rotterdam, inventarisnummer P795-1 en P795-4.

Inhoudsopgave

Inleiding	4
Hoofdstuk 1 – Prioriteit stellen bij een scheepsramp.....	14
Ontwikkeling van de Nederlandse handel.....	20
Beslissingen van strandjutters	22
Terughoudendheid van de staat	24
VOC-schip <i>Lelie</i> , 1653	27
Conclusie	28
Hoofdstuk 2 - Van economisch gewin naar humanitair initiatief.....	30
Meer oog voor de drenkeling.....	32
Maatschappij tot Redding van Drenkelingen.....	34
Reactie in de Republiek	38
VOC-schepen	39
<i>'t Vliegende Hart</i> en <i>Anna Catharina</i> , 1735	39
<i>Horstendaal</i> en <i>Oude Zijpe</i> , 1742	42
Conclusie	47
Hoofdstuk 3 – Misstanden in zicht.....	49
Oostindiëvaarder <i>Vrouwe Elisabeth Dorothea</i>	50
Commissie 't Hoen.....	53
Technische en medische ontwikkelingen	57
Initiatieven in de Republiek.....	57
Initiatieven in het buitenland	59
VOC-schip <i>Woestduin</i> , 1779.....	60
VOC-schip <i>Negotie</i> , 1790	63
Zwalkend beleid	66
Conclusie	70
Conclusie.....	72
Archivalia	76
Bibliografie.....	77

Inleiding

Op 2 september 2015 werd de wereld gechoqueerd door foto's van een kinderlijkje van een Syrisch jongetje, aangespoeld op de kust van Bodrum, Turkije. De vluchtelingencrisis kreeg hiermee een menselijk gezicht, en de media wierp de vraag op wie verantwoordelijkheid op zich zou moeten nemen. Europese parlementariërs en verschillende menslievende organisaties namen de handschoen op en kwamen samen om plannen te maken om het probleem aan te pakken. De gevaarlijke oversteken op nauwelijks 'zeewaardig' te noemen bootjes zijn anno 2017 nog steeds aan de orde van de dag. De Zuid-Europese landen kunnen de vluchtelingen nauwelijks opvangen. Reddingswerkers (vaak vrijwilligers) zijn overbelast en raken getraumatiseerd: men heeft te weinig materiaal en kennis om de vluchtelingen te redden.¹ De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) besloot daarom in maart 2016 om haar Griekse zusterorganisatie op het eiland Chios een helpende hand te bieden met het opbouwen van een reddingsstation.² De KNRM neemt ook verantwoordelijkheid: 'Als mensen verdrinken, doet het er niet toe waar ze vandaan komen en waar ze naar toe gaan. Dan is iedereen verplicht de hand uit te steken en te helpen. Dat zijn de internationale humanitaire afspraken, waar ook de KNRM zich aan verbindt'.³

Van dergelijke internationale humanitaire afspraken was in de achttiende eeuw nog geen sprake. Zelfs op nationaal niveau waren dergelijke afspraken nog nauwelijks ontwikkeld in de Republiek der Verenigde Nederlanden. De kwestie wie verantwoordelijk was voor het redden van mensen was nog onduidelijker. Echter vanaf de vijftiende eeuw bestond er op nationaal niveau wel al regelgeving omtrent schipbreuken.⁴ De aandacht was hierbij vooral gefocust op wie de rechten had over de (aangespoelde) goederen afkomstig van een scheepswrak. Voor de kustbevolking was een schipbreuk namelijk een vorm van inkomsten. Al gauw verspreidde nieuws van een schip in nood als een lopend vuurtje door het dorp en verzamelden de eerste jutters zich op het strand als ware ramptoeristen, in de hoop dat kostbare goederen op het strand zouden aanspoelen. Spoelde er eenmaal iets aan dan begonnen de jutters met hun werk. Soms bereikten ook schipbreukelingen

¹ <http://nos.nl/artikel/2091445-knrm-helpt-griekenland-met-redden-van-vluchtelingen.html>, 6-4-2016.

² <https://www.knrm.nl/service/nieuws/knrm-helpt-griekse-zusterorganisatie-op-chios-64a5b5b0b3>, 6-4-2016.

³ Ibidem, 6-4-2016.

⁴ H.G.J. Uilkens, *De reddingboot 1824-1924. 100 jaren reddingwerk* (Amsterdam 1924) 16.; M.J. de Keuning, 'Strandroverij langs de Hollandse kust in de achttiende eeuw', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 11-1 (1992) 5-24, aldaar 8.

ternauwernood de kust, maar daarmee waren zij nog niet buiten gevaar. De ene keer werd de drenkeling geholpen, een andere keer werd hij omgedraaid en van al zijn bezittingen beroofd.⁵ De schipbreukeling werd soms ook voor dood achtergelaten, en het beste waarop hij kon hopen was een fatsoenlijk graf. Ondertussen vond er een heel getouwtrek plaats over gevonden goederen die afkomstig waren uit een gestrand schip. Jutters, heren van domeinen, gewesten, overheid en scheepseigenaren hadden ellenlange discussies over wie wat betaald kreeg voor de (geborgen) goederen en wie de eigenaar van het gevonden goed was. Dit roept de vraag op waarom de Nederlandse overheid zich dan in de vroegmoderne tijd beperkte tot het maken van wetten en maatregelen voor schip en goed bij een schipbreuk, en het redden van mensen overliet aan het particulier initiatief. Hierbij is het belangrijk om te kijken naar de verschillen in beleid en uitvoering op lokaal en nationaal niveau en de vraag wie (elite of kustbevolking) verantwoordelijkheid nam voor wat (mens of goed).

Schipbreuken spreken tot de verbeelding van mensen en zijn vandaag de dag nog steeds een geliefd onderwerp voor historici, romanschrijvers en kunstenaars. Van Shakespeare in de zeventiende eeuw met zijn toneelstuk *Twelfth Night* tot *Op hoop van zegen* van Herman Heijermans in de twintigste eeuw, spelen schipbreuken in de literatuur een grote rol. *De Republiek tussen Zee en Vasteland*, het gebundelde werk van C.A. Davids en anderen, biedt aan de hand van dertien opstellen een mooie introductie op de relatie tussen zee en kustbevolking. Ook over de (geringe) bereidheid van kustbewoners om aangespoelde drenkelingen te helpen wordt in dit werk aandacht besteed.⁶ De bundel heeft als rode draad de identiteit van Nederland, die wellicht niet los valt te zien van de ontwikkeling van de kust.

In de literatuur over schipbreuken ligt de focus vooral op de negentiende eeuw en erna, toen de Noord en Zuid-Hollandsche Redding Maatschappij (NZHRM) en de Zuid Hollandse Maatschappij tot Redding (ZHMRS) in 1824 werden opgericht. Deze maatschappijen fuseerden in 1991, waaruit de hedendaagse KNRM ontstond. Er wordt minder aandacht besteed aan wat er aan de oprichting van deze maatschappijen vooraf ging, zoals de invloed van de Verlichting op het denken over redden. De informatie beperkt

⁵ De Keuning, 'Strandroverij langs de Hollandse kust', 11.

⁶ C.A. Davids e.a., *Republiek tussen zee en vasteland. Buitenlandse invloeden op cultuur, economie en politiek in Nederland 1580-1800* (Leuven en Apeldoorn 1995) 58, 60-61, 66-67.

zich tot enkele plakkaten en de technische ontwikkeling van de reddingsboot.⁷ In de gedenkboeken van de NZHRM en de ZHMRS wordt stilgestaan bij de ontstaansgeschiedenis van beider maatschappijen. Hierin wordt echter niet tot nauwelijks ingegaan op de vraag of de overheid een rol speelde in het reddingswezen, en wordt vooral de particuliere oorsprong en opzet benadrukt.⁸ Terloops wordt enkel genoemd dat een ‘ethische kwestie’ als het redden van drenkelingen niet een taak was voor de overheid, en dat ook de financiële middelen ontbraken.⁹ Daarnaast volstaan de gedenkboeken niet voor informatie over het reddingswezen in de achttiende eeuw, omdat de boeken niet voorzien zijn van bronvermeldingen, waardoor hun informatie ten alle tijden geverifieerd moet worden in andere literatuur en archieven. Het gedenkboek *De Reddingboot* uit 1924 van de NZHRM geeft informatie over relevante plakkaten en gebeurtenissen van voor de oprichting weer.

Over de Nederlandse reddingsmaatschappijen is er, op de gedenkboeken na, weinig geschreven. H. Th. de Booy die tussen 1933 en 1963 secretaris was van de NZHRM heeft vooral veel stukken geschreven over de redder en zijn taken.¹⁰ Het boek van B. Oosterwijk, *De zee was onstuimig...*, geeft daarnaast een inzicht in de oprichting van de ZHRMS.¹¹ Dit werk geeft een nauwkeurige beschrijving van hoe de maatschappij opereerde vanaf het moment van oprichting. Daarbij worden wederom de ontwikkelingen die vooraf gingen aan de oprichting grotendeels overgeslagen, en wordt ook weinig stilgestaan bij de keuze voor de particuliere opzet van de maatschappij. De jurist, historicus en dichter A. Korthals Altes geeft in zijn proefschrift *Prijs der zee. Raakvlak van redding, strandrecht en wrakwetgeving* een geheel rechtskundig verhaal over het onderwerp in vooral de negentiende en twintigste eeuw.¹² Hij plaatst de focus op het redden van de schepen en vracht, niet de bemanning. Ook M. de Keuning besteedt in haar artikel ‘De strandoverrij langs de Hollandsche kust’ in het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* aandacht aan wetgeving en maatregelen van de overheid zoals de plakkaten betreffende de strandvonderij en het instellen van

⁷ Uilkens, *De reddingboot*, 24-30.

⁸ H.M. Brokken en W. Frijhoff ed., *Idealen op leven en dood. Gedenkboek van de Maatschappij tot Redding van Drenkelingen 1767-1992* (Den Haag 1992).; J. Lels, *Gedenkschrift 1824-1924. Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen gevestigd te Rotterdam* (Rotterdam 1924).; H. Vandersmissen, S. Zeeman en K. Brinkman, *Redders. 175 jaar KNRM* (Wormer 1999).; Uilkens, *De reddingboot*.

⁹ Uilkens, *De reddingboot*, 34.

¹⁰ <http://friesscheepvaartmuseum.nl/beeld/fsm-col1-dat8269>, 6-4-2016.; Werken van H. Th. de Booy zijn onder andere *Van strandroover tot redders* (Amsterdam 1941) en *De reddingboot komt!* (Den Haag 1951).

¹¹ Volledige titel: B. Oosterwijk, *De zee was onstuimig... Fragmenten uit de historie van de Koninklijke Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen 1824-1991* (Amsterdam 1994).

¹² A. Korthals Altes, *Prijs der zee. Raakvlak van redding, strandrecht en wrakwetgeving* (Zwolle 1973).

rentmeesters voor het terugvinden van gejutte goederen.¹³ Helaas blijft de aandacht in het artikel steken bij de strandjutters, en blijven instellingen buiten beeld. De Belgische historicus J. Parmentier komt in zijn boek over schipbreuken van de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) al heel gauw tot de conclusie dat men eigenlijk nauwelijks zocht naar slachtoffers, en dat dit lange tijd een ondergeschikte rol had aan het bergen van de vracht van scheepswrakken.¹⁴

In veel van de besproken literatuur over de Nederlandse strandroverij, strandvonderij en reddingsmaatschappijen wordt opvallend weinig aandacht besteed aan de context van de periode en de politiek-maatschappelijke ontwikkelingen zoals de Verlichting en de sociale ontwikkelingen omstreeks 1800. Voor een geschiedkundig overzicht van de periode 1440-1795 geeft het handboek van M. Prak en J.L. van Zanden, *Nederland en het poldermodel* de hoogte- en dieptepunten van de sociale en economische geschiedenis van Nederland.¹⁵ Ook het werk van J.I. Israël, *De Republiek 1477-1806*, geeft een completer beeld van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden, hij geeft echter de achttiende eeuw erg somber weer, een beeld dat eind twintigste eeuw werd bijgesteld, namelijk als een relatieve neergang ten opzichte van de Gouden Eeuw.¹⁶

Eén van de belangrijkste ontwikkelingen in de beschreven periode voor het reddingswezen is de Verlichting. In Nederland kreeg de Verlichting vanaf 1750 vorm, betrekkelijk laat in verhouding tot andere landen als Frankrijk en Engeland. Redenen hiervoor zijn volgens historicus W.W. Mijnhardt, auteur van het boek *Tot heil van 't mensdom*, de federalistische opzet van de Republiek en de dominantie van individuele wetenschappers aan de Nederlandse universiteiten. Voor de ontwikkeling van genootschappen in de Republiek deelt Mijnhardt deze in drie typen op: het geleerdengenootschap, het dilettantengenootschap en het hervormingsgezinde genootschap, waarvan het laatste type vooral van belang was voor de actievoering ten behoeve van het redden van drenkelingen in het algemeen.¹⁷ Elk type kent een overlapping

¹³ De Keuning, 'Strandroverij langs de Hollandse kust', 6-7.

¹⁴ J. Parmentier, 'De tol van de zee. VOC-schipbreuken in Het Kanaal, op de Vlaamse Banken en in de Zeeuwse Zeegaten tijdens de 17^e en 18^e eeuw' in: L. Akveld e.a. ed., *In het kielzog. Maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegechiedenis aan de Universiteit Leiden* (Amsterdam 2003) 206-217, aldaar 212-213.

¹⁵ M. Prak en J.L. van Zanden, *Nederland en het poldermodel. Sociaal-economische geschiedenis van Nederland 1000 – 2000* (Amsterdam 2013).

¹⁶ J.I. Israël, *De Republiek 1477-1806* (Franeker 1996).

¹⁷ W.W. Mijnhardt, *Tot heil van het mensdom* (Amsterdam 1987) 79.

met de ander, maar waren enigszins opvolgend in tijd. De ontwikkeling van deze genootschappen is volgens hem nauw verbonden met een reeks verschuivingen in de culturele, politieke en sociale sfeer.¹⁸ De ontwikkeling van spectatoriale geschriften moedigde de natuurlijke sociabiliteit aan: de overtuiging dat de burger in de eigen privésfeer van een vriendenkring, gezelschap en genootschap de basis kon leggen voor deugd, kennis en geluk.¹⁹ Met de Verlichting werd de dominantie van het geloof in de sociale middenklasse almaar kleiner en aan het einde van de achttiende eeuw kwam dergelijke kennis ook bij lagere klassen terecht. Het werk van H. Zwager uit 1972, *Nederland en de Verlichting*, biedt een iets somberder beeld dan dat van Mijnhardt.²⁰ Zwager stelde dat de bijdrage van de Verlichting in Nederland vooral op internationaal vlak van marginale betekenis was. De Maatschappij tot Redding van Drenkelingen (MRD), opgericht in 1767, had echter juist veel gevolgen voor het buitenland zoals later zal blijken. In oktober 2017 viert de MRD haar 250-jarig bestaan. Tenslotte kan het werk van N. van Sas, *De metamorfose van Nederland* niet ongenoemd worden gelaten als men spreekt over de achttiende eeuw.²¹ Van Sas toont in zijn boek het belang van de achttiende eeuw in de geschiedenis van Nederland aan. Voorheen werd deze periode door historici afgedaan als een onbelangrijke tijd. Van Sas beweert juist het tegendeel: de achttiende eeuw was een cruciale overgang van het Ancien Regime van de Republiek naar de eenheidsstaat van de monarchie.²² Hierin is een speciale rol weggelegd voor de Nederlandse Verlichting en de Bataafs-Franse tijd. Ook B. Altena en D. Van Lente staan in hun boek stil bij de betekenis van de Verlichting.²³ In hun onderzoek naar de vraag hoe het type van de westerse samenleving is ontstaan, zoeken zij vooral in de periode na 1750 naar fundamentele veranderingen. Daarbij stellen zij dat de Verlichting mede heeft gezorgd voor een betere maatschappelijke ordening, waarbij er een steeds groter wordende rol was weggelegd voor de burger.²⁴

¹⁸ Ibidem, 79.

¹⁹ Ibidem, 94.

²⁰ H.H. Zwager, *Nederland en de Verlichting* (Haarlem 1972).

²¹ N. C. F. Van Sas, *De metamorfose van Nederland. Van oude orde naar moderniteit 1750–1900* (Amsterdam 2004).

²² J. Tollebeek, 'Review of *De metamorfose van Nederland: Van oude orde naar moderniteit, 1750–1900* by N. van Sas', *Journal of Modern History* 78-3 (2006) 751-752, aldaar 667.

²³ B. Altena en D. van Lente, *Vrijheid en rede. Geschiedenis van Westerse samenlevingen 1750-1989* (Hilversum 2003).

²⁴ Ibidem, 25.

In literatuur over schipbreuken in de vroegmoderne tijd wordt vooral aandacht besteed aan de strandroverij en de strandvonderij, en daarmee dus meer over het redden van goederen dan mensen. Ook bij buitenlandse equivalenten is niet veel over schipbreuken geschreven, op gedenkboeken van reddingsmaatschappijen na. Wel is hier meer aandacht voor het strandrecht en de interactie tussen lokale bevolking, schipbreukelingen, wetgeving en de staat. Een voorbeeld hiervan is het werk van de Canadees D. Hay, *Albions Fatal Tree*, waarin het belang van schipbreuken voor de kustbevolking goed wordt weergegeven.²⁵ Hay is gespecialiseerd in geschiedenis van strafrecht en privaatrecht. Hij legt uit hoe de kustbevolking afhankelijk is van wat de zee aan goederen doet aanspoelen op de kust, zodat, ondanks de slechte financiële- en levensomstandigheden, de bevolking het hoofd weet te bieden tegen armoede. Hay legt een directe link tussen sociale ongelijkheid en het werk van jutters. Bij Hay ligt een duidelijke sympathie bij de jutter. Een ander voorbeeld in de Britse literatuur is het werk van C. Pearce, *Cornish Wrecking 1700-1860*.²⁶ Zij doet voor het eerst systematisch onderzoek naar de geschiedenis van de jutters van Cornwall, ook bekend als de *Cornish wreckers*, waarmee een einde wordt gemaakt aan de mythes die vaak voor realiteit werden aangezien. Een voorbeeld van een mythe over de kwaadwillende jutter is het misleiden van de schepen vlak voor de kust met dwaallichten. Jutters zouden 's nachts runderen over het strand laten lopen met lantaarns aan de hoorns bevestigd, zodat een schip op zee dacht andere schepen in de omgeving te zien. De nietsvermoedende bemanning werd zo met schip en goed naar de kust gelokt, om daar te stranden. Dit verhaal is nooit ergens bevestigd. Pearce weet dergelijke mythes goed te scheiden van realiteit, en geeft aandacht aan de sociale en wetgevende aspecten van het juttten. Ook probeert zij in haar onderzoek een historische verklaring te vinden voor de mythevorming over de jutters.

Gelijksoortige literatuur uit het buitenland, zoals die van Pearce en Hay, kan worden gebruikt om een beter beeld te krijgen van de opzet en het ontstaan van het reddingswezen in de Republiek. Nog enkele voorbeelden hiervan zijn de werken van de Amerikanen C. Evans, *Rescue at sea* en de dissertatie van J.J. Wells, *The shipwreck shore*.²⁷ Wells zet in zijn studie zelfs nog een stap verder dan 'slechts' een onderzoek te doen naar het

²⁵ D. Hay, *Albion's Fatal Tree. Crime and society in eighteenth century England* (Londen 1975).

²⁶ C. Pearce, *Cornish wrecking 1700-1860. Reality and popular myth* (Woodbridge 2010).

²⁷ C. Evans, *Rescue at sea. An international history of lifesaving, coastal rescue craft and organizations* (Annapolis 2003).; J.J. Wells, *The shipwreck shore. Marine disasters and the creation of the American littoral* (University of Delaware 2013).

reddingswezen, door te stellen dat de schipbreuken en de maatschappij die in het leven werd geroepen om schipbreuken te voorkomen en mensen te redden, hebben gezorgd voor een eenheid aan de Amerikaanse kust, omdat samenwerking tussen lokaal en federaal gezag noodzakelijk was om de gehele kust te kunnen overzien.²⁸ Wells stelt in zijn onderzoek dat de ontwikkeling van het reddingswezen, en de verhalen van schipbreuken van vroegere tijden, ervoor zorgden dat de kust van Amerika als een veilige en begeerlijke plaats werd gezien om te leven en te bezoeken. Daarnaast ziet Wells de ontwikkeling aan de kust als een onderdeel voor de uiteindelijke ontwikkeling van de Amerikaanse identiteit en staat. Een soortgelijk onderzoek naar eenheidsvorming door het organiseren van het reddingswezen is in Nederland nog niet gedaan. Het verband dat Wells legt tussen het reddingswezen en de sociaal-politieke wisselwerking met de staat zou wellicht voor verrassende inzichten kunnen zorgen voor de Nederlandse variant. Davids en anderen hebben al een begin gemaakt aan een dergelijk onderzoek, maar hier zou meer aan kunnen worden gedaan. Vanwege de omvang van een dergelijk soort onderzoek wordt in deze these slechts een klein aspect uit het werk van Wells voor de Nederlandse equivalent onderzocht en zal nader onderzoek zeer wenselijk zijn. Vooral het aspect van de wisselwerking tussen nationaal beleid van de staat en lokale implementatie aan de kust wordt getoetst in deze these.

Nederlandse geschiedschrijving over schipbreuken kan een voorbeeld nemen aan de buitenlandse literatuur die meer sociaal-politieke verbanden legt met het reddingswezen en de strandvonderij. Vooral de interactie tussen de verschillende spelers na een schipbreuk en de gevolgen hiervan verdienen in het Nederlandse geval meer aandacht. Voor het vinden van een antwoord op de vraag waarom de overheid zich bezighield met alleen het schip en het goed na een schipbreuk, en het redden van mensen overliet aan particulieren, richt dit onderzoek zich op de wisselwerking tussen staat (zowel nationaal als lokaal niveau) en de kust. Welke regels en maatregelen stelde de overheid, en hoe ontwikkelden deze zich in de vroegmoderne tijd? Wie namen het initiatief bij het redden van opvarenden en volgde de overheid de ontwikkeling van het reddingwezen met haar wetgeving, of was zij juist de instigator? Naast regelgeving wordt er gekeken hoe een schipbreuk op de Nederlandse kust in de praktijk verliep, om de wisselwerking tussen staat en kust te toetsen.

²⁸ Wells, *The shipwreck shore*, x.

Om de ontwikkeling in kaart te kunnen brengen, begint het onderzoek in 1440, toen de eerste maatregelen aangaande eigendomsrechten werden gemaakt. Het onderzoek eindigt in 1795, met de inval van de Fransen, waarmee een einde kwam aan de Republiek. In eerste instantie wordt de wetgeving onder de loep genomen en vervolgens wordt de implementatie hiervan getoetst aan casestudies. Hiermee kan worden nagegaan of de wetten werkelijk gevolgen hadden voor het redden van schipbreukelingen. Sommige schipbreuken zijn als aparte dossiers opgenomen in het archief van de VOC in het Nationaal Archief in Den Haag. Voor de schepen *Anna Catharina* en *'t Vliegend Hart* is ook een specifiek archief van oud VOC bewindhebber Samuel Radermacher (1693-1761) geraadpleegd.²⁹ Naast zijn bewindhebberschap was hij lange tijd schepen, lid van het stadsbestuur in Middelburg en ook burgemeester. In de online database van de Koninklijke Bibliotheek, Delpher, werden krantenartikelen gezocht om te staven hoe de pers omging met het nieuws over schipbreuken. De archieven van de Maatschappij tot Redding van Drenkelingen werden geraadpleegd om te kijken welke reddingen werden beloofd door het genootschap. Voor de ontstaansgeschiedenis van het reddingswezen is gebruik gemaakt van onder andere de archieven van de twee reddingmaatschappijen uit 1824, terwijl de archieven van de Staten van Holland geraadpleegd werden voor de wet- en regelgeving.

Voor de casestudies is gekozen voor onderzoek naar louter VOC schepen. Deze keuze is bewust gemaakt omdat van de VOC een betrekkelijk nauwkeurig archief is achtergebleven. Vooral de rijkdom aan archieven van de maatschappij, en de consequente manier van archiefvorming maken deze goed toegankelijk voor onderzoek naar scheepsrampen. Daarnaast is bij schepen van de VOC heel goed te zien hoe de verhoudingen lagen tussen schip, goed en mensenlevens tijdens en na een ramp. Bij een niet-koopvaardijchip zijn verhoudingen moeilijker te bepalen, doordat er veelal geen handelsgoederen aan boord waren die geld moesten opbrengen. In de twee eeuwen dat de VOC opereerde, verongelukten bijna 250 van de 4700 schepen tijdens de reis, hetgeen schipbreuken, en de financiële malaise die het met zich meebracht, tot een terugkerend probleem maakte voor de maatschappij.³⁰ De belanghebbenden speelden een belangrijke en soms dubbele rol: de bewindhebbers, en kooplieden die investeerden in deze schepen,

²⁹ A. Pol, *De schat van het Vliegend Hert. Compagniesgeld en smokkelgeld uit een VOC-schip* (Leiden 1993) 28.

³⁰ *Ibidem*, 25.

behoorden tevens vaak tot het bestuur van gewesten.³¹ Een systematische studie naar de achtergronden van personen die het bewindheerschap in de VOC hebben bekleed tussen 1602-1795 is helaas niet voor handen. Er is daarentegen wel het één en ander bekend over hen. Het was gebruikelijk en zelfs vastgelegd in een octrooi dat als er een plaats vrij kwam in een kamer van de VOC, de Staten van Holland of Zeeland de keuze mocht maken uit een nominatielijst gemaakt door de nog zittende bewindhebbers van de kamer in kwestie. Deze bevoegdheid werd in het geval van de Kamer van Amsterdam overgedragen aan de stadsbesturen van de stad. Daarbij wordt in het algemeen aangenomen dat het benoemingsbeleid van de VOC nauwe banden had met de heersende regentenoligarchie. Dit was vanaf het ontstaan van de compagnie al het geval, waar bewindhebbers functies bekleedden in de stedelijke regering. Vanaf 1681 mocht de helft van de bewindhebbers niet daarnaast ook nog de functie van regent hebben. Deze maatregel was echter van korte duur; zo waren in het geval van Amsterdam bijvoorbeeld twee à drie burgemeesters standaard ook bewindhebber.³²

Doordat de contacten tussen regering en compagnie altijd nauw waren geweest, was er slechts een minimaal toezicht op de VOC. De vierjaarlijkse financiële verantwoording was meer een formaliteit dan een noodzaak. Het is daarbij ook niet verassend dat de overheid het compagniebelang scherp in het oog hield, en dat politieke beslissingen niet ongunstig mochten uitpakken voor de winsten en successen van de VOC. De overheid had dus een groter belang bij een schipbreuk, dan alleen de belastingcenten die nu toch konden worden geïnd.³³

Als laatste moet de rol van de VOC in de ontwikkeling van het reddingswezen in de Republiek nog genoemd worden. Tegen het einde van de onderzochte periode heeft de VOC namelijk contact gezocht met de advocaat-fiscaal en procureur generaal in criminele zaken in Holland, Zeeland en West-Friesland over misstanden tijdens de schipbreuk van de *Vrouwe Elisabeth Dorothea*.

Voor het onderzoek is de periode 1440-1795 in drieën opgedeeld. De eerste loopt van 1440 tot 1724, en geeft vooral inzicht in de strandoverij en de allereerste stappen die in wetgeving genomen werden om dit te beperken. Hierbij zullen motieven van staat en

³¹ F. Gaastra, *Geschiedenis van de VOC. Opkomst, bloei en ondergang* (Zutphen 2012) 31.

³² Ibidem, 31-32.

³³ Alinea ontleend aan ibidem, 164-171.

burger aan bod komen. In hoofdstuk twee, dat loopt van 1724 tot en met 1767, komen vooral de eerste verlichtingsidealen aan bod, waarbij de eerste menslievende ontwikkelingen plaatsvinden omtrent het redden van mensen. Het jaar 1767 is een cruciaal punt in de ontwikkeling van het reddingswezen voor de Franse Tijd. Behalve de oprichting van de MRD vond er in dat jaar een ramp plaats waarbij in de nasleep veel misging. Bij de ramp van de *Vrouwe Elisabeth Dorothea* kwam grote bemoeienis vanuit de rechterlijke kant van de Staten van Holland en West-Friesland. Naderhand kwam het Hof van Holland met ingrijpende voorstellen met betrekking tot hervorming van het reddingswezen. Hoofdstuk drie maakt de periode af tot aan 1795, en belicht de laatste grote ontwikkeling van het reddingswezen voor de inval van de Fransen. De teloorgang van de Republiek in 1795 betekende echter niet het einde van de ontwikkeling van het reddingswezen in de Lage Landen. In een korte beschouwing waarmee dit hoofdstuk wordt afgesloten zullen de ontwikkelingen tot aan de oprichting van de twee bekende reddingsmaatschappijen, de NZHRM en de ZHRMS, in 1824 (waarmee het reddingswezen werkelijk werd geformaliseerd) worden besproken. Alle drie de hoofdstukken starten met een onderzoek naar de wetgeving over strandoverrij, strandvonderij en het redden van drenkelingen, waarna de reactie vanuit de particuliere/publieke sfeer in kaart wordt gebracht met een eventueel gevolg ondernomen door de overheid. Als laatste wordt een casestudie uitgewerkt om te onderzoeken of veranderingen op papier ook merkbaar waren in de praktijk van de Lage Landen die van oudsher een innige haat-liefdeverhouding hadden met het omringende water.

Hoofdstuk 1 – Prioriteit stellen bij een scheepsramp

‘Nederland waterland’, heeft zijn status te danken aan de scheepvaart en handel. Ondanks deze grote affiniteit met het water, konden de meeste inwoners tot ongeveer de achttiende eeuw niet zwemmen en verdronken velen. Het is daarom niet verbazingwekkend dat er tot ver in de achttiende eeuw een negatieve houding bestond ten opzichte van de zee.³⁴ Behalve dat er mensen verdronken, was er nog een reden voor de angst voor het omringende water: het aantal schipbreuken en vooral de financiële gevolgen hiervan. De Nederlandse kust was namelijk uiterst verraderlijk en moeilijk bevaarbaar. Kenmerkend zijn het ondiepe kustwater, de stevige westenwind en de alsmaar verschuivende zandbanken, waardoor het lastig navigeren is.³⁵ Veel van dit soort veranderende omstandigheden waren moeilijk bij te houden op kaarten, waardoor vaak door menselijke fout ongelukken gebeurden. Zeker in combinatie met een storm liepen schepen vast of gingen zij ten onder. Daarnaast was er het probleem van dichtslibbing en verzanding van de havens, waardoor het eerste of laatste deel van een zeereis nog wel eens wilde misgaan. Andere redenen voor schipbreuken waren in het algemeen: slecht gebouwde schepen, te zwaarbelaste schepen, onbekwame zeelieden, nauwelijks ontwikkelde navigatietechnieken en te weinig havens om in te schuilen tijdens slecht weer.³⁶ Er was dus genoeg reden om de zee als een groot gevaar te zien. In dit eerste hoofdstuk zal worden gekeken naar de houding van staat en kustbevolking ten aanzien van schipbreuken en het redden van mensen op zee in de periode van de eerste staatsvorming in de vijftiende eeuw tot aan de Verlichting in de achttiende eeuw in Nederland.

Al omstreeks 1400 was er voor de Nederlandse kust een druk scheepsverkeer. Vanaf het einde van de vijftiende eeuw domineerden de Nederlanders het massagoederenverkeer in Noord-Europa.³⁷ Er trad daarbij na 1585 een verschuiving op in de wereldeconomie, de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden, met name Amsterdam, nam de handel over en expandeerde. Het gewest Holland was namelijk op dat moment het meest geürbaniseerde deel van West-Europa, en was goed toegankelijk door de verbeterde

³⁴ Davids e.a., *Republiek tussen zee en vasteland*, 57.

³⁵ Parmentier, ‘De tol van de zee’, 207.

³⁶ De Keuning, ‘Strandroverij langs de Hollandse kust’, 11.

³⁷ J.I. Israël, *Nederland als centrum van de wereldhandel 1585-1740* (Franeker 1991) 40.

vaarroutes en door nieuw aangelegde kanalen in de provincie.³⁸ Ondanks de sterke inkrimping van de landbouw, nam het inkomen per hoofd in Holland in die periode waarschijnlijk met zo'n 50% toe.³⁹ Tegelijkertijd ontstonden grotere en hechtere georganiseerde staatsverbanden, waarbij de Staten van Holland en de Staten Generaal in het leven werden geroepen.⁴⁰ Staatsvorming betekende echter geen centralisatie, en lokale en regionale belangen werden niet onderworpen aan de wil van de vorsten (in het geval van de Lage Landen de Bourgondiërs en de Habsburgers). Lokale instituties ontwikkelden zich met name sterk in Noord-Holland.⁴¹ Volgens Prak en Van Zanden waren de economische groei en het proces van staatsvorming van essentieel belang voor elkaar: 'de staat profiteerde van de economische bloei van zijn inwoners [...] en ondernemers en steden hadden sterke staten nodig voor bescherming tegen concurrenten uit andere staten'.⁴²

De Oostzeevaart kende een schaalvergroting, waarbij Amsterdam zich begin zeventiende eeuw opwierp als grootste bediener van deze handel en het knooppunt werd van het Europese handelsverkeer.⁴³ De schepen waaierden uit over de wereldzeeën. Nederland nam daarmee alle invloed op markten, routes en goederen over van Italië, Spanje, Zuid-Duitsland, Frankrijk en de Zuidelijke Nederlanden.⁴⁴ Omstreeks 1600 werd Amsterdam voor bijna twee eeuwen de enige wereldstapelmarkt, door Prak omschreven als 'het "wonder" van de Republiek'.⁴⁵

Met de intensivering van het scheepsverkeer voor de Nederlandse kust, namen ook het aantal schipbreuken toe. Voor het bergen van goederen direct na deze schipbreuken waren verschillende partijen aanwezig, echter als het om het redden van schipbreukelingen ging, was er tot eind achttiende eeuw bijna niemand. In dit hoofdstuk wordt de 'normale' gang van zaken tijdens de stranding van een schip aan de Nederlandse kust behandeld in de periode 1400-1724. Het jaartal 1724 kan worden gezien als het omslagpunt waar invloeden van de Verlichting doorsijpelden in regelgeving en acties rondom scheepsrampen. Er werd namelijk een plakkaat uitgegeven dat voor het eerst de bemanning aan boord van het schip

³⁸ Prak en Van Zanden, *Nederland en het poldermodel*, 71.

³⁹ Ibidem, 100.

⁴⁰ Ibidem, 21.

⁴¹ Ibidem, 101.

⁴² Ibidem.

⁴³ Ibidem, 100.

⁴⁴ Ibidem, 29.

⁴⁵ Ibidem, 27, 30.; M. Prak, 'Nederland en de wereldeconomie in de Gouden Eeuw', *Geschiedenis Magazine* 43-8 (2008) 16-19.

dat schipbreuk leed in bescherming nam. De veranderende mentaliteit in deze periode wordt duidelijk in de manier waarop men te werk ging bij een schipbreuk en waar de prioriteit werd gelegd: bij goed dan wel mens.



Heerlijkheyt van Brederode met het recht op de zeedriften, 26 maart 1657. Bron: collectie B.I. Min.

Inkomsten uit ‘gesalveerde’ goederen

Al sinds de Middeleeuwen was er bij de kusten van Nederland sprake van domeinrecht. Heren van Domeinen, zoals bijvoorbeeld de graaf van Holland, beheerden gebieden en verpachtten delen hiervan aan de bevolking. Zo bepaalden de Heren van Domeinen ook wat er gebeurde met schepen die aan wal vastraakten en de goederen die aanspoelden.⁴⁶ Dit strandrecht behelsde vaak dat de Heren zich de goederen toe-eigenden, en goederen die aanspoelden voor ‘goede prijs’ verklaarden.⁴⁷ Dit betekende dat alles wat aanspoelde, inclusief de eigendommen van de schipbreukelingen, mocht worden verkocht. Er werd dus geen onderscheid gemaakt tussen bedrijfsbezit (van schippers, rederijen en compagnieën) en persoonlijk bezit. Dit domeinrecht was lokaal van kracht. Met de komst van de Bourgondiërs, kwam hier echter verandering in. Filips de Goede (1396-1467) wist interne veranderingen teweeg te brengen, na vrede te sluiten met Frankrijk en Engeland. Dit deed hij op drie manieren: door het oprichten van overkoepelende organen, meer eenvormigheid in bestuursapparaten van gewesten aan te brengen en door afspraken te maken met lokale machthebbers. Indien het niet lukte om afspraken te maken met de lokale machthebber,

⁴⁶ De Keuning, ‘Strandroverij langs de Hollandse kust’, 7.

⁴⁷ H. Th. de Booy, *Geboorte en groei van het Nederlandsche reddingwezen* (Leiden 1943) 6-7.

dan ging Filips over op een gewapende onderdrukking om dergelijke afspraken alsnog in werking te stellen.⁴⁸ Omstreeks 1440 begon Filips voor het eerst het Domeinrecht in te perken. Hij stelde dat de goederen die bij schipbreuk buit werden gemaakt door de Heren tegen bergloon moesten worden teruggebracht naar de rechtmatige eigenaren.⁴⁹ Hiermee gaf hij de aanzet tot een overkoepelend stelsel, waarbij hij de kooplieden en eigenaren van schepen tegemoetkwam.

Wanneer een schip met goederen de haven inkwam, moesten tolgelden worden betaald over de goederen. Inkomsten uit die goederen waren behoorlijk hoog, en van die gelden kwam weer een deel in de centrale schatkist, wat ook goed was voor Filips en zijn heerschappij.⁵⁰ Als goederen ‘verdwenen’ door een schipbreuk werden deze inkomsten misgelopen. De strandvonderij bood daarom een nieuwe manier om alsnog goederen en de gelden die daarover werden geheven te innen. Als goederen aanspoelden op de Hollandse kust, werden die gezien als domeingooderen. Het beheer van die goederen werd vanaf 1446 door de Rekenkamer der Domeinen van Holland in Den Haag geregeld.⁵¹ Onder de Rekenkamer waren vier rentmeesters aangewezen die alles moesten noteren, en de opbrengsten van verkoop van de goederen uiteindelijk onder het kopje ‘Espargnes’ op de jaarrekeningen zetten.⁵² Espargnes waren de inkomsten die ‘tot profijte van den lande’ zouden dienen, en dus letterlijk de staatkas spekten.⁵³

De wetgeving van Filips hield lange tijd stand en in 1529 kwam daar een nieuw plakkaat naast te bestaan. De toenmalige landsheer van alle Nederlandse gewesten, Karel V (1500-1558) gaf op 16 maart 1529 een plakkaat uit waarin hij een systeem ontwikkelde voor het beheer van strandvonden en zeedriften dat de strandvonderij ging heten.⁵⁴ Daarnaast kwam er een werkelijk toezicht op het strandrecht van de grondbezitters.⁵⁵ Rentmeesters moesten zorgen dat alle aangespoelde goederen werden aangemeld en zij moesten

⁴⁸ J.C.H. Blom en E. Lamberts ed., *Geschiedenis van de Nederlanden* (Baarn 1993) 72.

⁴⁹ *Alle hens gered. Tentoonstelling het Nederlandse reddingwezen 30 mei – 30 september 1968*. Maritiem Museum ‘Prins Hendrik’ (Rotterdam 1986) 8.

⁵⁰ Blom en Lamberts, *Geschiedenis van de Nederlanden*, 73.

⁵¹ De Keuning, ‘Strandroverij langs de Hollandse kust’, 6.

⁵² Toen in 1728 de Domeinkamer werd opgeheven werd deze taak door de Gecommitteerde Raden overgenomen.

⁵³ Zeeuws Archief te Middelburg (ZA), Archief Rekenkamer II, inv.nr. 1072, Instructie voor de Rekenkamer van Zeeland dd. 20 juni 1596.

⁵⁴ N. Olivier, *Het zeerecht, van vroegeren en lateren tijd* ('s Gravenhage 1839) 360.

⁵⁵ *Alle hens gered*, 8. ; De Booy, *Van strandroovers tot redders*, 7.

verduistering van dergelijke goederen voorkomen.⁵⁶ De vier man konden onmogelijk de hele kust overzien en stelden daarom strandvonders als substituten aan. Door de tijd heen werden verordeningen afgekondigd om deze functionarissen richtlijnen te geven.⁵⁷ Onder goederen werd overigens meer verstaan dan alleen de lading van het schip. Zo staat in het (heruitgegeven) plakkaat uit 1740 het volgende:

‘[...] Dat niemandt van wat state en conditie hy zy, hem nu voortaan en vervordere te aenvaerden eenighe Zee-vonden, of anders verdroncken goeden of ook drinckelingen, hoe die anders ontmoet mogen wesen, aengekomen of genoeg gestrant zijnde, noch oock deselve Zee-vonden en koopen, huysen of hoven, dan by onse voorn[noemden] Rentmeester ofte zijnen Substituyt onthielt, weten ende bevel, of ander sulke Rechten van ons hebbende’.⁵⁸

Het ging dus niet alleen om de handelswaren, maar ook delen van het schip zoals de zeilen en het hout van een mast. Ook de drenkelingen vielen onder ‘zee-vonden’ volgens dit plakkaat.

Het plakkaat van Karel V, beval ook vissers en anderen die op zee goederen (afkomstig van een schipbreuk) binnenhaalden, dit binnen twaalf uur na aankomst op land te melden aan de rentmeesters. Zij ontvingen dan een bergloon. Dit bergloon was nodig volgens Karel V om de hulpvaardigheid van de kustbevolking te vergroten, en ter voorkoming dat deze de goederen zouden verdonkeremanen.⁵⁹ Indien zij in gebreke bleven bij het melden van de vondsten, dan zouden zij het risico lopen ‘gestraft te worden als dieven’.⁶⁰

Strandvonderij zorgde dus voor een toezicht op de (aangespoelde) goederen, echter geheel waterdicht was dit systeem niet. Een gestrand schip bleef namelijk nog steeds een goed zonder eigenaar, waardoor toe-eigenen nog vaak voorkwam.⁶¹ Daarnaast waren natuurlijk ook de strandvonders niet op ieder moment van de dag op het strand aanwezig. Jutters konden daardoor ongemerkt toeslaan ook al stond in het plakkaat dat onbevoegden

⁵⁶ De Booy, *Van strandroovers tot redders*, 7.

⁵⁷ Ibidem.

⁵⁸ *Zee-rechten, Dat is: Dat hoogste ende oudste Gotlandsche Water-recht, dat de ghemeene Kooplieden ende Schippers geordineert en gemaect hebben tot Wisbuy. Waer nae hem een yegelijck die ter Zeewaert verkeerren, reguleren mach. Met grooter naerstigheyd gecorrigeert: ende na de Oude Originele Copye verbeteret* (Amsterdam 1740) 56.

⁵⁹ Olivier, *Het zeerecht*, 363.

⁶⁰ *Zee-rechten*, 56.

⁶¹ *Alle hens gered*, 8.

‘by dage ofte by nachte’ niet op het strand mochten komen wanneer ‘zeevonden’ aanspoelden, en dat als zij door de Rentmeester of zijn substituten gesnapt zouden worden, zij gevangengenomen zouden worden.⁶²

Het is duidelijk dat de redding van een schipbreukeling in deze periode nog ver te bekennen is. De drenkeling werd zelfs als een goed gezien waar niet aan mocht worden gekomen. Dit leidde echter wel tot de foutieve interpretatie dat de drenkeling niet mocht worden aangeraakt en dus ook niet mocht worden gered.⁶³ In het systeem van de strandvonderij wist Karel V toch iets voor de drenkeling te betekenen. Hij voegde namelijk nog een eis toe aan het takenpakket van de rentmeesters: zij moesten erop toezien dat overleden drenkelingen werden begraven.⁶⁴

Wat was dan eigenlijk het echte voordeel van de strandvonderij? Economische motieven speelden hierbij een belangrijke of wellicht wel de belangrijkste rol. Het bergen van goederen uit schepen die vergaan of gestrand waren was de voornaamste taak van strandvonders. Voor de staat lag hier een groot belang. Zoals Wells in zijn studie naar schipbreuken op de Amerikaanse kust al opmerkte, was de staat zeer afhankelijk van de inkomsten uit importgelden.⁶⁵ Dit was voor de Republiek niet anders. Goederen die binnenkwamen zorgden voor extra belastinggelden bij de gewesten. Die moesten op hun beurt weer geld overdragen aan de schatkist van de Staten-Generaal. De inkomsten werden vanuit daar weer gebruikt voor het bekostigen van oorlogvoering en andere zaken van belang voor de staat. De inkomsten die dus werden misgelopen door een schipbreuk hadden verstreckende gevolgen. In 1542 besloot de staat om in alle gewesten een directe belasting in te voeren van 10% procent op de inkomsten van onroerende goederen en handelswinsten, met daarnaast tevens een indirecte belasting van één procent op de export om de verloren inkomsten enigszins op te vangen.⁶⁶ Deze beslissing van bovenaf was echter maar tot 1545 van toepassing en al gauw werden dergelijke afspraken op gewestelijk niveau gemaakt.⁶⁷ Daarnaast werd in 1582 het besluit tot convooi- en licentgelden van kracht, waarvan de opbrengst werd gebruikt voor de bouw van oorlogsschepen.

⁶² *Zee-rechten*, 57.

⁶³ De Keuning, ‘Strandroverij langs de Hollandse kust’, 9.

⁶⁴ *Alle hens gered*, 8.

⁶⁵ Wells, *The shipwreck shore*, 36.

⁶⁶ Blom en Lamberts, *Geschiedenis van de Nederlanden*, 96.

⁶⁷ *Ibidem*.

Ontwikkeling van de Nederlandse handel

Vanaf 1570 kwam er een ommekeer voor de Noordelijke Nederlanden. In deze jaren groeide de graanhandel met de Oostzee, de 'moedernegotie', nog verder door toenemende vraag vanuit het Middellands zeegebied. Dit gebied, waartoe Portugal en Spanje behoorden, viel onder het gezag van Filips II, de man waartegen de inwoners van de Lage Landen juist in opstand waren gekomen. De ironie daarbij is dat de winsten van de handel in deze gebieden de opstand tegen Filips II bekostigden.⁶⁸

De kersverse Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden kreeg in haar opstand tegen Spanje hulp van zowel Engeland als Frankrijk. Door de oorlog tussen alle partijen, en daarmee de stop van invoer van producten uit het buitenland in Spanje, had het land met tekorten in graan te kampen, waarna zij in 1590 het handelsembargo op de Republiek wel moest opheffen. Daarnaast intensiveerde het verkeer tussen de Europese havens onderling, en kwam er ook een uitgebreid handelsnetwerk met Azië, Afrika en Amerika.⁶⁹ Veel van het handelsverkeer op deze nieuwe bestemmingen kwam tot stand door Amsterdamse kooplieden.⁷⁰

Om in alle vraag te kunnen voorzien werden veel schepen gebouwd, waarbij die van Nederlandse bodem speciaal waren gebouwd voor het handelsverkeer.⁷¹ De handel in massagoederen vereiste schepen die zo min mogelijk bemanning nodig hadden en zoveel mogelijk goederen konden inladen. Het fluitschip, het Nederlandse handelsschip bij uitstek, voldeed hieraan. Op deze manier wist men het transport goedkoop te houden in Nederland. In tegenstelling tot de schepen van Engelse makelarij, die vaak voor meerdere doeleinden werden gebruikt, en dus vaak ook sterker, logger en kostbaarder waren.⁷² De wijze waarop de Engelsen handeldreven was ook nadelig ten opzicht van de Hollandse wijze. Engelse handelaren investeerden in één schip, waardoor de handelaar al zijn waar in één klap kwijt was mocht het schip vergaan. Om risico's te spreiden bestond er in Holland, Zeeland en Friesland een cultuur van scheepsfinanciering in meerdere aandelen. In Antwerpen en Lubeck waren deze vaak verdeeld in drie of vier aandelen, terwijl het in Nederland gebruikelijk was dat er tientallen soms wel honderd aandeelhouders waren. Hierdoor droeg men minder risico per persoon, en kon Nederland de handel in massagoederen naar zich

⁶⁸ Prak en Van Zanden, *Nederland en het poldermodel*, 105.

⁶⁹ *Ibidem*, 118.

⁷⁰ *Ibidem*, 128.

⁷¹ *Ibidem*, 133.

⁷² Israël, *Nederland als centrum*, 43.

toetrekken.⁷³ Het is volgens Sabine Go, die haar dissertatie over de zeetransportverzekeringen in Nederland tussen 1600-1870 schreef, juist hetgeen dat ten grondslag lag aan de expansie van de Nederlandse overzeese handel.⁷⁴ Amsterdam wist zich als belangrijkste zeeverzekeringsmarkt in Europa te vestigen.⁷⁵ Als een schip verging, was deze vaak tezamen met de goederen aan boord volledig verzekerd.⁷⁶ In het geval van een verzekering bij de Kamer van Assurantie en Averije (KvAA) in Amsterdam werd er snel uitbetaald, waardoor de verzekeringsmaatschappij niet alleen kooplieden en handelaren in Amsterdam aantrok, maar ook ver daarbuiten.⁷⁷ Het is daarom aannemelijk dat verzekeringen een zekere invloed hadden op het bergen van scheepsgoederen. Het is echter onbekend of de bemanning ook kon worden (mee)verzekerd.

Ondanks de vele nieuwe instituties en snelgroeiende handel, bleef het plakkaat van Karel V nog lang in zwang. Deze werd herhaaldelijk heruitgegeven, met slechts een variërende schrijfwijze. Dit is opmerkelijk, want met de groeiende handel nam ook het aantal schepen voor de kust toe en daarmee ook het aantal strandingen voor de Nederlandse kust. Alleen al op Texel strandden in de jaren 1635 en 1660 respectievelijk 35 en 120 schepen.⁷⁸ Toch bleek de overheid te denken dat het plakkaat van Karel V nog steeds voldeed, en bracht het geen vernieuwingen aan. Wellicht werd het plakkaat niet aangepast omdat in grote lijnen de staat, de kooplieden en handelaren kregen wat zij wilden: geld. Ook de strandjutters kregen compensatie als zij gevonden goederen terugbrachten. Daardoor leek de jutterij beperkt te blijven en brachten deze gemiste inkomsten minimale schade aan voor overheid en koopman.

Elders in Europa kwamen steeds meer edicten over schipbreuken. Zo werd in 1691 door Don Pedro II van Portugal per wet besloten dat forten aan de kust hulp moesten uitsturen als er een schip in nood was. Het jaar erop riep de Zweedse koning Karel XI de duikersgilden op om wanneer zij bezig waren met bergen ook schipbreukelingen de helpende hand te bieden.⁷⁹ De grote aantallen van scheepsrampen behelsden ook grote

⁷³ Alinea ontleend aan Israël, *Nederland als centrum*, 44.; Blom en Lamberts, *Geschiedenis van de Nederlanden*, 119.

⁷⁴ S. Go, *Marine insurance in the Netherlands 1600-1870. A comparative institutional approach* (Amsterdam 2009) 271.

⁷⁵ *Ibidem*, 291.

⁷⁶ *Ibidem*, 292.

⁷⁷ *Ibidem*, 275.

⁷⁸ De Booy, *Geboorte en groei*, 9.

⁷⁹ Evans, *Rescue at sea*, 11-12.

hoeveelheden goederen. Als deze goederen gejut werden, verdwenen deze uit het normale economische circuit. Hierdoor ging er dus een grote lading aan potentiële inkomsten voor de koopman, en belastinggelden voor de staat verloren. De staat focuste zich daarom ook op de jutters, en was het welzijn en de redding van de drenkeling nog steeds van ondergeschikt belang. Dit gold niet alleen voor de Republiek, maar ook elders in de wereld: Wells stelt hetzelfde vast voor de Amerikaanse kust. Schipbreuken gingen volgens hem meer over het drama van winst en eigendom dan dat het over leven, dood of heldendaden ging.⁸⁰ Groot-Brittannië had een soortgelijk verloop in strandroverij als Nederland. Ook hier was sprake van een lokale bevolking met een overtuiging dat alles wat aanspoelde aan de kust een geschenk van God was en het sterke geloof in *'finders, keepers'*. Er kwam een verdediging vanuit de kustbevolking van wat jutters zagen als een legitieme kostwinning toen de overheid steeds meer wetten begon te maken om strandroverij in te perken. Vanaf 1713 verplichtte de staat zelfs de kerken langs de kust om vier keer per jaar te prediken tegen de strandroverij.

Beslissingen van strandjutters

De kustbewoners hadden verschillende redenen om goederen die aanspoelden te verdonkeremanen. In de tweede helft van de zeventiende eeuw groeide de plattelandsbevolking, maar kromp de stedelijke economie in het oosten, waardoor armoede op het platteland toenam. De afname van landbouwproducten daalde, maar de greep van de adel op belastingheffing en rechtspraak nam lokaal juist toe. Vanaf de jaren zestig breidde de recessie die in de landbouw was begonnen zich uit naar de kuststreken en Friesland. De Nederlandse kuststreken hadden nog enkele jaren weinig last van toenemende adellijke macht zoals dat in het binnenland gebeurde. De Tweede Engelse Oorlog (1664-1667) zorgde dat overzeese handel naar het Oostzeegebied plat kwam te liggen, waardoor graan- en zuivelprijzen zich herstelden en de Hollandse economie dus een zetje in de goede richting kreeg. Helaas keerde het tij weer na de oorlog, waarna de productie van landbouwproducten, en het aantal benodigde werknemers daalde. Dit had vervolgens weer emigratie en werkloosheid tot gevolg.⁸¹ Vooral deze werkloosheid zorgde voor een toename van de strandroverij, en ondanks maatregelen van de overheid, zoals de

⁸⁰ Wells, *The shipwreck shore*, 2.

⁸¹ Alinea ontleend aan Israël, *De Republiek*, 732-733.

oprichting van het systeem van de strandvonderij, bleef dit lange tijd zo. Daarnaast bleef de redding van schipbreukelingen van ondergeschikt belang voor de staat (zowel lokaal als op nationaal niveau), de kustbevolking en de scheepseigenaren.

Vaak werden schipbreuken voor de kust snel opgepikt. Al gauw deed nieuws de ronde van een schip dat voor de kust verging, en stond de bevolking als allereerste op het strand te wachten op spullen die zouden aanspoelen. Ook al was er tot in de achttiende eeuw vooral de tendens om allereerst de goederen te bergen, de schipbreukeling bleef niet buiten de strandjutter zijn zicht. Over de vraag of de schipbreukeling hiermee geholpen was, valt echter te twisten.

Het zeemanschap kende verschillende gevaren. Ziekte lag altijd op de loer, het schip kon worden overmeesterd door kapers of zelfs schipbreuk lijden. Als een bemanningslid na een schipbreuk op de kust aanspoelde, schulde er daarnaast nog een gevaar: jutters of, zoals zij in Engeland bekend stonden, *wreckers*. Vaak werden mensen die aanspoelden beroofd van alles wat enige waarde had (tot aan de gouden vullingen in de mond aan toe), en werden ze vervolgens voor 'dood' achtergelaten op het strand.⁸² Een zoektocht naar slachtoffers van een schipbreuk was ook minimaal.⁸³

Zoals Hay aangeeft voor de Engelse situatie, waren goederen uit schipbreuken een belangrijke inkomstenbron dan wel voorziening voor de lokale bevolking.⁸⁴ Van het hout kon de kustbevolking huizen bouwen en zich warm houden, terwijl zij de goederen konden eten, of er eten van konden kopen.⁸⁵ Uit economische motieven was de hulp aan drenkelingen niet voor de hand liggend, zeker vanwege de rechten over de (aangespoelde) goederen. Als er overlevenden waren, was de kans groot dat de jutters de goederen misliepen. Hiermee kwam hun eigen overleving in het gedrang. Behalve de armoede als drijfveer voor het juttten heerste er onder de kustbewoners ook de overtuiging dat de goederen hen toekwamen, omdat dit al generaties lang op deze manier werd overgedragen van ouders op kinderen.⁸⁶ Die overtuiging was zelfs ook religieus gebonden: God had het hier laten aanspoelen voor de kustbewoners. Er was daarmee een gehele traditie ontstaan rond het roven van aangespoelde goederen. De hulp van jutters aan drenkelingen was ontoereikend. Behalve

⁸² De Keuning, 'Strandroverij langs de Hollandse kust', 5, 9 en 11. ; H. Th. de Booy, *Grepen uit twee eeuwen geschiedenis der Maatschappij tot Redding van Drenkelingen* (Amsterdam 1967) 16.

⁸³ Parmentier, 'De tol van de zee', 212-213.

⁸⁴ Hay, *Albion's fatal tree*, 169.

⁸⁵ Ibidem, 170.

⁸⁶ Pearce, *Cornish wrecking*, 111.

dat men de schipbreukeling niet wilde helpen vanwege het eigen economische gewin was de kustbevolking in eerste instantie vooral bang. Men durfde vaak vanuit een religieuze overtuiging de drenkeling niet te helpen. Gods bedoeling was om de drenkeling te laten omkomen, zo dacht men. Als men zich daarin zou mengen, zou men dus tegen God ingaan, en daarmee Gods toorn over zich afroepen en zelfs riskeren dat ze als 'redder' door hem zouden worden gestraft. Behalve dat het Gods wil zou kunnen zijn geweest, was er dus ook de angst voor een straffende God.⁸⁷

Er was in Nederland over het algemeen een sterke sociale controle op zowel regionaal als lokaal niveau.⁸⁸ Bij de vloot, de koopvaardij, de walvisvaart en de kaapvaart was de discipline hoog. In het buitenland stonden de Nederlandse schepen bekend als schoon en goed onderhouden. Ook de bemanning werd goed in het gareel gehouden. Het uitgangspunt om ieder in de samenleving tot een dergelijke discipline te brengen was vooral een initiatief vanuit de grote steden, in de kuststreken werd hier maar weinig van gemerkt. Gewelddsmisdrijven zoals aanranding waren hier aanzienlijk hoger dan in de grote steden.⁸⁹ Zo bleef ook het juttten enigszins buiten het zicht van het grote publiek en de overheid verwijderd. De gehele volkscultuur van kustbewoners was duidelijk anders dan van de stedelingen, en kan beter vergeleken worden met soortgelijke bevolkingen elders in Europa.⁹⁰ De kustbewoners vergelijken zich dan ook beter met die van de *Cornish wreckers* die Pearce beschrijft, dan met bewoners van de grote steden in Nederland zoals Amsterdam.

Terughoudendheid van de staat

Interventie van de overheid op kustgebieden moest ervoor zorgen dat inkomsten voor belastinggelden en verliezen voor kooplieden en handelaren tot een minimum werden beperkt. Dit deed zij door haar eigen functionarissen naar de kust te sturen of mensen aldaar aanwezig aan te wijzen als strandvonder. Deze interventie bleef echter beperkt,

⁸⁷ Davids e.a., *Republiek tussen zee en vasteland*, 60-61.

⁸⁸ Israel, *De republiek*, 778-779.

⁸⁹ Ibidem, 780-781.

⁹⁰ L. Heerma van Voss, 'North Sea culture, 1500-1800' in: J. Roding, L. Heerma van Voss ed., *The North Sea and culture (1550-1800). Proceedings of the International Conference held at Leiden 21-22 April 1995* (Hilversum 1996) 21-40, aldaar 40.; O.S. Knottnerus, 'Structural characteristics of coastal societies: some considerations on the history of the North Sea coastal marshes' in: J. Roding, L. Heerma van Voss ed., *The North Sea and culture*, 41-63, aldaar 41.

doordat grote delen van de kust nog steeds afwezigheid van dergelijke figuren genoten, waarmee de jutter vrij spel hield. Dit werd elders ook geconstateerd, zoals bijvoorbeeld op de Amerikaanse en Engelse kusten.⁹¹ Wells stelt dan ook in zijn onderzoek dat ondanks dat de overheid met voorschriften kwam, het succes van de strandvonderij afhankelijk bleef van lokale initiatieven.⁹² Doordat slechts kleine stukjes van de kust werden gesurveilleerd en de afhankelijkheid van lokale initiatiefnemers groot was, bleef strandoverij een dagelijkse gebeurtenis in deze eeuwen.

Het verhaal van de strandvonderij is er echter niet één van volledig falen. Want alhoewel jutterij niet werd voorkomen, werd een deel van de vondsten toch naar de strandvonder gebracht, waarvoor degene die het goed bracht een vergoeding kreeg. Soms kwam men het uit zichzelf terugbrengen, vooral veel vissers brachten opgeviste goederen terug, maar het kwam ook voor dat er oproep werd gedaan in de kerk tot het afleveren van gestrande goederen bij de strandvonder. De mensen die het niet terugbrachten, de ware jutters, waren veelal mannen, met uiteenlopende beroepen van ‘knecht, arbeider, schipper, visser, loods, visverkoper, opkoper, koopman, herbergier, schoolmeester tot – jawel – strandvonder’.⁹³ Ook vrouwen maakten zich schuldig aan de strandoverij.⁹⁴

In 1698 werd het plakkaat voor de zeedriften en strandvonderijen uitgegeven. Deze nam veel aspecten van het plakkaat van de zee-rechten van Karel V over. Vanwege het toenemende aantal ‘baetsoeckende menschen’ op de stranden voelde de staat zich genoodzaakt het plakkaat op een herziende wijze uit te geven.⁹⁵ Steeds meer mensen eigenden zich aangespoelde goederen toe, en verkochten deze voor eigen profijt.⁹⁶ Onder meer werd bepaald dat men geen goederen uit een strandvondst mocht aannemen, omdat alleen de rentmeester of aangewezen strandvonder dit mocht. Daarnaast werd het, zoals in het originele plakkaat van Karel V, wederom verboden om ’s nachts of overdag op het strand te lopen in perioden waarin goederen aanspoelden of binnen de kortste keren zou aanspoelen.

⁹¹ Wells, *The shipwreck shore*, 37.; Pearce, *Cornish wrecking*, 7.

⁹² Wells, *The shipwreck shore*, 43.

⁹³ De Keuning, ‘Strandvonderij langs de Hollandse kust’, 13-14.

⁹⁴ *Ibidem*, 14.

⁹⁵ J. Scheltus, *Groot placquet-boeck, vervattende de placaten ordonnantien ende edicten van de hoogh mogende heeren staten generael der Vereenighde Nederlanden: ende van de ed. groot mog. Heeren staten van Hollandt ende West-Vrieslant; midtsgaders van de ed. mog. heeren staten van Zeelandt*, deel 4 (Den Haag 1705) 606.

⁹⁶ *Ibidem*, 607.

Het plakkaat van Karel V werd dus bijna ongewijzigd herhaald, zonder enige rekening te houden met andere handelsverkeerstromen en de toenemende strandroverijen. Het werd voor kooplieden dan ook belangrijker dat omtrent 'de bewaringe van de gestrande goederen en coopmansschappen goede zorg en voorsieninge wierde gedaan, en de roovers met haar medepligtigen exemplaarlijck gestraft'.⁹⁷ Rentmeesters moesten erop toezien dat strandrovers werden gearresteerd, en het Hof van Holland behandelde deze zaken. De beschuldigde werd meerdere malen verhoord omdat voor lijflije straffen een bekentenis noodzakelijk was. Veelal besloot het Hof de verdachte te verbannen, soms werd hij in hechtenis genomen en heel zelden werd zelfs de doodstraf uitgesproken. Het Hof deelde ook in 1721 een straf uit, toen twee strandvonders uit Noordwijk aan Zee illegaal wol verkochten. Zij waren gewaarschuwd over de wol die zou kunnen aanspoelen en dat deze afkomstig was uit een verongelukt schip. De mannen ontfermden zich over de wol, en zouden de wol die niet meer verkoopbaar was verbranden. Slechts een klein deel was volgens de mannen nog goed en werd verkocht, waarna de opbrengsten aan de rechtmatige eigenaren werden overgedragen. Tegen de afspraak in verkochten de mannen echter alsnog de overige wol en staken de opbrengsten daarvan in eigen zak. Zij werden als straf een aantal jaar verbannen.⁹⁸

Deze rechtszaak toont ook meteen de problemen met de strandvonderij. De strandvonders besloten veelal zelf wat er moest gebeuren, en het beroep was dus ook zeer ontvankelijk voor corruptie. Sommige strandvonders 'verzaakten opzettelijk hun plicht, omdat zij vonden dat de waarde van de aanspoelsels de kosten niet zou dekken'.⁹⁹ De kosten waar hier aan gerefereerd wordt, waren opslagkosten en het uitbetalen van de mannen die goederen terug kwamen brengen. Wat men zich kan afvragen is hoe een semi-centrale overheid zicht kon houden op het strand als zelfs strandvonders zich niet aan de regelgeving hielden. Als men al geen controle had op het retour krijgen van goederen afkomstig van een schipbreuk voor de eigen belastinginkomsten, hoe ver uit het zicht was de drenkeling die aanspoelde op het strand dan wel niet? Deze bracht namelijk niets op en had geen waarde die kon worden omgezet in geld. Er werd wellicht daarom ook veelal niet gezocht naar overlevenden uit een schip. Was er dan misschien een rol weggelegd voor de

⁹⁷ De Keuning, 'Strandroverij langs de Hollandse kust', 18.

⁹⁸ Ibidem, 18-19.

⁹⁹ Ibidem, 14.

VOC, de grootste handelscompagnie van de Republiek, omtrent de goederen en mensen die bij een stranding van hun schip in gevaar kwamen? Hoe verliep een schipbreuk in de praktijk?

VOC-schip *Lelie*, 1653

Schipbreuken kenden vele oorzaken. Zo waren er inadequate navigatietechnieken en onkundige zeelieden, maar bijna altijd begon het verhaal van een schipbreuk met storm en slecht weer. Zo ook in het najaar van 1653. Door een vierdaagse storm aan de Hollandse kust in november, verloren 23 schepen hun mast, en vergingen er vijftien, waarbij bijna 1400 man verdronken.¹⁰⁰ In januari het jaar erop, woedde er weer een storm, met wederom als gevolg het vergaan van enkele schepen, waaronder het VOC-galjoot de *Lelie*.

Het vergaan van de *Lelie* is opgetekend in twee vroegmoderne kronieken. Lieuwe van Aitzema (1600-1669) en chirurgijn Dirk Burger (1650-1717), schreven beiden iets over de storm die in 1654 woedde. Volgens Aitzema vergingen op 6 en 7 januari 1654 zeker twintig schepen en verdronken zo'n tweehonderd man.¹⁰¹ Dirk Burger beschreef over dezelfde ramp de schipbreuk van de *Lelie*.

De *Lelie* werd in 1653 gebouwd op de VOC-werf van de Kamer van Amsterdam. In november 1653 stond zij op het punt haar eerste reis te maken naar de Oost. De *Lelie* maakte deel uit van een vloot die naar Indië zou varen. Het schip lag op de rede van Texel, en werd door de storm op een droogte gedreven, 'en viel op zy'.¹⁰² Zestig matrozen probeerden zichzelf te redden door van het schip af te gaan, onduidelijk is of dit in een sloep was of dat zij direct het water insprongen, maar allen verdronken.¹⁰³ De mannen die aan boord bleven, werden gered tezamen met de goederen. Deze mannen werden met vier kisten geld overgezet op een ander VOC schip van de vloot, de *Roos*.¹⁰⁴ Nieuws bereikte al gauw de wal, en de Heeren XVII vergaderden over het ongeluk met de *Lelie*, en de reparatie van de *Goudsbloem* die in dezelfde storm haar mast had verloren.¹⁰⁵ Er werd besloten om beide schepen te lichten en te bergen. De kosten van het bergen en 'de zeeckerigh daer

¹⁰⁰ J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeezezen*, deel 1 ('s-Gravenhage 1833) 521.

¹⁰¹ L. van Aitzema, *Historie of verhael van Saken van staet en oorlog in ende omtrent de Vereenigde Nederlanden*, deel 8 ('s-Gravenhage 1663) 206.

¹⁰² D. Burger van Schoorl, *Kroniek van Medemblik* (Hoorn 1728) 316.

¹⁰³ Burger van Schoorl, *Kroniek van Medemblik*, 316.

¹⁰⁴ J. Buisman en A.F.V. van Engelen ed., *Duizend jaar weer, wind en water in de Lage Landen*, deel 4 (Franeker 2000) 531.

¹⁰⁵ Nationaal Archief te Den Haag (NA), VOC (1.04.02), inv.nr. 235, vrijdag den 9 januari 1654.

van opgemaect sijnde' zou worden betaald door de Kamer van Enkhuizen.¹⁰⁶ In de weken erna werd door de heren van de VOC vergaderd over het loon dat de overlevenden van de *Lelie* moesten krijgen.¹⁰⁷ De Kamer van Enkhuizen betaalde dit uiteindelijk uit, evenals het loon van de bergers.¹⁰⁸

In kranten valt niets terug te vinden over de ramp van de schepen. Ook zijn geen grootboeken terug te vinden van het schip de *Roos* die de bemanning van de *Lelie* aan boord nam. Het is daarom moeilijk te reconstrueren hoe de redding heeft plaatsgevonden, en of de overheid of de kustbevolking hierin iets heeft kunnen betekenen. Opvallend is dat er in de verschillende bronnen niets wordt gezegd over geborgen goederen, en of deze eventueel aan de kust zijn aangetroffen (door kustbevolking of strandvonders). Dit kan twee oorzaken hebben: of er zijn geen goederen gevonden aan het strand of zij zijn (in de weken) na de ramp niet teruggebracht.

Wel is duidelijk dat de Heren XVII verantwoordelijkheid namen voor de overlevende bemanningsleden van de *Lelie*, door te zorgen dat zij uitbetaald kregen door de Kamer van Enkhuizen. Er is echter geen vermelding van de zestig man die verdronken terug te vinden in de resoluties. In weerwil van de plakATEN, nam de VOC het heft in eigen hand en handelde de schipbreuk zelf af. Daarbij had zij oog voor de overlevenden, maar niet voor de slachtoffers.

Conclusie

Pearce stipt in haar boek aan dat het belangrijk is om bewust te zijn van de rol van invoerrechten die betaald moesten worden door kooplieden voor hun waar op schepen. De lokale machthebbers en strandrovers zorgden ervoor dat de gewesten hun geld niet kregen en kooplieden hun waar niet konden verkopen. Dit lokale optreden had nationale gevolgen voor de economie en de staatskas. Daarom werd in 1529 door Karel V de strandvonderij opgericht. Lange tijd was zijn plakkaat toereikend voor staat en koopman, en werd deze meerdere malen heruitgegeven. Wellicht dat verzekeringsgelden de verliezen voor de koopman beperkten, zodat er ook geen behoefte was aan nieuwe regelgeving. Voor de kustbevolking was juttten echter van levensbelang. Dit was ook een reden voor de jutter om

¹⁰⁶ Ibidem.

¹⁰⁷ Ibidem, donderdag 22 januari 1654.

¹⁰⁸ Ibidem.

zijn aandacht te richten op goederen. Daarnaast waren meer redenen hiervoor die stammen uit geloof en volkscultuur.

Maatschappijen zoals de VOC bleven nog semi buiten beeld. Vooral na de stranding werden vergaderingen gehouden bij de Heren XVII en in het geval van de *Lelie* werd hier ook gekeken naar uitbetaling van de bemanning die de ramp overleefde. Er is echter geen aandacht voor de verdrinken mannen, misschien omdat deze niet op het strand waren aangespoeld.

Ondertussen bleef de overheid vasthouden aan het oude plakkaat, en bleef zij vrijwel stoïcijns de problemen benaderen. Er werd vervolgd en straffen werden uitgedeeld. De strandvonderij was een instelling met gebreken en het nationale gezag over de gehele kust was ver te bekennen, waardoor bestrijding van strandoverij ontoereikend bleek. Wat Wells voor de Amerikaanse kust concludeerde, is ook zichtbaar langs de Nederlandse kusten. De overkoepelende overheidsorganen hadden geen zicht op de kust, en de gevolgen van een schipbreuk bleven onbekend of onbelangrijk. De staat op lokaal niveau, de gewesten en besturen daaronder, ging nog steeds voor de zo groot mogelijke eigen profijt. Invloed op de kust vanuit een centraler gezag bleef nog een tijd uit. De oprichting van de strandvonderij in 1529 moet daarentegen wel worden gezien als een eerste stap in de toenadering van nationaal met lokaal. Wellicht was hierbij vooral het economisch belang makkelijk te verdedigen omdat goederen om te rekenen vielen in bedragen. Drenkelingen werden door Filips de Goede misschien haast als een goed behandeld, maar het bleef een goed zonder waarde. Overheid en jutter konden hier dus geen inkomsten uithalen. Was het wel mogelijk om de waarde van mensenlevens te vervatten in regelgeving, of was het maken van plakkaten over de rechten op (aangespoelde) goederen dan misschien het enige waarin de staat wél iets kon betekenen voor haar volk?

Hoofdstuk 2 - Van economisch gewin naar humanitair initiatief

De staat liet veel over aan lokale en particuliere initiatieven. Lokale overheden deden op hun beurt hetzelfde. Van kerken in gemeentes werd bijvoorbeeld verwacht dat zij armenzorg op zich zouden nemen.¹⁰⁹ Vooral mensen uit de middenklasse, die georganiseerd waren in gilden en schutterijen, voelden zich verantwoordelijk voor de toestand in de eigen stad. Dit was deels omdat zij ervan overtuigd waren dat hun eigen succes afhankelijk was van die van de stadsgemeenschap. Het was daarom ook vaak deze groep die instellingen in het leven riepen, en zorg droegen voor hun medemens en op deze wijze invloed uitoefenden.¹¹⁰ Prak en Van Zanden stellen het zelfs nog sterker: via de gewestelijke Statenvergaderingen wist lokaal invloed te hebben op het nationale beleid.¹¹¹ Een stelling die Wells ook deelt in zijn onderzoek naar de Amerikaanse kust. Vanaf het midden van de achttiende eeuw begonnen in de Republiek echter fricties plaats te vinden die elders in Europa al eerder voorkwamen, en de economische groei remde. Er kwam druk van buitenaf door constante oorlog, en de bekostiging hiervan drukte op de belastingen die werden geheven. Handel werd daarnaast tot een halt geroepen door importbeperkingen in het buitenland. Tegelijkertijd traden er verstarringsverschijnselen binnenslands op. Nederland verloor het internationale stedennetwerk, en wat overbleef concentreerde zich op Amsterdam en Rotterdam, ten koste van andere steden. Nederland bleef waarschijnlijk tot 1740 nog steeds het rijkste land ter wereld, maar een eerste relatieve neergang was te bespeuren.¹¹²

De ontwikkeling die hierboven is weergegeven kan in verband worden gebracht met de ontwikkeling van de Verlichting in de Republiek. Het optreden van de middenklasse voor de stadsgemeenschap kan worden gezien als een vorm van burgerlijke sociabiliteit. Burgerlijke sociabiliteit houdt in dat burgers verantwoordelijkheid nemen voor maatschappelijke problemen. Deze kunnen worden gezien als de *corps intermédiaires* die verlicht denker Montesquieu (1689-1755) noodzakelijk achtte.¹¹³ De *corps intermédiaires*

¹⁰⁹ Prak en Van Zanden, *Nederland en het poldermodel*, 164.

¹¹⁰ Ibidem.

¹¹¹ Ibidem, 165.

¹¹² Alinea ontleend aan ibidem.

¹¹³ *Jaarboek van de Maatschappij der Nederlandse Letterkunde te Leiden 2015-2016*, 20.

waren de schakel tussen staat en individu, en kregen in Nederland de vorm van een gilde, schutterij of genootschap.

De ontwikkeling van de Verlichting in Nederland werd door Zwager opgedeeld in drie 'generaties'. Elk van ongeveer veertig jaar, van 1680 tot 1725, 1725 tot 1765 en 1765 tot 1800. De eerste periode zag hij als die van de kritische, natuurwetenschappelijk georiënteerden, de tweede van de *philosophes* die het autoriteitsgeloof en het christendom ter discussie stelden en de derde generatie waar de Verlichting ook burgers van lagere klasse wist te bereiken.¹¹⁴

De Verlichting die in de Republiek vanaf 1750 steeds meer vorm kreeg, streefde naar deugd, kennis en geluk en was voortgekomen uit de overtuiging dat de samenleving maakbaar was. Juist in een periode waarin men meende, dat het land in ernstig verval verkeerde, zorgde dit ervoor dat het verval en de Verlichting met elkaar verbonden raakten. Zeker vanaf 1770 werd het economische verval merkbaar met structurele werkloosheid en pauperisme.¹¹⁵ 'Tallose genootschappen en gezelschappen [...] werden in dienst gesteld van het herstel van het vaderland, of het nu ging om de Nederlandse letteren of de economische, zedelijke en maatschappelijke grondslagen in de samenleving'.¹¹⁶ Zo werd de Oeconomische Tak in 1777 opgericht om een sociaal gefundeerd nieuw economisch beleid te vormen en werd de Maatschappij tot Nut van 't Algemeen in 1784 opgericht om de zelfredzaamheid van de burger te vergroten door middel van beter onderwijs en spaarbanken.¹¹⁷

Wat echter ontbrak in de Republiek was een politiek middelpunt dat de institutionalisering van informele academies zou kunnen bevorderen en voor continuïteit garant kon staan. Er was geen 'nationale' cultuurpolitiek van de stadhouders, en doordat overall losse genootschappen en dergelijke ontstonden, konden en wilden de Staten-Generaal en Gewestelijke Staten deze rol evenmin op zich nemen. Alleen in steden werden sommige genootschappen door steun van de lokale overheid in stand gehouden, en werd het overbrengen van kunst, cultuur en wetenschap beperkt tot deze kernen.¹¹⁸ Genootschappen werden daarom vooral door particuliere initiatieven opgezet.

¹¹⁴ Brokken en Frijhoff ed., *Idealen op leven en dood*, 14.

¹¹⁵ Blom en Lamberts, *Geschiedenis van de Nederlanden*, 223.

¹¹⁶ Ibidem.

¹¹⁷ *Jaarboek van de Maatschappij der Nederlandse Letterkunde*, 19.

¹¹⁸ Mijnhardt, *Tot heil van 't mensdrom*, 82-83.

Er kwam dus een verandering in de gedachtegang van de inwoners van de Republiek, met name in de hogere- en middenklasse. Met deze veranderende ideeën over natuurwetenschappen, geloof en andere zaken, kwam ook een humaner oogpunt op de samenleving. De vraag kan worden gesteld of er door deze ontwikkeling in de achttiende eeuw ook een andere kijk op het redden van schipbreukelingen en in algemenere zin een andere visie op het reddingswezen kwam? In dit hoofdstuk zal worden stilgestaan bij de vraag hoe, wanneer en waarom in deze periode het humanitaire motief belangrijker werd dan het economisch gewin, en of dit in de praktijk ook voelbaar was.

Meer oog voor de drenkeling

Er kwam in 1724 een ingrijpende verandering. De Staten van Holland en West Friesland brachten een nieuwe ordonnantie uit, waarin een nieuwe toevoeging aan de bestaande regelgeving werd verkondigd:

‘Alsoo tot Onse kennisse gekomen is, dat niettegenstaande de rigoureuse Placaaten, bij Ons van tijdt tot tijdt geëmaneert jegens de geweldnarijen en rooverijen, ondernomen en gepleeght omtrent Scheepen en Goederen, welke door stormwinden als anders in noodt geraeckt zijnde, evenwel nog niet verlaaten of geabandonneert, maar door het Scheepsvolck of eenige uyt deselve werden in besit gehouden, echter veele Persoonen hun verstouten, in weerwil van de Schippers of het Scheepsvolck bij feijtelijckheyt en met geweldt de handen te slaan aan soodanige Scheepen of goederen, deselve feytelijck aan te tasten, en met violentie, of oock wel onder schijn van hulpe toe te willen brengen, te overmeesteren, en alsoo haare rooverijen te exerceeren, ja selfs wel daar toe te vervallen, dat sij, die rooverijen niet konnende volbrengen, de scheepen uyt boosaardigheyt komen in den brandt te steeken – so ist dat wij, daarin met nadruck willende voorsien, goetgevonden hebben wederom te renoveeren Onse voorige placaaten, aangaande de Zee- en Strandvonderijen succesvelijck geëmaneert; en verders te ordonneeren en te statueeren, zoals wij ordonneeren en statueeren bij deesen, dat yegelijck van Onse Onderdaanen gehouden sal sijn de Scheepen en Goederen, soo binnen als buyten Gaats in noodt zijnde, na sijn vermogen alle hulp en bijstant te doen’.¹¹⁹

¹¹⁹ *Resolutien van de heeren staaten van Hollandt ende Westvrieslant, genoomen in haar edele groot mog. Vergaderingh, op reces gescheyden en wederom beschreeven zynde, t’seedert den aghtsten januarii seeventien hondert een en twintigh tot den aghtienden daar aan volgende (1721) 627.*

Geweld was de grootste stimulans om de ordonnantie te vernieuwen, en te eisen dat de bevolking er alles aan moest doen om bij een schipbreuk te helpen. Voorheen was het bergen van goederen topprioriteit, maar deze werd nu eigenlijk gelijkgesteld aan het helpen van schepen, en ook mensen, in nood. Het plakkaat van 1724 gaf daarnaast aan dat het niet toegestaan was:

‘eenigh letsel of nadeel toe te brengen aan persoon of goederen, hetzij door dreygementen, feytelijkheeden of geweldt, en in het bijzonder meede niet het Schip of desselfs Laadingen, soo boven als onder decks, in het geringhste te berooven of verminderen, en selfs oock wel niet eenige Baalen, kassen, vaaten of iets anders sich op onordentelijke wijze aan te maatigen’.¹²⁰

Wie deze regel overtrad kon de doodstraf krijgen.¹²¹ Hiermee werd de mens aan boord voor het eerst ook werkelijk beschermd door regelgeving, maar het actief redden van schipbreukelingen werd nergens in het plakkaat opgenomen. Reden voor het opnemen van deze beschermende wet was omdat men in de jaren ervoor had ervaren dat sommige bergers van goederen de bemanning intimideerden en zelfs geweld gebruikten om de klus van berging te krijgen.¹²² Het was dus de reactie van de overheid op wat er lokaal plaatsvond, waarmee Wells theorie dat lokaal net zoveel invloed had op nationaal als andersom zeker gegrond is in het geval van rechten bij schipbreuken.¹²³

Naast het nieuwe plakkaat van 1724 werd het door de staat verplicht gesteld dat in lokale kerken zo nu en dan gepredikt moest worden over het aangeven van gevonden goederen op het strand. Dit werd aan kerken opgedragen omdat deze op lokaal niveau veel invloed hadden, en daarom had een dergelijke preek effect. Zo vroeg, circa 1737, een strandvonder aan de dominee in Zandvoort of hij de kerkgangers kon vragen de aangespoelde wol in te leveren, wat diezelfde avond nog bij de rentmeester over de schutting werd geworpen.¹²⁴ In gevallen dat lading van een schip dat gestrand was inderdaad werd geborgen en bij de rentmeester terecht kwam konden de goederen tot een jaar en een dag worden teruggevorderd. Gebeurde dit niet, dan kreeg de hoogste

¹²⁰ Uilkens, *De reddingboot*, 19.; De Keuning, ‘Strandroverij langs de Hollandse kust’, 8.

¹²¹ De Keuning, ‘Strandroverij langs de Hollandse kust’, 8.

¹²² Ibidem.

¹²³ Wells, *The shipwreck shore*.

¹²⁴ De Keuning, ‘Strandroverij langs de Hollandse kust’, 9.

gewestelijke autoriteit het eigendom, en de eventuele winst die behaald werd met verkoop van goederen.¹²⁵

De pogingen om het jutter gedrag aan banden te leggen was zeker niet alleen een probleem van de Republiek. Elders in Frankrijk, Engeland en Duitsland waren plunderingen door jutters ook aan de orde van de dag. Vooral in Engeland had men te kampen met *wreckers*, met name in Cornwall. In het gedenkboek *De Reddingboot* wordt uit een artikel uit de *Bristol Weekly Intelligence* van 10 februari 1750 aangehaald hoe een Nederlands schip met zevenhonderd vaten tabak op de klippen liep door een storm en 26 bemanningsleden verdronken, waarna het schip volledig werd geplunderd door de lokale bevolking.¹²⁶ Hiervan kwam echter maar weinig terug bij de eigenaren, ondanks bestaande wetgeving in Engeland. In andere landen werd er ook actie ondernomen voor het bergen van lading van gestrande schepen. Zweden richtte in 1736 een compagnie op voor het bergen van lading van verongelukte schepen. Ook Rusland deed dit voor alle schepen die in de Finse Golf verongelukten.¹²⁷ Denemarken kende rond dezelfde tijd als Nederland de bepaling dat de goederen en bemanning geen schade mocht worden toegebracht.¹²⁸

Maatschappij tot Redding van Drenkelingen

Wetgeving van de staat of een gewest kon ook onbedoeld verkeerd uitpakken. In een nieuw plakkaat van 1739 over de zeevonderij stond dat ‘eenige zeevonden of andere verdronke goederen, of ook drenkelingen’ niet mochten worden toegeëigend. Kustbewoners interpreteerden deze regel verkeerd en dachten dat zij zowel de goederen als de drenkelingen niet mochten aanraken, waardoor drenkelingen soms voor dood werden achtergelaten op het strand. Overigens was dit, zoals eerder vermeld, niet de eerste ordonnantie die verkeerd werd geïnterpreteerd: al in 1476 werd in een plakkaat aangegeven dat men drenkelingen mocht helpen, maar als deze dood waren, ze met de voeten in het water moesten blijven liggen. Het verschil herkennen tussen schijndood en dood was daarnaast een groot probleem, waardoor bewusteloze schipbreukelingen alsnog voor dood werden achtergelaten. Wellicht is dit wel het belangrijkste motief voor jutters geweest om niet te redden. Men had tot 1767 nog geen (kennis van) middelen en

¹²⁵ Ibidem, 8.

¹²⁶ Uilkens, *De reddingboot*, 19.

¹²⁷ N. Olivier, *Het zeerecht*, 356.

¹²⁸ Ibidem 357.

technieken tot het reanimeren van drenkelingen en konden dus vaak weinig uitrichten.¹²⁹ Er was tot het midden van de achttiende eeuw nog de veronderstelling dat drenkelingen een maag vol water hadden, waardoor ‘men hen op de ijselijkste wijze martelt; men hangt hen bij de benen op, men rolt hen op een ton, men schudt en sleurt hen, men belemmert de longen, die men moet ontlasten, men overlaadt de hersenen, die men moet verlichten en men solt de rampzalige slachtoffers ener onkundige hulp dood’.¹³⁰ Sporadisch waren er spontane initiatieven van individuen die zich wel het water in waagden om mensen te redden, echter succesvol waren zij vaak niet, en daarnaast kwam de redder soms ook in nood.¹³¹

„...men rolt hen op een ton...”



uit: H. de Booy, *Grepen uit twee eeuwen geschiedenis der maatschappij tot reaging der arenkeelingen*, 4.

In 1767 gebeurde er iets dat voor een ommekeer van het beleid zou zorgen (en nog belangrijker er kwam een einde aan de individuele aanpak van het probleem). De bestaande gang van zaken voor het redden van drenkelingen werd sterk bekritiseerd in een ingezonden brief in het spectatoriale tijdschrift *De Filosoof* van 24 augustus 1767. Er werd een

¹²⁹ De Keuning, ‘Strandroverij langs de Hollandse kust’, 10.

¹³⁰ De Booy, *Grepen uit twee eeuwen*, 5.

¹³¹ De Booy, *Van strandroovers tot redders*, 10.

prijsvraag uitgeschreven voor de beste wijze om verdrinken mensen te behouden. Daarnaast werd de belangrijkste stap in de ontwikkeling van het bijbrengen van drenkelingen aangekondigd: de oprichting van de Maatschappij tot Redding van Drenkelingen (MRD) te Amsterdam op 26 oktober 1767. Al tien jaar eerder was het eerste initiatief hierin genomen door de baljuw van Amstelland, Abraham Calkoen (1729-1796), die zijn ondergeschikten beval om drenkelingen die dood leken meteen uit het water te halen en naar huis te dragen. Zijn initiatief werd ook in *De Filosoof* gepubliceerd in 1767. Vlak hierna werden door de nieuwe maatschappij voorschriften gepubliceerd hoe dokters moesten handelen bij schijndoden. Zo moest de schijndode voor een groot vuur worden verwarmd, kon men met een blaasbalg de darmen opblazen of 'het hoofd wrijven met geest van ammoniak, zout of brandewijn en deze ook onder de neus houden'.¹³²

De MRD had een ander soort doel dan de meeste genootschappen die haar voorgingen. Mijnhardt typeerde de MRD als een hervormingsgezinde genootschap, die niet alleen het beoefenen van allerlei vormen van wetenschap tot doel had, en alleen voor leden bedoeld was, maar juist naar buiten toe trad en die van nut wilde zijn voor de gehele bevolking. Overigens was de MRD ook de eerste van dit type genootschappen, en volgden pas een tiental jaren later genootschappen zoals de Maatschappij tot Bevordering van Landbouw in 1776 en de Oeconomische Tak van de Hollandsche Maatschappij der wetenschappen in 1777. De vraag waar het nuttigheidsideaal vandaan kwam blijft in bestaande literatuur enigszins onbeantwoord. Mijnhardt verklaart het ontstaan van dit ideaal door de tendens naar het praktische in de Verlichting, tezamen met de economische malaise waar de Republiek mee te kampen had in de achttiende eeuw. Daardoor groeide de ongelijkheid tussen de verschillende klassen, wat leidde tot een verscherpte vorm van maatschappijkritiek. W. Frijhoff, schrijver van het gedenkboek van de MRD *Idealen op leven en dood*, heeft echter een andere theorie over waar het nuttigheidsidee vandaan komt. Hij stelt dat wij dit misschien moeten zoeken in een meer geestelijke achtergrond, omdat het de predikant Cornelis van Engelen was die het artikel over de oprichting van de MRD in *De Filosoof* schreef en de maatschappij werd gevormd door zowel dissenters, doopsgezinden en luthersen. De oprichting van de MRD zou daarom meer weg hebben van een menslievendheid motief dan een reactie op ongewenst gedrag.¹³³

¹³² Alinea ontleend aan De Booy, *Grepen uit twee eeuwen*, 3-6.

¹³³ Alinea ontleend aan Brokken en Frijhoff, *Idealen op leven en dood*, 1-3.

De MRD wilde nieuwe medische en wetenschappelijke kennis juist delen en publiceren, en vooral ook de lagere klasse informeren en trainen voor het redden van drenkelingen. Zo publiceerde zij dat het niet om de darmen ging die vol water zaten bij een drenkeling, maar om de longen. Ze wilde hulpverlening beter en efficiënter maken en daarnaast zocht zij ook een manier om mensen te animeren om te gaan redden. De oplossing was simpel: ieder die kon aantonen dat hij of zij een drenkeling succesvol had gered kreeg een gouden legpenning of zes gouden dukaten uitgereikt.¹³⁴ Hiermee was de Maatschappij tot Redding van Drenkelingen vooral een maatschappij met een praktisch uitgangspunt die tot doel had het aanmoedigen van goed gedrag, en betere reanimatietechnieken aan de man te brengen.

De kapitein van het fregat *Concordia*, Rochus Krijne, las in *De Filosoof* over de oprichting van de MRD en schreef daarop een reactie die getuigt van dezelfde humanitaire ideeën als waar de MRD door is opgericht. In zijn brief stelde hij onder andere vragen over de premies, of deze ook werden uitgelooft aan schippers, vissers en bemanningsleden die drenkelingen redden. Vervolgens ging hij over op de slechte behandeling van schipbreukelingen. Zo schreef hij dat het menigmaal gebeurde ‘dat schepen op onze kusten stranden en de mensen welke op die schepen zijn, door de vervloekte behandeling van ons eigen volk geheel verwaarloost worden, terwijl het in haar vermogen is die ongelukkige zwervers te redden en in het leven te behouden’.¹³⁵

Rochus Krijne begreep de moeilijkheden bij het verbeteren van het reddingswezen, en kwam met een plan voor financiering voor het opzetten van een reddingswezen in de Republiek. Hij stelde voor dat elk schip uit de Hollandse, Zeeuwse, Friese en Groningse zeegaten een bijdrage zou leveren bij elke reis die werd gemaakt. Ook stelde hij voor nog meer te publiceren over de kwestie, alleen dan met weinig (moeilijke) woorden, gezien het ‘gemene’ volk nauwelijks kon lezen.¹³⁶ Het is helaas niet bekend hoe op deze brief vervolgens werd gereageerd.¹³⁷ Wel werd duidelijk dat steeds meer vraag kwam naar een nieuw systeem voor een reddingswezen in de Republiek.

De MRD ging ondertussen door met het publiceren van nieuwe kennis over reanimeren, en maakte zich ook sterk voor initiatieven in de stad om te voorkomen dat

¹³⁴ De Booy, *Grepen uit twee eeuwen*, 8.

¹³⁵ Ibidem, 15.

¹³⁶ Ibidem, 17.

¹³⁷ Ibidem, 18.

mensen te water raakten. Er kwamen in Amsterdam hekken langs grachten, en er kwam straatverlichting langs de grachten zodat men in het donker kon zien waar men liep.¹³⁸ De meeste reddingen die beloond werden door de MRD waren acties door mensen in de stad. Vaak waren het kinderen die in de gracht waren gevallen, en door iemand werden gered. Dit valt af te leiden uit de verschillende verslagen van de MRD, waarin alle reddingsacties die beloond werden zijn genoteerd.¹³⁹

Reactie in de Republiek

De oprichting van de MRD was vooral bewerkstelligd door kooplieden in Amsterdam. Hun doelstellingen werden helder gepubliceerd, en verschillende overheden in de Republiek trokken hier lering uit. Zeker achtentwintig ordonnantiën werden in de daaropvolgende jaren uitgevaardigd door steden en de Provinciale Staten.¹⁴⁰ Deze ordonnantiën hadden vooral betrekking op de veiligheid in de steden, door middel van het aanstellen van wijkmeesters en voorschriften over (medische) apparatuur die aanwezig moesten zijn. Daarnaast werd onder andere in Utrecht een plakkaat aangenomen waarbij heelmeesters verplicht werden gesteld drenkelingen uit het water te halen zelfs als er geen tekenen van leven werden bespeurd. Ook moesten drenkelingen worden ondergebracht in naburige huizen, vooral de herbergiers mochten dit niet weigeren, anders kregen zij een boete van 25 gulden.¹⁴¹ Er kwam hierdoor een samenwerking op gang tussen de MRD en overheden, maar deze beperkte zich tot de steden waar de maatschappij actief was. Ook hier was het een lokale instelling die dermate veel inzicht verschaftte en vernieuwingen aandroeg, waarop in het gehele land gereageerd werd door lokaal bestuur die nieuwe regelgevingen instelden. Of deze inzichten in de praktijk werden toegepast op schipbreuk en schipbreukelingen aan de kust, wordt getoetst aan de hand van twee scheepsrampen.

¹³⁸ Brokken en Frijhoff, *Idealen op leven en dood*, 1.

¹³⁹ Stadsarchief Rotterdam te Rotterdam (SAR), Archief van de Commissie tot Redding van Drenkelingen (1019)(CRD), zeven delen van de serie: 'Historie en gedenkschriften van de Maatschappij tot Redding der Drenkelingen'.

¹⁴⁰ Brokken en Frijhoff, *Idealen op leven en dood*, 31.

¹⁴¹ Ibidem.

VOC-schepen

't *Vliegende Hart* en *Anna Catharina*, 1735

In de jaren tachtig van de twintigste eeuw werd er gedoken naar het wrak van 't *Vliegende Hart* (ook wel bekend als 't *Vliegend Hert*). Hierbij werd een geldkist gevonden met ongeveer 2000 gouden dukaten en 5000 zilveren realen.¹⁴² Dit was een flinke hoeveelheid geld die de VOC kwijtraakte in 1735. 't *Vliegend Hart* werd in 1730 gebouwd op de VOC-werf in Middelburg. De opdracht voor de bouw van het spiegelretourschip werd gegeven door de Kamer van Zeeland. Het schip heeft één reis naar Batavia en Ceylon kunnen volbrengen voor de Kamer van Zeeland. Reeds bij aanvang van de tweede reis vanuit Rammekens in 1735 ging het mis.

Samen met het zusterschip *Anna Catharina* bereidde 't *Vliegend Hart* zich voor op haar tweede reis naar Azië eind januari 1735. Het is zo goed als zeker dat het schip stenen als ballast aan boord had en daarnaast drie kisten met geld om Aziatische producten te kopen.¹⁴³ Naast de zeelieden waren er ook soldaten aan boord als opvarenden, en telde het totaal 250 koppen.¹⁴⁴ De schepen wachtten vanwege het slechte weer bij Rammekens. Op 3 februari voeren rond de middag de beide schepen uit. De schepen werden begeleid door de loodshoeker *Mercurius* met een loods aan boord, om beide door de Noordzee en het Kanaal te loodsen. Door de sterke oostenwind was het waterpeil lager dan verwacht, en kwamen de schepen door die wind ook te vroeg op het ondiepste stuk tijdens het uitvaren.¹⁴⁵ Rond 17:00 uur stootten beide schepen op de bodem, en kwamen zij vast te zitten tussen de zandbanken. De *Anna Catharina* verging met man en muis binnen twee uur.¹⁴⁶ 't *Vliegende Hart* raakte lek, maar dreef nog iets verder stroomafwaarts, waarna zij rond 23:00 uur alsnog zink op tien vadem (circa 18,3 meter) diepte. Ook hier kwam de gehele bemanning om, terwijl de lieden op de *Mercurius* slechts konden toekijken. Zij wilden helpen, maar:

'Den hoekker de *Mercurius* kwam ook ten anker volgens t zeijn van 't *Vliegend Hart* dog beneden wind van hem leggende mast onmoogelijk eenig mensch te kunnen salveren zuks er geen levendige

¹⁴² Pol, *De schat van het Vliegend Hert*, 9.

¹⁴³ W.F.J. Mörzer Bruyns en A.J. van der Horst, 'Navigational Equipment from " 't Vliegend Hart" (1735)', in: *Nautical archeology* 35-2 (2006) 319-325, aldaar 319.

¹⁴⁴ Pol, *De schat van het Vliegend Hert*, 31, 33.

¹⁴⁵ Ibidem, 37.

¹⁴⁶ Mörzer Bruyns en Van der Horst, 'Navigational equipment', 319.

ziel van beide de schepen geborgen is maar alle verdrongen de plaats daar die twee schepen zijn bevonden te leggen gezonken is'.¹⁴⁷

De beide schepen hadden noodschoten gelost, terwijl de hoeker nog een halve mijl achter hen was. De loodsboot kon echter niet dicht bij de schepen komen vanwege de hoge zee. Het was onmogelijk om de bemanning te redden. Diezelfde dag wist dezelfde loods echter wel succesvol drie andere schepen te loodsen.¹⁴⁸ De schipper van één van deze schepen, Jan Lambertse Stamper die op het moment van de ramp geankerd lag in de buurt van Zoutelande, schreef naderhand: '[...] en wel 30 man stont op de hutte van het *Vliegend Hart* ende schepen gingen niet voort maer lag wel bedroeft te stoten dat het met geen drooge oogen aantesien was'.¹⁴⁹ In totaal kwamen er 431 zielen om bij deze ramp, waarvan geen enkel lichaam werd geborgen.¹⁵⁰ Opmerkelijk is dat de schipper van de *Mercurius* de schuld legde bij de loods:

'maer dat moet met waarheijt seggen en sal het met al mijn volck seggen soo de schepen weg zijn dat het bij fouten van de lootsen moet sijn want de schepen conden lang voor den doncker in zee geweest zijn de sweet is nog na ons gepasseert als die in zee is gecomen'.¹⁵¹

Ook bemanningsleden van de *Mercurius* deelden deze mening en gaven blijk van ongenoegen over het beleid van de loods.¹⁵² Uiteindelijk werd de loods na het onderzoek ook ontslagen.

Het nieuws van de ramp met beide schepen werd al snel bekend in Middelburg. Kort daarna ondernam de Kamer van Zeeland actie. Zo lichtte zij in eerste instantie de andere Kamers in over het ongeluk, en nam zij maatregelen om te voorkomen dat delen van de schepen en inhoud in andermans handen vielen.¹⁵³ Er werd een vaartuig gereed gehouden voor de beveiliging van de verongelukte schepen, om te voorkomen dat andere schepen, onder andere Engelse schepen, bij de wrakken zouden gaan duiken naar goederen.¹⁵⁴ Dit

¹⁴⁷ NA, Radermacher (1.10.69), inv.nr.247, brief van Radermacher 2 maart 1791.

¹⁴⁸ A.J. van der Horst, *'Met geen drooge oogen om te sien'. De ondergang van het VOC-retourschip 'Vliegend Hart' in 1735* (Amsterdam 1991) 24.

¹⁴⁹ NA, Radermacher, inv.nr.247, Brief Toulon 13 maart 1735.

¹⁵⁰ Mörzer Bruyns en Van der Horst, 'Navigational equipment', 319.

¹⁵¹ NA, Radermacher, inv.nr.247, Brief Toulon 13 maart 1735.

¹⁵² Van der Horst, *'Met geen drooge oogen om te sien'*, 22.

¹⁵³ Pol, *De schat van het Vliegend Hert*, 39.

¹⁵⁴ NA, VOC, inv.nr.7258, Kopie-resoluties van de kamer Zeeland 1601 – 1796 10 en 21 februari 1735.

deed de VOC omdat na enkele dagen vier Engelse schepen waren waargenomen die visten naar de wrakken.¹⁵⁵

De VOC stuurde vervolgens een boekhouder naar de plek van de stranding, om de goederen te claimen en hulp te vragen aan de strandvonders.¹⁵⁶ Delen van de wrakken spoelden aan of werden opgevist, en werden naderhand bij de strandvonder gebracht conform de regelgeving. Zo kreeg de boekhouder van verschillende vissers goederen, en bracht hij deze in kaart. Daarnaast werd in opdracht van de Kamer van Zeeland een kaart gemaakt met de precieze locaties van de wrakken, en informatie over de ondiepten van het gebied. Deze kaart werd door Abraham Anias (1694-1750), kaartenmaker van de Zeeuwse kamer van de VOC, gemaakt.¹⁵⁷ De kaart was in eerste instantie getekend om te helpen bij het bergen van het goud en het geld van *'t Vliegend Hart*.¹⁵⁸ Duikers werden ingeschakeld voor deze taak, maar konden in der tijd maar heel weinig bergen (zo'n 275 gulden).¹⁵⁹

De overheid steunde de VOC door middel van de strandvonder, maar ondernam verder geen actie. Er werd vermoedelijk minder aandacht aan besteed door de VOC, omdat alle bemanningsleden van de *Anna Catharina* en *'t Vliegend Hart* waren omgekomen. Overigens werd het onderzoek naar de ramp wel voortgezet. Tot 56 jaar na dato werd nagedacht over de vraag in hoeverre de *Mercurius* een reddingspoging had kunnen en moeten doen. De conclusie bleef echter hetzelfde, het was onmogelijk geweest.¹⁶⁰

Uit de ramp van *'t Vliegend Hart* en de *Anna Catharina* valt te concluderen dat een reddingspoging geheel afhankelijk was van wie in de nabijheid de ramp waarnam, en het initiatief van de schipper aan boord om werkelijk over te gaan tot redding. Daarbij komt dat het weer van groot belang was in deze situatie, en het onmogelijk maakte om een reddingsoperatie uit te voeren. Waarom echter de bemanningen aan boord van beide schepen niet overgingen op de sloepen die aan boord aanwezig waren, blijft een vraag. Wel is duidelijk dat na de ramp vooral de VOC de initiatiefnemer was tot het bergen en verzamelen van goederen, en de staat slechts faciliteerde waar nodig werd bevonden.

¹⁵⁵ Van der Horst, *'Met geen drooge oogen om te sien'*, 25.

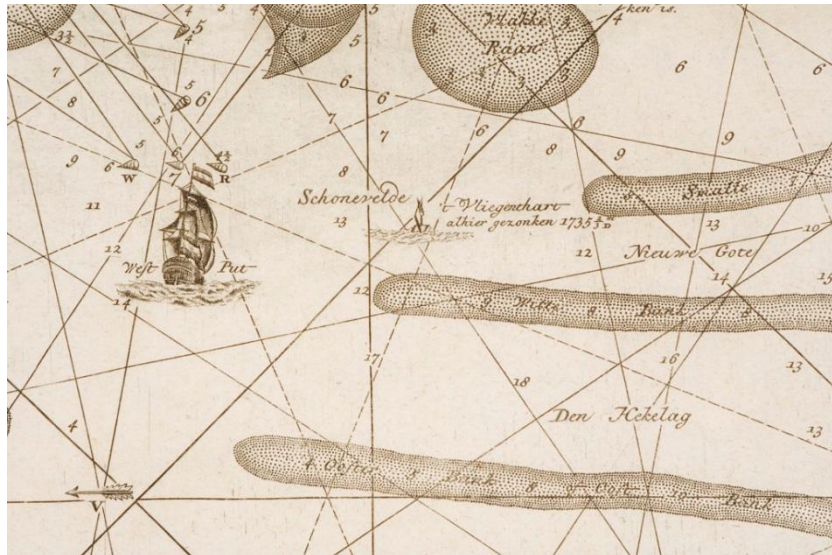
¹⁵⁶ NA, Radermacher, inv.nr.247, brief van Radermacher 2 maart 1791.

¹⁵⁷ Mörzer Bruyns en Van der Horst, 'Navigational equipment', 319.; R. Paesie, *Zeeuwse kaarten voor de VOC. Het kaartenmakersbedrijf van de kamer Zeeland in de 17^{de} en 18^{de} eeuw* (Zutphen 2010) 87-89.

¹⁵⁸ Ibidem, 319-320.

¹⁵⁹ Pol, *De schat van het Vliegend Hert*, 9, 39.

¹⁶⁰ NA, Radermacher, inv.nr.247, Droevige aantekening op deze kaart wegens het verongelukken van de twee Oost Indische Compagnie schepen: *'t Vliegende Hart* en de *Anna Catharina* 2 maart 1791.



Detailfoto van 'Kaart van de Zeeuws-Vlaamse kust', met daarop aangegeven het wrak van 't Vliegende Hert en de Anna Catharina. Bron: Maritiem Museum Rotterdam, inventarisnummer K52.

Horstendaal en Oude Zijpe, 1742

De Indische najaarsretourvloot in december 1741 kreeg vlak voor haar eindbestemming een nare wending. Van de acht schepen die de reis startten, bereikten drie schepen de thuishaven in de Republiek niet. Samen met *Kasteel van Woerden*, de *Weltevreden*, *Maarseveen* en *Strijen* vertrokken de *Horstendaal*, *Oude Zijpe* en *Westerbeek* uit de Oost. Allen volgeladen met goederen als peper, koffie, thee en zijde. Al gauw raakten de schepen elkaar uit het oog, en een deel van de schepen kwam begin september 1742 op Texel en in Zeeland aan. De *Westerbeek* was vergaan bij de Faeröereilanden op 2 september, terwijl de *Horstendaal* op 19 september was vastgelopen tussen Huisduinen en Callantsoog. De *Oude Zijpe* was gestrand op 22 september voor de kust van Zandvoort. In deze casestudie zal worden gekeken naar de laatste twee schepen, te beginnen bij de *Horstendaal*.

Horstendaal

De Oost-Indiëvaarder *Horstendaal* werd in 1739 op de VOC-werf gebouwd voor de Kamer van Amsterdam. Zij maakte direct daarna haar eerste reis naar Batavia, en verging op de reis terug in 1742. Het schip liep door een hevige storm vast aan de zuidzijde van het Buisegat. De grote- en fokkemast werden gekapt en overboord gegooid, maar verder was het schip niet zwaar beschadigd. Het gestrande schip werd aan de kust gezien door Jacob Coren van der Mieden, een Alkmaarse magistraat, en die schreef: 'De zee is swaar verbolgen soodat tot nogh toe geen kans is de ongelukkige menschen te redden'.¹⁶¹ De magistraat vroeg

¹⁶¹ J.T. Bremer, 'De stranding van het V.O.C. schip "Horstendaal" tussen Huisduinen en Callantsoog', *Zijper historie bladen* 22-1 (2004) 15-17, aldaar 15.

echter wel snel om assistentie voor strandbewaking uit angst wat er anders zou gebeuren mocht het schip met haar kostbare lading inderdaad op het strand terechtkomen. Deze assistentie was tweeledig. Enerzijds was er de angst voor jutters tegen wie weerstand moest worden geboden en men moest paraat staan voor eventuele reddingsacties. Aan de andere kant was er een strijd om wie de goederen zou mogen bergen als het schip strandde. De positie van de *Horstendaal* in het Buisegat lag namelijk precies tussen de jurisdictie van de regenten van Callantsoog en die van de regenten van Huisduinen en Den Helder. De jurisdictie kreeg een derde van de opbrengsten van verkochte goederen, en met een kostbare lading als die in de *Horstendaal* kon dat bijzonder lucratief zijn.¹⁶²

Van der Mieden liet in een aanvullend verslag weten dat op de avond van 20 september twee bewindhebbers van de VOC opdracht hadden gegeven aan twee (Den Helderse) lichterschepen om de bemanning en zo veel mogelijk goederen van de *Horstendaal* te redden.¹⁶³

De dag erop kwamen de Heren XVII bijeen en bespraken zij de ramp van de *Horstendaal*.¹⁶⁴ Zij lieten het bergen over aan het Noorderkwartier, zoals zij vaker deden. Met de bemanning die van het schip was gered, waren overigens ook alle brieven uit de Oost meegekomen, en konden de zaken voor de Heren XVII in dat opzicht op gewone wijze doorgaan.¹⁶⁵

Ondertussen lag de *Horstendaal* nog steeds in zee, en werd het schip zodra mogelijk ontladen. De *Oprechte Haerlemsche Courant* schreef 25 september: 'De *Horstendaal* is nog in goede staat, maar heeft wel zeven voet water in', vier dagen later was de situatie echter gewijzigd en was het schip 'heel lek en [moest men] sterk pompen om het schip lens te houden'.¹⁶⁶ De kosten voor het ontladen werden:

'ten haren kosten en lasten voor de somma van drie en vijftig duizend guldens, mits dat alles wat de aanneemers tot het lossen van de goederen het zij zakken, schoppen, manden en wat dies meer zij van nooden hebben tot desselfts gebruik de Ed: Agt: Heeren Besteeders moeten leveren en bezorgen en voor zoo verre de goederen tot uijt het Nieuwe Diep moeten werden vervoert het zij met ligters, cagen, schuijten off eenig andere vaartuijgen tot Amsterdam, alle desselfs kosten en

¹⁶² Alinea ontleend aan J.T. Bremer, 'De stranding van het V.O.C. schip, 15-16.

¹⁶³ Ibidem, 16.

¹⁶⁴ NA, VOC, inv.nr. 259, resoluties van 21 september 1739.

¹⁶⁵ Ibidem, resoluties van 27 september 1742.

¹⁶⁶ *Oprechte Haerlemsche Courant*, 25 september en 29 september 1742.

vragten koomen tot lasten van de Compagnie maar ingevalle het niet mogelijk was alles te bergen de aanneemers na rato van het gebergde en bedongen penningen daar voor loon sulle genieten blijven egter de aanneemers meede verplicht om alle de goederen van alle het volk's eygen zijn te bergen en leveren tot in het Nieuwe Diep ten haren lasten en kosten zonder daar eenigh loon voor te genieten off pretensie daar op te kunnen maken, midts alle den ontkost die teegenwoordig aan boort is tot consumptie voor de aanneemers'.¹⁶⁷

Begin oktober ontstond de vraag of het volk dat op de *Horstendaal* had gediend haar tegoed hebbende gage en maandgelden nog moest krijgen. De Heren XVII stelden dat als men besloot niet de volledige gelden te betalen, het volk tenminste de maandgelden tot de dag van stranding (19 september) zou krijgen.¹⁶⁸ De Rekenkamer deed hiervoor onderzoek, waarvan de uitkomst niet geheel duidelijk is.¹⁶⁹

Bewindhebbers van de VOC probeerden na het ontladen de *Horstendaal* toch weer in zee te brengen. Dit lukte begin oktober, echter een paar dagen later werd de *Horstendaal* geheel aan 'stukken en brokken' geslagen en lag het alsnog op het strand, echter zonder de kostbaarste goederen.¹⁷⁰

Bijzonder zijn de berichten in de resoluties van 18 en 29 oktober, betreffende de heer Van der Mieden. Er wordt namelijk het volgende geschreven:

'Laatstelijk is op het voorgebragte goedgevonden en verstaan de advocaten van de compagnie te committeren en qualificeren omme teegens de heeren Coren van der Mieden weegens desselfs stout en dispotique gedrag omtrent het wrak en houtwerk van Horstendaal gepleegt is compagnies regt door middel van proces te maintineren en de Haagse practizijns omtrent die zake behoorlijk in staat te stellen en de nodige informatien toe te zenden'.¹⁷¹

Dit doet vermoeden dat het getouwtrek om de strandrechten tussen Callantsoog en Huisduinen toch hoog opspeelden, en dat wellicht Callantsoog aan het kortste eind trok. Discussies over eigendomsrechten namen nog enkele jaren in beslag, maar aangezien dit onderzoek zich beperkt tot het einde van 1742, is de uiteindelijke uitkomst hiervan onbekend. Wel gaven de Heren XVII van de VOC op 2 november nog opdracht om de

¹⁶⁷ NA, VOC, inv.nr. 259, resoluties van 26 september 1742.

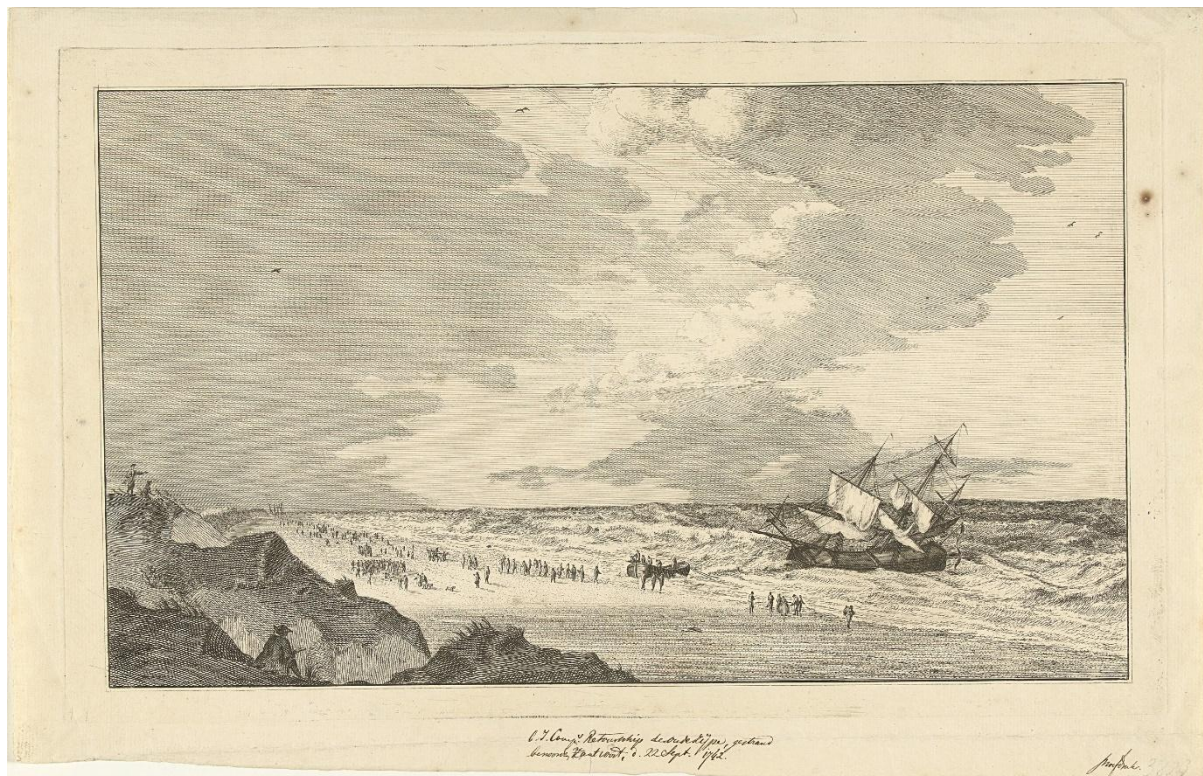
¹⁶⁸ Ibidem, resoluties van 4 oktober 1742.

¹⁶⁹ Tot en met december 1742 is hier in ieder geval in de resoluties van de Heren XVII niets over terug te vinden.

¹⁷⁰ *Oprechte Haerlemsche Courant*, 18 oktober 1742.

¹⁷¹ NA, VOC, inv.nr. 259, resoluties van 29 oktober 1742.

bedorven koffiebonen uit de *Horstendaal* te vernietigen, en besloten zij 20 november om de aanvraag voor compensatie van drie mannen, die op het gestrande schip hadden gewerkt, goed te keuren.¹⁷² De mannen kregen twee gulden voor elke dag die zij aan boord hadden gewerkt (respectievelijk 15, 11 en 6 dagen).¹⁷³



“Stranding van de Oost-Indiëvaarder ‘Oude Zijpe’ bij Zandvoort 1742”. Bron: Maritiem Museum Rotterdam, inventarisnummer P17.

Oude Zijpe

Terwijl de besprekingen over de lading van de *Horstendaal* nog in volle gang waren, strandde eind september 1742 de *Oude Zijpe* voor de kust van Zandvoort. Deze stranding kreeg in de resoluties van de Heren XVII nauwelijks aandacht. Zij besloten slechts dat het:

‘het beste zoude zijn de kisten en goederen van particuliere uijt het schip de oude zype geborgen, ingevalle deze kamer daar niet tegen hadde aan de respective eygenaars op het strant omme derzelve natheijd maar afte geeven, en het drogen van ‘s compagnies lywaten aan de haarlemmer bleekers voor de minste prijzen aan te besteeden’.¹⁷⁴

¹⁷² Ibidem, resoluties van 2 november en 20 november 1742.

¹⁷³ Ibidem, resoluties van 20 november 1742.

¹⁷⁴ Ibidem, resoluties van 1 oktober 1742.

Tien dagen later besloten de heren eveneens om de zijde uit het verongelukte schip te verkopen.¹⁷⁵ Uitgaande van alleen de resoluties, kan men niet meer informatie vinden over het stranden van de *Oude Zijpe*. Gelukkig werd in de krant ook melding gedaan van de ramp, met meer informatie. Zo werd op 25 september door de *Amsterdamsche Courant* de melding gedaan dat 'het Oostindische Retourschip de Oude Zype, voor de kamers Hoorn en Enkhuyzen van Batavia komende, by Zantvoort gestrand [was], hebbende zyn ankers verlooren, het volk (bestaende in omtrent 80 man) zyn geborgen'.¹⁷⁶ Daarnaast werd in oktober een publicatie gedaan door een van de overlevenden: *Nauwkeurige afbeelding en bericht van het Oostindiesch schip genaamd de Oude Zype gestrand op de Hollandsche Kust benoorden het dorp Zantvoort, op den 22sten september 1742*.¹⁷⁷ Deze werd meerdere malen aangeprezen in verschillende kranten.¹⁷⁸

Volgens de overlevende kreeg de *Oude Zijpe* op 20 september twee loodsen aan boord en kwamen zij in de avond ten anker ter hoogte van Egmond op Zee. Die avond stak een zware storm op, waardoor beide ankers van het schip werden verloren. Vervolgens scheurden ook een deel van de zeilen van het schip, waarna een schipbreuk onvermijdelijk was. Hierop werd besloten om het schip recht op het strand te laten lopen, in de hoop op deze manier te kunnen worden gered.¹⁷⁹

De schrijver van dit bericht haalt verschillende malen psalmen aan, en geeft duidelijk aan hoe belangrijk zijn geloof in God was ten tijde van de ramp. In de ochtend had het scheepsvolk enkele noodschoten gedaan, waarna circa 9 uur 's ochtends een aantal vrijwilligers in een sloep redding ging zoeken.¹⁸⁰ Deze kwam in de vorm van een visserspink met twaalf man aan boord, die op de afbeelding die bij het bericht hoorde ook zijn afgebeeld.¹⁸¹ Zij reddden de bemanning en goederen van het schip. De twaalf man in de pink werden aan wal aangestuurd door de schout van Zandvoort, Jan van der Mij.¹⁸² Zo kwam

¹⁷⁵ Ibidem, resoluties van 11 oktober 1742.

¹⁷⁶ *Amsterdamsche Courant*, 25 september 1742.

¹⁷⁷ Zie afbeelding "Stranding van de Oost-Indiëvaarder 'Oude Zijpe' bij Zandvoort 1742"; Noord Hollands Archief (NHA), collectie Bibliotheek Noord-Hollands Archief (Bibliotheek) (toegangsnummer 3000), inv.nr.3458, 'Nauwkeurige afbeelding en bericht van het Oostindiesch schip genaamd de Oude Zype gestrand op de Hollandsche Kust benoorden het dorp Zantvoort, op den 22sten september 1742' (Haarlem 1742).

¹⁷⁸ In de *Leydse Courant*, *Amsterdamsche courant* en *Oprechte Haerlemsche Courant* wordt dit bericht genoemd.

¹⁷⁹ Alinea ontleend aan NHA, Bibliotheek, inv.nr.3458, 'Nauwkeurige afbeelding en bericht', 4-5.

¹⁸⁰ Ibidem, 6.

¹⁸¹ Ibidem.

¹⁸² Ibidem.

aan dit ongeluk een goed einde voor alle tachtig man aan boord en de goederen die zij met zich meebrachten.

Net zoals bleek bij de ramp van *'t Vliegend Hart* en de *Anna Catharina* was de redding van de bemanning afhankelijk van eigen initiatieven en niet van een vast toezicht door strandvonders en rentmeesters vanaf wal. In het geval van de *Oude Zijpe* ging de bemanning zelf op zoek naar redding, terwijl de *Horstendaal* al gauw vanaf de kant werd waargenomen, en er actie werd ondernomen. Vooral bij de *Horstendaal* zijn de goederen van belang geweest om een redding uit te voeren. Er viel namelijk veel te verdienen aan deze bergingsactie. De overheid die werd vertegenwoordigd door de heren van Callantsoog en van Huisduinen waren de grote initiatiefnemers in het geval van de *Horstendaal*. Het lijkt erop dat overheidsbemoeienis hier groter was dan voorheen. Opvallend blijft in deze casus hoe de *Oude Zijpe* op de achtergrond bleef in de resoluties van de Heren XVII ten opzichte van de *Horstendaal*.

Conclusie

Aan het begin van de achttiende eeuw waren nog steeds dezelfde regelgevingen in zwang als enkele eeuwen ervoor. Ondanks groei in het handelsverkeer achtte men aanpassingen voor de toenemende aantallen schipbreuken onnodig. In 1724 veranderde dit echter, doordat er een toename was in agressie door bergers die iets te graag de goederen afkomstig uit schipbreuken wilden bergen. De overheid voelde zich genooddaakt het schip en zijn bemanning in bescherming te nemen en de Staten van Holland en West-Friesland kwamen daarom met een nieuw plakkaat. Ondanks dat bescherming toenam in de regelgeving werd nog niets op papier gezet over het redden van de bemanning, slechts dat hen geen letsel mocht worden toegebracht. Toch waren er mensen, voornamelijk gegoede stedelingen, die het als hun taak zagen mensen die in het water waren geraakt te redden. Het probleem was echter dat deze mensen niet actief waren aan de kust. Het tweede probleem diende zich aan: men wist niet hoe men een drenkeling het beste kon redden. Onder invloed van nieuwe zienswijzen van de Verlichting en vanuit religieuze menslievende motieven werd in 1767 een nieuwe maatschappij opgericht. De MRD was vooral actief in de stad, maar moedigde mensen aan drenkelingen te redden, en vooral ook om te werken met een optimale methode. Zij gaven daarbij de handvaten aan burgers die uit gevoelens van medeleven al mensen wilden redden. De maatschappij kende zelfs beloningen toe aan elke

bevestigde redding van een drenkeling, om zo het aantal redders te vergroten. De focus van de MRD lag op drenkelingen die in Amsterdam in de grachten dreigden te verdrinken. In steden nam het aantal succesvolle reddingsacties toe, echter aan het strand bleef dit nog steeds sporadisch en uit het zicht van de burgers. Het zou daarom ook aannemelijk kunnen zijn dat de MRD is opgericht vanuit een meer religieus motief van menslievendheid dan dat dit voortkwam als een reactie op wangedrag tijdens reddingsoperaties en schipbreuken, zoals dit voorkwam aan de kust. De vernieuwingen waarmee de MRD kwam bleven niet onopgemerkt bij de stedelijke overheden. Er werden nieuwe plakaten uitgegeven, maar deze beperkten zich tot de steden.

Ondanks mooie initiatieven en nieuwe regelgeving bleef het economisch gewin een grote rol spelen bij schipbreuken aan de kust. De kerk werd zelfs ingezet om goederen terug te krijgen van jutters, en de VOC was in het geval van de *Horstendaal* nog enkele jaren bezig met discussies over wie bergloon zou ontvangen. De casestudies tonen echter ook aan dat dat reddingen vaker voorkwamen. Ze krijgen in de notities van de VOC wellicht niet veel aandacht, maar redding was in het geval van de *Horstendaal* en de *Oude Zype* mogelijk en werd ook uitgevoerd. Bij de *Anna Catharina* en *'t Vliegend Hart* was dit anders, de bemanning op de *Mercurius* was bereid de mensen te redden, maar het was onmogelijk het schip in nood te benaderen. Bergingsacties waren indertijd ook niet mogelijk bij de laatste twee schepen, en pas in 1981 werd de 'schat' van *'t Vliegend Hart* gevonden.

In theorie veranderde er veel tussen 1724 en 1767, in de praktijk daarentegen was dit weinig merkbaar. De veranderingen in de hoofden van burgers waren echter wel van groot belang voor de uiteindelijke ontwikkeling van het reddingswezen in de Republiek. We kunnen daarom de initiatieven van de MRD en de beschermende wetgeving van de overheid het beste zien als een eerste *stepping stone*, waar vanaf 1767 op wordt voortgeborduurd.

Hoofdstuk 3 – Misstanden in zicht

Vanaf de jaren '70 van de achttiende eeuw begonnen roerige tijden voor de Republiek. Oorlogen putten het land uit, en onvrede en armoede groeide. In 1780 ging het verder bergafwaarts met de Nederlanden. Nadat Groot-Brittannië aan het eind van dat jaar de oorlog verklaarde, zakte de economie in. De Britse kaapvaarders wisten namelijk lading met een waarde van tientallen miljoenen guldens te bemachtigen. Naast de klap voor de economie, werd het duidelijk dat de glorie tijd van Nederland van de zeventiende eeuw afgesloten was, en dat landen als Engeland en Frankrijk haar ver voorbij waren gestreefd. In Engeland kwam de Industriële Revolutie op gang. In Frankrijk zorgde de Franse Revolutie voor een politieke omwenteling. Daarnaast had de Republiek intern te kampen met een politieke crisis, die door de economische stagnatie almaar erger werd.¹⁸³ Als gevolg hiervan ontstond er onder de bevolking een politiek bewustzijn. De oorlog stortte het land in een diepe gezagscrisis, waarmee de verlichte vaderlandcultus omsloeg in een feller nationalisme bekend als patriottisme. Het programma van de patriotten is samen te vatten in drie punten: macht, medezeggenschap en morele herbewapening. De patriotten deden een poging om het corporatieve maatschappijmodel dat in de Gouden Eeuw tot grote successen en welvaart had geleid, te herstellen, maar door de mislukking hiervan kwamen zij tot inkeer dat alleen krachtige centralisatie het land weer op de been zou helpen.¹⁸⁴ De patriottentijd (1780-1787) kwam abrupt ten einde door buitenlandse interventie.¹⁸⁵ Vervolgens werd een sterk centralisatiebeleid ingevoerd met de komst van de Fransen in de Republiek in 1795.

Tegen deze achtergrond ontwikkelden zich meer en meer hervormingsgezinde genootschappen, die maatschappelijke problemen wilden aanpakken. Bleef deze hervorming echter beperkt tot tekst op papier of werden er werkelijk acties ondernomen? In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de vraag of in de praktijk structureel meer reddingen kwamen doordat in de laatste decennia van de achttiende eeuw meer aandacht kwam voor het maatschappelijk motief. De stranding van de *Vrouwe Elisabeth Dorothea* diende als katalysator voor deze ontwikkeling.

¹⁸³ Prak en Van Zanden, *Nederland en het poldermodel*, 208.

¹⁸⁴ Ibidem.

¹⁸⁵ Blom en Lamberts, *Geschiedenis van de Nederlanden*, 223.

Oostindiëvaarder *Vrouwe Elisabeth Dorothea*

In de nacht van 27 op 28 september 1767, slechts enkele maanden na de oprichting van de MRD, verging de Oostindiëvaarder *Vrouwe Elisabeth Dorothea* voor de kust tussen Petten en Callantsoog. Deze ramp kreeg dermate veel aandacht, en toonde ook de grote gebreken van het reddingswezen in de Republiek, dat deze ramp aanzet werd tot een onderzoek dat zou leiden tot een verbetering van het reddingswezen in voornamelijk Holland en West-Friesland.

De koopvaarder werd in 1757 voor de Kamer van Amsterdam gebouwd. Ze maakte twee reizen naar de Oost, en heeft daar een tijd dienst gedaan in de intra-Aziatische vaart. Toen zij de tweede reis aanving, had de koopvaarder moeite om naar buiten te lopen bij het Marsdiep. Na drie mislukte pogingen in oktober, wist de *Vrouwe Elisabeth Dorothea* uiteindelijk op 15 november 1766 uit het Marsdiep te komen en haar reis voort te zetten. Op de terugreis werd het schip als een na-schip naar de Republiek teruggestuurd. Aan boord had zij een waardevolle lading van witte en zwarte peper, sappanhout, poedersuiker en rood sandelhout tezamen een waarden van 60.489 gulden. Ook waren er binnenkomende brieven uit de buitengewesten aan boord.¹⁸⁶

De reis naar de Republiek verliep voorspoedig, maar eenmaal voor de Hollandse kust was er geen loodschuit te bekennen, en werden vanuit de koopvaarder schoten gelost om de kust een signaal te geven. Er kwam alleen nooit een loods, waarschijnlijk vanwege het slechte weer. Bij afwezigheid van een loods, en gezien het slechte weer werd het anker uitgeworpen, maar het touw hiervan brak kort daarop. Een tweede anker werd uitgeworpen, maar ook die hield het niet. Nog één anker was over en die werd uitgegooid, maar aan boord vertrouwde men hier niet op en werd besloten de grote- en bezaansmast te kappen. Zoals werd gevreesd knapte ook het touw van anker nummer drie, en dreef het schip daarna richting de kust. De bemanning zocht veiligheid op de bak, maar het schip sloeg aan stukken, en sommige van de bemanningsleden deden een laatste poging om te overleven door naar het strand te zwemmen. Een groot deel hiervan verdronk, en slechts zes man wisten de ramp te overleven en de kust te bereiken.¹⁸⁷

¹⁸⁶ Alinea ontleend aan P. Dekker, 'De ramp met de Oostindiëvaarder "Vrouwe Elisabeth Dorothea" te St. Maartenszee', *West-Frieslands Oud en Nieuw* 39(1972)37-68, aldaar 39-41.

¹⁸⁷ Alinea ontleend aan ibidem, 43.

Zowel in Callantsoog als in Petten waren jutters op de hoogte van wat de *Vrouwe Elisabeth Dorothea* was overkomen, en liepen enkelen al vroeg op het strand goederen te verzamelen. De strandvonders van beide dorpen werden ook op de hoogte gebracht, en gingen spoedig naar het strand. De zes bemanningsleden die het overleefd hadden werden te Callantsoog verzorgd. Zij werden gered door enkele bewoners die door middel van een groot vuur te ontsteken de bemanningsleden konden opwarmen.¹⁸⁸ Van de overlevenden waren waarschijnlijk twee Nederlands.¹⁸⁹ Circa 44 lijken spoelden aan en werden onder toezicht van de strandvonders naar Callantsoog vervoerd en begraven op het kerkhof.¹⁹⁰

In dit opzicht deden de strandvonders wat het plakkaat van 1739 hun als taak gaf, echter toezicht op de aangespoelde goederen was een heel ander verhaal. Volgens de beschrijving van Dekker, kwam één strandvonder te Petten een jutter tegen op weg naar het strand die officierskledij in handen had. Deze was waarschijnlijk afkomstig van één van de aangespoelde lijken, waarmee de jutter lijkenroof had gepleegd, wat een misdrijf was die bestraft kon worden met de dood.¹⁹¹ Daarnaast droeg een strandvonder te Callantsoog weinig gezag uit toen hij jutters betrapte op het oprapen van peper en andere goederen. Zijn verbod had weinig overtuigingskracht en de jutters vielen hem aan waardoor hij moest vluchten.¹⁹² Vanaf 28 november nam het aantal jutters op het strand almaar toe. Toen eenmaal onderzoek was ingesteld, stelden strandvonders dat niemand uit het eigen dorp zich schuldig had gemaakt aan jutterij, vermoedelijk uit angst voor wraakneming of uitstoting door de dorpsgenoten. De strandvonders stonden namelijk veelal in het midden van de dorpsgemeenschap.¹⁹³ Ook kwam het bij deze ramp voor dat strandvonders toelieten dat jutters spullen van het strand stalen en verkochten, waardoor maar weinig goederen werden geborgen. Daarentegen werd tijdens een kerkdienst door de priester van Egmond (waar ook goederen van het schip waren aangespoeld) opgeroepen tot het terugbrengen van de spullen, waarna een aantal strandvonden naar de priester werden gebracht.¹⁹⁴

¹⁸⁸ De Keuning, 'Strandroverij langs de Hollandse kust', 13.

¹⁸⁹ Dekker, 'De ramp met de Oostindiëvaarder', 46.

¹⁹⁰ Ibidem, 47.

¹⁹¹ Ibidem, 45.

¹⁹² Ibidem, 49.

¹⁹³ Ibidem.

¹⁹⁴ De Keuning, 'Strandroverij langs de Hollandse kust', 8.

Er ging nog meer mis tijdens deze ramp. Er kwam namelijk strijd tussen de eigenaren van het schip (de VOC), de heren van Callantsoog en Petten, en de rentmeesters ter plaatse. De VOC had namelijk een particuliere berger in de arm genomen, terwijl volgens het plakkaat van de strandvonderij alleen rentmeesters hier gerechtigd toe waren, die meteen een deel van de opbrengst afdroegen aan de schatkist van de domeinen. Daarnaast waren Callantsoog en Petten nog 'Vrije Heerlijkheden', waar de heren van Alkmaar en Haarlem de dienst uitmaakten. Deze wilden de goederen juist voor eigen gewin bergen, anders liepen zij inkomsten mis. Hierdoor werd de VOC van twee kanten tegengewerkt: door de heren en de rentmeesters. De heren XVII kwamen tot inkeer, en lieten de particuliere berger gaan, en lieten het over aan de rentmeesters.¹⁹⁵

Daarnaast zocht de VOC via haar advocaat Van der Hoop contact met de advocaat-fiscaal en procureur-generaal IJsbrand 't Hoen (1717?-1788), vanaf 1762 advocaat-fiscaal en procureur generaal in criminele zaken in Holland, Zeeland en West-Friesland, om te melden 'dat niet behoorlijk werd opgetreden tegen strandroverij door diegenen welke gelast zijn tegen de strandroverijen behoorlijk te vigileren' en dat deze 'hun pligt grotelijks hadden gemanqueert', waarop 't Hoen een commissie in het leven riep om onderzoek te doen naar de strandroverijen en de lijkenroof inzake de *Vrouwe Elisabeth Dorothea*.¹⁹⁶ Het onderzoek werd nauwkeurig gedaan aan de hand van het laatste plakkaat van de strandroverij uit 1739. Daaruit bleek dat veel personen zich hadden schuldig gemaakt aan misdrijven, waaronder ook een baljuw, rooms priester, een notaris en procureur en een commissaris van de VOC.¹⁹⁷ Echter deze vooraanstaande figuren werden niet vervolgd. De 'gewone' jutters die werden gearresteerd werden gestraft, waarvan de zwaarst beschuldigde met een strop werd gegeseld en gebrandmerkt, en vervolgens werd verbannen uit de provincies van Holland, Friesland, Zeeland en Utrecht.¹⁹⁸ De vervolging had grote gevolgen voor het dorp Petten. Economisch had het dorp zwaar te verduren door het missen van een deel van de werkzame bevolking. In 1768 werd daarom verzocht de lopende vervolging achterwege te laten, hetgeen werd ingewilligd. Naar aanleiding van deze ramp en de nasleep hiervan,

¹⁹⁵ Alinea ontleend aan Dekker, 'De ramp met de Oostindiëvaarder', 50-54.

¹⁹⁶ NA, Collectie Staten van Holland (3.01.04.01) (SvH), inv.nr. 5219, artikel van 13 oktober 1768, 927.; Dekker, 'De ramp met de Oostindiëvaarder', 55.

¹⁹⁷ Dekker, 'De ramp met de Oostindiëvaarder', 62-64.

¹⁹⁸ Ibidem.

verzocht 't Hoen een nieuwe commissie in het leven te roepen om een efficiënte regeling te ontwerpen om de excessen in de strandroverij te beheersen.¹⁹⁹

Commissie 't Hoen

Een grote rol in het hervormen van het reddingswezen was weggelegd voor Ijsbrand 't Hoen. Hij ontving in zijn functie veel rapporten over scheepsrampen en strandroof. Velen bleken zich schuldig te maken aan strandroof. In 1768 schreef hij dat strandroof een ware kostwinning was geworden.²⁰⁰ Naast de illegale praktijken van de bevolking werd bij de perikelen van de *Vrouwe Elisabeth Dorothea* ook duidelijk dat de strandvonders geen instructies hadden of deze negeerden, en daarbij geheel onbekwaam waren voor hun taak.²⁰¹ Dat moest anders. Op 13 oktober 1768 diende 't Hoen het verzoek in tot opzet van een commissie die een herziening op het stuk van de strandroverij bij de Staten van Holland en West Friesland zou ontwerpen.²⁰² In de Resoluties van de Staten van Holland en West Friesland uit 1769 werd op 12 januari opnieuw gesproken over deze herziening, in antwoord op een eerder ontvangen brief in december 1768 waarin werd aangedrongen om te kijken naar het ontwerp van commissie 't Hoen.²⁰³

Het ontwerp van commissie 't Hoen was behoorlijk vernieuwend. Ten eerste gaf het rapport van de commissie verschillende oorzaken aan voor de strandroverij en behalve aanpassingen en correcties op het bestaande plakkaat (dat in 1739 voor het laatst was uitgegeven) moest de gehele beveiliging van de stranden (waaronder het systeem van de strandvonderij), het redden en beschermen van personen als goederen worden aangepast.²⁰⁴ Daarnaast werd vastgesteld dat ook middelen beschikbaar moesten worden gesteld om de nieuwe, aangepaste wetten te kunnen handhaven. Er werd namelijk bevonden 'dat van alles, wat eenigsints tot redding van Menschen of Goederen konde strekken, genoegzaam niets op eenig Zee-Dorp gevonden wierd'.²⁰⁵ Het rapport concludeerde dat:

¹⁹⁹ Ibidem, 64.

²⁰⁰ *Alle hens gered*, 10.

²⁰¹ NA, SvH, inv. nr. 5220, *Resolutien van de heeren*, 12 januari 1769, 29.

²⁰² NA, SvH, inv.nr. 5219, *Resolutien van de heeren*, 13 oktober 1768, 928.

²⁰³ NA, SvH, inv. nr. 5220, *Resolutien van de heeren*, 12 januari 1769, 28.

²⁰⁴ Ibidem, 29.

²⁰⁵ Ibidem.

'er behoorde, van distantie tot distantie, langs de Kusten van deese Provincie aangesteld te worden een seeker getal Opper-Strandvonders, en voorts op ieder Zee-Dorp eenige bequaame Onder-Strandvonders, Gequalificeerdens en Waakers, in sulk getal, en alle voorsien van soodanige Instructie, als waar van wy hier neevens de Concepten aan U Edele Groot Mog. Eerbiediglyk toe senden.²⁰⁶

Er moest daarmee een einde komen aan de zeer lokale wijze van toezicht die aanwezig was, zoals ook herkenbaar was voor het Amerikaanse model van Wells.²⁰⁷

Commissie 't Hoen noteerde een aantal oorzaken voor de strandoverrijen. Zo was ten eerste het plakkaat op het stuk van de espargnes uit 1529 meerdere malen bijna ongewijzigd heruitgegeven. Het plakkaat hield daarmee geen rekening met veranderende tijden en omstandigheden. Ook al zou men het plakkaat door de jaren heen hebben gewijzigd, dan nog was volgens 't Hoen niet verzekerd geweest dat er minder excessen zouden voorkomen. Het schortte immers ook veelal aan de uitvoering van de regels. Rentmeesters en hun substituten werden in de regels geacht jutters op te pakken als deze op heterdaad betrapt werden, en mocht men hen niet kunnen arresteren, dan zouden zij later voor het hof worden geroepen. Dikwijls was er geen rentmeester op het strand te bekennen na een schipbreuk, en de substituut vaak traag en nalatig in het uitvoeren van de opgegeven taken. Ook waren de gekozen substituten, de strandvonders, vaak onhandig gekozen. Zo waren sommigen eigenlijk al te oud of hadden lichamelijke beperkingen. Anderen woonden zo ver van het strand, dat zij nooit op tijd aanwezig konden zijn in spoedgevallen. Daarbij kwam dan ook nog dat substituten geen instructies meekregen, zoals dat elders in Frankrijk, Vlaanderen en Zeeland wel het geval was. Er was in Holland en West-Friesland niet eens een reglement of instructie voor de rentmeesters van de espargnes.

Bij zowel het redden van levens als het bergen van goederen bleek het gemis aan materialen en hulpmiddelen in noodsituaties desastreus. Als goederen eenmaal geborgen werden, dan was er nog het probleem van het vinden van een veilige opslag. Er waren nauwelijks aparte magazijnen voor gevonden goederen, en vaak werden deze opgeslagen in tijdelijke locaties als stallen van particuliere herbergen. Dat bracht met zich mee dat deze

²⁰⁶ Ibidem, 30.

²⁰⁷ Wells, *The shipwreck shore*, 43.

niet altijd onder toezicht werden gehouden, en dus na berging alsnog konden worden verdonkeremaand.²⁰⁸

Om al deze oorzaken van excessen tegen te gaan kwam de commissie met enkele punten tot verbetering. Ten eerste wilde ze een nieuw plakkaat dat de strandvonders verplichtte tweemaal in het jaar het plakkaat voor te lezen aan het volk. Daarnaast wilde ze de kust in districten opdelen waar voor elke gezagsgebied één rentmeester kwam. Ook wilde ze iemand aanwijzen voor een constant toezicht op het strand. Hiermee zouden misbruiken worden verkleind, en zouden eventuele strandoverrijen worden voorkomen. Om het redden van mensen en het verloop van bergen van goederen te verbeteren, moesten twee gekwalificeerde mensen worden aangewezen door de rentmeester van een district om toezicht te houden op de strandvonders. Het was de bedoeling dat deze twee functionarissen jaarlijks een rapport uitbrachten. Voor de particuliere strandvonders moest een reglement of instructie komen. Een belangrijke vooruitgang voor het reddingswezen kwam met punt zes op de lijst van aanbeveling van de commissie: ‘een boot, met al desselfs toebehooren, mitsgaders een Waagen, ter vervoeringe van de voorsz Boot, naby de plaats daar een Schip komt te Stranden’, op ieder zeedorp.²⁰⁹ Hiermee kon men mensen redden en goederen bergen. Er moest ook een begroting komen voor zaken als vervoerskosten en arbeidslonen voor de strandvonders, om zo de kosten vast te kunnen stellen. Bij elk zeedorp moest een loods komen die gesloten kon worden, en onder continu toezicht stond, om gevonden goederen op te slaan.²¹⁰

Het meest vooruitstrevende advies kwam echter pas aan het einde van het rapport, en lijkt sterk beïnvloed te zijn geweest door ideeën van de MRD. Men wilde ‘geëxperimenteerde hulpmiddelen’ gebruiken om schijndoden weder tot leven te wekken. Deze materialen moesten idealiter worden opgeslagen in de loods voor het bergen van goederen. Sterker nog, alles moest eraan gedaan worden om de drenkelingen weer bij kennis te krijgen.²¹¹

De Staten van Holland en West-Friesland lieten opmerkelijk genoeg het rapport links liggen. Er kwam geen nieuw plakkaat, en ook hulp aan drenkelingen bleef uit. Op 11 mei 1769 bereikte de Staten van Holland en West-Friesland opnieuw een verzoek om algemene

²⁰⁸ Alinea ontleend aan NA, SvH, inv. nr. 5220, *Resolutien van de heeren*, 12 januari 1769, 31-35.

²⁰⁹ Ibidem, 37.

²¹⁰ Alinea ontleend aan ibidem, 36-38.

²¹¹ Uilkens, *De reddingboot*, 25.

voorzieningen te treffen voor het redden van drenkelingen.²¹² Een aantal steden en plaatsen had wel dergelijke voorzieningen aangelegd, maar kon onmogelijk het district eromheen helpen. Met het verzoek tot een algemeen plan vanuit de Staten, werd een concept plakkaat bijgevoegd. Deze werd door de Staten aangenomen en gepubliceerd. Het is echter onbekend of er ook daadwerkelijk financiële hulp vanuit de Staten werd vrijgemaakt voor hulpmiddelen. Waarom het rapport niet heeft geleid tot een nieuwe ordonnantie is niet duidelijk. Het archief van de Staten van Holland laat alleen het concept zien dat aan de gecommiteerde raden van Holland en West-Vriesland was gestuurd.²¹³ Lokaal lijken veel initiatieven genomen te zijn. Reeds in 1769 waren op last van de Staten van Holland en West-Friesland enige reddingsboten gebouwd en op verschillende punten langs de kust gestationeerd. 'Nederland bezat in 1769, twintig jaar voordat in Engeland de eerste reddingboot werd gebouwd, reddingstations met reddingboten. Ongetwijfeld waren deze nog zeer primitief, maar de eerste stappen om tot een beteren toestand te geraken waren toch reeds gedaan.'²¹⁴ Echter werden deze niet tot nauwelijks gebruikt doordat deze onpraktisch waren voor het redden van schipbreukelingen, en werd veelal, zoals ook zal blijken uit de casestudies, gebruikgemaakt van vissersbootjes.²¹⁵

Behalve vernieuwingen in mentaliteit en medische kennis, was ook praktijk een grote leermeester. In 1788 verging het VOC schip *Zuijderburgh*, net als de *Anna Catharina* en 't *Vliegende Hart* bij haar uitgaande reis bij Rammekens. Het was eenzelfde gebeurtenis waarbij het schip op ondiepten raakte, door slechte wind. Het was toenmalig bewindhebber van de VOC Daniël Radermacher (1722-1803) die in zijn stukken over de verschillende rampen concludeerde dat vooral uitgaande schepen last hadden van een ongunstige wind. Zijn oplossing hiervoor was simpel: schepen zo licht mogelijk leggen zodat de ondiepten minder parten speelde, en daarnaast schepen alleen laten uitvaren wanneer er geen harde oostenwind waaide in de dagen rondom vertrek.²¹⁶ Op deze manier zouden zijns inziens minder schepen bij Rammekens vergaan. Er werd vanuit individuen in de VOC dus

²¹² NA, SvH, inv. nr. 5220, *Resolutien van de heeren* 11 mei 1769, 705.

²¹³ Er is hier een tweestrijd in de literatuur over: De Booy en Uilkens geven aan dat het rapport als ordonnantie is uitgegeven, De Keuning bestrijdt dit.

²¹⁴ M.C. van Doorn, 'Het reddingwezen in Nederland', *Eigen Haard* 11 (1892)169-172; 186-190, aldaar 170.

²¹⁵ SAR, Archief van de Koninklijke Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen te Rotterdam (306) (Archief KZHMRS), inv.nr. 244, dossier Titsingh artikel door H. Th. de Booy, 2.

²¹⁶ NA, Radermacher, inv.nr. 247, Droevige aantekening.

nagedacht over het voorkomen van schipbreuken, naar aanleiding van verscheidene scheepsrampen.

Technische en medische ontwikkelingen

Initiatieven in de Republiek

Opvallend bij het rapport van commissie 't Hoen is de verandering in mentaliteit. Behalve dat men moest proberen schipbreukelingen te redden moest ook alles worden geprobeerd om drenkelingen te reanimeren wanneer zij aan land spoelden. Deze verandering in denken was alleen mogelijk door de technische en medische ontwikkelingen in de Republiek. Hierin was een grote rol weggelegd voor de MRD. Na de oprichting van de MRD volgde het buitenland spoedig met genootschappen die zich richtten op het voorkomen van ongevallen in het water en het reanimeren van drenkelingen. Frankrijk, Engeland, Duitsland, Italië en zelfs Amerika zijn hiervan voorbeelden.

Tussen 1767 en 1813 stond de Maatschappij tot Redding van Drenkelingen niet stil. Zij kende beloningen toe voor reanimatie van schijndoden en bewusteloze drenkelingen. Er werd in die periode in totaal 1929 keer een dergelijke beloning toegekend. Er bestonden indertijd veel verschillende manieren om drenkelingen bij kennis te krijgen. Zo rolde men de schijndoden over een ton, werd aderlating toegepast, werd men bij een vuur gezet, maar ook door middel van heftig kabaal maken werden pogingen gedaan mensen bij te brengen. Lang niet alle wijzen waren succesvol; sommige handelingen waren zelfs ronduit gevaarlijk voor de schijndode. Onjuiste en gevaarlijke reanimatiemethoden werden langzamerhand bekend. Zo hield de Rotterdamse arts Lambertus Bicker (1732-1801) zich bezig met het vertalen van het Franse werk van arts Samuel-Auguste Tissot (1728-1797) : *Raadgeving voor de Gezondheid van den Gemeenen man*, om op deze manier mensen te waarschuwen over de gevaarlijke methoden. Geregeld werden nieuwe reanimatiemethoden gepubliceerd en verspreid door de maatschappij. Zo werd kort na oprichting over een nieuwe reanimatiemethode gepubliceerd in *De Filosoof*: lucht inbrengen bij de longen, afkomstig van de kennis van vroedkundigen die levensloze baby's hierdoor tot leven brachten. Hiervoor kon een dun pijpje of blaasbalg worden gebruikt, dat in Parijs was bedacht. Kennis hiervan werd door de MRD verspreid door middel van aanplakbiljetten door de stad heen.

Voorheen was het gebruikelijk om de drenkeling te verwarmen, de neus en keel te prikkelen door een pen of veer, en als laatste optie aderlaten.²¹⁷

Naast het voorschrijven van nieuwe reanimatiemethoden drong de maatschappij er bij de burgers op aan om actief te helpen. Dit begon door de ratelwacht of nachtwacht te voorzien van een dreg met een ankertje aan een lange lijn.²¹⁸ Hiermee kon de nachtwacht mensen uit het water helpen. Elk gered geval werd beloond met drie gulden. Vanaf 1793 kwam bij de standaarduitrusting van de nachtwacht ook een lantaarn voor beter zicht.²¹⁹

Daarnaast had de MRD, wijkmeesters in Amsterdam die overzicht moesten houden en orde moesten scheppen wanneer drenkelingen uit het water werden gehaald. Omstreeks 1800 kwamen er nieuwe verbeteringen. Zo werden de wijkmeesters beter herkenbaar gemaakt door middel van een stok in de kleuren van de stad, en kwamen er leuningens langs de waterkant, lantaarns en een slagboom voor de bruggen in de stad. Ook stelde de maatschappij tabaksrookklisteerapparaten ter beschikking, waarmee men lucht in de ingewanden blies. Daarnaast zorgde ze ook voor openbare lessen over de hulpmiddelen tot redding van drenkelingen. Alles om de kans dat men te water zou raken te beperken en, als dit toch gebeurde, de kans te vergroten dat men het zou overleven.²²⁰

Reddingen werden daarnaast ook beloond door de maatschappij. Alle redders die konden aantonen een drenkeling succesvol weer bij kennis hebben gebracht, werden bekroond met een gouden medaille, wat indertijd als een klein vermogen werd gezien.²²¹

Naast de MRD waren er meer genootschappen die zich bezighielden met het verspreiden van kennis en het motiveren van menslievend gedrag. De Maatschappij tot Nut van 't Algemeen schreef prijsvragen uit en de Oeconomische Tak kende ook de bekroning van goede daden met penningen.

²¹⁷ Alinea ontleend aan De Booy, *Grepen uit twee eeuwen*, 19, 26, 35.

²¹⁸ Brokken en Frijhoff, *Idealen op leven en dood*, 41.

²¹⁹ Ibidem.

²²⁰ Alinea ontleend aan De Booy, *Grepen uit twee eeuwen*, 37-42.

²²¹ Ibidem, 44.



Tabaksrookklijsterpijp, Bron: Maritiem Museum Rotterdam, inventarisnummer M3587-A.

Initiatieven in het buitenland

De ontwikkelingen in de Republiek stonden niet op zichzelf. Ook in het buitenland werden initiatieven ontplooid. In Zweden kwamen particuliere 'dykericompanier' die boten hadden welke als voorloper kunnen worden gezien van de reddingboot.²²² Daarnaast richtte de staat in 1774 een fonds op voor de redding van schipbreukelingen.²²³ In Engeland waren al in de eerste helft van de achttiende eeuw gebouwen ingericht om dienst te doen als een soort reddingstations, zoals Bamborough Castle in Northumberland.²²⁴ Daarnaast werden langs de kust van Engeland ook boten gestationeerd voor de redding van schipbreukelingen. Deze waren door particulier initiatief verzorgd, waaronder door de in 1774 opgerichte Royal Humane Society in Londen. De Royal Humane Society was een kopie van de Nederlandse MRD, en ook elders werd het Hollandse voorbeeld gevolgd. In steden als Hamburg, Danzig en Stralsund werden het jaar na de oprichting van de MRD dergelijke maatschappijen opgericht. In Parijs in 1772 en zelfs Amerika volgde in 1785 met de Massachusetts Humane Society, die langs de gehele oostkust hutten bouwde als reddingstations.²²⁵

Ook werden speciale boten ontworpen voor reddingsacties. In Parijs en Engeland werden proeven uitgevoerd met kleine vaartuigjes die licht genoeg waren om met een aantal man het water in te dragen en naar een schip in nood konden worden geroeid. Er werd zelfs een prijsvraag uitgeschreven voor een dergelijke boot. Het was echter scheepsbouwer Henry Greathead(1757-1818) uit Shields die in 1789 met het ontwerp van de eerste 'onzinkbare' reddingboot kwam, die later ook in Nederland werd gebruikt.²²⁶

²²² Uilkens, *De reddingboot*, 27.

²²³ *Amsterdamsche Courant*, 18-08-1774.

²²⁴ Uilkens, *De reddingboot*, 27-28.

²²⁵ *Ibidem*, 28.

²²⁶ *Ibidem*, 29.

VOC-schip *Woestduin*, 1779

Wat betekenden de voorstellen van commissie 't Hoen in de praktijk? Ondanks dat er door de eeuwen heen vele schepen vastliepen op de Nederlandsche kust, werd vooral het verhaal over het vergaan van het VOC-schip de *Woestduin* bekend. De *Woestduin* werd te Amsterdam gebouwd in 1767, en maakte voor de VOC vijf reizen naar de Oost. De laatste reis betekende het einde voor zowel het schip als de goederen aan boord, en een deel van de bemanning. De reis huiswaarts werd op 10 november 1778 aangevangen van de rede van Batavia. De *Woestduin* maakte deel uit van een najaarsretourvloot van negen schepen.²²⁷

Op 21 juli 1779 liep de *Woestduin* samen met het VOC-schip *Groenendaal* en het oorlogsfregat *Boreas*, dat de schepen konvooieerde, het Engelse kanaal binnen. De *Woestduin* voer voor de Kamer van Zeeland en had als eindbestemming Middelburg. De *Groenendaal* voer voor de Kamer van Amsterdam en zette koers naar het Marsdiep. Op dit punt van de reis ging echter het één en ander mis. Ter hoogte van Beachy Head lag de loodshoeker uit Zeeland paraat om de *Woestduin* te voorzien van een loods die het schip veilig en wel over de ondiepten voor de Zeeuwse kust kon leiden. De loodshoeker bereikte echter nooit de *Woestduin*. De hoeker zag de drie schepen, maar zag geen kans deze te benaderen. Het drietal anderzijds, zag de loodshoeker niet. De drie schepen zeilden door, en seinden de volgende dag naar de kust voor een loods. Het sein werd helaas niet als zodanig herkend en de *Woestduin* zat dientengevolge nog steeds zonder loods.²²⁸

Vervolgens werd een korte scheepsraad gehouden aan boord van de *Woestduin*. De scheepsraad boog zich over de vraag of de schepen door zouden varen of toch moesten wachten op een loodshoeker. De kapitein van de *Boreas* wilde zo snel mogelijk door, en kwam met een oplossing. De loods op de *Boreas* werd overgezet op de *Woestduin*. De loods, Thijs Wiegman, was echter een Texelse loods, die niet bekend was met de situatie voor de Zeeuwse kust, maar er was goed vertrouwen dat hij met zijn 37 jaren van dienst als loods de klus kon klaren. De *Boreas* en de *Groenendaal* zetten de reis voort naar het Marsdiep, en lieten de *Woestduin* achter.²²⁹

²²⁷ D. Roos, 'De ondergang van het VOC-schip "Woestduyn"', *De Blauwe Wimpel* 39 (1985) 118-121, aldaar 118.

²²⁸ Alinea ontleend aan ibidem, 119.

²²⁹ Alinea ontleend aan ibidem, 120.

De *Woestduin* verkende 23 juli de Walcherse kust, maar de loods en bemanning besloten dat vanwege het buiige weer zij zouden wachten met het binnenvaren tot de volgende dag. Op 24 juli rond 11:00 uur stootte het schip op de grond, en liep vlak erna vast op de Rassen bij Zoutelande. In de middag werden noodschotten gelost, die waargenomen werden aan de kust, maar hulp was (voorlopig) niet onderweg. Zeven man bleven niet wachten op hulp en stapten in de sloep van het schip, en wisten na veel moeite de kust te bereiken.²³⁰ De *Woestduin* verkeerde nog steeds in nood en het roer werd door de zee aan stukken geslagen. Binnen enkele uren was er niets van het wrak meer zichtbaar, behalve kisten met lading, peper en kruidnagels die in het water dreven. Pas de volgende ochtend werden de schipbreukelingen gered.²³¹

De Vlissingse visser en loods Frans Naerebout hoorde van het schip dat vast was komen te zitten op de Rassen en ging op zoek naar een middel om een reddingsoperatie op poten te zetten. Zijn broer Jacob Naerebout en hij, twee vissers en loodsen uit Vlissingen, waren niet onbekend met reddingspogingen op het water. Al eerder hielpen zij enkele in nood verkerende schepen zoals het oorlogsschip de *Bruinswyk* in 1776. De redding die zij tijdens de ramp van de *Woestduin* uitvoerden maakte hen onsterfelijk. Het weer was dermate slecht, dat zelfs een poon van de VOC, die op dat moment aanwezig was in Vlissingen, geen reddingsactie durfde te ondernemen, de broers Naerebout daarentegen wel.²³²

Frans en Jacob wisten enkele anderen zover te krijgen om te helpen, maar zij moesten wachten tot het tij zodanig keerde dat men te water kon gaan. Frans bleef wakker tot midden in de nacht, waarna hij zijn maten wakker maakte en uitvoer. Zij wisten 's ochtends vroeg rond 4:00 uur 71 man te redden en gingen na de riskante operatie terug naar de wal. Toen de schipbreukelingen eenmaal veilig aan wal waren, gingen zij er nog een keer op uit om de overige mannen te redden, en kwamen zij voor het donker terug met nog eens zestien man.²³³ De gebroeders Naerebout kregen aan wal een warm onthaal, echter niet van iedereen. Al gauw kwam namelijk de vraag aan de redders of zij ook goederen van

²³⁰ *Bericht wegens het verongelukte Oost-Indische schip Woestduin; en de redding der schepelingen door de gebroeders Naerebout* (Middelburg 1780) 9-10.

²³¹ *Ibidem*, 13.

²³² *Ibidem*, 16.

²³³ *Middelburgsche Courant*, 29 juli 1779.

het wrak hadden geborgen.²³⁴ De VOC had hier namelijk het grootste belang bij. De *Woestduin* was teruggekomen uit de Oost, en had kostbare lading aan boord: witte en zwarte peper, parelmoer schelpen, kruidnagels, koffie en nog veel meer producten die gewild waren op de Nederlandse markt.²³⁵

De bewindhebbers van de VOC stelden na het nieuws direct een onderzoek in, waaruit na tien vergaderingen duidelijk werd dat de onkunde van de loods de *Woestduin* fataal was geworden.²³⁶ De consequenties daarvan waren groot voor de loods Thijs Wiegman. Hij werd gezeseld en gebrandmerkt en werd na een half jaar in de gevangenis ook nog eens verbannen uit Zeeland.²³⁷ Naast de schuldvraag, hield de VOC zich vooral bezig met het bergen van de lading. Zo trok de VOC-equipagemeester Abraham in 't Anker erop uit om lading te redden.²³⁸ Ook de overheid hielp hierbij: zij zonden vijftig man militie uit naar Vlissingen om 'aldaar te patrouileren om rovers te weren en te arresteren'.²³⁹ Een deel van de goederen die waren aangespoeld, werden ondanks de controle van de overheid toch door de lokale bevolking meegenomen. Deels werd dit naar de strandvonder gebracht, en kreeg de VOC uiteindelijk toch haar waar terug.²⁴⁰ De VOC huurde daarnaast ook duikers in om resten van het schip op te duiken, maar daar werd weinig gevonden.²⁴¹ De VOC stelde een lijst op met alle geborgen goederen, de opbrengsten met de verkoop van deze goederen, maar nog belangrijker: de bedragen die zij de verschillende vissers moesten betalen die gevonden goederen terug hadden gebracht.²⁴² Behalve de VOC assisteren bij het beveiligen van de goederen, had de overheid geen rol in deze schipbreuk en de nasleep hiervan.

De reddingsactie van de gebroeders Naerebout en hun maten bleef overigens niet onopgemerkt. Het nieuws bereikte al gauw Haarlem, waar de leden van de Oeconomische Tak van de Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen het snel eens waren dat deze

²³⁴ J. Stamperius, *Frans Naerbout* (Haarlem 1893) 38. Ondanks dat dit een fictief verhaal is, is het niet onwaarschijnlijk dat deze vraag na de reddingsactie werd gesteld.

²³⁵ A. Scheijde, *De Woestduynschipbreuk nader ontrafeld. De legendarische redding, de opvarenden en het verdwenen fortuin* (Eindhoven 2010) 21-24.

²³⁶ Roos, 'De ondergang van het VOC-schip', 120.

²³⁷ Ibidem, 121.

²³⁸ Scheijde, *De Woestduynschipbreuk nader ontrafeld*, 30.

²³⁹ Roos, 'De ondergang van het VOC-schip', 121.

²⁴⁰ NA, VOC, inv.nr.13344, stukken betreffende de lading van het verongelukte schip *Woestduin* 1779.

²⁴¹ Roos, 'De ondergang van het VOC-schip', 121.

²⁴² NA, VOC, 13344, stukken betreffende de lading.

mannen een ereprijs verdienden.²⁴³ Bij de uitreiking van de medailles en een geldsom werd een speech gehouden, waarbij de nadruk werd gelegd op de menslievendheid en het individuele optreden van de mannen: ‘ook mijn hart zal zich en anderen noch wel eens toeroepen: zijt menschelijk; en handelt belangeloos, gelijk de Naerebouts’.²⁴⁴

Ook de VOC gaf een bedrag van 300 Vlaamse ponden aan de redders als dankbetuiging. In de archieven kan men echter zien dat dit werkelijk bijzaak was voor de VOC door de omissie van enig document over de redders in de verschillende dossiers. De belangrijkste punten voor de VOC waren het uitzoeken wie verantwoordelijk was voor de ramp, en zoveel mogelijk goederen bergen om het verlies voor de vele particulieren en de maatschappij te beperken.²⁴⁵

Zoals ook bleek uit de ramp van ‘t *Vliegend Hart* en de *Anna Catharina*, was een reddingspoging afhankelijk van de persoon die het aanschouwde. In het geval van de *Woestduin* waren het twee mannen die tezamen met enkele vrijwilligers wel kans en noodzaak zagen om een reddingsoperatie op gang te zetten, overtuigd van hun eigen kunnen en bewust van de waarde van mensenlevens. Het was een individueel en particulier initiatief, waarop de staat noch VOC en genootschappen enige grip of invloed hadden.

VOC-schip *Negotie*, 1790

In 1785 kocht de VOC acht schepen aan om het tekort aan schepen waar de compagnie mee te kampen had tegemoet te komen. Eén van deze schepen, de *Negotie*, vertrok drie maanden na aankoop richting de Oost. Zij bleef hier drie jaar en werd ingezet voor de intra-Aziatische vaart. In 1789 begon zij haar reis terug naar Nederland, en kwam op 26 juni 1790 weer behouden aan op de Rede van Texel.

In oktober 1790 werd besloten het schip opnieuw in te zetten voor een reis naar Azië, en werd de *Negotie* van bemanning en voorraden voorzien. Het schip werd met een grote hoeveelheid geld geladen: 23 vaten met zakken koperen duiten, veertien kisten met zilveren dukatons en een kist met negen baren goud, met een totale waarde van 245.919 gulden, werden aan boord gebracht.²⁴⁶ Ook klaar voor vertrek lag de *Meerwijk*. Eind

²⁴³ *Bericht wegens het verongelukte Oost-Indische schip Woestduin*, 5-6.

²⁴⁴ *Ibidem*, 24.

²⁴⁵ NA, Radermacher, inv.nr. 247, consideratien aangaande het gedrag van die texelse loods [...] over de *Woestduin*.

²⁴⁶ V. Roeper en I. Vonk-Uitgeest ed., *Texel en de VOC. Schepen op de Rede. Texelaars in de Oost* (Texel 2002) 125.

november lagen de *Meerwijk* en de *Negotie* op de Rede van Texel gereed. De *Meerwijk* telde 238 mensen aan boord, de *Negotie* daarentegen was een klein schip, met slechts 59 bemanningsleden. De *Negotie* voer als eerste uit op 23 november 1790, en strandde nog geen drie dagen later ‘agter de Koog op Tessel’.²⁴⁷ Het schip was door een hevige storm in de nacht van 26 op 27 november tussen twaalf en twee uur gestrand en verbrijzeld, en slechts zestien man overleefden de ramp: ‘te weten, de Bootsman, de Kuiper en kwartiermeester met dertien matrozen’.²⁴⁸ Er verdronken bij de schipbreuk 43 man. Informatie over hoe de zestien man het hebben overleefd wordt niet gegeven in de verschillende bronnen.

Eenmaal op het strand terechtgekomen, lag de lading van het schip her en der verspreid. De bootsman, P. van Daalen, maakte een notitie van de goederen die op het strand lagen. Hij werd echter door de baljuw van Texel van het strand verwijderd, ook al trad hij op namens de rechtmatige eigenaar van de lading. De schout Jacobus Valk erkende het gezag van Van Daalen niet. Normaliter zou de schout het recht op bergen hebben, maar omdat mensen van de VOC aanwezig waren (de rechtmatige eigenaar van de goederen) was dit niet aan de orde. Op 29 november werd de stranding van de *Negotie* besproken door de Kamer van Amsterdam. De bewindhebbers kregen van verschillende Texelaars en de bootsman bericht over het ongeluk en ook de problematiek rondom de verantwoordelijkheid van het bergen.²⁴⁹ De bewindhebbers besloten om de berging van schip en lading aan de Gecommitteerde Raden van het Noorderkwartier over te laten. Zij antwoordden later dat zij deze stappen al in werking hadden gesteld, voordat zij de missiven van de heren ontvingen.²⁵⁰ Daarnaast moest bewindhebber Frank van der Goes, die al onderweg was naar de Rede van Texel, de VOC-belangen op het eiland waarnemen.²⁵¹

Ondertussen ontfermden twee mannen, VOC-commissaris Hendrik van der Merct en waarnemend commandeur Arie Kikkert, zich over de schipbreukelingen en zorgden zij dat dezen onderdak in De Koog kregen. De gewonden werden verpleegd door een heelmeester.²⁵²

De VOC-vertegenwoordigers Kikkert en Van der Merct stelden bewakers aan voor

²⁴⁷ Ibidem, 125.

²⁴⁸ NA, VOC, inv.nr. 298, resolutie van 29 November 1790.

²⁴⁹ Roeper en Vonk-Uitgeest, *Texel en de VOC*, 127.

²⁵⁰ NA, VOC, inv.nr.298, resolutie van 6 december 1790.

²⁵¹ Roeper en Vonk-Uitgeest, *Texel en de VOC*, 127.

²⁵² Ibidem.

beveiliging van het strand, waarschijnlijk omdat de Texelse jutters al het één en ander buit hadden gemaakt. Het gezag werd echter weer niet erkend door schout Valk, en hij stuurde de mannen weg.²⁵³ Van der Goes wilde met Valk praten, maar deze was telkens niet beschikbaar.²⁵⁴ Bergingsacties waren al ondernomen, maar tussen de wrakresten waren nog geen lichamen van de verdronken opvarenden gevonden. Bewindhebber Van der Goes veronderstelde dat zij onder het zand terecht waren gekomen.²⁵⁵ De bewindhebber bezocht daarna de schipbreukelingen in De Koog. Op 2 december bespraken de bewindhebbers van de VOC de acties van 'de onwillige schout'.²⁵⁶ Zij besloten daarop de advocaat S.C. Nederburgh een brief op te stellen waarmee het machtsspel ten einde kwam tussen Valk en de VOC-vertegenwoordigers.²⁵⁷ Daarnaast gaven zij Van der Goes de opdracht alle onbruikbare goederen direct te verkopen.²⁵⁸

Op 4 en 5 december keerden de zestien schipbreukelingen terug naar Amsterdam. Zij hadden al hun persoonlijke bezittingen en vooruitbetaalde gage verloren met de ramp. Normaliter werd het schip als onderpand beschouwd voor gage, en hadden zij doordat het schip gestrand was geen recht meer op uitbetaling. Er werd daarentegen toch voor de mannen gezorgd.²⁵⁹ De bewindhebbers besloten de mannen drie gulden per week uit te keren voor het levensonderhoud, zolang zij geen andere inkomsten hadden.²⁶⁰

Ondertussen sloot de VOC verschillende contracten met bergers en duikers, in de hoop om vooral het geld dat aan boord was terug te vinden. In de jaren 1790-1794 werden vooral goederen gevonden.²⁶¹ Toen in 1800 de laatste bergingspoging door de heer Kikkert werd gestaakt, stond de teller uiteindelijk op zo'n 57.500 gulden. Daarmee was nog geen kwart van de bijna 246.000 gulden teruggevonden en aan de VOC overhandigd.²⁶² Er zal in de tussentijd hoogstwaarschijnlijk meer geld zijn teruggevonden door illegale bergers en jutters.

²⁵³ Ibidem, 129.

²⁵⁴ Ibidem.

²⁵⁵ NA, VOC, inv.nr.298, notulen van Van der Goes.

²⁵⁶ Roeper en Vonk-Uitgeest, *Texel en de VOC*, 129.

²⁵⁷ NA, VOC, inv.nr.298, resolutie van 2 december 1790.

²⁵⁸ Ibidem.

²⁵⁹ Roeper en Vonk-Uitgeest, *Texel en de VOC*, 131.

²⁶⁰ NA, VOC, inv.nr.298, resolutie van 16 december 1790.

²⁶¹ Roeper en Vonk-Uitgeest, *Texel en de VOC*, 132.

²⁶² Ibidem, 131-134.

Bij deze ramp ging de grootste belangstelling vooral uit naar het bergen van aangespoelde goederen en het verzorgen van de overlevenden, en lijkt de vraag wie schuldig was aan het laten stranden van het schip van ondergeschikt belang. Ook de overlevenden van de ramp kregen uiteindelijk weinig aandacht in de vergaderingen van de Heeren XVII.

Zwalkend beleid

Nadat het Noorden na de Bataafse Omwenteling in 1795 praktisch de zusterrepubliek was geworden van Frankrijk, en de Zuidelijke Nederlanden bij Frankrijk werden ingelijfd, werd men steeds afhankelijker van Frankrijk. Internationaal werden de Nederlanden als satelliet van Frankrijk gezien.²⁶³ Drie jaar lang delibereerden de Bataven over een hervorming van het staatsbestel. Nadat dit op niets uitliep, wisten radicale Bataven met hulp van de Fransen een coup te plegen, waarna een nieuwe Staatsregeling in 1798 werd gevormd. Deze had een democratisch centralistische toonzetting, waarbij er een ware eenheid zou komen en tegelijkertijd een einde werd gemaakt aan initiatieven op lokaal niveau die kenmerkend waren voor de Republiek.²⁶⁴ Deze centralisatie zou grote gevolgen hebben voor het reddingswezen. Na enkele schermutselingen, werd vanaf 1800 toch steeds duidelijker dat de Fransen geen bevrijders waren, maar eerder bezetters van het land. Daardoor ontwikkelde zich in de jaren 1800-1813 een nieuw nationalistisch gevoel.²⁶⁵ In 1810 werd de inlijving bij Frankrijk compleet nadat Lodewijk Bonaparte als nieuwe koning werd aangewezen door Napoleon.

Ondanks dat er weinig bekend is over wat de staat precies heeft gedaan aan het reddingswezen in deze periode, is er één man geweest die zich in deze periode sterk heeft ingezet voor de ontwikkeling van een reddingsboot. Adriaan Arent Titsingh (1735-1819) maakte carrière bij de marine en werd in 1756 equipagemeester van de Verenigde Oost-Indische Compagnie te Amsterdam.²⁶⁶ Hij zette zich in voor de zogenaamde 'Boot des Levens', ontworpen door Henry Greathead. Titsingh wilde een model maken van de reddingsboot maar omdat hij zich niet bekwaam achtte wilde hij er liever één uit Engeland importeren. Hij nam daarom contact op met de gerenommeerde marine-officier Jan Hendrik

²⁶³ Blom en Lamberts, *Geschiedenis van de Nederlanden*, 222.

²⁶⁴ *Ibidem*, 229.

²⁶⁵ *Ibidem*, 230.

²⁶⁶ SAR, Archief KZHRMS, inv.nr. 244, dossier Titsingh artikel Th. de Booy, 3.

van Kinsbergen(1735-1819). Hij hoopte dat, gezien Van Kinsbergen's compassie met zeelieden, hij zich ook sterk zou maken voor het verkrijgen van Greathead's reddingsboot op de Nederlandse kust.²⁶⁷ Op eigen kosten liet Titsingh het model bouwen op de werf van de VOC.²⁶⁸ Daarna schreef Titsingh C.A. Ver Huell, toenmalig minister van Marine, over de reddingsboot van Greathead, om hem vervolgens toestemming te vragen om een nieuw, verbeterd model te doen bouwen op de marinewerf en vervolgens te introduceren op de Nederlandse kusten.²⁶⁹ Howel deze gebouwd werd, had Titsingh maar weinig vertrouwen in het vernieuwde model.

Ondertussen werd elders buiten Nederland hard gewerkt aan het reddingswezen. Zo kwam in november 1806 Titsingh ter ore dat Denemarken een nieuwe, verbeterde reddingboot had geschonken aan de tsaar van Rusland. Echter na enig onderzoek bleek het niet een reddingboot te zijn zoals Henry Greathead deze had ontworpen, maar een loodsboot die met snelzeilende sloepen was uitgerust.²⁷⁰

Na enkele geflopte modellen van de reddingsboot, door foutieve interpretatie van tekeningen en kurk die aan verkeerde zijden werd bevestigd, werd uiteindelijk een acceptabel model op de werf van de VOC gebouwd.²⁷¹ Hierbij kreeg Titsingh financiële steun van 28 man. Deze heren was van edele afkomst, en een deel ervan werkte voor de staatsraad.²⁷² Titsingh moest lang doorzetten voor een doel dat zijn inziens heel belangrijk was. Zijn steun en toeverlaat, Van Kinsbergen, waardeerde dit in hem. Hijzelf had ook twintig jaar moeten strijden voor een vast Corps der Marine.²⁷³

²⁶⁷ Ibidem, deel XII, 5.

²⁶⁸ Ibidem, artikel Th. de Booy, 7.

²⁶⁹ Ibidem, 8.

²⁷⁰ Ibidem, 7.

²⁷¹ Ibidem, 12.

²⁷² Ibidem, 31.

²⁷³ Ibidem, 14.



Model van een Greathead-reddingsboot met mallejan. Bron: Maritiem Museum Rotterdam, inventarisnummer M20.

Bij het voltooiën van de reddingsboot wilde Titsingh deze aanbieden aan de koning. Koning Lodewijk Napoleon had grote belangstelling voor het plan om reddingboten langs de gehele kust te plaatsen. In 1808 werd via minister P. van der Heim (marine en koloniën) de wens te kennen gegeven dat de koning de boot graag in actie wilde zien. Titsingh zond de minister daarna een instructie over het gebruik van reddingsboten en wat hij nodig achtte om de boot te bedienen. De boot werd op 16 augustus 1808 door Titsingh en drie heren die financiële steun hadden gegeven, tezamen met een plan voor een reddingsdienst, aangeboden aan koning Lodewijk Napoleon. Spoedig daarop werd door de regering een commissie ingesteld die advies gaf waar de nieuwe reddingsboten moesten komen. De commissie koos voor de plaatsen waar het meeste scheepsverkeer langskwam en het ook vaak misging: Terheijden, Texel, Petten en Terschelling. Daarnaast werd op 21 juli 1809 ook de instructie voor de stuurlieden en het bootsvolk van de reddingsboot vastgesteld en uitgegeven.²⁷⁴ De instructies moesten zorgen voor controle en instandhouding van de besluiten. Deze moesten door de ministers van Marine en Koloniën en van Eeredienst en Binnenlandsche Zaken (EBZ) bewerkstelligen. Kosten werden betaald door het ministerie

²⁷⁴ Ibidem, handgeschreven kopie van de instructie.

van EBZ en later het ministerie van Marine en Koloniën. Vanaf maart 1811 werd het ministerie van EBZ wederom belast met de financiering. De kosten werden bekostigt door het heffen van een belasting op binnenkomende schepen en de gelden die werden geleverd door de reders van een gestrand vaartuig. Nu was het reddingswezen een verantwoordelijkheid van de staat geworden, en was Titsingh's rol als het ware uitgespeeld.²⁷⁵

De problemen stapelden zich echter al gauw op: reddingsboten waren te zwaar en voldeden niet, en er was niet voldoende personeel. Het staatsgeorganiseerde reddingswezen was door deze moeilijkheden van korte duur. Het model van de te kleine mallejan (de wagen waarop de reddingboot kon worden vervoerd), die op de marinewerf was geproduceerd door scheepsbouwer Pieter Glavimans, werd in 1815 tezamen met andere goederen voor f.162.- verkocht, terwijl de wagen oorspronkelijk f.800.- had gekost. Waarmee 638 gulden was 'vermorst' volgens Titsingh.²⁷⁶ Het staatsreddingswezen liep op een groot fiasco uit: zover bekend zijn er niet tot nauwelijks reddingen met de reddingsboten verricht en de boten hebben waarschijnlijk naast sommige oefeningen nooit dienst gedaan. In 1816 werd de Scheveningse reddingboot voor zeventien gulden verkocht, de wagen voor honderdtwintig gulden: 'Infame verwaarlozing van zulke nuttige werktuigen om zeelieden mee te kunnen redden!!!'. In principe werd het Staatsreddingswezen dat door Lodewijk in het leven was geroepen, gedurende Koning Willem I in stand gehouden. In de praktijk kwam er alleen niets van terecht.²⁷⁷

Nog steeds vielen er bij schipbreuken veel slachtoffers, maar het vraagstuk werd weer actueel met de ramp van de *Vreede* bij Huisduinen op 18 oktober 1824. Moedige kustbewoners gingen te water om de schipbreukelingen te redden, maar door de woeste zee kwam een deel van de schipbreukelingen en de redders om. De ramp van de *Vreede* leidde tot de oprichting van twee (opnieuw) particuliere maatschappijen: de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij en de Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen. In de loop van de negentiende eeuw kwam daarbij dat de jutterij geleidelijk afnam. Dit kwam 'door een effectiever beleid, verbeterde navigatiemethoden, uitgebreide bebakening en kustbewaking, de overgang van zeil naar stoom, en door het

²⁷⁵ Alinea ontleend aan Ibidem, 14-26.

²⁷⁶ Ibidem, 42.

²⁷⁷ Alinea ontleend aan Ibidem, 42-43.; Er is over de periode 1815-1824 weinig bekend over het reddingswezen in Nederland, en hiervoor dient nog grondiger onderzoek te worden gedaan.

veranderende gedrag van de kustbevolking, omdat hun armoede verminderde'.²⁷⁸ Voor goederen was hierdoor minder controle nodig, en de verantwoordelijkheid voor het redden van schipbreukelingen werd door de NZHRM en de ZHMRS genomen en zij duldden geen enkele inspraak van de overheid.

Conclusie

Zoals in het vorige hoofdstuk al bleek, bleef een redding van mensen afhankelijk van aanwezige individuen die het als hun taak zagen om schipbreukelingen te redden of niet. Hierbij bleef de focus op het bergen van goederen, ondanks veranderende ideeën van de hogere- en middenklasse onder invloed van de Verlichting. Er werden minimale aanpassingen gedaan om de veiligheid van de bemanning aan boord van een zinkend schip te verbeteren. Pas met de ramp van de *Vrouwe Elisabeth Dorothea* kwam er een omwenteling. Dit was grotendeels te danken aan het feit dat de VOC IJsbrand 't Hoen op de hoogte bracht over misstanden gepleegd door dorpelingen na de ramp. De commissie die opgericht werd door de procureur-generaal en advocaat-fiscaal, toetste de acties van jutters, strandvonders en de VOC aan de bestaande wetgeving. Daaruit concludeerde zij dat deze niet meer toereikend was. Het rapport van de commissie die voortkwam uit dit proces gaf oorzaken en oplossingen voor de excessen in de strandroverij. Vreemd genoeg deden de Staten van Holland en West-Friesland hier weinig mee, waarom is onbekend. Er kwam geen nieuw plakkaat, maar de ideeën vonden wel een voedingsbodem. Er kwamen sporadisch langs de kust reddingsboten die door verschillende lokale overheden werden gefinancierd.

Ondertussen ging ook de MRD verder en kwam zij met de handvaten voor het reanimeren van drenkelingen. De pakketten met hulpmiddelen die werden gemaakt bleven beperkt tot de stad, net als de nieuwe bekendmakingen van de MRD over hoe men het beste een drenkeling kon redden. In het buitenland werd gekeken naar het Nederlandse model en in verschillende steden ontsproten er gelijksoortige genootschappen. Het zou slechts een kwestie van tijd zijn voor ook de kustbewoners bereikt zou worden door het gedachtegoed van de MRD.

Zoals de ramp van de *Woestduin* maar al te goed weergeeft was een redding in de tweede helft van de achttiende eeuw nog steeds volledig afhankelijk van het individu die

²⁷⁸ De Keuning, 'Strandroverij langs de Hollandse kust', 24.

het aandurfde de zee op te gaan ten bate van de schipbreukelingen. Deze actie werd loffelijk beloond door een genootschap en een dankwoord van de VOC. Niets duidt erop dat de kans op een beloning de redders aanspoorde tot actie. De inbreng van de VOC bij de redding van de drenkelingen bleef minimaal. Vooral goederen bleven de compagnie bezighouden, en het politiek spel tussen staat, strandvonder, jutter en VOC bleef voortduren.

De adviezen en ideeën van de commissie 't Hoen, individuen als Radermacher en de MRD zorgden dus in de praktijk voor weinig vernieuwing of verbetering van het reddingswezen. Alleen de nieuwe boten van de staat waren een stap in de goede richting, maar zij waren niet goed genoeg. Het schrikeffect van de straffen die werden uitgedeeld na de ramp van de *Vrouwe Elisabeth Dorothea* was slechts van korte duur en zeer lokaal van aard. Het is dan ook in lijn met wat Wells vaststelde voor de Amerikaanse kust: omdat schipbreuken onvermijdelijk waren, en de kust onmogelijk kon worden beteugeld, richtte de staat (en in het Nederlandse geval ook de VOC) zich meer op het beperken van goederen verlies, dan op maatregelen ter voorkoming van schipbreuken.²⁷⁹ Het zou tot zeker de negentiende eeuw duren voor schipbreukelingen een betere overlevingskans zouden krijgen, deels door de toepassing van technologische innovaties op het gebied van scheepsbouw en bebakening.

²⁷⁹ Wells, *The shipwreck shore*, 18.

Conclusie

De tragiek en dramatische impact van rampen zoals deze werden beschreven maken dat schipbreuken al eeuwen een geliefd onderwerp zijn in de verschillende disciplines van de kunst. Ook het duiken naar wrakken zorgt voor de nodige sensatie en interesse in het maritieme verleden. Onlangs opende de hedendaagse kunstenaar Damien Hirst een controversiële tentoonstelling met beelden en objecten uit het zelfbedachte wrak van de *Apistos*, een schip dat volgens hem in de eerste eeuw was vergaan.²⁸⁰ De kritiek was niet mals. Zo omschreef de Britse krant *The Telegraph* de tentoonstelling als een ‘*spectacular failure*’, waarmee Hirsts carrière ongetwijfeld schipbreuk zou leiden.²⁸¹ Succes of geen succes, het verhaal van een ellendige schipbreuk en de schatten die wellicht in het wrak te vinden zijn heeft een tijdloos karakter, dat menig hart sneller doet kloppen.

Dit verhaal van spanning en sensatie is echter niet het enige verhaal dat valt te vertellen. Schipbreuk heeft door de eeuwen heen een transformatie ondergaan, die schip, goed en schipbreukeling ten goede moest komen. Dit valt in Nederland vooral te danken aan maatregelen genomen door de overheid en particuliere initiatieven. Daarbij richtte de overheid zich met name op de goederen, terwijl de particulieren zich ook over de schipbreukelingen ontfermden. Over de particuliere initiatieven is veel geschreven. De vraag waarom de overheid zich echter beperkte tot het maken van wetten en maatregelen voor schip en goed, en het redden van mensen overliet aan een particulier initiatief, bleef onbeantwoord.

In Nederland moet voor de ontwikkeling van regelgeving en initiatieven omtrent schipbreuken in de vijftiende tot en met de achttiende eeuw onderscheid worden gemaakt tussen beleid op nationaal en lokaal niveau. Vóór 1440 was het domeinrecht in zwang. Hierdoor bepaalden lokale heren alles wat er gebeurde binnen hun gebied. Nationaal gezien had dit grotere gevolgen, want bij het vergaan van een schip, verdwenen ook de eventuele belastinginkomsten die werden geïnd op geïmporteerde goederen voor de staatskas. Om meer grip te krijgen op hoe de lokale heren opereerden, werd vanaf 1440 het domeinrecht steeds meer ingeperkt door vorsten. Daarnaast werd een systeem opgezet om goederen daadwerkelijk terug te krijgen bij de rechtmatige eigenaren, toen Karel V de strandvonderij

²⁸⁰ De tentoonstelling *Treasures from the Wreck of the Unbelievable* vindt plaats in twee Venetiaanse musea, Punta della Dogana en Palazzo Grassi van 9 april 2017 tot 3 december 2017 .

²⁸¹ H. den Hartog Jager, ‘Damien Hirsts schitterende scheepswrak’ (12 april 2017), <https://www.nrc.nl/nieuws/2017/04/12/hirsts-schitterende-scheepswrak-8146956-a1554284>, 18-06-2017.

in het leven riep. Hiermee zorgde hij voor meer zekerheid voor de eigen inkomsten die nodig waren voor het bekostigen van de bescherming van zijn gebied, en hield hij de kooplieden te vriend, door hen in bescherming te nemen. Hiermee kwam er dus meer toezicht op het lokale leven. Het plakkaat van Karel V werd lange tijd, op variaties in de spellingswijze na, precies hetzelfde heruitgegeven. Wanneer strandroverijen weer toenamen werd het plakkaat van Karel V opnieuw uitgegeven, zoals dit ook in 1698 gebeurde. Waarschijnlijk bleef het plakkaat ongewijzigd omdat de grootste belanghebbende (kooplieden en de staat) kregen wat zij wilden: een deel van het geld dat uit verkoop van gestrande goederen kwam.

Het systeem was echter niet zo succesvol als het op papier leek. De kustbevolking bleef jutten, deels vanuit de overtuiging dat zij de rechten hadden over wat er op het strand aanspoelde, deels uit noodzaak om te overleven. Daarnaast gaven strandvonders vrij spel aan de kustbevolking, of deden zij zelfs mee met het jutten. Reden hiervoor zou kunnen zijn geweest dat strandvonders vaak in het midden van de dorpsgemeenschap stonden en wellicht gedeeltelijk uit empathie en angst de jutters niet wilden aanhouden of aanspreken op hun gedrag. Dat gedrag was overigens niet alleen aanwezig bij de jutters. Ook bergers deden alles om aan een opdracht te komen waarbij zij geld konden verdienen met het bergen van goederen. Zij waren dan ook niet te beroerd om zelfs door dreiging en agressie een bergingsopdracht te verkrijgen. Dit kwam in de eerste twee decennia van de achttiende eeuw steeds vaker voor, en de Staten van Holland moest ingrijpen. In 1724 namen zij daarom een wet aan waarmee behalve richtlijnen voor het bergen van goederen, ook bescherming voor de bemanning aan boord kwam. Daarnaast werd in verschillende plaatsen ook steeds meer gekeken naar lokale autoriteiten die konden helpen tegen de strandjutterij. Kerken werd gevraagd en soms zelfs verplicht gesteld om te prediken over de inhoud van het plakkaat van de strandvonderij. Soms werd zij ook gevraagd het volk te verzoeken de gejutte goederen terug te brengen. Vooral deze laatste actie, door gewesten opgedragen, leek vaker een positief effect te hebben.

Tot nu toe leken de staat en de gewesten vooral belang te hebben met het terugkrijgen van goederen voor kooplieden, vooral vanuit een economisch oogpunt, zoals de schipbreuken van de *Anna Catharina*, 't *Vliegend Hart* en de *Horstendaal* hebben laten zien. Dit winstbejag zal bij de staten daarnaast ook nog versterkt zijn omdat veel van de bestuurders ook bewindhebbers of koopman waren die hadden geïnvesteerd in de lading

aan boord van een schipbreuk lijdend schip. Vooral het eigen gewin is dus motief geweest om schip en goed te beschermen in een plakkaat, maar het redden van de bemanning aan boord was van minder belang.

Vanaf het midden van de achttiende eeuw kwam daar echter verandering in. Door invloeden uit de Verlichting werden genootschappen in het leven geroepen die zich hard gingen maken voor het redden van drenkelingen en schipbreukelingen. Vooral de MRD is hier van invloed geweest. Dit genootschap wist nieuwe informatie door te sluizen naar gewesten, die verschillende plakkaten hierop ontwierpen en bepaalde voorzieningen gingen bieden. Het bleef echter vooral beperkt tot de steden in de Republiek. Waarschijnlijk omdat verdrinkingen hier dagelijks in het zicht waren van bestuurders en bewoners. Voor de oprichting van de MRD werd altijd al sporadisch gered, ook drenkelingen die op de kust aanspoelden werden soms geholpen maar daarentegen niet altijd gered. Redenen voor het niet redden kwamen deels voort uit angst, foutieve interpretaties van plakkaten en geloof, uit overlevingsinstinct maar ook uit onkunde: veelal wist men niet hoe men een drenkeling kon redden. Met de MRD kwam er steeds meer kennis beschikbaar over het succesvol reanimeren van schijndoden.

Tenslotte zouden we uit dit onderzoek kunnen concluderen dat de overheid zich niet sterk hoefde te maken voor het redden van mensen, omdat het publiek zich er al mee bemoeide. Het moment waarop gedachten over redden veranderde, kwam vooral ten tijde van de Verlichting. Daarmee was de MRD het eerste genootschap dat naar buiten toe richtte en zich sterk maakte voor de drenkeling. Het gat werd dus gevuld, en de overheid hoefde er niets voor te doen, geen geld en geen voorzieningen waren nodig zolang de MRD er was. Het idee van Uilkens dat de MRD eerder werd opgericht vanuit een geloofsovertuiging dan een gebrek van de overheid zou deze theorie ondersteunen. Het blijft daarentegen opvallend dat de overheid nog steeds niets deed aan de drenkelingen aan de kust. Dit werd namelijk niet ondervangen door het genootschap.

Zelfs toen de ramp van de *Vrouwe Elisabeth Dorothea* in 1767 zo openlijk liet zien wat er misging en de gebreken van het bestaande systeem van de strandvonderij aantoonde, leek de overheid weinig te willen doen. Commissie 't Hoen kwam met een rapport dat deels onder invloed is geweest van de ideeën en ontwikkelingen vanuit de MRD. Het voorstel voor een nieuw plakkaat werd door de Staten van Holland en West-Friesland afgewezen. Ondanks de afwijzing, werden in verschillende gewesten toch nieuwe plakkaten

aangenomen die verband hielden met de conceptordonnantie van Commissie 't Hoen. Vooral de reddingsboten waarover zij spraken werden wel degelijk aan de kust geïnstalleerd.

Regelgeving op papier betekende echter niet dat in de praktijk alles vlekkeloos verliep. Nieuwe plakkaten en vooral het onderzoek van Commissie 't Hoen toonden aan dat de strandvonderij als systeem ontoereikend was. Het systeem was zeer gevoelig voor individuen die hun eigen gang gingen. Dit waren zowel de jutters, strandvonders en zelfsborgers van de VOC. Daarnaast bleef het probleem bestaan dat strandvonders zeer lokaal opereerden, en grote delen van de kust nog ongerepte gebieden waren. Op het gebied van het reddingswezen gold hetzelfde probleem: hulp kwam ongeorganiseerd of niet snel genoeg, en ook de middelen ontbraken. De casestudies gebruikt in deze thesis laten ook duidelijk zien dat het reddingswezen geheel afhankelijk was van individuen die het aandurfdn het water op te gaan en mensen te redden, ondanks het gevaar voor eigen leven.

De overheid in nationale zin was vooral volger in de ontwikkeling van het reddingswezen. Pas als het niet anders kon kwam inmenging van bovenaf. Of dit nu kwam doordat zij zich niet wilden bemoeien hiermee of dat gewesten geen input dulden is onduidelijk. Gewesten waren daarin ook volgers van ontwikkelingen op lokaal terrein, en luisterden naar nieuwe ideeën van individuen en genootschappen. Ondanks dat de eerste stappen werden gemaakt naar een beter beheer en behoud van schepen die strandden, bleef het moeilijk controleren langs de hele kust. In die zin duurde het nog een tijdje voordat de theorie van Wells: 'lokaal vormt nationaal en nationaal vormt lokaal' werkelijk van kracht werd in Nederland.

Archivalia

Zeeuws Archief te Middelburg

Archief Rekenkamer II, inv.nr. 1072

Nationaal Archief te Den Haag

1.04.02 Archief van de VOC

inv.nr. 235

inv.nr. 259

inv.nr. 298

inv.nr. 7258

inv.nr. 13344

1.10.69 Archief van Radermacher

inv.nr. 247

3.01.04.01 Archief Staten van Holland

inv.nr. 5219

inv.nr. 5220

Noord Hollands Archief te Haarlem

3000 Bibliotheek

inv.nr. 3458

Stadsarchief Rotterdam te Rotterdam

306 Archief Koninklijke Zuid-Hollandse Reddingsmaatschappij

inv.nr. 244

1019 Archief van de Commissie tot Redding van Drenkelingen

Zeven delen van de serie: 'Historie en gedenkschriften van de Maatschappij tot Redding der Drenkelingen'.

Bibliografie

- Aitzema, L. van, *Historie of verhael van Saken van staet en oorlog in ende omtrent de Vereenigde Nederlanden*, deel 8 (1663).
- Alle hens gered. Tentoonstelling het Nederlandse reddingwezen 30 mei – 30 september 1968* (Rotterdam, 1986).
- Altena, B. en D. van Lente, *Vrijheid & rede. Geschiedenis van Westerse samenlevingen 1750-1989* (Hilversum, 2003).
- Bericht wegens het verongelukte Oost-Indische schip Woestduin; en de redding der schepelingen door de gebroeders Naerebout* (Middelburg, 1780).
- Blom, J.H.C. en E. Lamberts ed., *Geschiedenis van de Nederlanden* (Baarn, 1993).
- Booy, H. Th. de, *Geboorte en groei van het Nederlandsche reddingwezen* (Leiden, 1943).
- Idem, *Grepen uit twee eeuwen geschiedenis der Maatschappij tot Redding van Drenkelingen* (Amsterdam, 1967).
- Idem, *De reddingboot komt!* (Den Haag, 1951).
- Idem, *Van strandroover tot redders* (Amsterdam, 1941).
- Bremer, J.T., 'Het gebeurde op het Marsdiep. Scheepsrampen door 17e eeuwse stormen', *Levend Verleden* 16-2 (2003) 31-33.
- Idem, 'De stranding van het V.O.C. schip "Horstendaal" tussen Huisduinen en Callantsoog', *Zijper historie bladen* 22-1 (2004) 15-17.
- Brokken, H.M. en W. Frijhoff ed., *Idealen op leven en dood : gedenkboek van de Maatschappij tot Redding van Drenkelingen 1767-1992* (Den Haag, 1992).
- Buisman, J. en A.F.V. van Engelen ed., *Duizend jaar weer, wind en water in de Lage Landen*, deel 4 (Franeker, 2000).
- Burger van Schoorl, D., *Kroniek van Medemblik* (Hoorn, 1728).
- Davids, C.A. e.a., *Republiek tussen zee en vasteland: buitenlandse invloeden op cultuur, economie en politiek in Nederland 1580-1800* (Leuven; Apeldoorn, 1995).
- Dekker, P., 'De ramp met de Oostindiëvaarder "Vrouwe Elisabeth Dorothea" te St. Maartenszee', *West-Frieslands Oud en Nieuw* 39 (1972) 37-68.
- Doorn, M.C. van, 'Het reddingwezen in Nederland', *Eigen Haard* 11 (1892) 169-172; 186-190.

- Evans, C., *Rescue at sea: an international history of lifesaving, coastal rescue craft and organizations* (Annapolis, 2003).
- Gaastra, F., *Geschiedenis van de VOC* (Zutphen, 2012).
- Go, S., *Marine insurance in the Netherlands 1600-1870. A Comparative Institutional Approach* (Amsterdam, 2009).
- Hay, D., *Albion's Fatal Tree. Crime and society in eighteenth century England* (Londen, 1975).
- Heerma van Voss, L., 'North Sea culture, 1500-1800', in: J. Roding, L. Heerma van Voss ed., *The North Sea and culture (1550-1800). Proceedings of the International Conference held at Leiden 21-22 April 1995* (Hilversum 1996) 21-40.
- Horst, A.J. van der, 'Met geen drooge oogen om te sien'. *De ondergang van het VOC-retourschip 'Vliegend Hart' in 1735* (Amsterdam, 1991).
- Israël, J., *De Republiek 1477-1806* (Franeker, 1996).
- Idem, *Nederland als centrum van de wereldhandel 1585-1740* (Franeker, 1991).
- Jaarboek van de Maatschappij der Nederlandse Letterkunde te Leiden 2015-2016.*
- Jonge, J.C. de, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen, deel 1* (Den Haag, 1833).
- Keuning, M.J. de, 'Strandroverij langs de Hollandse kust in de achttiende eeuw', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 11-1(1992) 5-24.
- Knottnerus, O.S., 'Structural characteristics of coastal societies: some considerations on the history of the North Sea coastal marshes', in: J. Roding, L. Heerma van Voss ed., *The North Sea and culture (1550-1800). Proceedings of the International Conference held at Leiden 21-22 April 1995* (Hilversum 1996) 41-63.
- Korthals Altes, A., *Prijs der zee. Raakvlak van redding, strandrecht en wrakwetgeving* (Zwolle 1973).
- Lels, J., *Gedenkschrift 1824-1924 Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen gevestigd te Rotterdam* (Rotterdam, 1924).
- Mijnhardt, W.W., *Tot heil van 't mensdome* (Amsterdam, 1988).
- Mörzer Bruyns, W.F.J. en A.J. van der Horst, 'Navigational Equipment from " 't Vliegend Hart" (1735)', *Nautical archeology* 35-2 (2006) 319-325.
- Olivier, N., *Het zeerecht, van vroegeren en lateren tijd* ('s Gravenhage, 1839).

- Oosterwijk, B., *De zee was onstuimig ... fragmenten uit de historie van de Koninklijke Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen 1824-1991* (Amsterdam 1994).
- Paesie, R., *Zeeuwse kaarten voor de VOC. Het kaartenmakersbedrijf van de kamer Zeeland in de 17de en 18de eeuw* (Zutphen 2010).
- Parmentier, J., 'De tol van de zee. VOC-schipbreuken in Het Kanaal, op de Vlaamse Banken en in de Zeeuwse Zeegaten tijdens de 17^e en 18^e eeuw', in: L Akveld e.d., *In het kielzog* (Amsterdam 2003) 206-217.
- Pearce, C., *Cornish wrecking 1700-1860. Reality and popular myth* (Woodbridge, 2010).
- Pol, A., *De schat van het Vliegend Hert. Compagniesgeld en smokkelgeld uit een VOC-schip* (Leiden 1993).
- Prak, M. en J.L. van Zanden, *Nederland en het poldermodel. sociaal-economische geschiedenis van Nederland, 1000 – 2000* (Amsterdam, 2013).
- Prak, M., 'Nederland en de wereldeconomie in de Gouden Eeuw', *Geschiedenis Magazine* 43-8 (2008) 16-19.
- Resolutien van de heeren staaten van Hollandt ende Westvrieslandt, genoomen in haar edele groot mog. Vergaderingh, op reces gescheyden en wederom beschreeven zynde, t'seedert den aghtsten januarii seeventien hondert een en twintigh tot den aghtienden daar aan volgende* (1721).
- Roeper, V. en I. Vonk-Uitgeest ed., *Texel en de VOC. Schepen op de Rede. Texelaars in de Oost* (Texel, 2002).
- Roos, D., 'De ondergang van het VOC-schip "Woestduyn"', *De Blauwe Wimpel* 39 (1985) 118-121.
- Sas, N. C. F. van, *De metamorfose van Nederland: Van oude orde naar moderniteit, 1750–1900* (Amsterdam, 2004).
- Scheijde, A., *De Woestduynschipbreuk nader ontrafeld. De legendarische redding, de opvarenden en het verdwenen fortuin* (Eindhoven 2010).
- Scheltus, J., *Groot placæet-boeck, vervattende de placaten ordonnantien ende edicten van de hoogh mogende heeren staten generael der Vereenighde Nederlanden: ende van de ed. groot mog. Heeren staten van Hollandt ende West-Vrieslandt; midtsgaders van de ed.mog. heeren staten van Zeelandt. Vierde deel* (Den Haag, 1705).
- Stamperius, J., *Frans Naerbout* (Haarlem 1893).

Tollebeek, J., 'Review of De metamorfose van Nederland: Van oude orde naar moderniteit, 1750–1900 by N. van Sas', *Journal of Modern History* 78:3(2006) 751-752.

Uilkens, H.G.J., *De reddingboot 1824-1924. 100 jaren reddingwerk* (Amsterdam, 1924).

Vandersmissen, H., S. Zeeman en K. Brinkman, *Redders. 175 jaar KNRM* (Wormer 1999).

Wells, J.J., *The shipwreck shore: marine disasters and the creation of the American littoral* (University of Delaware, 2013).

Zee-rechten, Dat is: Dat hoogste ende oudste Gotlandtsche Water-recht, dat de ghemeene Kooplieden ende Schippers geordineert en gemaect hebben tot Wisbuy. Waer nae hem een yegelijck die ter Zeewaert verkeerren, reguleren mach. Met grooter naerstigheyd gecorrigeert: ende na de Oude Originele Cotype verbeteret (Amsterdam, 1740).

Zwager, H.H., *Nederland en de Verlichting* (Haarlem, 1972).

Kranten

Oprechte Haarlemsche Courant

Amsterdamsche Courant

Leydse Courant

Middelburgsche Courant

Websites

Hartog Jager, H. den, 'Damien Hirsts schitterende scheepswrak' (12 april 2017),

<https://www.nrc.nl/nieuws/2017/04/12/hirsts-schitterende-scheepswrak-8146956-a1554284>, 18-06-2017

<http://nos.nl/artikel/2091445-knrm-helpt-griekenland-met-redden-van-vluchtelingen.html>, 6-4-2016

<https://www.knrm.nl/service/nieuws/knrm-helpt-griekse-zusterorganisatie-op-chios-64a5b5b0b3>, 6-4-2016

<http://friesscheepvaartmuseum.nl/beeld/fsm-col1-dat8269>, 6-4-2016