



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

## **In handen van den viant gevallen: De Franse kapingen vanuit Saint-Malo van Nederlandse schepen tussen 1688 en 1713.**

Hids, Maartje

### **Citation**

Hids, M. (2022). *In handen van den viant gevallen: De Franse kapingen vanuit Saint-Malo van Nederlandse schepen tussen 1688 en 1713.*

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [License to inclusion and publication of a Bachelor or Master thesis in the Leiden University Student Repository](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3249836>

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

# **In handen van den viant gevallen**

**De Franse kapingen vanuit Saint-Malo van Nederlandse schepen tussen  
1688 en 1713.**

Maartje Hids

MA Thesis

20 ECTS

Cities, Migration and Global Interdependence: Economic History

Prof.dr. C.A.P. Antunes

27 augustus 2021

18.611 woorden

## **Inhoudsopgave**

Lijst van grafieken	3
Inleiding	4
Hoofdstuk 1. De situatieschets van de Franse kaapvaart en de Nederlandse handel	12
De Franse kaapvaart tussen 1688 en 1713	12
De Nederlandse schepen in Europese wateren	17
Hoofdstuk 2. De Franse kaapvaart op Nederlandse schepen vanuit Saint-Malo	20
De cijfers	20
De kapingen	22
Het verhoor	26
De verkoop	28
Hoofdstuk 3. De producten die op de markt kwamen	32
De handelsroutes van de Nederlandse schepen	32
Wijn	34
De ladingen van de gekaapte Nederlandse kaperschepen	36
Zout	37
Suiker	38
Sinaasappelen	40
Cacao	41
Kaas	43
Olifantstanden	43
Hoofdstuk 4. De Nederlandse betrokkenen	46
De eigenaren in de Republiek	46
De bemanningsleden van de Nederlandse schepen	52
De rechtszaak van de bemanningsleden van de Brigdamme	59
Conclusie	63
Bijlage 1. Overzicht gekaapte Nederlandse schepen door kapers uit Saint-Malo tussen 1688 en 1713.	66
Bijlage 2. De herkomst van de gekaapte producten op de Nederlandse schepen tussen 1688 en 1713	71
Bibliografie	78

## Lijst van grafieken

Grafiek 1.1 Aantal verrichte kapingen vanuit Saint-Malo tussen 1688 en 1697.	15
Grafiek 1.2 Aantal verrichte kapingen door Franse kapers tussen 1702 en 1713.	17
Grafiek 2.1 Aantal gekaapte Nederlandse schepen door kapers uit Saint-Malo tijdens de Negenjarige Oorlog en de Spaanse Successieoorlog.	21
Grafiek 2.2 Verhoorde bemanningsleden van de gekaapte Nederlandse schepen tussen 1688 en 1713.	27
Grafiek 2.3 Opbrengst verkochte Nederlandse gekaapte schepen tussen 1688 en 1713 in <i>livre tournois</i> .	29
Grafiek 2.4 Type producten in de lading van de gekaapte Nederlandse schepen.	30
Grafiek 3.1 Land van vertrek van de gekaapte Nederlandse handelsschepen tussen 1688 en 1713.	32
Grafiek 3.2 Herkomst van de wijn aan boord van de gekaapte Nederlandse schepen.	35
Grafiek 3.3 Herkomst van het zout aan boord van de gekaapte Nederlandse schepen.	37
Grafiek 3.4 Herkomst van de suiker aan boord van de gekaapte Nederlandse schepen.	38
Grafiek 3.5 Herkomst van de sinaasappelen aan boord van de gekaapte Nederlandse schepen.	41
Grafiek 3.6 Herkomst van de cacao aan boord van de gekaapte Nederlandse schepen.	42
Grafiek 3.7 Herkomst van de olifantstanden aan boord van de gekaapte Nederlandse schepen.	44
Grafiek 4.1 Woonplaatsen van de eigenaren van de gekaapte Nederlandse schepen.	47
Grafiek 4.2 Geboorteland en verblijfplaats van de bemanningsleden op de gekaapte Nederlandse handelsschepen.	54
Grafiek 4.3 Geboorteland en verblijfplaats van de bemanningsleden op de gekaapte Nederlandse kaapvaartschepen.	58

## Inleiding

Op welke route wy bewesten 't Canael vervielen onder twee Fransse kapers, het eene gemon-teert met 14 stukken en honderd man, en het andere met 12 stukken, twee bassen, en negentig man, die te loefwaerd leggende, aenstonds met hen beyde op ons afquamen.<sup>1</sup>

In zijn rapport aan de Staten-Generaal over zijn ambtsperiode in Suriname vertelde oud-gou-verneur Johan van Scharpenhuisen over de kaping van het schip *Brigdamme* van de West-Indi-sche Compagnie (WIC) waar hij op dat moment aan boord was. Op 14 augustus 1695 vertrok het desbetreffende schip uit Middelburg onder leiding van Daniel Pets naar de Afrikaanse kust om daar slaven te kopen. Vervolgens werden de slaven verkocht in Suriname.<sup>2</sup> Op de terugweg naar de Republiek in 1696 sloeg het noodlot toe en werd het schip in Europese wateren gekaapt door Franse kapers uit Saint-Malo.<sup>3</sup> De kaping van de *Brigdamme* is niet uniek in deze periode van de Nederlandse geschiedenis. Dezelfde Van Scharpenhuisen meldde in het rapport dat hij ook op de heenweg naar Suriname in 1689 te maken had met Franse kapers, maar die situatie liep gunstiger af voor de Nederlanders: zij konden ontkomen.<sup>4</sup> Tussen 1688 en 1713 was de Republiek verwickeld in twee oorlogen met Frankrijk: de Negenjarige Oorlog (1688-1697) en de Spaanse Successieoorlog (1701-1713). Voor de Fransen werd de kaapvaart een belangrijk instrument in de oorlogsvoering naar mate de Negenjarige Oorlog vorderde.<sup>5</sup> Hierdoor werden veel Nederlandse schepen het slachtoffer van deze Franse oorlogsvoering, waaronder de *Brigdamme*.

De kaapvaart was een vorm van economische oorlogvoering in de vroegmoderne tijd. Met schriftelijke toestemming van de soeverein mochten kapers in oorlogstijd legaal schepen en goederen kapen van de vijand(en) van het desbetreffende land.<sup>6</sup> Het kapen van de handels-schepen kon zorgen voor economische verzwakking van de tegenstanders, zeker als de handel een belangrijk onderdeel van de economie van het land was, zoals in de Republiek.<sup>7</sup> Hierdoor

---

<sup>1</sup> Nationaal Archief, Inventaris van het archief van J. Hudde (1.10.48), inv.nr. 50, Rapport van Jan Scharphuysen, oud-Gouverneur van Suriname, aan de Staten-Generaal, 15.

<sup>2</sup> Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC), 1674-1791 (1.05.01.02), inv.nr. 657, Register van Resoluties 1694 jan. 4 – 1697 dec 30, scan 75.

<sup>3</sup> Archives Départementales 35, 9B 607-2, 03, *Le Brigdam*.

<sup>4</sup> NA, Inventaris van J. Hudde, inv.nr. 50, Rapport van Jan Scharphuysen, 3.

<sup>5</sup> G. Symcox, *The crisis of French sea power, 1688-1697. From the Guerre d'Escadre to the Guerre de Course* (Den Haag 1974) 4-5.

<sup>6</sup> N.A.M. Rodger, 'The Law and Language of Private Naval Warfare', *The Mariner's Mirror* 100:1 (2014) 5-16, aldaar 6.

<sup>7</sup> J. Israel, *Dutch primacy in world trade, 1585-1740* (Oxford 1990) 292; J. de Vries en A.M van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 1995) 478.

kon het een waardevolle toevoeging zijn aan de oorlogsvoering. Met de kaapvaart vond een proces van het privatiseren van de oorlog plaats. De kapers waren vrijwel altijd particulieren. Hiermee raakte de vorst een deel van de controle over de oorlog kwijt, maar in ruil daarvoor was het een voordelige oorlogsvoering voor de staat. Men maakte geen kosten aan het opzetten van een oorlogsvloot, maar kreeg wel een deel van de opbrengst van de kaping. De overige opbrengst was voor de kapers zelf.<sup>8</sup>

Het kapen van vijandelijke schepen in oorlogstijden was geen nieuw fenomeen aan het einde van de zeventiende eeuw. Al vanaf de middeleeuwen was er sprake van verschillende vormen van het (gewelddadig) overnemen van vijandelijke schepen.<sup>9</sup> Maritieme oorlogsvoering begon als een traditionele oorlogsvoering op zee. Schepen van vijandelijke landen vielen elkaar aan op zee, waarbij de oorlogvoering vaak gecoördineerd werd vanuit een vorst of vanuit de staat. Later ontstond de piraterij, waarbij particuliere zeevaarders schepen overvielen op zee. Hierbij werd geweld niet geschuwd. Als laatste ontstond er een middenweg tussen beide vormen: de kaapvaart. Deze oorlogsvorm werd door zowel de vorst of staat uitgevoerd als door particulieren en was daarmee de legale vorm van piraterij.<sup>10</sup> Piraterij werd altijd als illegaal gezien.

De zeventiende eeuw was de periode waarin de kaapvaart en piraterij opbloeden.<sup>11</sup> Deze toename hing voornamelijk samen met de toenemende handel van en tussen de Europese landen. Daarnaast veranderde de vorm van de handel. Deze vond plaats over een langere afstand en werd met meer schepen uitgevoerd, waardoor het kwetsbaarder werd voor aanvallen van vijanden.<sup>12</sup> De handel vormde ook een belangrijk onderdeel van de economie van de Europese landen. Hierdoor werd het aantrekkelijk om het ontwrichten van de handel van de tegenstander op te nemen in de oorlogsstrategie. Op deze manier werd de vijand verzwakt en was er hoop dat er makkelijker gewonnen kon worden. Deze dreiging leidde ook tot betere bescherming van de handelsvloot en daarmee van de handel. Dit zorgde uiteindelijk ook tot de uitbreiding van de zeemacht van verschillende Europese landen.<sup>13</sup>

---

<sup>8</sup> A. Axelrod, *Mercenaries. A guide to Private Armies and Private Military Companies* (Washington D.C. 2013) 78.

<sup>9</sup> Ibidem, 74.

<sup>10</sup> H. den Heijer, 'Daders en slachtoffers: de Nederlandse betrokkenheid bij kaapvaart en piraterij', *Leidschrift* 26:3 (2011) 7-23, aldaar 9.

<sup>11</sup> B. Mabee, 'Pirates, privateers and the political economy of private violence', *Global Change, Peace & Security* 21:2 (2009) 139-152, aldaar 140.

<sup>12</sup> R.W. Unger, 'Channeling violence at sea. States, international trade and the transformation of naval forces from the high Middle Ages to the age of steam', *The International Journal of Maritime History* 31:2 (2019) 202-221, aldaar 208.

<sup>13</sup> Ibidem, 207.

In Frankrijk gaf de Franse koning, Lodewijk XIV in deze periode, de kaperbrief *lettre de marque* uit aan Franse kapiteins. In de periode 1688 tot 1713 ontwikkelde de Franse oorlogsstrategie zich waarbij de focus meer op de kaapvaart kwam te liggen.<sup>14</sup> Deze vorm van oorlogvoering werd in Frankrijk *guerre de course* genoemd en bracht veel goederen in de Franse havens.<sup>15</sup> Daarnaast werd de schaal van de oorlog uitgebreid. De oorlogsvloot werd ingezet voor de gevechten op zee en daarnaast richtten de kaperschepen schade aan aan de handelsschepen van de tegenstanders. Er waren meerdere belangrijke kaperhavens in Frankrijk, waarvan Duinkerke waarschijnlijk de bekendste is.<sup>16</sup> Naast Duinkerke was er nog een belangrijke kaperhaven in Frankrijk: Saint-Malo.<sup>17</sup> Deze havenstad lag tegengesteld van Duinkerke aan het andere uiteinde van Het Kanaal en had daarmee ook een gunstige positie voor het kapen van Engelse en Nederlandse schepen. Saint-Malo was voor beide oorlogen begonnen al een belangrijke havenstad, waarvoor zowel de handel als de visserij belangrijk was. Hierdoor was de overgang naar de kaapvaart gemakkelijker.<sup>18</sup>

De Franse kaapvaart wordt vanuit verschillende invalshoeken behandeld in de literatuur. Als eerste zijn er boeken die volledig gewijd zijn aan de Franse kaapvaart. Een voorbeeld hiervan is het boek van John Bromley. Hierin wordt de Franse kaapvaart tussen 1660 en 1760 geanalyseerd, waarbij er in de verschillende hoofdstukken de nadruk wordt gelegd op verschillende aspecten van de kaapvaart. Zo wordt er aandacht besteed aan het belang van bepaalde havens, waarbij de nadruk ligt op de havens van Duinkerke en Saint-Malo en hun aandeel aan de Franse kaapvaart als twee belangrijke kaapvaartcentra. Daarnaast wordt de Spaanse Successieoorlog als kaapvaartoorlog voor de Fransen uitgelicht, waarbij Bromley aangeeft dat de kaapvaart een belangrijke strategie van de Fransen was voor het winnen van de oorlog. Saint-Malo was hierin een belangrijke speler.<sup>19</sup> Waar Bromley de gehele Franse kaapvaart behandelt, schrijft Lespagnol alleen over Saint-Malo.<sup>20</sup> Hierbij behandelt hij de bewapening van de schepen, de bemanning, de opbrengsten en de financiering van de kaapvaart in Saint-Malo. De literatuur over de specifieke havens gaat ook in op de geschiedenis van de kaapvaart in de desbetreffende haven en de belangrijke personen. In het artikel van Chevet wordt de geschiedenis

---

<sup>14</sup> Mabee, 'Pirates, privateers and the political economy of private violence', 150.

<sup>15</sup> J.A. Lynn, *The Wars of Louis XIV 1667-1714* (New York 1999) 347.

<sup>16</sup> J.S. Bromley, *Corsairs and Navies* (Hambleton 1987) 73.

<sup>17</sup> P. Villiers, *Marine Royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV a Louis XVI* (Duinkerke 1991) 134, 136.

<sup>18</sup> A. Lespagnol, *Entre l'argent et la gloire. La course Malouine au temps de Louis XIV* (Rennes 1995) 28-29.

<sup>19</sup> Bromley, *Corsairs and Navies*; J.S. Bromley, 'The French privateering war, 1702-13' in: H. Bell en R. Ollard eds., *Historical essays 1600-1750. Presented to David Ogg* (Londen 1963) 203-231.

<sup>20</sup> Lespagnol, *La course Malouine*.

van Saint-Malo en haar betrokkenheid bij de kaapvaart besproken.<sup>21</sup> Saint-Malo werd een belangrijke haven tijdens de regeerperiode van Lodewijk XIV, maar de oorsprong van deze ontwikkeling lag al in de late middeleeuwen. De stad bezat een aantal economische voordelen, waaronder verschillende privileges zoals het niet betalen van belasting. Hierdoor bloeide de maritieme handel van Saint-Malo op, wat later ten goede kwam aan de kaapvaart. Het artikel van Lespagnol bespreekt vervolgens de bloei van de haven van Saint-Malo tijdens de regeerperiode van Lodewijk XIV, waarbij er ook aandacht is voor de kaapvaart.<sup>22</sup> Lespagnol legt hierbij de aandacht op de rol van de verschillende personen en families binnen Saint-Malo, die er voor hebben gezorgd dat de haven kon uitbloeien tot een van de belangrijkste havens onder de regering van Lodewijk XIV.

Daarnaast wordt de kaapvaart vaak behandeld als onderdeel van alle activiteiten op zee. In het boek van Patrick Villiers wordt onder andere de kaapvaart besproken in de regeerperiodes van Lodewijk XIV tot Lodewijk XVI.<sup>23</sup> Hier wordt ook de marine in en de handelsvloot van de Atlantische Oceaan besproken. Met betrekking tot de kaapvaart maakt Villiers het argument dat Duinkerke en Saint-Malo de leidende havens zijn in de Franse kaapvaart. Hij baseert dit voornamelijk op het aantal gekaapte schepen vanuit beide havens en de opbrengst van deze kapingen, waarbij Saint-Malo en Duinkerke afwisselend de eerste positie bezitten. Ook wordt de Franse kaapvaart vaak als onderdeel van de oorlogen besproken, zoals in het boek van John Lynn.<sup>24</sup> In zijn boek beargumenteert hij dat de Fransen de kaapvaart steeds frequenter als vorm van oorlogvoering gebruikten vanaf de Negenjarige Oorlog aan het einde van de zeventiende eeuw.<sup>25</sup> In deze argumentatie schetst hij ook een beeld van de kaapvaart in deze periode aan de hand van het aantal gekaapte schepen en de bijbehorende havens. In huidige literatuur over de Franse kaapvaart ligt de nadruk op de Franse kant van het verhaal. Zo wordt er gekeken naar de aantallen gekaapte schepen, de kapers, de opbrengst en de kaapvaart als oorlogsstrategie. Er is weinig tot geen aandacht voor de slachtoffers van de kapingen uit de verschillende landen, waaronder de Republiek.

---

<sup>21</sup> E. Chevet, 'La mer et Saint-Malo a la fin du Moyen-Age. L'appareillage de la pérennité', *Carnets* 1:1 (2009) 81-90.

<sup>22</sup> A. Lespagnol, 'Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV', *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest* 98:1 (1991) 51-64.

<sup>23</sup> P. Villiers, *Marine Royale, corsaires*.

<sup>24</sup> Lynn, *The Wars of Louis XIV*.

<sup>25</sup> *Ibidem*, 214.



Ook vanuit een Nederlands perspectief is er weinig aandacht besteed aan de gekaapte Nederlandse schepen. In 2003 verscheen een artikel over de Engelse kaapvaart tegen de Nederlanders in de Tweede Engels-Nederlandse Oorlog (1664-1667).<sup>26</sup> Het ging hier echter voornamelijk om de resultaten die de Engelsen behaalden en of de oorlogsstrategie daarmee nuttig was. Er wordt weinig aandacht besteed aan de gevolgen voor de Nederlanders en welke schepen en bemanningen erbij betrokken waren. Voor de Negenjarige Oorlog en de Spaanse Successieoorlog zijn er twee overzichtswerken geschreven over de Zeeuwse kaapvaart in de Negenjarige Oorlog en de Spaanse Successieoorlog, respectievelijk door Johan Francke en J.Th.H. Verhees-van Meer.<sup>27</sup> Beide auteurs analyseren hier de Nederlandse kaperschepen uit Zeeland, waarbij er aandacht is voor het functioneren van de kaapvaart als bedrijf, de betrokken personen en de opbrengst. Er wordt hier geen aandacht besteed aan de Nederlandse schepen die gekaapt werden in beide oorlogen. Voor de Engelse kaapvaart is het Prize Papers-project opgezet. Hierbij ligt de focus ook op de schepen die gekaapt werden, waaronder de Nederlandse schepen.<sup>28</sup> In de Engelse archieven waren zowel de kaperdossiers als de documenten die aan boord van de gekaapte schepen bewaard gebleven. In de literatuur is er weinig aandacht besteed aan de kapingen, maar juist aan de informatie die er uit de dossiers en documenten verkregen kon worden. Zo is er een onderzoek verschenen over nationaliteiten aan boord van schepen aan de hand van de Prize Papers.<sup>29</sup> Ook is er onderzoek gedaan naar verschillende brieven die in deze archieven bewaard waren gebleven en nooit op hun bestemming waren angekommen.<sup>30</sup> Er is echter geen uitgebreid onderzoek gedaan naar de Nederlandse schepen die gekaapt werden door de Engelsen in oorlogstijd. Voor de Franse kaapvaart is er geen sprake van een soortgelijk project. Hier zal dit onderzoek verandering in brengen.

In dit onderzoek zal gekeken worden naar hoe de Nederlandse schepen en hun bemanning werden geraakt door de kaapvaart uit Saint-Malo tussen 1688 en 1713. Hierbij wordt zowel gekeken naar de kenmerken van de schepen en bemanningsleden als de hinder die zij ondervonden door de kaapvaart, waardoor een compleet beeld ontstaan van de slachtoffers aan de

---

<sup>26</sup> G. Rommelse, 'English privateering against the Dutch Republic during the Second Anglo-Dutch war (1664-1667)', *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 22:1 (2003) 17-31.

<sup>27</sup> J. Francke, *Utiliteyt voor de gemeene saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688-1697. Deel 1* (Proefschrift Geschiedenis, Universiteit Leiden, 2001); J.Th.H. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog 1702-1713* (Middelburg 1986).

<sup>28</sup> Dutch Prize Papers, <https://prizepapers.huygens.knaw.nl/> (geraadpleegd op 07-05-2021).

<sup>29</sup> J. van Lottum, J. Lucassen en L. Heerma van Voss, 'Sailors, National and international labour markets and national identity, 1600-1850' in Unger, R.W. ed, *Shipping and Economic Growth, 1350-1850* (Leiden 2011) 309-351.

<sup>30</sup> S. Zijlstra, *Anglo-Dutch Suriname. Ethnic interaction and colonial transition in the Caribbean, 1652-1682* (Proefschrift Geschiedenis, Universiteit van Amsterdam, 2015).

Nederlandse kant. Dit wordt gedaan de hand van een casus van het WIC-schip de *Brigdamme*. Er is voor dit schip gekozen, omdat dit schip goed terug te traceren is in de Nederlandse archieven. Zo werd er in de vergadering van de compagnie over gesproken en vertelde de oud-gouverneur van Suriname Van Scharpenhuisen over zijn ervaring van de kaping. Hierdoor ontstaat er een compleet beeld van deze kaping van beide kanten. Deze kaping zal vervolgens in perspectief geplaatst worden tegenover de andere Nederlandse kapingen in deze periode, waardoor er een evenwichtig beeld ontstaat van de gekaapte Nederlandse schepen. Daarnaast zal de periode 1688-1713 geanalyseerd worden vanwege de 21 jaar oorlog tussen Frankrijk en de Republiek. De Negenjarige Oorlog eindigde in 1697, waarna de volgende oorlog, de Spaanse Successieoorlog, vier jaar later begon. Hierdoor hebben er veel kapingen plaatsgevonden in deze periode, waarmee het een interessante periode is om te kijken naar de geraakte Nederlandse schepen en bemanningsleden.

Vanwege het legale karakter van de kaapvaart is er documentatie van gemaakt en bewaard. Deze documentatie is samengevoegd in een zogenoemd kaperdossier, wat de leidende primaire bron zal zijn in dit onderzoek. Dit dossier moest bewijzen dat de kaping op een legale manier was verlopen. Het belangrijkste middel om dit te bewijzen waren de verhoren van de kapers en de bemanning van het gekaapte schip. Hierbij werd er onder andere gelet op de behandeling van de bemanningsleden en het gedrag van de kapers.<sup>31</sup> Deze verhoren laten daarmee ook zien hoe de kaping verliep. Daarnaast werd er tijdens deze verhoren om diverse informatie van de bemanningsleden gevraagd, zoals leeftijd, woonplaats en religie. Met deze informatie kunnen de demografische kenmerken van de bemanningsleden op de Nederlandse schepen bepaald worden, wat inzicht geeft in de betrokken bemanningen bij de kaapvaart. Daarnaast is er een gedetailleerde lijst van de aanwezige goederen op het schip, een inventarisatie van de staat van het schip zelf en werden de vertrekhaven en bestemmingshaven genoteerd. Deze informatie vertelt het verhaal van een deel van de Nederlandse handel gedurende de twee oorlogen, waarbij de handelsroutes en de bijbehorende producten gereconstrueerd kunnen worden. De procedures na de kaping zijn ook beschreven in de kaperdossiers, zoals het leeghalen en de veiling van het schip. Als laatste is er ook een verslag van de opbrengst van de kaping te vinden in het dossier.<sup>32</sup> Met deze informatie kan er bepaald worden wat er met de goederen en schepen gebeurde na de veiling, wat inzicht biedt in het verdere proces van de kaapvaart en het verlies dat de Republiek leed door de kapingen. In Saint-Malo zijn 850 van dit soort kaperdossiers bewaard gebleven,

---

<sup>31</sup> S. van Eeten, 'Franse kaapvaart: Les corsaires', *Scheepshistorie* 27 (2020) 50-59, aldaar 51-52.

<sup>32</sup> S. van Eeten, 'De kaperdossiers in Franse archieven', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 39:2 (2020) 75-78, aldaar 76.

waarvan 163 een Nederlandse schip betrof. Hiervan waren er 147 handelsschepen en zestien Nederlandse kaapvaartschepen. Dit vormt ongeveer twintig procent van bewaarde kaperdossiers uit Saint-Malo.

Alhoewel de kaperdossiers een hele waardevolle bron zijn om te analyseren, zijn er ook een aantal nadelen die deze bron met zich meebrengt. Als eerste is het belangrijk om te bedenken dat de bron door de Fransen gecreëerd is om de legaliteit van de kaping aan te tonen, waardoor dit een Frans perspectief op de kaping weergeeft. Dit Franse perspectief wordt voor een groot deel gecompenseerd door ook de Nederlandse bemanningsleden te verhoren. Daarnaast worden twijfels over een eventueel onjuist verhaal van de kaping grotendeels weggenomen door de toegevoegde Nederlandse verhoren, maar opnieuw werd er alleen gevraagd naar de zaken die de Fransen wilden weten. Er zal een breder perspectief aan dit onderzoek toegevoegd worden door ook in de Nederlandse archieven te kijken naar de kaping van de *Brigdamme*, zodat er voor dit schip een evenwichtig beeld ontstaat van de kaping en gaten in de kennis eventueel opgevuld kunnen worden. Daarnaast is er geen verslag van het verhoor aanwezig, waardoor het niet mogelijk is om te bepalen wat er tijdens het verhoor is gebeurd. Er is niet per definitie sprake van een objectieve verhoorder, omdat deze ook vaak Frans was. Hierdoor zou het kunnen dat de gekaapte bemanning onder druk is gezet om hetzelfde verhaal te vertellen als de kapers, zodat de kaping als legitiem beschouwd zou worden. Dit betekent dat als beide verhalen overeenkomen het niet de waarheid van de kaping hoeft te zijn. Toch wordt er van uitgegaan dat het verhaal over de kaping de waarheid was, maar het is van belang om dit te onthouden.

Betreffende de informatie over de bemanningsleden en de handelsroute die is opgeschreven door de Fransen wordt er ook van uit gegaan dat dit de waarheid is. Er is geen aanwijsbare reden waarom de bemanningsleden van de gekaapte schepen zouden liegen. Als laatste is het nog mogelijk dat niet de volledige lading en inventaris van het schip benoemd zijn, maar dat de kapers een deel van de goederen achterhielden om zelf te verkopen. Dit zal niet in grote getale gebeurd zijn, doordat de kapers zelf het grootste deel van de opbrengst mochten houden. Desalniettemin is het van belang om dit in gedachten te houden. Ondanks de gevaren van de kaperdossiers geeft de bron alsnog veel informatie om antwoord te geven op de onderzoeksvraag, zeker in combinatie met de stukken in de Nederlandse archieven.

De hoofdvraag van dit onderzoek wordt beantwoord in vier verschillende hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk dient als situatieschets voor zowel de Nederlandse als de Franse kant. Zo is er aandacht voor de regels en wetten van de Franse kaapvaart en de cijfers van de oorlogsstrategie. Ook zal er aandacht besteed worden aan de Nederlandse handelsactiviteiten op zee,

waardoor duidelijk wordt welke Nederlandse schepen het risico liepen om gekaapt te worden. In het hoofdstuk dat hierop volgt wordt de kaapvaart uit Saint-Malo behandeld van begin tot het eind. Er wordt gekeken naar de gebruikte schepen, de kaping, de verhoren en als laatste de verkoop. Het derde hoofdstuk laat vervolgens de herkomst van de producten zien, waardoor de handelsroutes van de Nederlandse schepen duidelijk worden. In het laatste hoofdstuk ligt de focus op de betrokken personen aan de Nederlandse kant van de kaping. Hierbij wordt er gekeken naar de eigenaren en de bemanningsleden. Beide groepen ondervonden op verschillende manieren hinder van de kaping en op beide kanten van het verhaal zal hier ingegaan worden. Al deze informatie zal uiteindelijk antwoord geven op de vraag hoe de Nederlandse schepen en bemanningsleden geraakt werden door de Franse kaapvaart uit Saint-Malo tussen 1688 en 1713.

## **Hoofdstuk 1. De situatieschets van de Franse kaapvaart en de Nederlandse handel**

Dit hoofdstuk dient als situatieschets van de Franse kaapvaart en de aanwezige Nederlandse schepen in de Europese wateren. Voor de Franse kaapvaart wordt er ingegaan op de regels zoals die beschreven staan in de *Ordonnance de la Marine*. Vervolgens ligt de aandacht bij de verschillen tussen beide oorlogen en hoe de kaapvaart als oorlogsinstrument werd gebruikt. Hierdoor ontstaat er een algemeen beeld van de Franse kaapvaart, die vervolgens wordt uitgediept in het volgende hoofdstuk aan de hand van de kaperhaven van Saint-Malo. Daarna is er aandacht voor de Nederlandse schepen die gedurende de twee oorlogen in de Europese wateren zeilden, waarbij de nadruk op de handelsschepen ligt. Het verstoren van de handel was immers het doel van de kaapvaart. Hierdoor wordt duidelijk hoeveel en welke Nederlandse schepen het risico liepen om gekaapt te worden.

### **De Franse kaapvaart tussen 1688 en 1713**

Door het legale karakter van de kaapvaart waren er verschillende regels en richtlijnen waar de kapers zich aan moesten houden. Voor de Franse kaapvaart waren deze regels en richtlijnen opgeschreven in de *Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*. Hierin werd de gehele Franse zeevaart behandeld in vijf verschillende boeken, waarbij beschreven werd hoe de Franse zeemacht georganiseerd was en welke regels er golden. De kaapvaart werd behandeld in het negende hoofdstuk van het derde boek.<sup>33</sup> De *Ordonnance* was opgesteld door Jean-Baptiste Colbert, een belangrijke politicus in de regering van Lodewijk XIV die onder meer verantwoordelijk was voor de financiën en de marine.

In de *Ordonnance* zijn vier fasen te onderscheiden voor de Franse kaapvaart: het uitgeven van de kaperbrief door de vorst, de kaping, het bepalen van de legaliteit van de kaping en als laatste de verkoop van het gekaapte schip inclusief de lading. Op het moment dat de kaper in het bezit was van een kaperbrief moesten er twee handelingen verricht worden voordat het schip kon vertrekken: het kaperschip moest geregistreerd worden bij de admiraliteit en er moest een borgsom betaald worden van 15.000 *livre tournois*.<sup>34</sup> Door deze registratie was er bij de admiraliteit duidelijk welke schepen op zee waren. Er werd niet vermeld wanneer de kapitein

---

<sup>33</sup> *Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k95955s> (geraadpleegd op 2021-04-17), 324-349.

<sup>34</sup> *Ibidem*, 324.

zijn borgsom terug zou krijgen, maar dit zal in elk geval bij terugkomst van het schip zijn geweest. Hierdoor vormde het een verzekering voor de admiraliteit (en de staat) dat de kapers terug zouden komen en vervolgens hun gekaapte goederen zouden verkopen in dezelfde haven als ze vertrokken. Hierdoor werden er geen inkomsten misgelopen.

Voor de kapers waren er verschillende regels opgesteld waar zij zich aan moesten houden tijdens de jacht op vijandelijke schepen en de kaping zelf. Als eerste moesten de kaperschepen de kaping onder Franse vlag uitvoeren, waardoor het voor de tegenstanders duidelijk was dat zij met een Frans schip te maken hadden. Daarnaast was het van groot belang dat de kapers zeker wisten dat het om een vijandelijk schip ging: alleen dan was een kaping legitiem. Om hier zeker van te zijn moest de kaperkapitein de papieren van het gekaapte schip opvragen bij de desbetreffende kapitein na de kaping. Het was pas geoorloofd om het andere schip aan te vallen als dit schip weigerde zich over te geven. Door deze weigering en het daar op volgende gevecht werd de kaping automatisch als legitiem beschouwd. Als het eenmaal gelukt was om het schip te kaperen, moesten de kapers beslag leggen op alle papieren van het gekaapte schip en werden de laadruimtes afgesloten. Hierdoor konden de kapers geen goederen achterhouden en voor hun eigen gewin verkopen. Als beide schepen terug waren in de Franse haven werd er door de officieren van de admiraliteit een inventaris opgemaakt van het schip en de lading. Vervolgens werden de laadruimten afgesloten met een zegel en werd er door de admiraliteit een wacht bij het schip geplaatst.<sup>35</sup> Hierdoor kon er ook na het aanmeren van het schip niks meer gestolen worden.

De beslissing over de legaliteit van de kaping werd gedaan door de *Conseil des Prises* in Parijs. Deze beslissing werd voornamelijk genomen op basis van de beschrijvingen van de kapingen door zowel de kapers als de gekaapte bemanning tijdens de verhoren.<sup>36</sup> Nadat de kaping als legitiem was bestempeld, kon de verkoop van het schip en de lading plaatsvinden. Deze verkoop vond vaak plaats door middel van een veiling onder de geïnteresseerden. Er kon echter niet altijd op de beslissing van de *Conseil des Prises* gewacht worden. Sommige goederen aan boord van de gekaapte schepen konden snel bederven, zoals fruit. Daarnaast konden de goederen sneller vergaan doordat er tijdens de kaping water in het ruim was gekomen door een gevecht. In beide gevallen was men erbij gebaat om deze ladingen snel te verkopen. Dit werd dan aangegeven en deze producten konden dan vaak al verkocht worden.<sup>37</sup> De kaperkapiteins waren ook geautoriseerd om losgeld te vragen aan het gekaapte schip. Dit werd gedaan om de

---

<sup>35</sup> Ibidem, 325, 333, 336 en 341.

<sup>36</sup> Van Eeten, 'Franse kaapvaart', 51.

<sup>37</sup> Archives Départementales 35, 9B 599, 03, *Homme sauvage*.

*Conseil des Prises* te ontlasten van de vele kapingen die werden binnengebracht. De legitimiteit van de kaping hoefde in dat geval niet bepaald te worden en na de betaling van het losgeld mocht het gekaapte schip zijn weg weer vervolgen.<sup>38</sup> Dat de meeste kaperkapiteins hier niet voor kozen heeft er waarschijnlijk mee te maken dat de opbrengst veel lager was dan bij de verkoop van het schip en de lading.

De Negenjarige Oorlog vormde het begin van het belang van de kaapvaart voor de Franse oorlogvoering. De oorlog ontstond uit een economisch en politiek conflict tussen Frankrijk en voornamelijk de Republiek. Vanaf 1687 voerde Lodewijk XIV een mercantilistische politiek tegen de Republiek en werd de zeer nadelige tarieflijst uit 1667 weer ingevoerd, waardoor er hoge importtarieven kwamen op verschillende Nederlandse producten.<sup>39</sup> Daarnaast werd de protestante Willem III in 1688, naast stadhouder van de Republiek, koning van Engeland, doordat zijn vrouw Maria Stuart de dochter van de Engelse koning Jacobus II was. Hierdoor was er nu een sterke anti-Franse alliantie mogelijk met de Republiek en Engeland als leiders.<sup>40</sup> Lodewijk XIV, die katholiek was, had niet verwacht dat Willem III daadwerkelijk koning van Engeland zou worden en weigerde om hem te erkennen.<sup>41</sup> Deze conflicten leidden tot het uitbreken van de Negenjarige Oorlog in 1688.

Er zijn maar weinig kwantitatieve gegevens bekend van de kaapvaart in de Negenjarige Oorlog. In Duinkerke werden in de periode 1688-1694 1149 schepen binnengebracht. In de gehele Negenjarige Oorlog werden er vanuit Saint-Malo 1275 schepen gekaapt, waarvan er 1044 naar de *Conseil des Prises* gebracht werden en er 231 na losgeld werden vrijgelaten. Achtien procent van de kapingen kwamen dus nooit voor de *Conseil des Prises*.<sup>42</sup> Saint-Malo vormde in de Negenjarige Oorlog een van de belangrijkste kaperhavens.

---

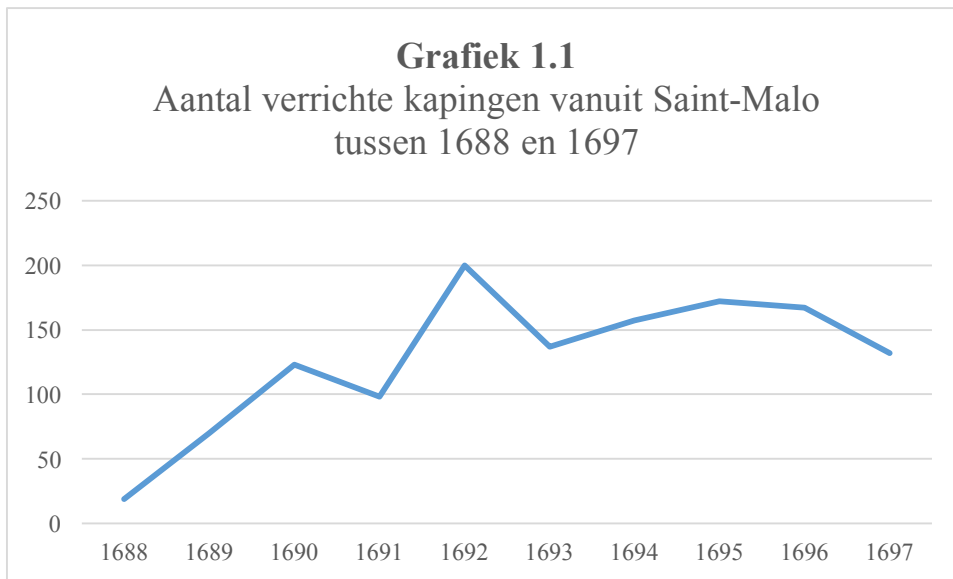
<sup>38</sup> Lynn, *The wars of Louis XIV*, 347.

<sup>39</sup> J. Israel, *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall 1477-1806* (Oxford 1995) 844.

<sup>40</sup> F. Wielenga, *Geschiedenis van Nederland. Van de Opstand tot Heden* (Amsterdam 2017) 128-130.

<sup>41</sup> Lynn, *The wars of Louis XIV*, 192; M.A. Thomson, 'Louis XIV and the Origins of the War of the Spanish Succession' in: R. Hatton, en J.S. Bromley eds., *William III and Louis XIV: essays 1680-1720* (Liverpool 1968) 140-161, aldaar 24.

<sup>42</sup> Villiers, *Marine Royale, corsaires*, 131.



Bron: P. Villiers, *Marine Royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV a Louis XVI* (Duinkerke 1991) 131.

In bovenstaande grafiek is het verloop van het aantal kapingen vanuit Saint-Malo te zien gedurende de Negenjarige Oorlog. Op basis van de grafiek is er een omslag te veronderstellen in het belang van de kaapvaart rond het midden van de oorlog. In eerste instantie paste Frankrijk een *guerre d'escadre* strategie toe op zee, waarbij een grote oorlogsvloot op zee gestuurd werd om daar te strijden met de tegenstanders. Op dat moment was de kaapvaart ook nauwelijks van belang. Halverwege de oorlog veranderden de Fransen hun oorlogsstrategie op zee naar een *guerre de course*, onder meer vanwege de hoge kosten van de *guerre d'escadre*. Bij de *guerre de course* lag de aandacht op het verstoren van de handel van de tegenstander(s) door middel van de kaapvaart.<sup>43</sup> Zo piekte in 1692 het aantal binnengebrachte schepen in Saint-Malo op 200, terwijl er in het jaar daarvoor maar 98 schepen waren binnengebracht.

In de Spaanse Successieoorlog was de kaapvaart vanaf het begin een belangrijke strategie voor de Franse oorlogsvoering op zee. Vanwege het succes tijdens de vorige oorlog was men van mening dat dit de beste strategie was om de Engelsen en Nederlanders te verslaan. De staat was minder geld kwijt aan de oorlogvoering en er werden veel Engelse en Nederlandse schepen gekaapt, waarmee hun handel geschaad werd.<sup>44</sup> Net als de Negenjarige Oorlog had dit conflict zowel politieke als economische oorzaken, alhoewel de directe aanleiding politiek was. Toen de Spaanse koning Karel II overleed in 1700 had hij geen directe troonopvolger. Een kleine maand eerder had hij de kleinzoon van Lodewijk XIV, Filips van Anjou, als zijn recht-

<sup>43</sup> Symcox, *The crisis of French sea power*, 4-5.

<sup>44</sup> Ibidem, 226, 229-230.



matige troonopvolger benoemd. Willem III was geen voorstander van deze dynastieke oplossing om twee belangrijke redenen. Als eerste was hij bang dat de Republiek haar barrière tegen het inmiddels machtige Frankrijk in de vorm van de Spaanse Nederlanden zou verliezen. Daarnaast verwachtte hij dat de Fransen voorgetrokken zouden worden in de Spaanse handel en vice versa. De Republiek bezat tot dat moment goede handelsposities in beide gebieden, waardoor dit nadelig zou zijn voor de economie van het land. Een eis die echter gesteld was bij het benoemen van Filips van Anjou als Spaanse troonopvolger was dat de Spaanse en Franse kroon nooit in het bezit van dezelfde persoon zouden zijn, waardoor er nooit één vorst over beide gebieden zou regeren. Maar Lodewijk XIV begon zich te bemoeien met het Spaanse beleid.<sup>45</sup> De angsten van Willem III bleken inmiddels gegrond, want de Republiek was haar handelspositie in Spanje en Spaans-Amerika aan het verliezen aan Frankrijk. Daarnaast viel Lodewijk XIV de Spaanse Nederlanden in februari 1701 binnen, waardoor de Republiek haar barrière kwijt was.<sup>46</sup> De oorlog werd onvermijdelijk toen Lodewijk XIV in september 1701 de zoon van Jacobus II erkende als troonopvolger van Engeland en daarmee Willem III niet meer.<sup>47</sup>

Saint-Malo was in de Spaanse Successieoorlog de vierde kaperhaven van Frankrijk na Duinkerke, Calais en Brest. In totaal werden er meer dan 6500 kapingen voltooid die of naar de *Conseil des Prises* werden gebracht of waar losgeld voor werd gevraagd. Saint-Malo was verantwoordelijk voor 528 van deze kapingen, terwijl koploper Duinkerke bijna drie keer zoveel schepen kaapte.<sup>48</sup> Het aandeel van Saint-Malo in de Franse kaapvaart was in de Spaanse Successieoorlog dus kleiner dan in de Negenjarige Oorlog. Dit ligt echter niet aan het aantal uitgeruste schepen door de kapers uit Saint-Malo. Dit aantal lag hoger dan in de Negenjarige Oorlog: 511 om 436. Dit betekende dat de kapers op zee minder succesvol waren dan gedurende de Negenjarige Oorlog. Er is hier geen aanwijsbare reden voor gevonden.<sup>49</sup>

---

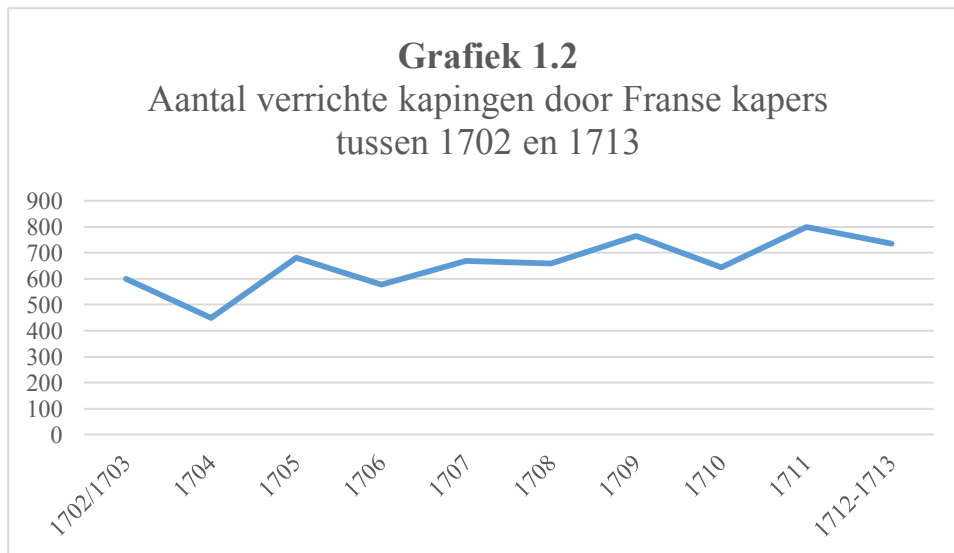
<sup>45</sup> W. Troost, 'Leopold I, Louis XIV, William III and the origins of the War of the Spanish Succession', *History* 103 (2018) 545-570, aldaar 566-568.

<sup>46</sup> Wielenga, *Geschiedenis van Nederland*, 161.

<sup>47</sup> Troost, 'Leopold I, Louis XIV, William III', 569.

<sup>48</sup> Villiers, *Marine royale, corsaires*, 142.

<sup>49</sup> H. Hillmann, *The Corsairs of Saint-Malo. Network organization of a merchant elite under the ancien régime* (New York 2021) 134-135.



Bron: P. Villiers, *Marine Royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV a Louis XVI* (Duinkerke 1991) 142.

In grafiek 1.2 is te zien dat er tijdens de Spaanse Successieoorlog sprake was van een constantere lijn in het aantal kapingen ten opzichte van de Negenjarige Oorlog. Daarnaast lag het aantal gekaapte schepen vanaf het begin op een hoog niveau. Beide feiten vallen grotendeels te verklaren doordat de kaapvaart vanaf het begin een belangrijk onderdeel van de oorlogsstrategie was, waardoor er vanaf het begin van en gedurende de hele oorlog veel aandacht was voor de kaapvaart.

### De Nederlandse schepen in Europese wateren

Zoals eerder aangegeven werd de kaapvaart gebruikt om de handel van de tegenstander in oorlogstijden te verstoren en daarmee delen van de economie. Vanaf het midden van de zeventiende eeuw was de Republiek de belangrijkste speler in de wereldeconomie en -handel.<sup>50</sup> Hiermee speelde de handel ook een belangrijke rol in de Nederlandse economie, waardoor het aantrekkelijk was voor de Fransen om zich hierop te richten.<sup>51</sup> Het belang van de Nederlandse handel was onder meer te zien in de werkgelegenheid die er uit voortkwam. De koopvaardijvloot bestond uit ongeveer tweeduizend schepen, waarmee het de grootste werkgever op zee was.<sup>52</sup> Tussen 1680 en 1725 werkten er jaarlijks bijna 50.000 mensen in de maritieme sector, waarvan

<sup>50</sup> Israel, *Dutch primacy in world trade*, 292.

<sup>51</sup> J.L. van Zanden 'De economie van Holland in de periode 1650-1805: groei of achteruitgang? Een overzicht van bronnen, problemen en resultaten', *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden* 102 (1987) 562-609, aldaar 582.

<sup>52</sup> De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1800*, 567.

meer dan 22.000 in de koopvaardijvloot. Hier kwamen de werknemers voor de VOC en WIC nog bij.<sup>53</sup>

Het begin van de dominantie van de Republiek in de wereldhandel is terug te leiden naar de vijftiende eeuw wanneer de zogenoemde moedernegotie van de Republiek ontstond, waarbij graan uit het Baltisch gebied werd gehaald in ruil voor goederen als haring en textiel.<sup>54</sup> Deze handel vormde nog steeds de basis toen Amsterdam na de val van Antwerpen in 1585 de centrale positie in de wereldhandel overnam.<sup>55</sup> Amsterdam werd het entrepot voor producten uit de hele wereld, die vervolgens vanuit deze stad werden verspreid over heel Europa. Er bestonden Europese handelsroutes met Frankrijk, Spanje, de Scandinavische landen, Rusland en Engeland. De handel van de Republiek strekte zich nog verder uit naar het Midden-Oosten, Azië en West-Indië. Voor de handel met Azië en West-Indië werden twee monopolistische compagnieën opgericht, respectievelijk de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in 1602 en de West-Indische Compagnie (WIC) in 1621.<sup>56</sup>

Deze leidende economische positie in Europa zorgde ook voor tegenstand van andere Europese landen. Zowel Engeland als Frankrijk voerden in het midden van de zeventiende eeuw verschillende mercantilistische maatregelen in om de Nederlandse handel met het desbetreffende land te beperken. Hierdoor begon de handel van de Republiek af te nemen, maar het land bleef de leidende macht in Europa in de tweede helft van de zeventiende eeuw.<sup>57</sup> De Negenjarige Oorlog aan het einde van de zeventiende eeuw en de Spaanse Successieoorlog aan het begin van de achttiende eeuw zorgden ervoor dat de Republiek deze positie kwijtraakte. Tijdens deze oorlogen werden bepaalde handelsstromen geblokkeerd en verschillende handelsroutes vielen om, zoals de handel met Frankrijk. Na het einde van de Spaanse Successieoorlog lukte het de Republiek niet om de handel op het niveau van het midden van de zeventiende eeuw te krijgen.<sup>58</sup>

Naast de handelsschepen zeilden er ook Nederlandse oorlogsschepen in Europese wateren. De Nederlandse oorlogsvloot was gecombineerd met de Engelse oorlogsvloot, aangezien Willem III leider van beide landen was.<sup>59</sup> Ook de Nederlanders gebruikten de kaapvaart als

---

<sup>53</sup> K. Davids, 'Maritime labour in the Netherlands, 1570-1870' in: P.C. Royen van, J.R. Bruijn en J. Lucassen eds., *Those emblems of Hell? European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870* (St John's 1997) 41-71, aldaar 42-43, 49.

<sup>54</sup> De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1800*, 412-413.

<sup>55</sup> Ibidem, 426-430.

<sup>56</sup> Ibidem, 439-466.

<sup>57</sup> Ibidem, 476-477.

<sup>58</sup> Israel, *Dutch primacy in world trade*, 302-307, 311, 327, 359-367.

<sup>59</sup> J.R. Bruijn, *The Dutch navy of the seventeenth and eighteenth centuries* (Columbia 1993) 80-81.

oorlogsmiddel tegen Frankrijk. De kaapvaart maakte geen onderdeel uit van de oorlogsvloot en was daarmee wel volledig in Nederlandse handen.<sup>60</sup> In de Republiek vormde Zeeland het spil van de Nederlandse kaapvaart. Dit kwam voornamelijk door de grote betrokkenheid van de Zeeuwen bij handel, visserij en oorlogsvaart.<sup>61</sup> In de Negenjarige Oorlog waren er 126 Zeeuwse kaperschepen, waarop ongeveer elfduizend bemanningsleden nodig waren. Deze schepen kaapten minstens 960 schepen, waarvan bijna de helft in Vlissingen werd binnengebracht. De totale opbrengst lag iets hoger dan 13 miljoen gulden. Voor de andere gewesten zijn de cijfers minder compleet. Voor Amsterdam gaat het om minstens 116 kapingen en voor De Maze om minstens 31 kapingen.<sup>62</sup> In de Spaanse Successieoorlog werden er meer kaperbrieven uitgegeven dan in de Negenjarige Oorlog. Waarschijnlijk voeren er 276 schepen rond met een commissiebrief. Dit is ook terug te zien in het aantal gekaapte schepen door de Zeeuwen. In totaal kaapten de Zeeuwen in de Spaanse Successieoorlog 1759 schepen, wat iets meer dan 22 miljoen gulden opleverde.<sup>63</sup>

## Conclusie

De regels en richtlijnen van de Franse kaapvaart waren vastgelegd in de *Ordonnance de la Marine* uit 1681. Hierin was onder meer bepaald dat de kaperbrieven alleen door de koning uitgegeven mochten worden, dat het kaperschip altijd onder de Franse vlag moest kapen en dat de kaping pas legitiem was als men zeker wist dat het een schip van de tegenstander was. De Negenjarige Oorlog was het eerste conflict waar deze regels op grote schaal werden toegepast, alhoewel de kaapvaart pas later in de oorlog van groot belang werd. Voor de Spaanse Successieoorlog was de kaapvaart vanaf het begin van groot belang en lagen de aantallen gekaapte schepen ook een stuk hoger. Door de leidende positie van de Republiek binnen de wereldhandel waren er veel Nederlandse handelsschepen aanwezig in de Europese wateren die daarmee het risico liepen om gekaapt te worden. Hetzelfde risico gold voor de Nederlandse oorlogsschepen en kaperschepen die in deze periode op de oceanen zeilden.

---

<sup>60</sup> Francke, *Utiliteyt voor de gemeene saake*, 33.

<sup>61</sup> Verhees- van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 7.

<sup>62</sup> Francke, *Utiliteyt voor de gemeene saake*, 127, 307-309, 317-319.

<sup>63</sup> Verhees- van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart*, 7, 38, 140.

## **Hoofdstuk 2. De Franse kaapvaart op Nederlandse schepen vanuit Saint-Malo**

In het vorige hoofdstuk zijn de algemene processen van de Franse kaapvaart behandeld. In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de praktijk van deze processen in Saint-Malo. Hierbij wordt er eerst gekeken naar hoeveel Nederlandse schepen er gekeapt werden. Vervolgens is er aandacht voor de kapers en de schepen die zij gebruikten om de Nederlandse schepen te kapen. Hoe de kaping verliep wordt daarna besproken, waarbij duidelijk wordt hoe deze ervaring voor de Nederlandse bemanningsleden was. Hierna wordt er gekeken naar de verhoren die de Fransen uitvoeren ten gevolge van de kaping en hoe de Nederlandse bemanningsleden vervolgens weer terugkwamen in de Republiek. Als laatste ligt de focus op de verkoop van de schepen en ladingen, waarbij er zowel naar de prijzen als de producten wordt gekeken. Hierdoor ontstaat er een beeld over waar de Nederlandse schepen en hun bemanning aan onderworpen werden door de kapingen en wat zij verloren.

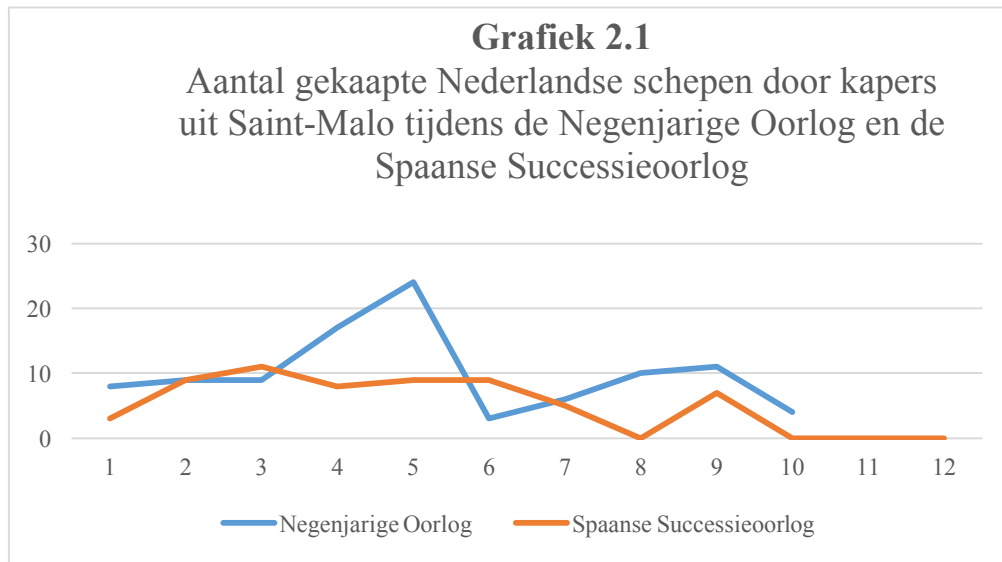
### **De cijfers**

In de Negenjarige Oorlog zijn er 1275 schepen gekeapt door de kapers uit Saint-Malo, waarvan er 101 Nederlandse schepen dossiers bewaard zijn gebleven.<sup>64</sup> Er is niet met zekerheid te zeggen dat dit ook het complete aantal Nederlandse gekeapte schepen is. Het is mogelijk dat er dossiers verloren zijn gegaan of niet aangemaakt zijn. Mocht dit wel het complete aantal zijn, dan vormden de Nederlandse gekeapte schepen acht procent van het totaal aantal gekeapte schepen. Dit is een opvallend laag aantal, gezien het feit dat de Fransen de Negenjarige Oorlog voornamelijk tegen de Republiek voerde. De andere gekeapte schepen hadden hun thuishaven met name in Engeland. Het hoge Engelse aandeel kan wellicht verklaard worden door de ligging van Engeland ten opzichte van Frankrijk, waarbij de twee landen tegen over elkaar liggen met Het Kanaal ertussen. Hierdoor liepen deze Engelse schepen zowel bij vertrek als aankomst een groter risico op kaping dan de Nederlandse schepen. Hetzelfde geldt voor het Nederlandse aandeel in de Spaanse Successieoorlog. De kapers uit Saint-Malo voltooiden in deze oorlog 528 kapingen, waarvan er nog 61 Nederlandse kaperdossiers bewaard gebleven zijn. Er van uitgaande dat dit alle gekeapte Nederlandse schepen waren, vormden de Nederlandse schepen

---

<sup>64</sup> Archives Départementales 35, 9B 599 tot en met Archives Départementales 35, 9B 608-2.

11,5% van het totaal aantal gekaapte schepen.<sup>65</sup> Daarnaast is er nog één Nederlands schip ge-  
kaapt in 1699.<sup>66</sup> Dit brengt het totaal aantal gekaapte Nederlandse schepen in de periode 1688-  
1713 op 163. Het verloop van het aantal kapingen is in de onderstaande grafiek te vinden.



Bron: Archives Départementales 35, 9B 599 tot en met Archives Départementales 35, 9B 619-1.

Het verloop van de kaapvaart op de Nederlandse schepen komt grotendeels overeen met de algemene trend in Frankrijk. In de Negenjarige Oorlog was er sprake van een sterke stijging na het begin van de jaren 1690, wat ook in de bovenstaande grafiek te zien is. Wel daalde het aantal Nederlandse kapingen daarna scherp, terwijl het aantal kapingen uit Saint-Malo vrij constant bleef. Er is geen aanwijsbare reden voor deze afname in het Nederlandse aandeel. Het is mogelijk dat de Nederlandse schepen voorzichtiger werden. De piek van 1692 kwam daarna niet meer voor. Ook voor de Spaanse Successieoorlog komen beide trends overeen. Het grootste verschil zijn de aantallen, die een stuk lager waren. Daarnaast waren er drie jaren waarin er geen Nederlandse schepen zijn binnengebracht in Saint-Malo. Hiermee was de kaapvaart vanuit Saint-Malo in de laatste jaren van de Spaanse Successieoorlog nauwelijks succesvol.

Vrijwel alle gekaapte schepen uit de Republiek hadden een thuishaven in een havenstad in de twee westelijke kustprovincies van de Republiek: Holland en Zeeland. Vier steden waren verantwoordelijk voor meer dan 85% van de schepen die gekaapt werden: Amsterdam en Rotterdam in het gewest Holland en Middelburg en Vlissingen in het gewest Zeeland. Daarnaast kwamen er nog schepen uit steden als Enkhuizen, Hoorn, Zierikzee en Veere.<sup>67</sup>

<sup>65</sup> Archives Départementales 35, 9B 611-1 tot en met Archives Départementales 35, 9B 619-1.

<sup>66</sup> Archives Départementales 35, 9B 609, 01, *Aletta Maria*.

<sup>67</sup> Zie bijlage 1.

## De kapingen

In juni 1696 begon de kaping van het schip *Brigdamme*. Op 19 juni verliet het schip *Le Prophète Daniel* de haven van Saint-Malo om te beginnen aan de kaapvaart. Voorafgaand had de kapitein, Henry Poitevin, de borgsom van 15.000 *livre tournois* betaald aan de admiraliteit, zoals dat volgens de *Ordonnance* was bepaald. Poitevin was een 28-jarige man uit Saint-Malo. Hij had de leiding over 93 bemanningsleden.<sup>68</sup> De meeste bemanningsleden kwamen waarschijnlijk ook uit Saint-Malo of de omgeving.<sup>69</sup> Het schip had een laadruimte van 100 tonnen en was bewapend met onder andere veertien kanonnen.<sup>70</sup> Hiermee was dit kaperschip aan de kleine kant.<sup>71</sup> Nadat *Le Prophète Daniel* Saint-Malo had verlaten, was er al vrij snel succes: een Engels schip werd gekeapt en teruggebracht naar de haven. Hierna ging Poitevin opnieuw de oceaan op om een volgend schip te kapen.<sup>72</sup>

De *Brigdamme* had ondertussen Suriname verlaten op 3 juli en de tocht ingezet naar de Republiek. Op 19 augustus merkte de kapitein, Daniel Pets, om twee uur 's middags op dat er twee kleine schepen zijn schip achtervolgden. Beide schepen hadden volgens Pets de Engelse vlag.<sup>73</sup> Dit komt overeen met het verhaal van Poitevin, die daarbij de naam van het tweede schip nog vermeldde: *Le Jeune Phelipeaux*. Hierbij gaf hij ook toe dat zij in eerste instantie onder de Engelse vlag voeren.<sup>74</sup> Volgens de *Ordonnance* moesten de Franse schepen onder de Franse vlag varen op het moment dat de kaping plaatsvond. Men hield zich over het algemeen ook aan deze regel, zo ook Poitevin. Op het moment dat zij dicht genoeg bij de *Brigdamme* waren, werd de Engelse vlag veranderd in de Franse vlag. Zowel de Nederlandse bemanningsleden als Poitevin bevestigden dit.<sup>75</sup> Deze strategie werd door veel kapers vanuit Saint-Malo gebruikt, maar er waren ook kapers die wel continu onder de Franse vlag voeren.<sup>76</sup> De *Brigdamme* voer wel onder de Nederlandse vlag, wat zal hebben meegespeeld in de beslissing van Poitevin om dit schip te kapen.<sup>77</sup> Het feit dat de *Le Prophète Daniel* en *Le Jeune Phelipeaux* in eerste instantie

---

<sup>68</sup> AD 35, 9B 607-2, *Brigdam*.

<sup>69</sup> Hillmann, *The Corsairs of Saint-Malo*, 110.

<sup>70</sup> AD 35, 9B 607-2, *Brigdam*.

<sup>71</sup> Lespagnol, *La course Malouine*, 69-75.

<sup>72</sup> AD 35, 9B 607-2, *Brigdam*.

<sup>73</sup> Ibidem.

<sup>74</sup> Ibidem.

<sup>75</sup> Ibidem.

<sup>76</sup> Bijvoorbeeld: Archives Départementales 35, 9B 599, 06, *Fortune*.

<sup>77</sup> AD 35, 9B 607-2, *Brigdam*.

onder de Engelse vlag voeren zal de bemanning van de *Brigdamme* een vals gevoel van veiligheid hebben gegeven. De Engelsen en Nederlanders waren immers bondgenoten, waardoor een kaping illegaal was geweest.

Rond vier uur in de middag waren de schepen dicht genoeg bij elkaar, waarna de Fransen konden overgaan tot het kapen van de *Brigdamme*. Het duurde twee uur voordat *Le Prophète Daniel* en *Le Jeune Phelipeaux* dicht genoeg bij de *Brigdamme* waren.<sup>78</sup> Er werd niet vermeld waarom het twee uur duurde voordat de schepen binnen schotafstand waren. Het gebeurde wel eens dat een Nederlands schip probeerde te vluchten.<sup>79</sup> Het is echter niet waarschijnlijk dat dit ook het geval was bij de *Brigdamme*, aangezien beide Franse schepen onder de Engelse vlag voeren. Aan de hand van de kaperdossiers kan er niet gezegd worden hoe vaak het vluchten succesvol was, aangezien alleen de geslaagde kapingen in de dossiers te vinden zijn. Als het Franse schip dicht bij het Nederlandse schip was, werd er gevraagd of het Nederlandse schip de zeilen naar beneden kon halen. Vervolgens kwamen de kapers aan boord om de papieren te controleren.<sup>80</sup> Soms werd er gecontroleerd waar het schip vandaan kwam voordat de kapers aan boord gingen.<sup>81</sup> Hierdoor wisten de kapers zeker dat zij met een schip van de tegenstander te maken hadden, waardoor het schip naar de haven gebracht kon worden om daar beoordeeld te worden op de legitimiteit.

De kaping van de *Brigdamme* verliep minder vreedzaam. Pets was er van overtuigd dat de twee Franse schepen te klein waren om hem aan te vallen en ging er daarom ook niet vanuit dat dit zou gebeuren.<sup>82</sup> In alle verhoren werd vervolgens niet vermeld dat de Fransen vroegen of de *Brigdamme* haar zeilen wilde strijken, maar werd er gelijk over gegaan op het afschieten van een kanonschot door de Fransen. Het is niet duidelijk waarom er door de kapers werd besloten om gelijk tot een gevecht over te gaan. De bemanning van de *Brigdamme* reageerde hier vervolgens op door ook een kanonschot af te vuren. De *Brigdamme* was uitgerust met 24 kanonnen en had daarmee ook de benodigde schotkracht.<sup>83</sup> Hiermee was het gevecht begonnen. De strijd duurde tot ver in de nacht en werd uiteindelijk stilgelegd omdat het te donker was. De volgende morgen werd het gevecht hervat, maar niet voor lang. Al snel moesten de twee Franse schepen zich terugtrekken om reparaties uit te voeren. Ook de *Brigdamme* voerde reparaties

---

<sup>78</sup> Ibidem.

<sup>79</sup> Bijvoorbeeld: Archives Départementales 35, 9B 602-3, 03, *Elizabeth*.

<sup>80</sup> AD 35, 9B 599, *Fortune*.

<sup>81</sup> Bijvoorbeeld: Archives Départementales 35, 9B 599, 07, *Elizabeth*.

<sup>82</sup> AD 35, 9B 607-2, 03, *Brigdam*.

<sup>83</sup> Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC), 1674-1791 (1.05.01.02), inv.nr. 797, Registers van uitgaande brieven Kamer Zeeland, scan 31.



uit. Uiteindelijk werd het gevecht pas de volgende dag hervat, maar op dat moment waren er nog twee Franse kaperschepen gekomen. Hierdoor waren er nu vier Franse kaperschepen aanwezig om de *Brigdamme* te kapen. Het Nederlandse schip had ondertussen zwaar te lijden onder deze gevechten. Er waren verschillende onderdelen van het schip kapot, maar het is onduidelijk wat er precies aan mankeerde. Daarnaast waren er twee bemanningsleden overleden en er waren ook nog eens zeven of acht bemanningsleden van de *Brigdamme* zwaargewond.<sup>84</sup> Een van deze gewonden was de kok. Toen hij weer terug was in de Republiek, klopte hij aan bij de Kamer Zeeland en eiste f100 voor zijn verwondingen. Deze kreeg hij ook.<sup>85</sup> De bemanning van de *Brigdamme* besloot zich over te geven. De vier Franse kaperschepen escorteerden de *Brigdamme* naar Saint-Malo waar ze in de middag aankwamen.<sup>86</sup>

Doordat de kaping van de *Brigdamme* zich met zoveel geweld had voltrokken, was de kaping volgens de Franse richtlijnen automatisch legitiem. Dit verklaart wellicht ook waarom er in de verhoren van de bemanningsleden geen melding werd gemaakt van het aan boord komen van de kapers na de kaping. Als dit wel gebeurde bleef vaak een deel van de kapers aan boord van het Nederlandse schip en verliet een deel van de Nederlandse bemanning het schip richting het kaperschip. Het Nederlandse schip werd vervolgens naar de Franse haven geleid door de kapers aan boord.<sup>87</sup> In het geval van de *Brigdamme* is dit deel van het proces overgeslagen of het is niet benoemd tijdens de verhoren. Het is echter aannemelijk dat dit deel van het proces is overgeslagen. De kaping was met veel geweld verlopen, waardoor hij voor de Fransen automatisch als legitiem werd bestempeld. Het maakte hierdoor niet uit waar het schip vandaan kwam, waardoor het onnodig was om de papieren te controleren. Daarnaast was het ook niet nodig voor de Franse kapers om aan boord van het Nederlandse schip te gaan. Er waren immers vier Franse schepen aanwezig en de *Brigdamme* was beschadigd. Hierdoor was de kans op vluchten zeer klein.

Eenmaal in Saint-Malo aangekomen werden de kapitein en stuurman van de *Brigdamme* verhoord door de Fransen. In de kaperdossiers is verder niks te vinden over de ervaringen van de Nederlandse bemanningsleden na de kaping (en daarmee tijdens het verhoor), maar in de Nederlandse archieven zijn er wel beschrijvingen te vinden van deze periode. Voor de kaping van de *Brigdamme* vormen het rapport van Johan van Scharpenhuisen en de soldijboeken van

---

<sup>84</sup> AD 35, 9B 607-2, *Brigdam*.

<sup>85</sup> Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC), 1674-1791 (1.05.01.02), inv.nr. 734, Net-resoluties Kamer Zeeland, scan 208.

<sup>86</sup> AD 35, 9B 607-2, *Brigdam*.

<sup>87</sup> Bijvoorbeeld: Archives Départementales 35, 9B 602-1, 16, *Vieux Simon*.

de WIC belangrijke bronnen om deze periode te reconstrueren. Van Scharpenhuisen vertelde in zijn rapport dat de bemanningsleden naar de gevangenis werden gebracht en dat hij en zijn secretaris in een herberg werden ondergebracht. De volgende dagen mochten zij de stad verkennen, hetzij eerst onder toezicht van een wacht. Op 21 september 1696 mochten de bemanningsleden en passagiers Saint-Malo verlaten en was het proces van de Fransen afgerond. Van Scharpenhuisen vertrok vervolgens naar Rouen om daar een paspoort van Lodewijk XIV te krijgen. Waarschijnlijk was hij zijn paspoort tijdens de kaping verloren. Op 17 oktober kon de oud-gouverneur zijn reis vervolgen en kwam via Gent en Antwerpen op 29 oktober aan in Amsterdam. Hij vermeldde hierbij nog dat hij ziek was.<sup>88</sup> Het heeft Van Scharpenhuisen, en waarschijnlijk zijn secretaris, dus iets meer dan een maand gekost om terug te komen in de Republiek.

Aan de hand van de soldijrollen van de compagnie kan er gekeken worden naar de aankomstdata van de overige bemanningsleden. Het is waarschijnlijk dat de WIC de bemanningsleden betaalde tot het moment dat zij zich meldden bij de directeuren, zodat het loon gelijk betaald kon worden. Hierdoor kunnen de aankomstdata van de bemanningsleden van de *Brigdamme* gereconstrueerd worden. Opvallend is dat lang niet alle bemanningsleden in de soldijboeken van de compagnie staan. In totaal werden er 34 bemanningsleden vermeld in de soldijboeken, waarvan de meerderheid soldaat was. Veertien van hen overleden gedurende de reis.<sup>89</sup> Onder de bemanningsleden die terugreisden naar de Republiek is een grote verscheidenheid van aankomstdata. De eerste groep van drie soldaten en één matroos meldde zich op 23 november 1696 bij de compagnie, wat impliceert dat zij samen reisden.<sup>90</sup> Het had hen ongeveer twee maanden gekost om in Zeeland te komen. Dit was snel ten opzichte van de overige bemanningsleden. In de jaren hierna zijn er sporadisch bemanningsleden van het schip die zich meldden bij de compagnie, waarbij zij vaak alleen waren. Eind november 1700, vier jaar na de

---

<sup>88</sup> NA, Inventaris van J. Hudde, inv.nr. 50, Rapport van Jan Scharphuisen, 15.

<sup>89</sup> Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC), 1674-1791, inv.nr. 1010C, Soldijboek 1695, scan 36-53; Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC), 1674-1791, inv.nr. 1010D, Soldijboek 1696, scan 31-46; Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC), 1674-1791, inv.nr. 1010E, Soldijboek 1697, scan 17-25; Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC), 1674-1791, inv.nr. 1010F, Soldijboek 1698, scan 17-23; Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC), 1674-1791, inv.nr. 1011A, Soldijboek 1699, scan 17-21; Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC), 1674-1791, inv.nr. 1011B, Soldijboek 1700, scan 10-13; Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC), 1674-1791, inv.nr. 1011D, Soldijboek 1702, scan 11-13; Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC), 1674-1791, inv.nr. 1012B, Soldijboek 1708, scan 5.

<sup>90</sup> NA, Inventaris Tweede WIC, inv.nr. 1010D, soldijboek 1696, scan 36, 38-39, 44.

kaping, meldde nog een groep van drie bemanningsleden zich bij de Kamer Zeeland. Het laatste bemanningslid van de *Brigdamme* meldde zich op 20 april 1708 bij de compagnie. Hij deed er 11,5 jaar over om terug te komen in de Republiek en kreeg vervolgens een loon van iets meer dan f5000 uitbetaald.<sup>91</sup> Over het algemeen kan er aan de hand van de soldijrollen en het rapport van Van Scharpenhuisen geconcludeerd worden dat de bemanning van de *Brigdamme* niet als groep terugreisden naar de Republiek, maar als individuen of in kleine groepjes.

### **Het verhoor**

Aan de hand van de kaperdossiers in Saint-Malo is er ruimte om te kijken naar hoe de verhoren verliepen als onderdeel van het kaapvaartproces. Er is weinig bekend over de omstandigheden waarin de verhoren werden afgenomen. Zodra het schip in de haven lag, werden de bemanningsleden verhoord. In de *Ordonnance* werd vermeld dat het verslag van de kaping werd opgemaakt in het bijzijn van de kapitein van het kaperschip en de kapitein van het gekaapte schip. Mocht deze kapitein niet aanwezig zijn, werden andere hoge officieren of matrozen gevraagd.<sup>92</sup> Voor de Nederlandse gekaapte schepen zijn er van 250 bemanningsleden van 141 verschillende Nederlandse schepen verhoren bewaard gebleven. Dit resulteert in een gemiddelde van 1,77 bemanningslid per schip die werd verhoord. Hiermee zijn er dus meerdere functies verhoord dan alleen de kapitein. In de dossiers van 22 schepen zijn geen verhoren van de Nederlandse bemanningsleden te vinden. Het is aannemelijk dat deze verhoren kwijtgeraakt zijn, aangezien het in de *Ordonnance* verplicht was gesteld om de Nederlandse bemanningsleden te verhoren. Anders kon een kaping niet als legitiem bestempeld worden.<sup>93</sup>

Onderverdeeld naar functie is de kapitein dan ook het vaakst verhoord van alle bemanningsleden: 94 keer. In de andere gevallen was de kapitein vaak wel bekend. Zijn naam werd dan genoemd in de verhoren van de andere bemanningsleden of was te vinden in de scheepspapieren. De stuurman werd ook vaak verhoord, wat te verklaren valt door zijn hoge positie aan boord. De overige functies werden enkele keren verhoord. De volledige verdeling is te zien in grafiek 2.2.

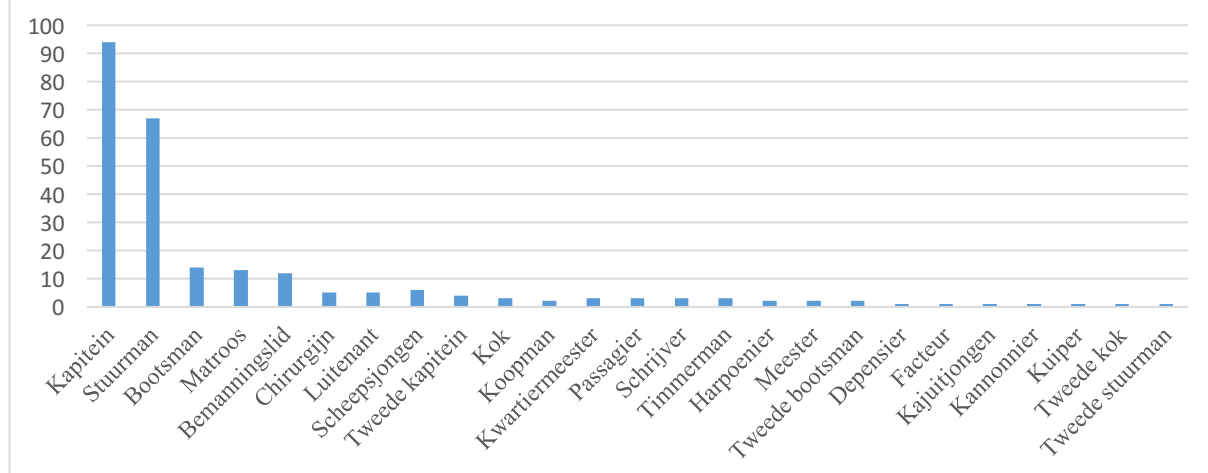
---

<sup>91</sup> NA, Inventaris Tweede WIC, inv.nr. 1012B, soldijboek 1708, scan 5.

<sup>92</sup> *Ordonnance de la Marine*, 342.

<sup>93</sup> *Ibidem*, 345.

Grafiek 2.2  
Verhoorde bemanningsleden van de gekaapte Nederlandse schepen tussen 1688 en 1713



Bron: Archives Départementales 35, 9B 599 tot en met Archives Départementales 35, 9B 619-1.

Er is in de kaperdossiers geen verklaring te vinden waarom bepaalde bemanningsleden of functies verhoord werden. Aangezien in de *Ordonnance* bepaald was dat de kapitein altijd aanwezig moest zijn, is het bijzonder dat de kapitein maar in tweederde van de Nederlandse gevallen werd verhoord. Wat er met de kapitein in de overige gevallen aan de hand was, is niet bekend. Er bestaat de mogelijkheid dat de kapitein gewond of overleden was. Maar omdat dit niet vermeld werd door de overige bemanningsleden, lijkt dit niet waarschijnlijk.

De verhoren waren gebaseerd op een vraag-antwoord model. Deze structuur is vooral duidelijk te zien in de dossiers ten tijde van de Spaanse Successieoorlog, maar naar mate de Negenjarige Oorlog vorderde, werd deze structuur duidelijk. Er werd als eerste gevraagd naar de demografische kenmerken van het bemanningslid, zoals de leeftijd en woonplaats. Ook werd hier vaak informatie gegeven over het schip, de route die het schip had gevaren en wie de eigenaar was. Vervolgens werd er geïnformeerd naar de lading van het schip. Door middel van deze vraag kon er gecontroleerd worden of er nog delen van de lading gestolen waren door de kapers. Aansluitend werd er gevraagd in wiens opdracht het schip voer en hoeveel bemanningsleden er waren. Pas daarna werd er ingegaan op de kaping en hoe de Nederlandse bemanningsleden deze hadden ervaren. In de Spaanse Successieoorlog werden hier nog specifieke vragen aan toegevoegd. Zo werd er gevraagd onder welke vlag het kaperschip voer en of er nog andere schepen in de buurt waren. Na het verhaal over de kaping werd er gevraagd of alle scheepspapieren waren overgedragen en of er iets uit het schip was gestolen door de kapers. Het verhoor werd

afgesloten met de vraag of het bemanningslid goed behandeld was.<sup>94</sup> De structuur van de verhoren en de kaperdossiers was op zo'n manier opgesteld dat het voordelig was voor de Fransen. Zo zorgden de vragen die gesteld werden tijdens het verhoor voor de antwoorden die nodig waren om de legitimiteit van de kaping te bepalen. Daarnaast werd alles opgeschreven in het Frans, terwijl het aannemelijk is dat een groot deel van de Nederlandse bemanningsleden geen Frans sprak. Hiervoor zal er een tolk aanwezig zijn geweest.

## **De verkoop**

Nadat besloten was dat de kaping legitiem was door het *Conseil des Prises* in Parijs, kon het schip en de lading verkocht worden. Er waren enkele uitzonderingen op deze regels. De lading van het schip werd niet verkocht als het ging om een gekaapt schip met een lading aan boord die van Franse inwoners was. In dat geval werden de goederen teruggegeven aan hun rechtmatige eigenaren.<sup>95</sup> Daarnaast konden producten die snel zouden bederven verkocht worden voordat het oordeel van het *Conseil des Prises* bekend was. Dit werd besloten door de admiraliteit.<sup>96</sup> Dit was bijvoorbeeld het geval bij het schip *Homme Sauvage* in 1688. Zij hadden kisten met sinaasappelen aan boord die snel zouden verrotten, waardoor besloten werd om deze snel te verkopen.<sup>97</sup> Het merendeel van de gekaapte schepen volgde het proces dat de lading en het schip verkocht werden na goedkeuring van het *Conseil des Prises*. Zowel het schip als de lading werd verkocht op een veiling. Op deze veilingen kon men bieden op de producten zolang de kaars brandde. Het laatste bod dat werd gedaan voordat de kaars uitging was het winnende bod.<sup>98</sup> In de kaperdossiers werd vaak vermeld wie de producten kocht en hoeveel ervoor betaald was. Er waren niet alleen regionale handelaren aanwezig in Saint-Malo, ook uit de rest van Frankrijk en Europa kwamen handelaren naar Saint-Malo.<sup>99</sup>

Zowel het schip *Brigdamme* als haar lading werd verkocht op de veiling in Saint-Malo. Het schip werd verkocht voor 10.280 *livre tournois*. Er is niks bekend over de afmetingen van het schip, maar er kan aangenomen worden dat het schip aan de grote kant was. Zo waren er veertien kanonnen aan boord en had het schip bij vertrek 62 bemanningsleden aan boord. Daarnaast diende het schip ook als slavenschip. Tijdens de oversteek van de Atlantische Oceaan

---

<sup>94</sup> AD 35, 9B 599 tot en met AD 35, 9B 617-1.

<sup>95</sup> Ordonnance de la Marine, 336.

<sup>96</sup> Ibidem, 345.

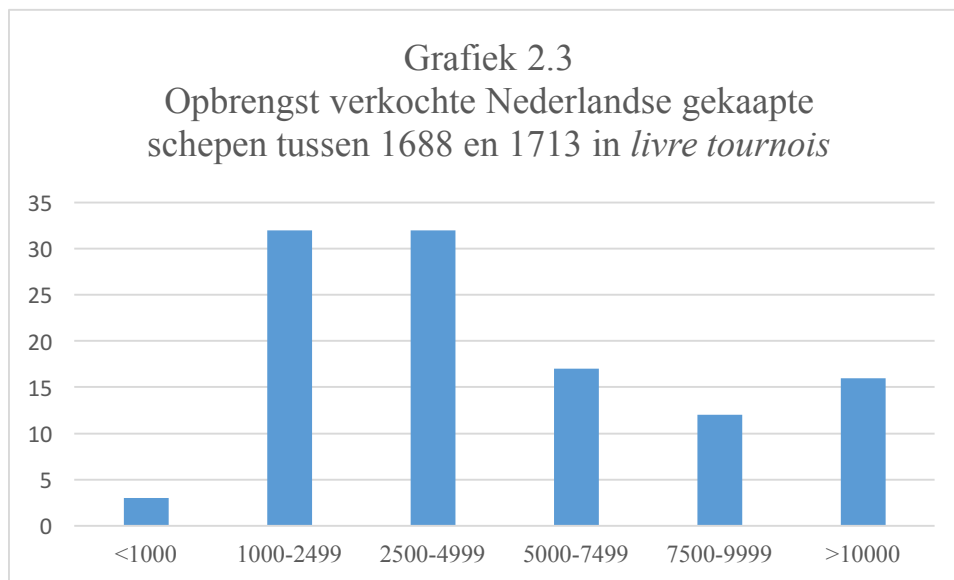
<sup>97</sup> Archives Départementales 35, 9B 599, 03, *Homme sauvage*.

<sup>98</sup> Hillmann, *The Corsairs of Saint-Malo*, 131.

<sup>99</sup> A. Lespagnol, 'Saint-Malo, pole marchand de la « première Modernité ». Réflexions et interrogations sur la singularité malouine', *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* 125:3 (2018) 285-300, aldaar 289.

waren er meer dan 500 slaven aan boord. Niet alles is bekend over de staat van het schip, maar wel bekend dat de kaping zich met geweld voltrok en dat het schip beschadigingen had. Hierdoor lag de verkoopprijs waarschijnlijk lager.

Van 112 schepen is bekend voor hoeveel het schip is verkocht. De totale opbrengst van deze schepen was 580.778 *livre tournois*. Zoals in grafiek 2.3 te zien is, werden de meeste schepen verkocht voor bedragen tussen de duizend en 4999 *livre tournois*.

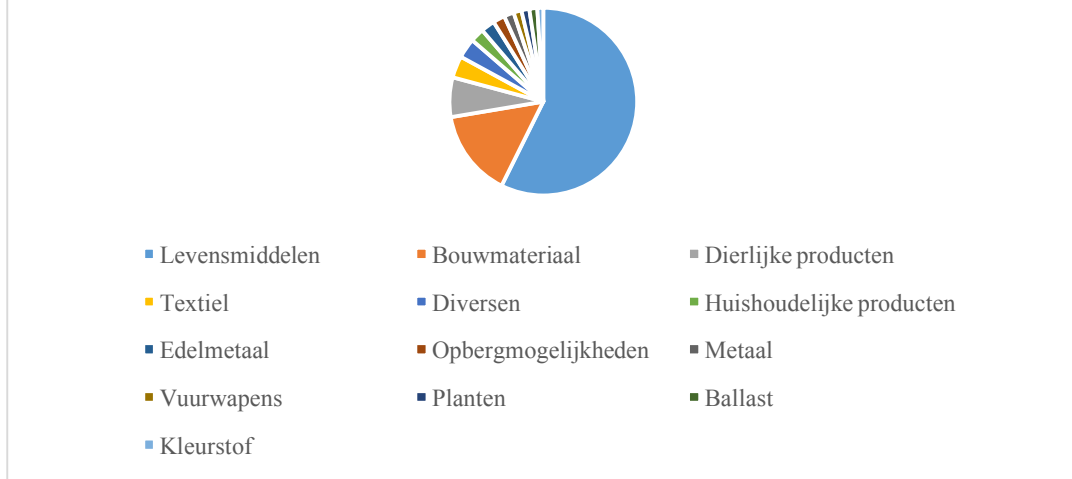


Bron: Archives Départementales 35, 9B 599 tot en met Archives Départementales 35, 9B 619-1

Het is lastig om conclusies te verbinden aan de verkoopprijzen, omdat er veel informatie onbekend is over de schepen aan de hand van de kaperdossiers. De staat van het schip en de grootte zullen veel invloed hebben gehad op de verkoopprijs, maar deze zijn vaak onbekend. De gemiddelde verkoopwaarde van 5185 *livre tournois* per schip zegt dan ook weinig over de verschillende schepen, omdat er veel onderlinge verschillen waren. Dit neemt niet weg dat de kaapvaart meer dan 580.000 *livre tournois* aan de verkoop van de schepen verdienden. Daarnaast kwamen deze schepen, of hun onderdelen, vervolgens terecht in de Franse scheep- en/of kaapvaart en werd er ook op deze manier geprofiteerd van de gekaapte schepen. Aan de hand van de verkoopprijzen werd wel duidelijk dat het weinig uitmaakte of het ging om een handelschip of een kaperschip. Beide typen schepen werden voor vergelijkbare prijzen verkocht.

Naast de verkochte schepen kwam er ook een grote diversiteit aan goederen op de Franse markt door de verkoop van de verschillende ladingen. Het is niet duidelijk of in de kaperdossiers alle producten werden genoemd die aan boord van het schip waren. Waarschijnlijk zijn in elk geval de belangrijkste producten genoemd. De *Brigdamme* leverde een enorme hoeveelheid suiker voor de Franse markt. Zoals in grafiek 2.4 te zien is, waren de meeste producten van de verschillende ladingen levensmiddelen.

Grafiek 2.4  
Type producten in de lading van de gekaapte  
Nederlandse schepen



Bron: Archives Départementales 35, 9B 599 tot en met Archives Départementales 35, 9B 619-1

Binnen de levensmiddelen was er veel diversiteit. De meest voorkomende producten waren wijn, suiker, zout, sinaasappelen, cacao en kaas. In het volgende hoofdstuk zal er verder ingegaan worden op de herkomst van deze producten. Daarnaast werden er ook noten, peper, gember en thee verkocht op de veilingen. Het bouw materiaal bestond voornamelijk uit verschillende vormen van ijzer, houten planken en touw. Onder de dierlijke producten vielen onder andere olifantstanden (ivoor), huiden, bont en leer. Er werden ook huishoudelijke producten als aardewerk, (tabaks)pijpen en koffiepotten verkocht.

Er kwamen zo enorme hoeveelheden verschillende producten op de markt in Saint-Malo die er anders niet waren of in mindere mate. Saint-Malo was op de rand van de achttiende eeuw een handelsstad van internationale omvang, waarbij er verschillende handelsbedrijven handeldreven met gebieden over de gehele wereld. De twee belangrijkste handelsroutes waren de driehoekshandel tussen Newfoundland, Saint-Malo en de havens in het Middellandse zeegebied en de handel met Andalusië, waarbij er ook producten uit Spaans-Amerika hun weg naar Saint-Malo vonden. Door de komst van deze handelsroutes ontstond er ook een belangrijke markt in Saint-Malo en ontwikkelden de bijbehorende instituties zich, zoals beurshallen en pakhuizen. Er kwamen handelaren uit de regio en het buitenland om producten uit Saint-Malo te kopen.<sup>100</sup> De verkoop van de ladingen zal hebben bijgedragen aan de diversiteit van producten op de

<sup>100</sup> Ibidem, 285-287, 289.

markt in Saint-Malo. De Nederlanders en Engelsen dreven handel in gebieden waar de handelaren uit Saint-Malo geen contact mee hadden. Door de vele handelaren die naar Saint-Malo kwamen, zal er ook voor deze producten een afzetmarkt gevonden kunnen worden. Daarnaast had de kaapvaart het voordeel dat er voor de verkoop van de ladingen gebruik gemaakt kon worden van de al bestaande structuren zoals pakhuizen en beurshallen.

### **Conclusie**

In de periode 1688-1713 werden er 163 Nederlandse schepen gekeapt door de kapers uit Saint-Malo, waarvan de meeste in de Negenjarige Oorlog. Al deze schepen hadden een unieke ervaring met hun kaping, maar er waren grofweg twee mogelijkheden waarlangs de kaping kon verlopen. Aan de ene kant was er de gewelddadige kaping, zoals die van de *Brigdamme*. Dit schip werd uiteindelijk door vier Franse kapers gekeapt na een gevecht van twee dagen. Aan de andere kant waren er ook kapingen die vrijwel geweldloos plaatsvonden. In beide gevallen werd de bemanning achteraf naar Saint-Malo gebracht. De bemanning van de *Brigdamme* werd vervolgens enkele dagen in een gevangenis geplaatst. Daarna mochten ze vrij rondlopen totdat de kaping als legitiem was bestempeld. In het geval van de *Brigdamme* duurde dit ongeveer een maand. Hierna vertrok de bemanning in kleine groepjes naar de Republiek, waarbij de reistijd sterk verschilde. Het grootste deel van de bemanning werd niet verhoord. Er werden maar 1,77 bemanningsleden per schip verhoord. Voornamelijk de hogere functies werden verhoord. Hoofdzakelijk de kapitein en stuurman werden hieraan onderworpen. Als aan de hand van de verhoren bleek dat de kaping legitiem was verlopen, konden het schip en de lading verkocht worden. Hierdoor kwamen er verschillende soorten schepen en diverse producten op de Franse markt die er anders niet waren. Dit betekende natuurlijk wel dat de Nederlandse eigenaren en markt deze producten misten.

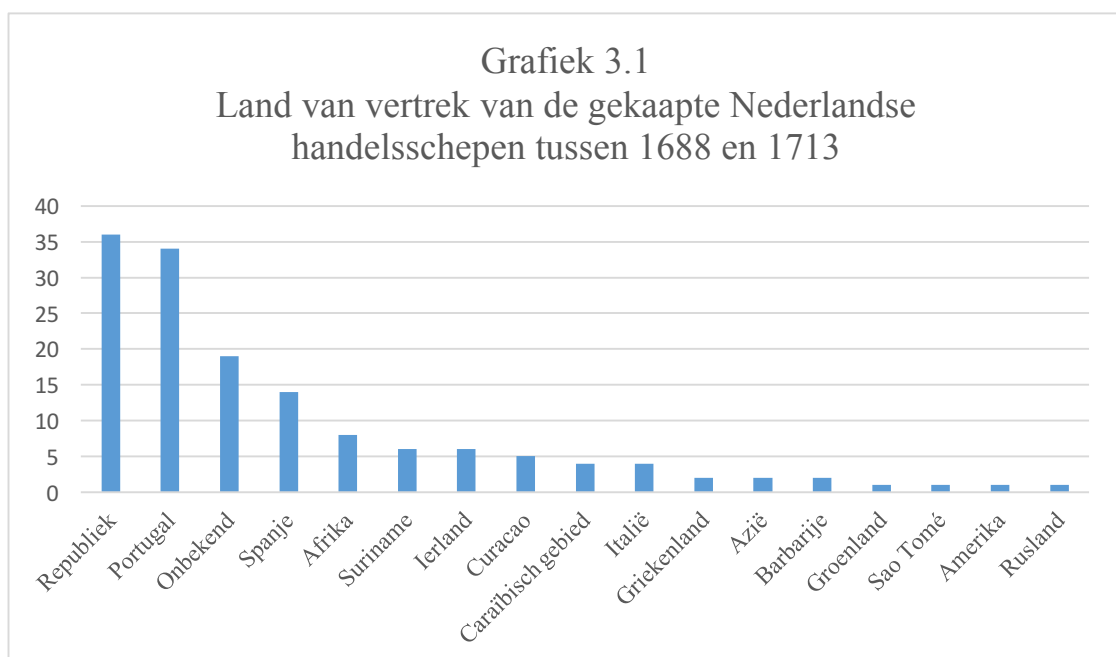


### Hoofdstuk 3. De producten die op de markt kwamen

In het vorige hoofdstuk is onderzocht welke producten op de Franse markt kwamen en daarmee niet op de Nederlandse markt. In dit hoofdstuk wordt er verder ingezoomd op de herkomst van deze producten, waardoor duidelijk wordt welke handelsroutes en bijbehorende producten het meest geraakt werden door de Franse kaapvaart uit Saint-Malo. Hierbij is het van belang om in gedachten te houden dat de lijsten in de dossiers wellicht niet compleet zijn en daarmee deze analyse ook niet. Als eerste wordt er gekeken naar de vertreklanden van de gekaapte schepen, waardoor een algemeen beeld ontstaat van de handelsroutes. Vervolgens wordt er per product gekeken naar de herkomst en de voorafgaande handelsroute. Hierbij is ervoor gekozen om de producten uit te lichten die het vaakst voorkwamen op de gekaapte schepen: wijn, zout, suiker, sinaasappelen, cacao, kaas en olifantstanden. Daarnaast worden hier ook de gekaapte Nederlandse kaperschepen besproken, die vaak geen producten aan boord hadden, maar wel een substantiële groep vormden onder de gekaapte Nederlandse schepen. Een compleet overzicht van de producten en hun herkomst is te vinden in bijlage 2. Er is voor gekozen om hier geen aandacht te besteden aan de prijzen van de verkochte producten, omdat hier de ruimte niet voor was in de omvang van het onderzoek. In het volgende hoofdstuk zal wel gekeken worden naar het verlies dat geleden werd door de kaping van de *Brigdamme*.

#### De handelsroutes van de gekaapte Nederlandse schepen

In de periode 1688-1713 werden 147 Nederlandse handelsschepen gekaapt door de kapers uit Saint-Malo. Zoals te zien is in grafiek 3.1 kwamen deze schepen van over de hele wereld.



Van negentien schepen is niet alleen het vertrekpunt onbekend, maar ook de bestemming. Hierdoor is het niet mogelijk om iets te zeggen over de handelsroutes van deze schepen, waardoor deze in de verdere analyse buiten beschouwing gelaten worden.

De Republiek vormde het vertrekpunt van 36 schepen. Zij hadden bestemmingen over de hele wereld, waaronder Azië, Engeland, Portugal en Spanje. De meeste gekaapte schepen vertrokken uit Holland, waarbij Rotterdam koploper was met zeventien schepen. Daarnaast vertrokken er nog acht schepen uit Amsterdam en vijf schepen uit vijf verschillende havens: Hoorn, Maassluis, Medemblik, Texel en Zaandam. Dit bracht het totaal aantal schepen uit Holland op dertig. Zes schepen vertrokken uit Zeeland, waarvan vier uit Middelburg en de andere twee uit Vlissingen.<sup>101</sup>

De overige 92 Nederlandse schepen werden gekaapt op weg naar de Republiek of een andere Europese bestemming. Ook deze schepen kwamen, zoals in grafiek 3.1 te zien, van over de hele wereld. De meest voorkomende herkomst was het zuiden van Europa. Er kwamen 34 schepen uit Portugal en veertien uit Spanje. Daarnaast kwamen er nog zes schepen uit het Middellandse Zeegebied, waarvan vier uit Italië en twee uit Griekenland. Bij deze hoeveelheid gekaapte schepen uit het zuiden van Europa moet een kanttekening geplaatst worden gezien de geografische ligging van Saint-Malo. Al deze schepen moesten langs de Franse Atlantische kust om de bestemming in de Republiek te bereiken, waardoor er een aanzienlijke kans bestond dat zij slachtoffer werden van de kaapvaart. Dit gold ook voor de schepen uit de Nederlandse

---

<sup>101</sup> Archives Départementales 35, 9B 599, 08, *Plaisirs*; Archives Départementales 35, 9B 601-1, 01, *La Frise de l'Ouest*; Archives Départementales 35, 9B 601-1, 09, *Sainte Marie*; Archives Départementales 35, 9B 601-1, 10, *St. Pierre d'Amsterdam*; Archives Départementales 35, 9B 601-3, 09, *La Roue de Fortune*; Archives Départementales 35, 9B 602-1, 12, *Roy David*; Archives Départementales 35, 9B 602-3, 05, *Le Sacrifice d'Abraham*; Archives Départementales 35, 9B 603-3, 13, *Le Roi David*; Archives Départementales 35, 9B 603-3, 19, *Amérique*; Archives Départementales 35, 9B 603-4, 09, *Le Paradis*; Archives Départementales 35, 9B 603-4, 11, *La Liberté*; Archives Départementales 35, 9B 603-4, 12, *St. Marc*; Archives Départementales 35, 9B 603-4, 14, *St. Gilles*; Archives Départementales 35, 9B 603-4, 15, *La Ville de Rotterdam*; Archives Départementales 35, 9B 603-4, 16, *Le Jeune Henry*; Archives Départementales 35, 9B 603-4, 18, *La Ville de Bourdeaux*; Archives Départementales 35, 9B 603-4, 21, *Hannibal*; Archives Départementales 35, 9B 604-1, 07, *L'Agathe*; Archives Départementales 35, 9B 604-1, 08, *Le Mercure*; Archives Départementales 35, 9B 605-2, 12, *La Paix*; Archives Départementales 35, 9B 607-2, 14, *Le Grand Alexandre*; Archives Départementales 35, 9B 611-1, 09, *Sainte Emilie*; Archives Départementales 35, 9B 612-1, 08a, *Phoenix*; Archives Départementales 35, 9B 613-3, 17, *La Renommée Volante*; Archives Départementales 35, 9B 614-1, 08, *La Barkeroode*; Archives Départementales 35, 9B 614-2, 03, *Le Jean*; Archives Départementales 35, 9B 614-2, 24, *L'Agneau*; Archives Départementales 35, 9B 615-1, 04, *L'Amérique*; Archives Départementales 35, 9B 615-1, 06, *La Lune d'Or*; Archives Départementales 35, 9B 615-1, 16, *La Galère du Détroit*; Archives Départementales 35, 9B 615-2, 05, *La Harpe*; Archives Départementales 35, 9B 616-1, 16, *Le Brouwershaven*; Archives Départementales 35, 9B 616-1, 18, *Le Poisson Volant*; Archives Départementales 35, 9B 617-1, 05, *La Catherine*; Archives Départementales 35, 9B 619-1, 09, *Le Vainqueur*.

overzeese gebieden, alhoewel deze gemakkelijker ten oosten van Ierland konden zeilen. Deze schepen kwamen voornamelijk uit West-Indië: negen uit het Caraïbisch gebied en zes uit Suriname, waaronder de *Brigdamme*. Daarnaast kwamen er nog twee VOC-schepen uit Azië. Er werd ook handelgedreven met Elmina en op de Afrikaanse kust: acht schepen waren afkomstig uit dit gebied. Ook waren er een aantal schepen afkomstig uit Ierland. Verder kwamen er sporadisch schepen uit Barbarije, Groenland, São Tomé, Amerika, Rusland, Denemarken, Engeland en Frankrijk.

Van 78 schepen is de bestemming in de Republiek bekend, van de overige schepen is de bestemming onbekend of ligt deze niet in de Republiek. Voor bijna 70% van de schepen lag de bestemming in het gewest Holland. Een ruime meerderheid van 38 schepen voer naar Amsterdam en veertien schepen zeilden naar Rotterdam. Verder was er nog een schip onderweg naar Enkhuizen en een ander schip naar Hoorn. Dat de meerderheid van de schepen naar Holland, en specifiek Amsterdam, onderweg was valt te verklaren door de entrepot-functie van de stad. Dat er maar weinig schepen naar het zuiden van Holland voeren, valt te verklaren door de slechte bereikbaarheid van de havensteden in de zeventiende en achttiende eeuw. Alleen Rotterdam bleef van groot belang in de handel.<sup>102</sup> De overige 24 schepen waren onderweg naar Zeeland, waarbij iets meer dan de helft van de schepen naar Vlissingen voer. Negen schepen waren op weg naar Middelburg en twee naar Zierikzee. Dit komt overeen met het beeld van de Zeeuwse havens, waarvan Vlissingen en Middelburg de belangrijkste havens waren.<sup>103</sup> In totaal was Amsterdam de haven waar de meeste schepen naar toe gingen of uit vertrokken. Daarnaast waren Rotterdam, Vlissingen en Middelburg de belangrijkste havens voor de gekaapte handelsschepen. Hieronder zullen de meest voorkomende ladingen besproken worden, waarbij er aandacht is voor hun vertrekhaven en bestemming.

## Wijn

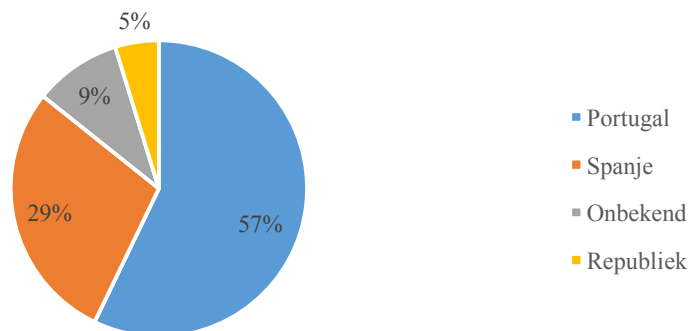
Er waren 21 handelsschepen met wijn aan boord op het moment van de kaping. Zoals in grafiek 3.2 te zien is kwam de wijn voornamelijk van het Iberisch schiereiland, waarvan het grootste deel uit Portugal.

---

<sup>102</sup> J.P. Sigmond, *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800* (Proefschrift Geschiedenis, Universiteit Leiden, 1989) 112-120.

<sup>103</sup> *Ibidem*, 106.

Grafiek 3.2  
Herkomst van de wijn aan boord van de gekaapte  
Nederlandse schepen



Bron: Archives Départementales 35, 9B 602-2, 08, *La Marie Couronnée*; Archives Départementales 35, 9B 603-2, 03, *La Charité*; Archives Départementales 35, 9B 603-2, 05, *Le Ville de Revel*; Archives Départementales 35, 9B 603-3, 20, *L'Oiseau des Canaris*; Archives Départementales 35, 9B 606-2, 18, *La Charité*; Archives Départementales 35, 9B 607-1, 11, *Jeune Jacob*; Archives Départementales 35, 9B 602-1, 14, *Fortune de Zierikzee*; Archives Départementales 35, 9B 603-2, 04, *Le Marchand*; Archives Départementales 35, 9B 603-2, 21, *Le Prince Christian*; Archives Départementales 35, 9B 603-2, 22, *Le Prince Christian*; Archives Départementales 35, 9B 603-3, 10, *La Lenina*; Archives Départementales 35, 9B 605-1, 06, *La Paix*; Archives Départementales 35, 9B 605-2, 05, *La Demoiselle Marie*; Archives Départementales 35, 9B 606-1, 07, *L'Amitié*; Archives Départementales 35, 9B 607-1, 03, *La Marie*; Archives Départementales 35, 9B 612-3, 09, *Le Marchand de Corck*; Archives Départementales 35, 9B 614-1, 06, *La Paix Couronnée*; Archives Départementales 35, 9B 617-1, 06, *Le Berhout*.

De schepen uit Spanje gingen bijna allemaal naar Amsterdam, één schip had Londen als bestemming.<sup>104</sup> De schepen uit Portugal hadden meer diverse bestemmingen, waaronder Rotterdam, Amsterdam en Zierikzee.<sup>105</sup> Er is weinig bekend over de Nederlandse wijnhandel. De Vries en Van der Woude scharen de wijnhandel wel onder één van de belangrijkste handelsstromen van de Republiek in deze periode. Daarbij gaven zij ook aan dat een groot deel van de ingevoerde wijn voor de binnenlandse consumptie was en er maar een klein deel weer werd geëxporteerd.<sup>106</sup> Naast Spanje en Portugal was ook Frankrijk een belangrijke leverancier van

<sup>104</sup> Archives Départementales 35, 9B 602-2, 08, *La Marie Couronnée*; Archives Départementales 35, 9B 603-2, 03, *La Charité*; Archives Départementales 35, 9B 603-2, 05, *Le Ville de Revel*; Archives Départementales 35, 9B 603-3, 20, *L'Oiseau des Canaris*; Archives Départementales 35, 9B 606-2, 18, *La Charité*; Archives Départementales 35, 9B 607-1, 11, *Jeune Jacob*.

<sup>105</sup> Archives Départementales 35, 9B 602-1, 14, *Fortune de Zierikzee*; Archives Départementales 35, 9B 603-2, 04, *Le Marchand*; Archives Départementales 35, 9B 603-2, 21, *Le Prince Christian*; Archives Départementales 35, 9B 603-2, 22, *Le Prince Christian*; Archives Départementales 35, 9B 603-3, 10, *La Lenina*; Archives Départementales 35, 9B 605-1, 06, *La Paix*; Archives Départementales 35, 9B 605-2, 05, *La Demoiselle Marie*; Archives Départementales 35, 9B 606-1, 07, *L'Amitié*; Archives Départementales 35, 9B 607-1, 03, *La Marie*; Archives Départementales 35, 9B 612-3, 09, *Le Marchand de Corck*; Archives Départementales 35, 9B 614-1, 06, *La Paix Couronnée*; Archives Départementales 35, 9B 617-1, 06, *Le Berhout*.

<sup>106</sup> De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 480-482.

wijn voor de Nederlandse markt.<sup>107</sup> In beide oorlogen werd er echter geen handelgedreven met Frankrijk, waardoor deze leverancier wegviel. Hierdoor zal er in beide oorlogen minder wijn geconsumeerd zijn dan in vreedstijd met Frankrijk. De inwoners van de Republiek hielden namelijk niet van de Portugese wijnen. Zij hadden een voorkeur voor de Franse wijnen, die gedurende deze periode niet legaal ingevoerd konden worden.<sup>108</sup>

### **De ladingen van de gekaapte Nederlandse kaperschepen**

Naast de handelsschepen werden er ook Nederlandse kaperschepen gekaapt door de Fransen. In de periode 1688-1713 werden er zestien Nederlandse kaperschepen gekaapt door de Fransen, waarvan acht in de Negenjarige Oorlog en acht in de Spaanse Successieoorlog. Al deze schepen waren vertrokken uit Zeeland, waarvan twee uit Middelburg en de overige veertien uit Vlissingen.<sup>109</sup> Zoals al eerder vermeld hadden de Zeeuwen een lange geschiedenis in de kaapvaart en waren zij verantwoordelijk voor het grootste deel van de Nederlandse kaapvaart. Het is daarvoor niet verrassend dat alle gekaapte kaperschepen uit Zeeland kwamen.

Er is weinig bekend over de ladingen van deze schepen. De regels in de *Ordonnance* verklaren dit grotendeels, waarin gespecificeerd werd dat gekaapte Franse ladingen terug werden gebracht naar hun eigenaar.<sup>110</sup> Deze ladingen zullen dus niet verkocht zijn op een veiling en werden daarom ook niet opgenomen in de kaperdossiers. Een enkele keer is de lading wel geregistreerd, en daarmee verkocht. Zo had het schip *Westcapelle* wijn uit Spanje aan boord op het moment van de kaping, wat vervolgens door de Fransen op de veiling werd verkocht.<sup>111</sup> Daarnaast kon het voorkomen dat het schip geen lading had, doordat het nog geen ander schip had gekaapt.

---

<sup>107</sup> De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 562.

<sup>108</sup> C. Antunes, *Globalisation in the Early Modern Period. The economic relationship between Amsterdam and Lisbon, 1640-1705* (Proefschrift Geschiedenis, Universiteit Leiden, 2004) 112.

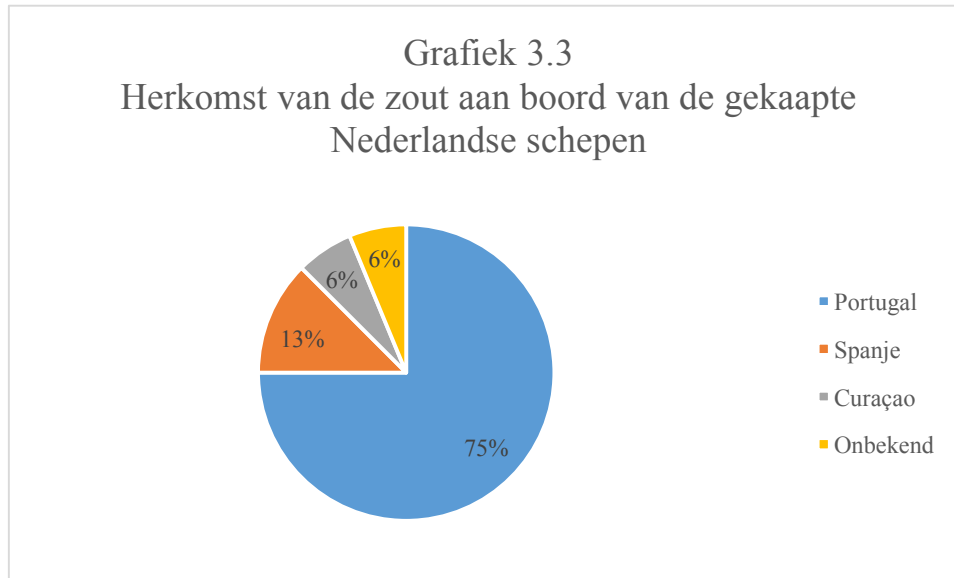
<sup>109</sup> Archives Départementales 35, 9B 600-1, 04, *Westcappel*; Archives Départementales 35, 9B 603-4, 06, *La Souche d'Orange*; AD 35, 9B 603-4, *Hannibal*; Archives Départementales 35, 9B 606-1, 05, *Le Grand Proyen*; Archives Départementales 35, 9B 606-2, 07, *Le Bocage (La Légère)*; Archives Départementales 35, 9B 606-2, 11, *Le Rossignol*; Archives Départementales 35, 9B 607-2, 09, *Le Pont aux Cygnes*; Archives Départementales 35, 9B 608-2, 13, *Le Jacoba*; Archives Départementales 35, 9B 611-1, 05, *Pierre Elisabeth*; Archives Départementales 35, 9B 611-1, 06, *Rossignol Couronné*; Archives Départementales 35, 9B 612-3, 03, *L'Oiseau Couronné*; Archives Départementales 35, 9B 613-2, 10, *Les Trois Soeurs*; Archives Départementales 35, 9B 613-6, 12, *Le Apollina*; Archives Départementales 35, 9B 615-2, 06, *Prince Eugène de Savoie*; Archives Départementales 35, 9B 617-1, 17, *Bossemburg*; Archives Départementales 35, 9B 617-1, 20, *Le Cheval Blanc*.

<sup>110</sup> Ordonnance de la Marine, 336.

<sup>111</sup> Archives Départementales 35, 9B 600-1, 04, *Westcappel*.

## Zout

Op zestien schepen vormde zout een onderdeel van de lading. Zoals in grafiek 3.3 te zien is, kwam driekwart van deze schepen uit Portugal.<sup>112</sup> Deze schepen kwamen uit Setúbal of Lissabon. Naast Portugal kwamen er nog twee schepen uit Spanje en één uit Curaçao. Van het laatste schip is de vertrekhaven onbekend.<sup>113</sup>



Bron: AD 35, 9B 599, *Elizabeth*; AD 35, 9B 602-1, *Vieux Simon*; Archives Départementales 35, 9B 602-2, 01, *Le Jeune Pêcheur*; Archives Départementales 35, 9B 602-2, 02, *Le Falcon Blanc*; Archives Départementales 35, 9B 602-4, 02, *La Faucon doré*; Archives Départementales 35, 9B 603-1, 17, *Le Verseur à Boire*; Archives Départementales 35, 9B 604-2, 10, *La Dame Anne*; Archives Départementales 35, 9B 612-1, 08b, *Catharina Jacob*; AD 35, 9B 612-3, *Le Marchand de Corck*; Archives Départementales 35, 9B 615-2, 11, *Tulipe*; Archives Départementales 35, 9B 616-2, 09, *La Marie*; AD 35, 9B 617-1, *Le Berhout*; AD 35, 9B 602-2, *La Marie Couronnée*; AD 35, 9B 607-1, *Jeune Jacob*; AD 35, 9B 609, *Aletta Maria*; AD 35, 9B 599, *Homme sauvage*; AD 35, 9B 612-1, *Catharina Jacob*; AD 35, 9B 616-2, *La Marie*.

De meeste schepen met het zout aan boord gingen naar Amsterdam. Daarnaast was voor een enkel schip Middelburg of Rotterdam de bestemming. Voor twee schepen lag het eindpunt buiten de Republiek, maar in Ierland.<sup>114</sup>

Portugal was een van de belangrijkste zoutproducenten op de wereld, waarvan Setúbal een van de twee belangrijkste havens was. Hierdoor is het niet verrassend dat de meeste schepen

<sup>112</sup> AD 35, 9B 599, *Elizabeth*; AD 35, 9B 602-1, *Vieux Simon*; Archives Départementales 35, 9B 602-2, 01, *Le Jeune Pêcheur*; Archives Départementales 35, 9B 602-2, 02, *Le Falcon Blanc*; Archives Départementales 35, 9B 602-4, 02, *La Faucon doré*; Archives Départementales 35, 9B 603-1, 17, *Le Verseur à Boire*; Archives Départementales 35, 9B 604-2, 10, *La Dame Anne*; Archives Départementales 35, 9B 612-1, 08b, *Catharina Jacob*; AD 35, 9B 612-3, *Le Marchand de Corck*; Archives Départementales 35, 9B 615-2, 11, *Tulipe*; Archives Départementales 35, 9B 616-2, 09, *La Marie*; AD 35, 9B 617-1, *Le Berhout*.

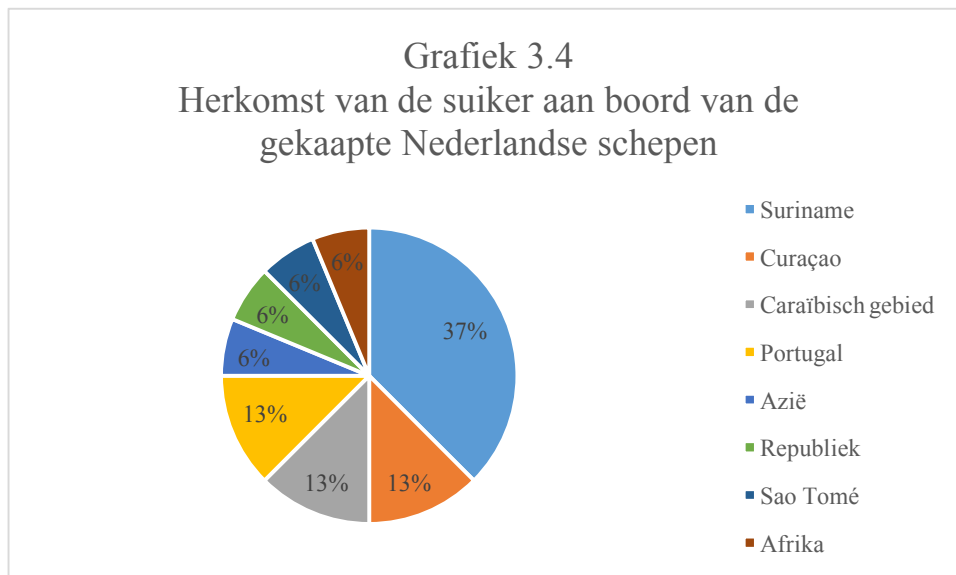
<sup>113</sup> AD 35, 9B 602-2, *La Marie Couronnée*; AD 35, 9B 607-1, *Jeune Jacob*; AD 35, 9B 609, *Aletta Maria*; AD 35, 9B 599, *Homme sauvage*.

<sup>114</sup> AD 35, 9B 612-1, *Catharina Jacob*; AD 35, 9B 616-2, *La Marie*.

met zout aan boord uit Portugal kwamen. Zout vormde een belangrijk product in de Nederlandse maatschappij en handel in de vroegmoderne tijd. Een van de belangrijkste zaken waar zout voor gebruikt werd was het conserveren van voedsel. Hierdoor vormde zout een belangrijk onderdeel van de visserij. Daarnaast werd het zout ook verder verhandeld in onder andere Schotland en het Baltisch gebied.<sup>115</sup>

## Suiker

Onder de gekaapte schepen waren er zestien schepen die suiker aan boord hadden.<sup>116</sup> De herkomst van dit product is het meest divers van alle producten. Het merendeel van de schepen kwam uit West-Indië, waarbinnen Suriname de koploper was. Daarnaast kwamen er enkele schepen uit Azië, Portugal, de Republiek, Sao Tomé en Afrika.



Bron: Archives Départementales 35, 9B 600-2, 09, *Soleil Levant*; AD 35, 9B 602-3, *Elizabeth*; Archives Départementales 35, 9B 603-1, 07, *La Bourse d'Amsterdam*; Archives Départementales 35, 9B 607-1, 02, *Le Cheval Blanc*; AD 35, 9B 607-2, *Brigdam*; Archives Départementales 35, 9B 607-2, 15, *Le Roi Guillaume*; Archives Départementales 35, 9B 608-1, 16, *Le Roi David*; AD 35, 9B 611-1, *Rossignol Couronné*; Archives Départementales 35, 9B 612-1, 04, *La Justice*; Archives Départementales 35, 9B 612-2, 16, *La Dame Pieternelle*; Archives Départementales 35, 9B 613-4, 11, *La Dame Alida*; Archives Départementales 35, 9B 614-2, 09, *Marquis de Veere*; Archives Départementales 35, 9B 615-2, 10, *Den Vaderland getrouwe*; AD 35, 9B 616-2, *La Marie*; Archives Départementales 35, 9B 619-1, 10, *Le Quivi*; Archives Départementales 35, 9B 619-1, 11, *L'Inopinée*.

<sup>115</sup> C. Antunes, 'The Commercial Relationship between Amsterdam and the Portuguese Salt-Exporting Ports: Aveiro and Setubal, 1580-1715', *Journal of Early Modern History* 12 (2008) 25-53, aldaar 25-26.

<sup>116</sup> Archives Départementales 35, 9B 600-2, 09, *Soleil Levant*; AD 35, 9B 602-3, *Elizabeth*; Archives Départementales 35, 9B 603-1, 07, *La Bourse d'Amsterdam*; Archives Départementales 35, 9B 607-1, 02, *Le Cheval Blanc*; AD 35, 9B 607-2, *Brigdam*; Archives Départementales 35, 9B 607-2, 15, *Le Roi Guillaume*; Archives Départementales 35, 9B 608-1, 16, *Le Roi David*; AD 35, 9B 611-1, *Rossignol Couronné*; Archives Départementales 35, 9B 612-1, 04, *La Justice*; Archives Départementales 35, 9B 612-2, 16, *La Dame Pieternelle*; Archives Départementales 35, 9B 613-4, 11, *La Dame Alida*; Archives Départementales 35, 9B 614-2, 09, *Marquis de Veere*; Archives Départementales 35, 9B 615-2, 10, *Den Vaderland getrouwe*; AD 35, 9B 616-2, *La Marie*; Archives Départementales 35, 9B 619-1, 10, *Le Quivi*; Archives Départementales 35, 9B 619-1, 11, *L'Inopinée*.

Bijna 70% van de schepen had een bestemming in Holland, waarvan Amsterdam de bestemming voor zeven schepen was. Naar Zeeland voeren in totaal ook zeven schepen. Daarnaast was Ierland de bestemming van één schip en was het laatste schip een Nederlands kaperschip met suiker aan boord.

Een van de schepen met suiker aan boord was de *Brigdamme*. De handelsroute van dit schip week echter af van de andere gekaapte schepen die suiker aan boord hadden. De *Brigdamme* had namelijk deelgenomen aan de trans-Atlantische slavenhandel alvorens er suiker in het ruim kwam. Op 14 augustus 1695 vertrok het schip uit Middelburg en zette koers naar de kust van Afrika in dienst van de WIC.<sup>117</sup> Enkele maanden daarvoor werd een notariële akte opgesteld bij Stephanus Pelgrom in Amsterdam waar de precieze opdracht van de WIC voor het schip in stond. Het was de bedoeling dat de *Brigdamme* 500 slaven zou kopen op de Afrikaanse kust, waarvan tweederde mannen en eenderde vrouwen. De leeftijd van de slaven moest tussen de vijftien en zesendertig jaar liggen en ze moesten in goede gezondheid verkeren. Zij moesten verkocht worden in ruil voor suiker, die daarna met *Brigdamme* weer naar de Republiek werd gebracht.<sup>118</sup> Uiteindelijk werden er 594 slaven gekocht in Loango, waarna de oversteek van de Atlantische Oceaan begon.<sup>119</sup> Op 29 maart 1696 kwam het schip aan in Suriname, waar het voor het fort Zeelandia voor het anker ging. Op dat moment waren er nog 500 slaven aan boord. 94 slaven hadden de reis niet overleefd.<sup>120</sup>

Ten tijde van de Negenjarige Oorlog en de Spaanse Successieoorlog bezat de West-Indische Compagnie het monopolie op de Nederlandse handel met Afrika en Amerika. Zij had dit monopolie bij de oprichting in 1621 verkregen en het omvatte zowel de goederenhandel als de slavenhandel met Afrika en Amerika.<sup>121</sup> Het monopolie op de verkoop van slaven in Suriname bleef in handen van de WIC, maar de overige handel stond tijdens beide oorlogen open voor iedereen mits zij premies betaalden aan de WIC.<sup>122</sup> Dit verklaart ook waarom de

---

<sup>117</sup> NA, Inventaris Tweede WIC, inv.nr. 657, scan 75.

<sup>118</sup> Stadsarchief Amsterdam, Inventaris van het Archief van de Notarissen ter Standplaats Amsterdam, inv.nr. 4774, minuutacten van notaris Stephanus Pelgrom, scan 25-28.

<sup>119</sup> H. den Heijer, *Goud, ivoor en slaven. Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740* (Zutphen 1997) 405; Trans-Atlantic Slave Trade Database, <https://slavevoyages.org>, Voyage ID 10064.

<sup>120</sup> Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Sociëteit van Suriname, inv.nr. 224, Ingekomen brieven en papieren van de gouverneur en andere overheidspersonen, scan 121.

<sup>121</sup> Nationaal Archief, Oude West-Indische Compagnie (Oude WIC), 1621-1674, inv.nr 13, Octrooi verleend door de Staten-Generaal aan de West-Indische Compagnie, kopie.

<sup>122</sup> J. Postma, 'Suriname and its Atlantic connections, 1667-1795' in: J. Postma en V. Enthoven eds., *Riches from Atlantic commerce: Dutch transatlantic trade and shipping, 1585-1817* (Leiden 2003) 287-322.



*Brigdamme* als enige schip in Suriname slaven heeft verkocht van de gekaapte schepen, aangezien dit het enige schip van de WIC was.<sup>123</sup> Het merendeel van de slaven die verkocht werden in Suriname werden te werk gesteld op plantages, waar onder meer suiker, cacao en katoen werd verbouwd. Suiker was tot ver in de achttiende eeuw het belangrijkste exportproduct van Suriname.<sup>124</sup> Het is daarmee ook niet verrassend dat de gekaapte schepen die uit Suriname kwamen suiker aan boord hadden. Veel van de suiker werd echter niet als onderdeel van de slavenhandel vervoerd, maar als bilaterale handel tussen de Republiek en Suriname. Deze handel besloeg 85% van de handel tussen de Republiek en Suriname.<sup>125</sup>

Alhoewel Suriname de belangrijkste leverancier was van suiker was dit niet het enige land waar suiker werd verkocht zoals ook in bovenstaande grafiek te zien is. Ook uit het Caraïbisch gebied werd suiker gehaald. Curaçao was een van de stapelmarkten in het Caraïbisch gebied: producten vanuit het hele Caraïbische gebied werden hier verzameld en van daaruit naar de Republiek vervoerd.<sup>126</sup> In tegenstelling tot de suiker uit Suriname werd het product niet op het eiland verbouwd, maar kwam het ergens anders vandaan. Van twee schepen was het duidelijk dat zij handel hadden gedreven in Curaçao.<sup>127</sup> De schepen *Le Cheval Blanc* en *La Dame Alida* dreven handel in het Caraïbisch gebied, zonder specifiek aan te geven waar zij handel hadden gedreven.<sup>128</sup> Een opvallende herkomsthaven was Azië, waar het schip *Le Quivi* vandaan kwam met suiker aan boord. Dit VOC-schip kwam van Batavia en had onder meer ook peper aan boord.<sup>129</sup> Suiker vormde niet het belangrijkste product binnen de Europees-Aziatische handel, in tegenstelling tot de handel met West-Indië.<sup>130</sup>

## Sinaasappelen

Er waren twaalf schepen die sinaasappelen aan boord hadden op het moment van de kaping. Net als bij de wijn kwam het grootste deel van dit product van het Iberisch schiereiland, zoals in grafiek 3.5 te zien is.

---

<sup>123</sup> AD 35, 9B 600-2, *Soleil Levant*; AD 35, 9B 602-3, *Elizabeth*; AD 35, 9B 603-1, *La Bourse d'Amsterdam*; AD 35, 9B 607-2, *Le Brigdam*; AD 35, 9B 608-1, *Le Roi David*; AD 35, 9B 614-2, *Marquis de Veere*.

<sup>124</sup> Postma, 'Suriname and its Atlantic connections', 314-315.

<sup>125</sup> Ibidem, 308.

<sup>126</sup> W. Klooster, *Illicit Riches. Dutch trade in the Caribbean, 1648-1795* (Leiden 1998) 59, 69.

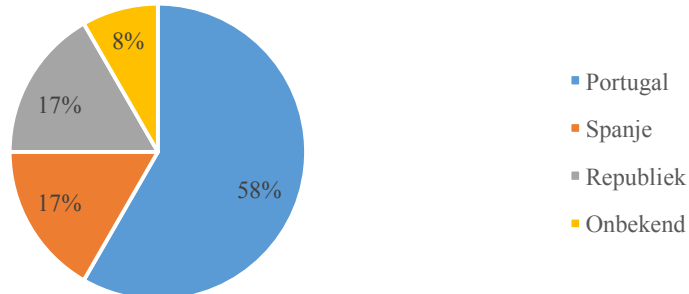
<sup>127</sup> AD 35, 9B 612-1, *La Justice*; AD 35, 9B 619-1, *L'Inopinée*.

<sup>128</sup> AD 35, 9B 607-1, *Le Cheval Blanc*; AD 35, 9B 613-4, *La Dame Alida*.

<sup>129</sup> AD 35, 9B 619-1, *Le Quivi*.

<sup>130</sup> F. Gaastra, *Geschiedenis van de VOC* (Zutphen 1991) 134-135.

Grafiek 3.5  
Herkomst van de sinaasappelen aan boord van de  
gekaapte Nederlandse schepen



Bron: AD 35, 9B 602-2, *La Marie Couronnée*; Archives Départementales 35, 9B 613-2, 07, *Le Jeune Jean*; Archives Départementales 35, 9B 616-1, 17, *La Galère Impériale*; AD 35, 9B 605-2, *La Demoiselle Marie*; AD 35, 9B 616-2, *La Marie*; AD 35, 9B 599, *Fortune*; Archives Départementales 35, 9B 600-1, 09, *Le Dieu nous garde*; AD 35, 9B 602-1, *Fortune de Zierikzee*; Archives Départementales 35, 9B 601-2, 02, *Jacquemine*; AD 35, 9B 616-1, *Le Poisson Volant*; Archives Départementales 35, 9B 616-3, 01, *Le Poisson Volant*.

Opvallend aan de bestemmingen van deze schepen is dat de meerderheid niet naar de Republiek voer. Drie schepen waren onderweg naar Engeland, één naar Rusland en één naar Ierland.<sup>131</sup> De vier schepen die wel naar de Republiek zeilden waren allemaal onderweg naar een andere haven: Amsterdam, Vlissingen, Zierikzee en Rotterdam.<sup>132</sup> Ook de twee schepen uit de Republiek waren onderweg naar Engeland.<sup>133</sup> De meerderheid van de gekaapte schepen had dus sinaasappelen aan boord die niet voor de Nederlandse markt bestemd waren, maar voornamelijk voor de Engelse markt.

### Cacao

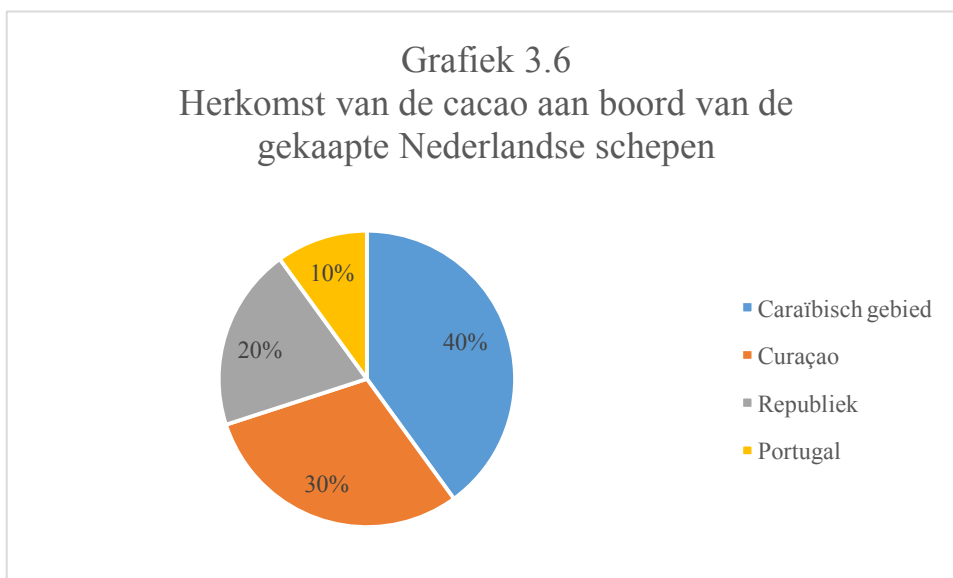
Tien schepen hadden cacao aan boord op het moment van de kaping. Zoals in grafiek 3.6 te zien is, kwam 70% van deze schepen uit het Caraïbisch gebied. De overige drie schepen kwamen uit een Europese haven.

<sup>131</sup> AD 35, 9B 602-2, *La Marie Couronnée*; Archives Départementales 35, 9B 613-2, 07, *Le Jeune Jean*; Archives Départementales 35, 9B 616-1, 17, *La Galère Impériale*; AD 35, 9B 605-2, *La Demoiselle Marie*; AD 35, 9B 616-2, *La Marie*.

<sup>132</sup> AD 35, 9B 599, *Fortune*; Archives Départementales 35, 9B 600-1, 09, *Le Dieu nous garde*; AD 35, 9B 602-1, *Fortune de Zierikzee*; Archives Départementales 35, 9B 601-2, 02, *Jacquemine*.

<sup>133</sup> AD 35, 9B 616-1, *Le Poisson Volant*; Archives Départementales 35, 9B 616-3, 01, *Le Poisson Volant*.

Grafiek 3.6  
Herkomst van de cacao aan boord van de  
gekaapte Nederlandse schepen



Bron: *Archives Départementales 35, 9B 603-3, 25, Le Jeune Soldat*; *Archives Départementales 35, 9B 605-1, 12, La Panthère*; *AD 35, 9B 607-1, Le Cheval Blanc*; *AD 35, 9B 609, Aletta Maria*; *AD 35, 9B 612-1, La Justice*; *AD 35, 9B 613-4, La Dame Alida*; *AD 35, 9B 619-1, L'Inopinée*; *AD 35, 9B 617-1, Le Berhout*; *AD 35, 9B 614-2, L'Agneau*; *AD 35, 9B 615-1, La Lune d'Or*.

De schepen uit het Caraïbisch gebied hadden twee verschillende bestemmingen in de Republiek. Vier schepen waren onder weg naar Amsterdam en de andere drie naar Vlissingen.<sup>134</sup> Het schip uit Portugal was ook onderweg naar Amsterdam.<sup>135</sup> De twee schepen uit de Republiek waren onderweg naar Italië of Spanje.<sup>136</sup>

Net als suiker werd cacao ook verbouwd op plantages in de landen in en rondom het Caraïbisch gebied. Voor de Republiek vormde Curaçao een belangrijke handelsplek met betrekking tot cacao. Vanaf 1675 was het eiland een vrijhandelszone, wat ertoe leidde dat het eiland uitgroeide tot een belangrijke stapelmarkt in het Caraïbisch gebied.<sup>137</sup> Een van de belangrijkste producten die naar Curaçao werden gebracht was cacao uit Venezuela. Door deze handel werd Amsterdam uiteindelijk ook een van de belangrijke spelers in de cacaohandel.<sup>138</sup> Het is daardoor ook niet verrassend dat de meeste schepen met cacao aan boord uit Amsterdam vertrokken of de haven als bestemming hadden. Niet alle cacao bleef in de Republiek. Grote

<sup>134</sup> *Archives Départementales 35, 9B 603-3, 25, Le Jeune Soldat*; *Archives Départementales 35, 9B 605-1, 12, La Panthère*; *AD 35, 9B 607-1, Le Cheval Blanc*; *AD 35, 9B 609, Aletta Maria*; *AD 35, 9B 612-1, La Justice*; *AD 35, 9B 613-4, La Dame Alida*; *AD 35, 9B 619-1, L'Inopinée*.

<sup>135</sup> *AD 35, 9B 617-1, Le Berhout*.

<sup>136</sup> *AD 35, 9B 614-2, L'Agneau*; *AD 35, 9B 615-1, La Lune d'Or*.

<sup>137</sup> L.M. Rupert, *Creolization and contraband. Curaçao in the early modern Atlantic world* (Georgia 2012) 74.

<sup>138</sup> W. Klooster, 'Curaçao as a Transit Center to the Spanish Main and the French West Indies', in: G. Oostindie en J.V. Roitman eds., *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800. Linking empires, bridging borders* (Leiden 2014) 23-51, aldaar 23-28.

delen werden naar andere landen in Europa geëxporteerd, waaronder het Middellandse Zeegebied en Spanje.<sup>139</sup>

### **Kaas**

Kaas was het meest voorkomende exportproduct op de Nederlandse schepen die vertrokken uit de Republiek en op weg waren naar hun Europese bestemmingen. Acht schepen hadden dit product aan boord om vervolgens te verkopen in andere Europese gebieden. Alle schepen waren onderweg naar het zuiden van Europa, waarbij er zes schepen naar Portugal voeren.<sup>140</sup> *La Liberté* was onderweg naar Spanje en *L'Agneau* naar Italië.<sup>141</sup> Kaas vormde het belangrijkste zuivelexportproduct van de Republiek. De boeren die zich bezighielden met de export van kaas bevonden zich voornamelijk in het noorden en zuidoosten van Holland. De markten in Gouda en Alkmaar waren hier de centra voor de verkoop van kaas. Vervolgens werd de kaas voornamelijk geëxporteerd naar het zuiden van Europa: Frankrijk, Spanje en Portugal.<sup>142</sup> Deze bekende handelsroutes kwamen ook terug in de handelsroutes van de gekaapte schepen, waarbij de schepen uit Amsterdam de kaas waarschijnlijk van Alkmaarse markt haalden en de schepen die uit Rotterdam vertrokken uit Gouda.

### **Olifantstanden**

Op acht schepen waren olifantstanden, ofwel ivoor, aanwezig. Al deze schepen kwamen van de Afrikaanse kust, dan wel een eiland voor de Afrikaanse kust, zoals in grafiek 3.7 te zien is.

---

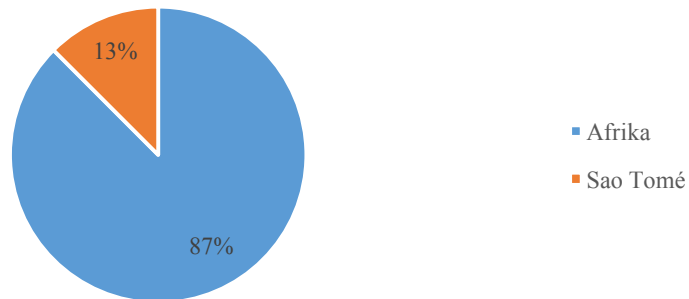
<sup>139</sup> Klooster, *Illicit Riches*, 183.

<sup>140</sup> AD 35, 9B 602-1, *Roy David*; AD 35, 9B 603-4, *La Ville de Bourdeaux*; AD 35, 9B 604-1, *L'Agathe*; AD 35, 9B 604-1, *Le Mercure*; AD 35, 9B 607-2, *Le Grand Alexandre*; AD 35, 9B 614-2, *Le Jean*.

<sup>141</sup> Archives Départementales 35, 9B 603-4, 11, *La Liberté*; AD 35, 9B 614-2, *L'Agneau*.

<sup>142</sup> De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*, 260.

Grafiek 3.7  
Herkomst van de olifantstanden aan boord van de  
gekaapte Nederlandse schepen



Bron: *Archives Départementales 35, 9B 600-1, 08, La Grande Pêcherie; Archives Départementales 35, 9B 603-1, 08, Le Phénix Blanc; Archives Départementales 35, 9B 605-1, 03, La Maison de Nassau; Archives Départementales 35, 9B 606-2, 15, Aigle Volant; Archives Départementales 35, 9B 608-2, 17, La Salamandre; AD 35, 9B 615-2, Den Vaderland getrouwe; Archives Départementales 35, 9B 616-2, 01, Le Jeune Léonard.*

Er hadden zeven schepen hadden gedreven op de Afrikaanse kust, waarbij zij onder meer ivoor hadden ingekocht.<sup>143</sup> De bemanning van *La Grande Pêcherie* benoemde specifiek dat zij handel hadden gedreven in Elmina. Van de andere schepen is de specifieke locatie niet bekend, alleen dat zij handel hadden gedreven aan de Afrikaanse westkust. De bestemmingen van de acht schepen lagen overwegend in Zeeland: vijf schepen vertrokken naar Vlissingen en één naar Middelburg. De overige twee schepen voeren naar Holland (Amsterdam en Enkhuizen).

De twee belangrijkste producten van de Afrikaanse kust voor de Republiek waren goud en ivoor. Het goud was niet zozeer van belang voor de Nederlandse markt, maar voornamelijk voor de andere handel die de Republiek dreef onder andere met Azië en de Baltische staten. Ivoor daarentegen was wel een belangrijk product op de binnenlandse markt. Het product werd veel in huizen gebruikt, zoals voor de versiering van meubels en voor bestek. Maar er werden ook waaiers en medaillonportretten van gemaakt.<sup>144</sup> Voornamelijk het belang van het ivoor is terug te zien in de ladingen van schepen. Van de negen schepen hadden er acht ivoor aan boord,

<sup>143</sup> *Archives Départementales 35, 9B 600-1, 08, La Grande Pêcherie; Archives Départementales 35, 9B 603-1, 08, Le Phénix Blanc; Archives Départementales 35, 9B 605-1, 03, La Maison de Nassau; Archives Départementales 35, 9B 606-2, 15, Aigle Volant; Archives Départementales 35, 9B 608-2, 17, La Salamandre; AD 35, 9B 615-2, Den Vaderland getrouwe; Archives Départementales 35, 9B 616-2, 01, Le Jeune Léonard.*

<sup>144</sup> Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 127-128, 135.

terwijl er maar twee schepen goud aan boord hadden.<sup>145</sup> Naast ivoor en goud hadden de schepen ook vaak nog andere producten aan boord, zoals suiker, tabak en droge huiden.

## **Conclusie**

De Nederlandse schepen die gekeapt werden, waren afkomstig uit de hele wereld. De meeste schepen kwamen niet uit de Republiek en werden daardoor op de terugweg gekeapt. Portugal was het meest voorkomende vertrekland onder de gekeapte schepen. Dit is ook terug te zien in de herkomst van de verschillende producten. Voor zowel wijn, zout en sinaasappelen was Portugal hofleverancier. De overige schepen kwamen grotendeels uit Spanje. De meeste producten hadden één gebied waar ze vandaan kwamen. Zo kwam de cacao voornamelijk uit het Caribisch gebied, de kaas uit de Republiek en de olifantstanden uit Afrika. Suiker laat daarentegen een heel divers beeld zien, met acht verschillende herkomstgebieden. Suriname was wel het meest voorkomende herkomstland, met 37% van de schepen die hier vandaan kwamen. De meeste producten kwamen dus van het Iberisch schiereiland, uit Afrika, gebieden rondom het Caribische Zee en de Republiek. De schepen die hiervandaan kwamen hebben dus ook het meest te lijden gehad onder de kaapvaart uit Saint-Malo.

---

<sup>145</sup> AD 35, 9B 600-1, *La Grande Pêcherie*; AD 35, 9B 603-1, *Le Phénix Blanc*; AD 35, 9B 606-2, *Aigle Volant*; AD 35, 9B 605-1, *La Maison de Nassau*; AD 35, 9B 608-2, *La Salamandre*; AD35, 9B 612-2, 16, *La Dame Pieternelle*; AD 35, 9B 615-2, *Den Vaderland getrouwe*; AD 35, 9B 616-2, *Le Jeune Léonard*.

## Hoofdstuk 4. De Nederlandse betrokkenen

In de vorige hoofdstukken is voornamelijk aandacht besteed aan de kaapvaart als proces en de ladingen van de schepen die op de Franse markt kwamen. In dit hoofdstuk ligt de nadruk juist op de personen aan de Nederlandse kant die hinder ondervonden van deze zaken. Als eerste is er aandacht voor de eigenaren van de schepen en ladingen die hun eigendom kwijtraakten als gevolg van de kaapvaart. Hierbij wordt er ingegaan op persoonskenmerken en het verlies dat zij hadden geleden. Vervolgens is er aandacht voor de bemanning die de kaping meemaakten zoals beschreven in hoofdstuk 2. Ook hierbij wordt ingegaan op de persoonskenmerken van deze bemanning, waardoor duidelijk wordt wat voor personen slachtoffer werden van de kaapvaart. Als laatste wordt er ingegaan op de nasleep van de kaping in de Republiek, waarbij de rechtszaken tussen de WIC en de bemanning van de *Brigdamme* besproken wordt.

### De eigenaren in de Republiek

De eigenaar van de *Brigdamme* was volgens de kapitein en de stuurman de WIC, waarbij het specifiek om de Kamer Zeeland ging.<sup>146</sup> Dit betekende echter niet dat het schip daadwerkelijk van de WIC was. In het archief van de compagnie is er niets over de herkomst van het schip te vinden, maar in de rechtszaak tussen enkele bemanningsleden en de WIC werd benoemd dat de *Brigdamme* geen bezit van de compagnie was. De compagnie had het schip gehuurd van particulieren.<sup>147</sup> De compagnie maakte op vrij grote schaal gebruik van deze optie voor haar handel. Dit was gebruikelijk voor de organisatie tot het einde van de Spaanse Successieoorlog. Tot dat moment werd eenderde van de WIC-schepen gehuurd van particulieren. Het voordeel voor de compagnie van deze constructie was dat het bedrijf alleen risico liep op het verlies van de lading. Het eventuele verlies van het schip was voor de rekening van de eigenaar van het schip. Een groot nadeel was echter dat de huurprijs van de schepen flink kon stijgen, voornamelijk in oorlogstijd. In de Negenjarige Oorlog en de Spaanse Successieoorlog steeg de huurprijs met 45% ten opzichte van de huurprijs in vreedestijd, waardoor het zeer onvoordelig voor de WIC kon zijn om schepen te huren. Toch werden er ook in oorlogstijd nog schepen gehuurd, zoals de *Brigdamme*. Een reden waarom de WIC soms genoodzaakt kon zijn om schepen te huren

---

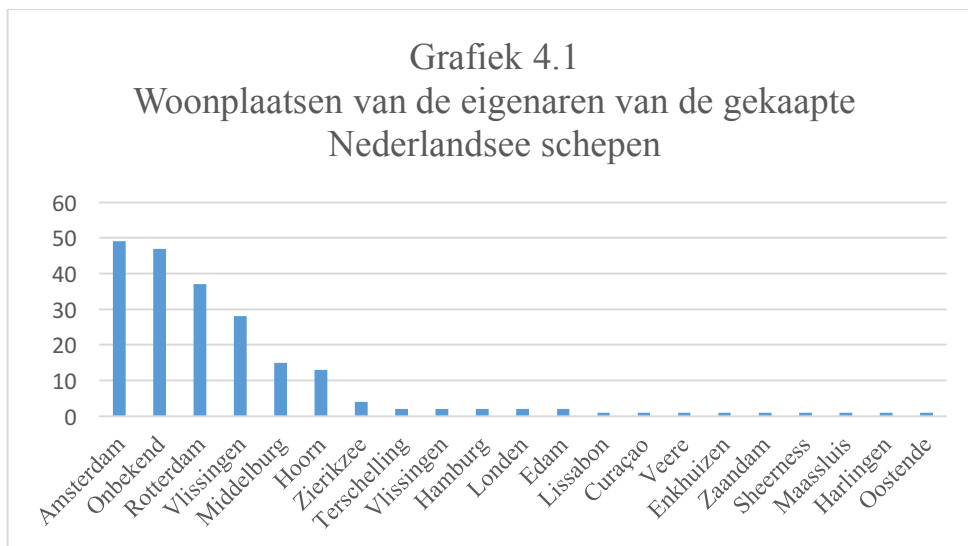
<sup>146</sup> AD 35, 9B 607-2, 03, *Brigdam*.

<sup>147</sup> Nationaal Archief, Inventaris van het archief van het Hof van Holland, 1428-1811 (3.03.01.01), inv.nr. 872, Civiele sententies 1699-12-18 tot 1700-04-26, scan 14.

was dat de compagnie zelf geen scheepsbouwactiviteiten verrichtte. Alle scheepsbouwactiviteiten werden uitbesteed aan particuliere werven in de Republiek. Hierdoor was de compagnie afhankelijk van deze particulieren.<sup>148</sup>

Het huren van schepen van particulieren was één manier voor de WIC om de risico's van de scheepvaart te verminderen. Een andere optie was het afsluiten van verzekeringen. Pas vanaf de Negenjarige Oorlog werd deze optie op een grote schaal gebruikt door de compagnie. Daarvoor werd het grootste deel van de schepen gehuurd en was het minder noodzakelijk om verzekeringen af te sluiten. Er is nog veel onduidelijk over de verzekeringen die werden afgesloten door de WIC, maar een aantal zaken zijn wel bekend. Zo is het niet waarschijnlijk dat alle WIC-schepen een verzekering hebben gehad. Voornamelijk de schepen die handeldreven met de West-Afrikaanse kust werden verzekerd vanwege de waardevolle lading die deze schepen aan boord hadden. Daarnaast werden slaven als lading aan boord nooit verzekerd door de WIC, dus dat zal ook bij de *Brigdamme* niet het geval zijn geweest.<sup>149</sup> In het WIC-archief is niets te vinden over het verzekeren van de *Brigdamme*, voor de lading zal hier later op teruggekomen worden.

Naast de WIC was er een grote verscheidenheid aan eigenaren van de Nederlandse schepen. Voor de handelsschepen zijn 171 eigenaren bekend, verspreid over 106 handelsschepen.<sup>150</sup> Het overgrote merendeel van de eigenaren woonde in de Republiek, zoals te zien is in grafiek 4.1.



Bron: Archives Départementales 35, 9B 599 tot en met Archives Départementales 35, 9B 619-1.

<sup>148</sup> Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 90-92.

<sup>149</sup> *Ibidem*, 110-112.

<sup>150</sup> AD 35, 9B 599 tot en met AD35, 9B 619-1.



In totaal woonde zo'n 95% van de eigenaren van de gekaapte Nederlandse handelsschepen in de Republiek, waarvan het merendeel in de vier grote havensteden van de Republiek: Amsterdam, Rotterdam, Vlissingen en Middelburg. Er was ook een handjevol eigenaren die niet in de Republiek woonde. Deze mannen woonden onder meer in Engeland, Duitsland en Portugal. Daarnaast was er één eigenaar die in Curaçao woonde. Voor het grootste deel was de woonplaats van de eigenaar dezelfde plaats als de thuishaven van het schip. Maar negentien eigenaren woonden niet in dezelfde stad als waar hun schip haar thuishaven had. Acht van hen woonden in het buitenland, de overige elf in de Republiek. De laatste groep woonde vaak binnen een straal van 25 kilometer van de thuishaven. Een enkeling woonde verder weg. Het eigenaarschap onder de gekaapte schepen was daarmee vooral een Nederlandse aangelegenheid.

Het feit dat bijna al deze eigenaren in de Republiek woonden betekende niet dat zij ook geboren en getogen waren in de Republiek. De kaperdossiers laten een grote verscheidenheid aan eigenaren zien. Zo waren de eigenaren van *St. Jean l'Evangeliste* en *La Paix* protestante kooplieden uit Frankrijk.<sup>151</sup> Het is waarschijnlijk dat deze mannen waren gevlucht uit Frankrijk na de herroeping van het Edict van Nantes in 1685 door Lodewijk XIV waarna het calvinistische geloof niet meer uitgeoefend mocht worden in Frankrijk. Voor de eigenaar van het *St. Jean l'Evangeliste*, Jan Cossaert, werd zelfs vermeld door de verhoorde bemanningsleden dat hij sinds zeven jaar in Rotterdam woonde. Dit betekende dat hij sinds de herroeping van het Edict van Nantes in de Republiek woonde. Naast de Fransen was er ook een aanzienlijke groep in Amsterdam, en onder de eigenaren van de gekaapte schepen, wiens voorouders uit Portugal kwam. Ook deze groep was uit haar thuisland vertrokken vanwege religieuze vervolgingen, maar dan al aan het einde van de zestiende eeuw. Veel van deze Sefardische Joden hadden connecties over de gehele wereld en waren vaak actief in de handel en scheepvaart.<sup>152</sup> Een voorbeeld van een scheepseigenaar onder de Portugese joden was Abraham Bueno de Mesquita. Als een van de eigenaren van drie gekaapte schepen heeft hij door de Franse kapingen een aanzienlijk verlies geleden.<sup>153</sup>

Er waren verschillende vormen van eigenaarschap onder de eigenaren van de gekaapte handelsschepen. Naast de geotrooieerde compagnieën de WIC en VOC waren er ook andere

---

<sup>151</sup> Archives Départementales 35, 9B 603-4, 07, *St. Jean l'Evangeliste*; AD 35, 9B 605-1, *La Paix*.

<sup>152</sup> M. Bodian, *Hebrews of the Portuguese Nation. Conversos and community in early modern Amsterdam* (Bloomington 1997) 1-4.

<sup>153</sup> Archives Départementales 35, 04, 9B 602-1, *Concorde*; AD 35, 9B 605-2, *La Paix*; AD 35, 9B 608-1, *Le Roi David*.

handelscompagnieën zoals de compagnie van Nicolaas van der Meer, de compagnie van Boudewijn Mettheusen en de compagnie van Frans Christiaansen.<sup>154</sup> Ook waren er veel kooplieden die als individu of particulier (deels) eigenaar waren van een schip. Sporadisch was er bij deze eigenaren sprake van een directe familierelatie. Zo waren de eigenaren van *La Justice* vier broers en waren vader en zoon deels eigenaar van het schip *Le Saint François*.<sup>155</sup> Een andere familierelatie was te vinden op het schip *Le Cheval Blanc*, waarbij de kapitein de broer was van een van de eigenaren.<sup>156</sup> Daarnaast kwam het ook voor dat de kapitein ook eigenaar was van het schip waar hij op voer. Dit was onder andere het geval voor de schepen *Chasseur d'Oldenbourg*, *Fluteur* en *Le Marchand*.<sup>157</sup> Familierelaties waren geen unicum onder eigenaren en kapiteins op schepen.<sup>158</sup>

Om de risico's van de handel en scheepvaart te verminderen, waaronder de kaapvaart, ontstonden er meerdere vormen van risicospreiding onder de eigenaren van schepen. Net als de WIC was het mogelijk om schepen te huren en zo de grote risico's te ontlopen, maar gebruikelijker was een partenrederij.<sup>159</sup> Bij een partenrederij waren verschillende personen eigenaar van hetzelfde schip. Allemaal legden zij kapitaal in en waren vervolgens eigenaar van een bepaald deel (part) van het schip.<sup>160</sup> Deze manier van risicospreiding zorgde ervoor dat je als individu maar voor een deel aansprakelijk was voor een eventueel verlies van het schip. Hierdoor kon je jouw kapitaal investeren in verschillende schepen en was het risico op het verliezen van het gehele kapitaal klein. Deze manier van risicospreiding is ook duidelijk te zien onder de eigenaren van de gekaapte schepen. Voor bijna de helft van de schepen was er sprake van één (bekende) eigenaar. De andere helft van de schepen hadden twee of meer eigenaren, waarvan de meerderheid twee eigenaren had.<sup>161</sup> Een andere optie was het afsluiten van een verzekering voor het vertrek van het schip. Deze optie zal voornamelijk gebruikt zijn door de personen die alleen eigenaar van het schip waren om op die manier risico's te verminderen. Het afsluiten van verzekeringen werd steeds gebruikelijker naar mate de zeventiende eeuw vorderde. Amsterdam

---

<sup>154</sup> Archives Départementales 35, 9B 601-3, 06, *Frison*; Archives Départementales 35, 9B 603-3, 26, *Les Armes du Roy*; Archives Départementales 35, 9B 615-1, 10, *Les Deux Frères*.

<sup>155</sup> AD 35, 9B 612-1, *La Justice*; Archives Départementales 35, 9B 613-5, 02, *Le Saint François*.

<sup>156</sup> AD 35, 9B 607-1, *Le Cheval Blanc*.

<sup>157</sup> Archives Départementales 35, 9B 602-1, 02, *Chasseur d'Oldenbourg*; Archives Départementales 35, 9B 602-1, 18, *Fluteur*; AD 35, 9B 603-2, *Le Marchand*.

<sup>158</sup> F.J.A. Broeze, 'Rederij', in: *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, deel 3 (Bussum 1977) 92-137, aldaar 123.

<sup>159</sup> *Ibidem*, 99-100.

<sup>160</sup> *Ibidem*, 100.

<sup>161</sup> AD 35, 9B 599 tot en met AD 35 9B 619-1.

werd de belangrijkste verzekeringsmarkt in Europa en behield de stad deze positie in de achttiende eeuw.<sup>162</sup> Door deze vormen van risicospreiding en verzekering waren de eigenaren van de schepen niet hun complete investering kwijt en/of konden zij geld terugkrijgen op het moment dat hun schip geakaapt werd.

Van de geakaapte Nederlandse kaperschepen weten we van tien schepen wie de eigenaren waren. In totaal waren er zestien eigenaren, waarvan er bij dertien eigenaren verdere informatie bekend is. Al deze dertien eigenaren woonden in de Republiek en ook in de haven waar hun schip lag. Dit betekende dat al deze eigenaren in Zeeland woonden en voornamelijk in Vlissingen.<sup>163</sup> De commissiebriefven voor de kaapvaart werden vaak aan kapiteins van particuliere (handels)schepen gegeven.<sup>164</sup> Hiermee waren de eigenaren van de kaapvaartschepen waarschijnlijk vergelijkbaar met de eigenaren van de handelsschepen. Een groot verschil was dat alle eigenaren van de kaapvaartschepen in Zeeland woonden, terwijl de eigenaren van de handelsschepen zowel in Holland als Zeeland woonden. Daarnaast was er bij de kaapvaartschepen in 70% van de gevallen sprake van gedeeld eigenaarschap tegenover iets minder dan 50% bij de handelsschepen.<sup>165</sup> Dit verschil heeft waarschijnlijk te maken met de risicospreiding onder de eigenaren. Voor de kaapvaartschepen was het risico op een ongunstige uitkomst vele malen hoger dan bij de handelsschepen, omdat de kaperschepen zich actief mengden in de oorlog. Daarnaast was het duurder om een kaperschip uit te rusten dan een handelsschip, waardoor deze kosten vaak gedeeld werden. Hierbij moet wel in gedachten gehouden worden dat er minder kaapvaartschepen geakaapt waren dan de handelsschepen, waardoor deze uitkomst wellicht minder representatief is.

Naast de eigenaren van de schepen waren er ook eigenaren van de ladingen aan boord. Aan de hand van de kaperdossiers is er weinig over deze groep te zeggen, waardoor er alleen

---

<sup>162</sup> S. Go, *Marine Insurance in the Netherlands 1600-1870. A comparative institutional approach* (Amsterdam 2009) 23-24, 68.

<sup>163</sup> AD 35, 9B 600-1, *Westcappel*; AD 35, 9B 603-4, *La Souche d'Orange*; AD 35, 9B 603-4, *Hannibal*; AD 35, 9B 606-1, *Le Grand Proyen*; AD 35, 9B 606-2, *Le Bocage (La Légère)*; AD 35, 9B 606-2, *Le Rossignol*; AD 35, 9B 607-2, *Le Pont aux Cygnes*; AD 35, 9B 608-2, *Le Jacoba*; AD 35, 9B 611-1, *Pierre Elisabeth*; AD 35, 9B 611-1, *Rossignol Couronné*; AD 35, 9B 612-3, *L'Oiseau Couronné*; AD 35, 9B 613-2, *Les Trois Soeurs*; AD 35, 9B 613-6, *Le Apollina*; AD 35, 9B 615-2, *Prince Eugène de Savoie*; AD 35, 9B 617-1, *Bosseburg*; AD 35, 9B 617-1, *Le Cheval Blanc*.

<sup>164</sup> Francke, *Utiliteyt voor de gemeene saake*, 33, 40-42, 54-55.

<sup>165</sup> AD 35, 9B 600-1, *Westcappel*; AD 35, 9B 603-4, *La Souche d'Orange*; AD 35, 9B 603-4, *Hannibal*; AD 35, 9B 606-1, *Le Grand Proyen*; AD 35, 9B 606-2, *Le Bocage (La Légère)*; AD 35, 9B 606-2, *Le Rossignol*; AD 35, 9B 607-2, *Le Pont aux Cygnes*; AD 35, 9B 608-2, *Le Jacoba*; AD 35, 9B 611-1, *Pierre Elisabeth*; AD 35, 9B 611-1, *Rossignol Couronné*; AD 35, 9B 612-3, *L'Oiseau Couronné*; AD 35, 9B 613-2, *Les Trois Soeurs*; AD 35, 9B 613-6, *Le Apollina*; AD 35, 9B 615-2, *Prince Eugène de Savoie*; AD 35, 9B 617-1, *Bosseburg*; AD 35, 9B 617-1, *Le Cheval Blanc*.

naar de *Brigdamme* gekeken wordt. De WIC had iets meer dan 102.000 pond<sup>166</sup> suiker aan boord van het schip.<sup>167</sup> Dit diende onder meer als betaling voor de verkochte slaven in Suriname. Daarnaast werd er in Suriname voor de slaven betaald aan de hand van wisselbrieven. Aan boord van de *Brigdamme* waren op het moment van de kaping wisselbrieven aanwezig die een totale waarde van f70.000 hadden.<sup>168</sup> De wisselbrief was een veilige en gemakkelijke manier om voor slaven te betalen en deze opbrengst vervolgens naar de Republiek te vervoeren. In feite was de wisselbrief een betaalopdracht, waarbij de plantagehouder in Suriname een brief opstelde met de opdracht dat zijn correspondent in de Republiek de slavenverkoper moest betalen. Er waren meerdere versies van deze wisselbrieven in de omloop, zodat de risico's gespreid werden.<sup>169</sup> Hierdoor is het ook waarschijnlijk dat de WIC deze wisselbrieven heeft kunnen innen en daarmee niet de volledige opbrengst van de slavenhandel kwijt waren.

Alhoewel er voor de wisselbrieven dus geen verzekering afgesloten hoefde te worden, werd er door de kamer Zeeland wel gekeken naar het verzekeren van de lading suiker. Eind augustus 1696 werd er een melding gemaakt bij de Kamer van Amsterdam, waarbij zij aangeven dat zij een bericht ontvangen hadden van de Kamer Zeeland over het verzekeren van de lading suiker aan boord van de *Brigdamme*. De Kamer Zeeland vroeg hierbij of de Kamer Amsterdam wilde uitzoeken tegen wat voor premie de suiker verzekerd kon worden en dat vervolgens te melden.<sup>170</sup> Het is echter niet waarschijnlijk dat deze verzekering ook is afgesloten, omdat de kapitein van het schip, Daniel Pets, op 2 september een brief naar de WIC had gestuurd met de melding van de kaping.<sup>171</sup> Hierdoor verloor de WIC haar lading suiker en daarmee ook een deel van de opbrengst van de verkoop van de slaven. Opvallend is dat het suiker tegen een bedrag van f854:13 is opgenomen op de winst- en verliesrekening van de compagnie tussen 1695 en 1698.<sup>172</sup> De verkoopprijs van suiker lag tussen 1695 en 1698 echter tussen de f0,27 en f0,45 per pond, wat betekent dat de lading suiker van de WIC op de markt tussen de f27.690 en f46.151 zou moeten hebben opgeleverd.<sup>173</sup> Dit bedrag ligt vele malen hoger dan de f854 die

---

<sup>166</sup> Eén pond is nu 494 gram. <https://www.meertens.knaw.nl/mgw/maat/263> (geraadpleegd 2021-06-17)

<sup>167</sup> Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC), 1674-1791 (1.05.01.02), inv.nr. 1262, Driejarige rekeningen met bijlagen Kamer Zeeland, scan 208.

<sup>168</sup> NA, Inventaris van het Hof van Holland, inv.nr. 872, Civiele sententies scan 15.

<sup>169</sup> G. de Kok, *Walcherse ketens. De trans-Atlantische slavenhandel en de economie van Walcheren, 1755-1780* (2020 Zutphen) 98-99.

<sup>170</sup> Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC), 1674-1791 (1.05.01.02), inv.nr. 351, Registers met resoluties Kamer Amsterdam, scan 128.

<sup>171</sup> NA, Inventaris van de Tweede WIC, inv.nr. 657, scan 130.

<sup>172</sup> NA, Archief van de Tweede WIC, inv.nr. 1262, Driejarige rekeningen, scan 223, 225.

<sup>173</sup> Prices and wages and the cost of living in the western part of the Netherlands, 1450-1800, <http://www.iisg.nl/hpw/brenv.php> (geraadpleegd op 2021-06-17).

de WIC had opgenomen in de boekhouding. Het is mogelijk dat de WIC bewust de cijfers hier heeft veranderd, waardoor het lijkt of de compagnie minder verlies draaide dan het geval was. Al snel na de oprichting van de Tweede WIC in 1674 ontstonden er financiële problemen.<sup>174</sup>

Niet alle suiker aan boord van het schip was bestemd voor de WIC. De grootste hoeveelheid suiker aan boord was bestemd voor de Sociëteit van Suriname.<sup>175</sup> De Sociëteit van Suriname vormde het bestuur van de kolonie, waarbij er drie aandeelhouders waren: de WIC, de stad Amsterdam en Cornelis van Aerssen van Sommelsdijck.<sup>176</sup> Naast het besturen van deze kolonie waren zij dus ook betrokken bij de handel van de Surinaamse producten als suiker. Aan de hand van het archief is niet duidelijk voor wie van de drie aandeelhouders de suiker was of dat de opbrengst verdeeld werd over alle drie. Als dit laatste het geval was, verloor de WIC twee keer een lading suiker en de opbrengst daarvan. Tussen 18 april en 31 mei 1696 hadden zij 84 okshoofden<sup>177</sup> aan suiker gekocht van verschillende plantages, waar zij iets meer dan f70.000 voor hadden betaald.<sup>178</sup> Met de kaping van de *Brigdamme* waren zij deze suiker kwijt. Er is niks bekend in de archieven over of zij een verzekering hadden afgesloten. Naast de Sociëteit van Suriname en de WIC waren er ook bepaalde hoeveelheden suiker aan boord die toebehoorden aan individuen. Zo hadden zowel de kapitein van het schip als de oud-gouverneur Van Scharpenhuisen suiker in het ruim zitten. In totaal waren er elf individuen die suiker aan boord van de *Brigdamme* hadden.<sup>179</sup> Hiermee verloren veel verschillende mensen en instanties hun investering met de kaping door de Fransen.

## **De bemanningsleden van de Nederlandse schepen**

### Handelsschepen

Op de handelsschepen van de Republiek waren er jaarlijks rond de 30.000 mannen actief.<sup>180</sup> Hiermee liepen al deze bemanningsleden het gevaar om betrokken te raken bij een kaping. Niet van alle schepen is het aantal bemanningsleden bekend op het moment van de kaping. Door de verhoren zijn de namen van 261 bemanningsleden bekend, van zowel de handels- als de Nederlandse kaperschepen. Daarnaast is er van 41 schepen het totale aantal bemanningsleden bekend, waarbij de aantallen uiteenliepen van acht bemanningsleden voor de Europese tot over

---

<sup>174</sup> H. den Heijer, *De geschiedenis van de WIC* (Zutphen 2002) 177.

<sup>175</sup> AD 35, 9B 607-2, *Le Brigdam*.

<sup>176</sup> K. Fatah-Black, *Sociëteit van Suriname. Het bestuur van de kolonie in de achttiende eeuw* (2019 Zutphen) 46.

<sup>177</sup> Eén okshoofd staat gelijk aan 230,4 liter. <https://www.meertens.knaw.nl/mgw/maat/97> (geraadpleegd 2021-06-17).

<sup>178</sup> NA, Archief van de SvS, inv.nr. 224, Ingekomen brieven en papieren, scan 266.

<sup>179</sup> AD 35, 9B 607-2, *Le Brigdam*.

<sup>180</sup> P.C. van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot omstreeks 1700* (Amsterdam 1987) 25.

de honderd bemanningsleden voor de vaart op Oost-Indië. Het totale aantal bekende bemanningsleden komt uit op 1725.<sup>181</sup> Daarnaast is van de *Brigdamme* bekend dat zij uit de Republiek vertrokken met 62 bemanningsleden.<sup>182</sup> Zoals eerder vermeld waren er al verschillende bemanningsleden overleden, waardoor dit niet het aantal bemanningsleden zal zijn geweest ten tijde van de kaping. Alles samengenomen ligt het aantal bekende bemanningsleden rond de tweeduizend. Aangezien het aantal bemanningsleden van maar een kwart van de schepen bekend was, zal dit aantal twee tot drie keer zo hoog liggen.

Een van de werkgevers in de Republiek voor zeelieden was de WIC. Er zijn geen exacte aantallen zeelieden bekend die in dienst waren van de compagnie, maar het zal gaan om honderden per jaar.<sup>183</sup> De kamer die verantwoordelijk was voor de uitreding van het schip was ook verantwoordelijk voor de werving van de bemanningsleden. Er is weinig bekend over de wervingsmethoden van de compagnie en de zeelieden die in dienst waren. Over het algemeen waren er op slavenschepen, zoals de *Brigdamme*, meer bemanningsleden aanwezig dan op de andere handelsschepen. Dit hogere aantal valt voornamelijk te verklaren doordat de bemanning verantwoordelijk was voor het vervoeren van mensen over de Atlantische Oceaan. Hierdoor had de compagnie ook de voorkeur voor opgeleide, ervaren bemanningsleden.<sup>184</sup> Dit is ook terug te zien in de loopbaan van de kapitein van de *Brigdamme*. De eerste aanraking van Pets met de slavenhandel was in 1679, wanneer hij met een onbekend schip uit Vlissingen vertrekt om deel te nemen aan de trans-Atlantische slavenhandel. Hij deed dit niet in dienst van de WIC en nam daardoor deel aan de smokkelhandel.<sup>185</sup> Hierna trad hij in dienst van de WIC. In 1683 vertrok hij voor de eerste keer in dienst van de compagnie. Daarna ondernam hij nog drie reizen, waarvan de reis met de *Brigdamme* de laatste was in dienst van de WIC.<sup>186</sup> Na de kaping van de *Brigdamme* vertrok Pets bij de WIC. Het is niet bekend of dit te maken had met de kaping, maar het is wel aannemelijk dat hij hierdoor vertrok. Hij was namelijk nog niet klaar met de slavenhandel. Hij deed in 1697/1698 nog een poging in de slavensmokkelhandel. Deze poging verliep echter minder succesvol dan zijn eerste kennismaking met de slavenhandel. Hij werd in 1698 in Afrika gearresteerd door de WIC.<sup>187</sup>

---

<sup>181</sup> AD 35, 9B 599 tot en met AD 35, 9B 619-1.

<sup>182</sup> NA, Inventaris van de Tweede West-Indische Compagnie, inv.nr. 797, scan 31.

<sup>183</sup> Den Heijer, *Geschiedenis van de WIC*, 122.

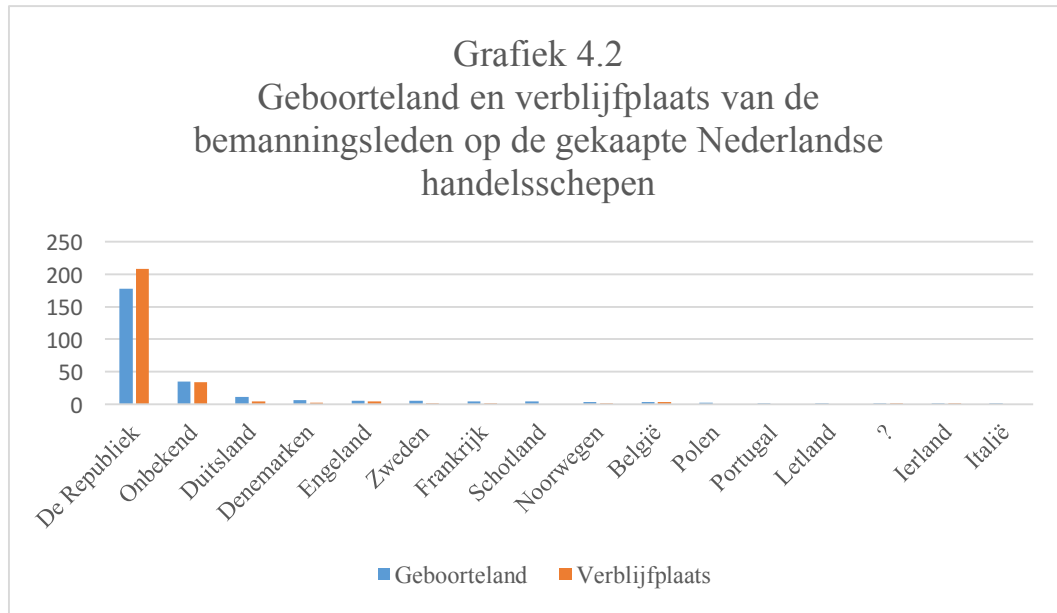
<sup>184</sup> Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 104-108.

<sup>185</sup> TSTD, <https://slavevoyages.org>, Voyage ID 11857 (geraadpleegd op 2021-05-13); Paesie, Lorrendrayen op Afrika, 357.

<sup>186</sup> TSTD, <https://slavevoyages.org>, Voyage ID 10064, 10332, 10165 en 10337 (geraadpleegd op 2021-05-13).

<sup>187</sup> Paesie, Lorrendrayen op Afrika, 361.

De kaapvaart raakte zeelieden uit heel Europa. Zoals in onderstaande grafiek te zien is, kwam het merendeel van bemanningsleden op de Nederlandse schepen uit de Republiek. Hierbij gaat het om de herkomst- en woonplaatsen van de ondervraagde bemanningsleden, waardoor het geheel een steekproef vormt van de gehele bemanningen.



Bron: Archives Départementales 35, 9B 599 tot en met Archives Départementales 35, 9B 619-1

Van 35 bemanningsleden is het geboorteland onbekend, terwijl van 34 bemanningsleden de huidige woonplaats onbekend is. Naast de Republiek kwamen er bemanningsleden onder andere uit Scandinavië, Duitsland en Engeland. Regelmatig werd alleen het geboorteland genoemd voor de buitenlandse bemanningsleden, maar een enkele keer werd de geboorteplaats wel genoemd. Het ging dan voornamelijk om grote(re) steden als Bremen, Hamburg, Londen en Glasgow. Dit komt overeen met het migratiepatroon van zeelieden naar de Republiek. Migranten die naar de Republiek kwamen, kwamen grotendeels uit plaatsen die tussen de 170 en 450 kilometer van Amsterdam lagen. In de praktijk betekende dit voornamelijk mannen uit de Duitse gebieden, Engeland en Frankrijk. Daarnaast kwam er ook nog een substantieel deel van de migranten uit Scandinavië.<sup>188</sup> Kijkend naar de bemanningsleden waar het geboorteland van bekend is, was 79% geboren in de Republiek tegenover 21% in het buitenland. Het percentage van bemanningsleden die in de Republiek woonden liep op tot over de 90%, terwijl het percentage bemanningsleden die in het buitenland woonden terugliep tot ongeveer 8%. Er waren dus een aantal bemanningsleden die naar de Republiek migreerden, definitief dan wel tijdelijk.

<sup>188</sup> Van Lottum, Lucassen en Heerma van Voss, 'Sailors, National and international labour markets', 323-327.

Deze diversiteit aan Europese bemanningsleden werd veroorzaakt door de maritieme arbeidsmarkt van de Republiek. De maritieme arbeidsmarkt in de Republiek vormde een van de eerste internationale (maritieme) arbeidsmarkten.<sup>189</sup> Over het algemeen hadden kapiteins en schippers een voorkeur voor mannen uit hun lokale omgeving.<sup>190</sup> Dit is ook terug te zien in de beschikbare gegevens over de bemanning van de *Brigdamme*. Zo kwamen zowel de kapitein als stuurman uit Zeeland.<sup>191</sup> Daarnaast kwamen ook een aantal soldaten en matrozen uit Middelburg en omgeving.<sup>192</sup> De vraag naar zeelieden was echter hoger dan het aanbod in de Republiek. Hierdoor waren werkgevers genoodzaakt om ook mannen buiten hun lokale omgeving te werven, zowel uit de Republiek als andere Europese gebieden. Voornamelijk op de Amsterdamse schepen lag het percentage buitenlanders relatief hoog met 43%. Op de andere schepen lag dit percentage een stuk lager: in het zuiden van Holland en Zeeland rond de 25%.<sup>193</sup> Van de gekaapte schepen die Amsterdam als thuishaven hadden, was 35% van de bemanning afkomstig uit het buitenland. Dit was veruit het hoogste percentage onder de vier grootste havens in de Republiek. In zowel Middelburg als Rotterdam lag het percentage buitenlandse zeelieden rond de 16% en in Vlissingen zelfs nog lager: rond de 8%.<sup>194</sup> Ook op de *Brigdamme* waren verschillende buitenlandse bemanningsleden aanwezig, onder andere uit Münster, Luik en Bazel.<sup>195</sup>

Het grootste deel van de bemanningsleden kwam uit de Republiek, waarbij er veel verscheidenheid zat in de geboorteplaatsen. Alle zeelieden waren wel geboren in Holland of Zeeland. Tweederde van hen kwam uit Holland, de overige eenderde uit Zeeland. Deze verdeling bleef na genoeg gelijk met betrekking tot de woonplaatsen.<sup>196</sup> Voor de gekaapte schepen kwamen veruit de meeste bemanningsleden uit dezelfde provincie als het schip waar zij op werkten. Voor de vier grootste havens van de Republiek gold dat op deze gekaapte schepen 95% tot 98% van de Nederlandse bemanningsleden uit dezelfde provincie kwam als het desbetreffende schip.<sup>197</sup> Dit bevestigt het beeld dat schippers een voorkeur hadden voor een bemanning uit de lokale omgeving. Dit verklaart ook waarom tweederde van de bemanningsleden uit Holland kwam. In totaal hadden 103 handelsschepen hun thuishaven in Holland tegenover 42

---

<sup>189</sup> J. Lucassen, 'The international maritime labour market (sixteenth – nineteenth centuries)' in: P.C. van Royen, J.R. Bruijn en J. Lucassen eds., *Those emblems of Hell? European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870* (St John's 1997) 11-23, aldaar 23.

<sup>190</sup> Van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot*, 106.

<sup>191</sup> AD 35, 9B 607-2, 03, *Brigdam*.

<sup>192</sup> Inventaris van de Tweede WIC, inv.nr. 1010C, Soldijboek 1695, scan 36-53.

<sup>193</sup> Van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot*, 106.

<sup>194</sup> AD 35, 9B 599 tot en met AD 35, 9B 619-1.

<sup>195</sup> Inventaris van de Tweede WIC, inv.nr. 1010C, Soldijboek 1695, scan 36-53.

<sup>196</sup> AD 35, 9B 599 tot en met AD 35, 9B 619-1.

<sup>197</sup> *Ibidem*.



in Zeeland.<sup>198</sup> De meeste bemanningsleden woonden in de vier grote havens: Amsterdam, Rotterdam, Vlissingen en Middelburg. Daarnaast woonde nog een substantieel deel in Hoorn. Voor de rest woonde een enkeling in kleinere plaatsen als Grafdijk, Buiksloot of Westkarspel in Holland en Zierikzee of Veere in Zeeland.<sup>199</sup> Dit komt overeen met de algemene rekruteringsplekken van de Nederlandse schippers. Voornamelijk Amsterdam en de regio rond Maassluis-Rotterdam-Dordrecht namen een belangrijke positie in binnen het rekruteringsproces.<sup>200</sup>

De gemiddelde leeftijd aan boord van de handelsschepen was 34 jaar onder de ondervraagde bemanningsleden. De leeftijd verschilde echter sterk per functie. Zo was de gemiddelde leeftijd van de 84 ondervraagde kapiteins 38 jaar, waarmee zij het algehele gemiddelde ook sterk hebben beïnvloed. De kapiteins verschilden veel in leeftijd. De jongste kapitein was 22 jaar, terwijl de oudste kapitein 64 jaar oud was.<sup>201</sup> Kapitein Pets van de *Brigdamme* was met vijftig jaar oud ook aan de oudere kant.<sup>202</sup> De hogere gemiddelde leeftijd van de kapiteins kan verklaard worden door de hoge rang van de functie. Hierdoor was er vaak eerst een bepaald aantal jaren aan ervaring nodig voordat men kapitein werd. Veel kapiteins en andere officieren waren ouder dan dertig jaar, in tegenstelling tot de andere functies aan boord waarbij de leeftijd vaak lager lag.<sup>203</sup> Daarentegen waren de matrozen en scheepsjongen vaak veel jonger dan de gemiddelde leeftijd. Een ondervraagde matroos was gemiddeld 26 jaar, terwijl een scheepsjongen zestien jaar was.<sup>204</sup> Deze twee functies vormden de laagste functies aan boord van een schip, waarmee de lagere leeftijd verklaard kan worden. Het aanmonsteren op een schip was een van de opties voor jonge mannen om geld te verdienen, waarmee zij vaak in de laagste ranken belandden. Daarna konden ze zichzelf opwerken tot bijvoorbeeld bootsman of stuurman.<sup>205</sup> Desalniettemin is de gemiddelde leeftijd van de ondervraagde matrozen aan de hoge kant, aangezien jongens soms al vanaf twaalf jaar op een schip werkten.<sup>206</sup> Een verklaring hiervoor kan zijn dat de Fransen de matrozen ondervroegen die een hogere rang bezaten.

Het overgrote deel van de ondervraagde bemanningsleden was protestants. Op de handelsschepen lag het aantal protestante bemanningsleden rond de 70%. Van ongeveer 20% van

---

<sup>198</sup> Zie bijlage 1.

<sup>199</sup> AD 35, 9B 599 tot en met AD 35, 9B 619-1.

<sup>200</sup> Davids, 'Maritime labour in the Netherlands', 56-58.

<sup>201</sup> AD 35, 9B 599 tot en met AD 35, 9B 619-1.

<sup>202</sup> AD 35, 9B 607-2, 03, *Brigdam*.

<sup>203</sup> J.R. Bruijn, 'Career Patterns' in: P.C. van Royen, J.R. Bruijn en J. Lucassen eds., *Those emblems of Hell? European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870* (St John's 1997) 25-34, aldaar 28.

<sup>204</sup> AD 35, 9B 599 tot en met AD 35, 9B 619-1.

<sup>205</sup> Bruijn, 'Career Patterns', 27.

<sup>206</sup> Ibidem.

de bemanningsleden was de religie onbekend en de overige bemanningsleden waren katholiek. Onder de Nederlandse bemanningsleden lag het percentage protestante bemanningsleden nog hoger: 83%. Maar er waren ook vijftien Nederlandse bemanningsleden katholiek tegenover negen uit het buitenland. De meerderheid van de katholieke Nederlandse bemanningsleden kwam uit Holland, waarvan meer dan een kwart uit Hoorn.<sup>207</sup> Gezien het hoge percentage protestante bemanningsleden was er op de meeste schepen sprake van alleen protestante ondervraagde bemanningsleden. Er waren echter ook schepen waarop alle ondervraagde bemanningsleden katholiek waren. Deze schepen hadden hun thuishaven allemaal in Holland.<sup>208</sup> Ook waren er schepen waarop de ondervraagde bemanningsleden protestant of katholiek waren.<sup>209</sup> Uit dit laatste valt op te maken dat het geloof voor de bemanningsleden minder van belang was. Er waren bijvoorbeeld ook katholieke kapiteins, maar bij wie het andere ondervraagde bemanningslid protestants was.<sup>210</sup>

### Kaperschepen

Op de Nederlandse kaapvaartschepen waren meer bemanningsleden aanwezig dan op de handelsschepen. Gedurende de Negenjarige Oorlog waren er gemiddeld 88 zeelieden op een kaapvaartschip en in de Spaanse Successieoorlog nam het aantal toe tot ver over de honderd bemanningsleden per schip. Jaarlijks waren er in beide oorlogen ongeveer vierduizend mannen actief in de kaapvaart.<sup>211</sup> Net als bij de handelsschepen was ervaring op zee van groot belang. Daarnaast werden bemanningsleden het liefst in de buurt van de thuishaven geworven. In tegenstelling tot de handelsschepen was er op de kaperschepen overwegend sprake van een kernbemanning die vaak uit hetzelfde gebied kwam. Zij waren ook goed op elkaar ingespeeld, wat belangrijk was vanwege het gevechtselement van de kaapvaart. De overige plekken aan boord werden vergeven aan mannen uit andere delen van de Republiek en het buitenland. Het voordeel van buitenlandse bemanningsleden was dat zij een andere taal spraken, wat van pas kon komen bij de kaapvaart.<sup>212</sup>

---

<sup>207</sup> AD 35, 9B 599 tot en met AD 35, 9B 619-1.

<sup>208</sup> AD 35, 9B 601-1, *La Frise de l'Ouest*; AD 35, 9B 601-1, *Sainte Marie*; AD 35, 9B 602-1, *Roy David*; AD 35, 9B 602-1, *Fluteur*; AD 35, 9B 617-1, *Le Berhout*; Archives Départementales 35, 9B 619-1, 12, *La Marie Magdalène*.

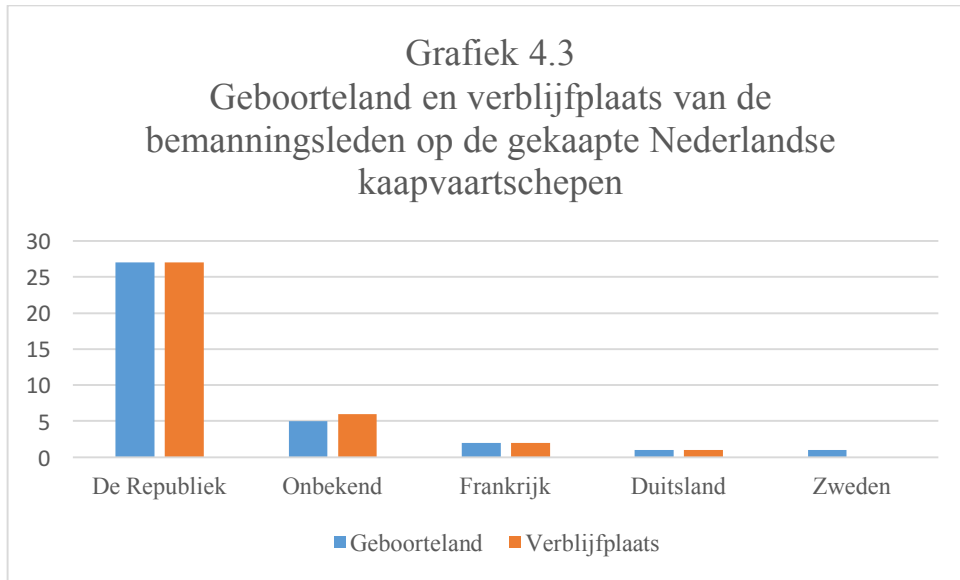
<sup>209</sup> AD 35, 9B 603-2, *Le Ville de Revel*; AD 35, 9B 603-4, *St. Gilles*; AD 35, 9B 605-1, *La Panthère*; AD 35, 9B 613-5, *Le Saint François*; AD 35, 9B 614-1, *La Paix Couronnée*; AD 35, 9B 615-1, *L'Amérique*; Archives Départementales 35, 9B 616-1, 20, *La Christine*; AD 35, 9B 616-2, *La Marie*; AD 35, 9B 617-1, *La Catherine*.

<sup>210</sup> AD 35, 9B 603-4, *St. Gilles*; AD 35, 9B 605-1, *La Panthère*.

<sup>211</sup> Francke, *Utiliteyt voor de gemeene saake*, 98; Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog*, 47.

<sup>212</sup> Francke, *Utiliteyt voor de gemeene saake*, 92-98.

Van de gekaapte Nederlandse kaapvaartschepen zijn van 36 bemanningsleden de naam bekend. Voor de meeste bemanningsleden is ook verdere informatie beschikbaar. Kijkend naar de herkomst van de bemanningsleden op de kaapvaartschepen ontstaat er een compleet ander beeld dan bij de handelsschepen, zoals in grafiek 4.3 te zien is.



Bron: Archives Départementales 35, 9B 599 tot en met Archives Départementales 35, 9B 619-1.

Het overgrote deel was geboren in de Republiek en woonde daar nu nog steeds. Binnen de Republiek was 93% geboren in Zeeland. Maar twee bemanningsleden kwamen uit Holland: één uit Amsterdam en één uit Den Haag. Beide mannen waren echter verhuisd naar Zeeland, waardoor alle Nederlandse bemanningsleden in Zeeland woonden. Daarnaast kwamen enkele bemanningsleden uit de Duitse gebieden of uit Zweden. De twee Franse bemanningsleden behoorden niet tot de Nederlandse bemanningsleden. Zij waren in dienst van een Frans kaperschip, *Pierre Elisabeth*, die gekaapt was door het Nederlandse kaperschip *Rossignol Couronné*, die op haar beurt weer gekaapt werd door een kaperschip uit Saint-Malo. Hierdoor werden beide schepen als vangst voor de kapers uit Saint-Malo geregistreerd en werden beide bemanningen verhoord door de kapers uit Saint-Malo.<sup>213</sup>

Voor de bemanning op de kaperschepen had men een voorkeur voor mannen tussen de twintig en dertig jaar oud. Zij waren in die jaren fysiek het sterkst, wat van toepassing was voor de gevechten.<sup>214</sup> Op de gekaapte Nederlandse kaapvaartschepen lag de gemiddelde leeftijd rond de 34 jaar, maar hierbij moet in gedachten gehouden worden dat de ondervraagden in vrijwel

<sup>213</sup> AD 35, 9B 611-1, *Pierre Elisabeth*. AD 35, 9B 611-1, *Rossignol Couronné*.

<sup>214</sup> Francke, *Utiliteyt voor de gemeene saake*, 94, 113.

alle gevallen een hoge positie aan boord vervulden.<sup>215</sup> Net als bij de handelsschepen werden deze posities vervuld door ervaren mannen, die daarmee ook ouder waren dan de meerderheid van de bemanning. Van 28 bemanningsleden was de religie bekend, waarvan er 25 protestants waren. Dit is niet verrassend gezien het feit dat zij allemaal uit Zeeland kwamen. Er waren drie katholieke bemanningsleden, waaronder de twee Fransen.<sup>216</sup>

### **De rechtszaak van de bemanningsleden van de *Brigdamme***

Afgezien van het meemaken van de kaping kon er voor de bemanningsleden van de gekaapte schepen ook nog een nasleep in de Republiek komen. Dit was het geval voor een aantal bemanningsleden van de *Brigdamme*. Zij raakten verzeild in meerdere rechtszaken tegen de WIC, omdat zij hun loon niet uitbetaald kregen.<sup>217</sup> Het was niet ongewoon dat de WIC werd aangeklaagd door haar bemanningsleden. Aangezien de verschillende kamers van de compagnie verantwoordelijk waren voor hun werknemers, werden de directeuren van de kamers aangeklaagd. Dit gebeurde eerst bij het stedelijke gerecht. Als men het daarna niet eens was met de uitkomst, kon de rechtszaak vervolgd worden bij het Hof van Holland en als laatste de Hoge Raad.<sup>218</sup> De bemanningsleden van de *Brigdamme* klaagden de Kamer Zeeland eerst aan bij het gerecht in Middelburg. Dit archief bestaat echter niet meer, waardoor een exacte reconstructie onmogelijk is. Aan de hand van het WIC-archief kan er echter wel nog een gedeeltelijke reconstructie gemaakt worden. Op 25 oktober 1696 werd er voor het eerst een melding gemaakt van een eventueel proces tegen enkele matrozen en officieren bij de compagnie. Men wachtte af, omdat de kapitein Pets had geklaagd dat het schip gekaapt was door acties van verschillende matrozen.<sup>219</sup>

---

<sup>215</sup> AD 35, 9B 600-1, *Westcappel*; AD 35, 9B 603-4, *La Souche d'Orange*; AD 35, 9B 603-4, *Hannibal*; AD 35, 9B 606-1, *Le Grand Proyen*; AD 35, 9B 606-2, *Le Bocage (La Légère)*; AD 35, 9B 606-2, *Le Rossignol*; AD 35, 9B 607-2, *Le Pont aux Cygnes*; AD 35, 9B 608-2, *Le Jacoba*; AD 35, 9B 611-1, *Pierre Elisabeth*; AD 35, 9B 611-1, *Rossignol Couronné*; AD 35, 9B 612-3, *L'Oiseau Couronné*; AD 35, 9B 613-2, *Les Trois Soeurs*; AD 35, 9B 613-6, *Le Apollina*; AD 35, 9B 615-2, *Prince Eugène de Savoir*; AD 35, 9B 617-1, *Bosseburg*; AD 35, 9B 617-1, *Le Cheval Blanc*.

<sup>216</sup> AD 35, 9B 600-1, *Westcappel*; AD 35, 9B 603-4, *La Souche d'Orange*; AD 35, 9B 603-4, *Hannibal*; AD 35, 9B 606-1, *Le Grand Proyen*; AD 35, 9B 606-2, *Le Bocage (La Légère)*; AD 35, 9B 606-2, *Le Rossignol*; AD 35, 9B 607-2, *Le Pont aux Cygnes*; AD 35, 9B 608-2, *Le Jacoba*; AD 35, 9B 611-1, *Pierre Elisabeth*; AD 35, 9B 611-1, *Rossignol Couronné*; AD 35, 9B 612-3, *L'Oiseau Couronné*; AD 35, 9B 613-2, *Les Trois Soeurs*; AD 35, 9B 613-6, *Le Apollina*; AD 35, 9B 615-2, *Prince Eugène de Savoir*; AD 35, 9B 617-1, *Bosseburg*; AD 35, 9B 617-1, *Le Cheval Blanc*.

<sup>217</sup> Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC), 1674-1791 (1.05.01.02), inv.nr. 836, Resoluties van der Vergadering van Tienen Kamer Zeeland, scan 80.

<sup>218</sup> K.J. Ekama, *Courting conflict. Managing Dutch East and West India Company disputes in the Dutch Republic* (Proefschrift Geschiedenis, Universiteit Leiden, 2018) 137.

<sup>219</sup> Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC), 1674-1791 (1.05.01.02), inv.nr. 741, Repertoria op de resoluties Kamer Zeeland, scan 191.

Een kleine maand later werd besloten om de zaak aan te gaan, omdat de compagnie vond dat zij een sterke zaak hadden. De bemanningsleden hadden zich aan de algemene artikelbrief moeten houden en aangezien ze dat niet hadden gedaan, stond de compagnie in haar recht om het loon niet uit te betalen.<sup>220</sup> Eind december werd vermeld dat het proces had plaatsgevonden, maar een uitkomst ontbreekt.<sup>221</sup> Op 28 januari 1697 vermeldde de compagnie dat de matrozen het vonnis hadden geappelleerd.<sup>222</sup> Hiermee zal de compagnie de eerste rechtszaak hebben gewonnen en stond daarmee in haar recht om het loon niet uit te betalen. De bemanningsleden waren het hier echter niet mee eens en gingen naar het Hof van Holland.

Het Hof van Holland was de rechtsinstantie boven de lokale rechtbanken en was daarmee geschikt voor het hoger beroep.<sup>223</sup> Dit was ook precies waar de bemanningsleden van de *Brigdamme* de rechtbank voor gebruikten. In de uitgesproken sententie op 18 december 1699 werden ook de argumenten van beide kanten behandeld.<sup>224</sup> De bemanningsleden waren van mening dat zij de taken hadden uitgevoerd waarvoor zij waren ingehuurd: het inkopen en verkopen van slaven. De WIC daarentegen is van mening dat deze bemanningsleden zich niet aan hun artikelbrief hebben gehouden. Deze werd voor vertrek voorgelezen en ondertekent door alle bemanningsleden.<sup>225</sup> De bemanningsleden hadden volgens de compagnie in strijd gehandeld met het achttiende artikel, waarin vermeld stond:

Alle de gehele die op eenige schepen van de compagnie varen / sullen tot verseeckeringe van hare verdiende gagie / ten onderpand hebben het schip / contante penningen / ende ingeladen goederen / daer so mede varen / ... hier van exempt wesen / ende haren gagie ende anders als vooren / daer mede niet verliesen: maer wel de geene die haere schepen haer laten ontnemen / ofte ontweldigen.<sup>226</sup>

Het schip en de goederen werden door de WIC dus als onderpand gebruikt. Pas als beide terug in de Republiek waren, werd het loon uitbetaald. Hier waren uitzonderingen op, zoals een kaping, mits de bemanningsleden niet verantwoordelijk voor de kaping. Dit was echter wel het geval bij de kaping van de *Brigdamme* volgens de WIC. De kapitein vermeldde dit al in de brief

---

<sup>220</sup> NA, Inventaris van de Tweede WIC, inv.nr. 836, scan 80.

<sup>221</sup> NA, Inventaris van de Tweede WIC, inv.nr. 734, scan 191.

<sup>222</sup> Ibidem, scan 194.

<sup>223</sup> M.-Ch. LeBailly, *Hof van Holland, Zeeland en West-Friesland. De hoofdlijnen van het procederen in civiele zaken voor het hof van Holland, Zeeland en West-Friesland zowel in eerste instantie als in hoger beroep* (Hilversum 2008) 10.

<sup>224</sup> NA, Inventaris van het Hof van Holland, inv.nr. 872: Civiele sententies, scan 13-29.

<sup>225</sup> Ibidem, scan 13-17.

<sup>226</sup> Artikelbrief van de WIC, [https://books.google.nl/books?id=MqHjVJ6MCugC&printsec=frontcover&hl=nl&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.nl/books?id=MqHjVJ6MCugC&printsec=frontcover&hl=nl&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false) (geraadpleegd op 2021-06-30), 12-13.

die hij gelijk na de kaping naar de compagnie stuurde en ook in de rechtszaak werd dit aangehaald. De matrozen haalden beide marszeilen naar beneden zonder toestemming van hogere officieren, waardoor het schip in de handen van de Fransen kon vallen.<sup>227</sup> De matrozen gaven echter aan dat het schip hoe dan ook in Franse handen was gevallen, waardoor zij niet verantwoordelijk waren voor de kaping.<sup>228</sup> Opnieuw stond de rechtbank aan de kant van de WIC en veroordeelde de bemanningsleden daarnaast tot het betalen van de proceskosten.<sup>229</sup> De bemanningsleden vonden echter nog steeds dat zij gelijk hadden en vertrokken naar de Hoge Raad.

De zaak bij de Hoge Raad duurde van januari 1700 tot oktober 1701. In januari 1700 werd vermeld bij de Kamer Zeeland dat de matrozen opnieuw in appèl waren gegaan.<sup>230</sup> 5 oktober 1701 meldde de Vergadering Tienen dat zij een rapport hadden ontvangen over het proces tegen de bemanningsleden van de *Brigdamme*, waarbij zowel de zaak bij het Hof van Holland als de Hoge Raad werd genoemd.<sup>231</sup> Dit rapport is echter niet meer beschikbaar, waardoor niet mogelijk is om te achterhalen wat de directeurs van de WIC te weten kregen over deze zaken. Daarnaast is er in het archief van de Hoge Raad geen sententie te vinden is over deze zaak.<sup>232</sup> Dit impliceert dat men de zaak heeft laten vallen voordat de rechtbank een uitspraak kon doen. Het is waarschijnlijk dat dit de matrozen waren, aangezien zij al twee keer aan de verkeerde kant eindigden. In het archief van de WIC werd ook weinig vermeld over deze zaak, behalve dat zij hem tot het einde wilde vervolgen. De compagnie was dus nog steeds overtuigd van hun gelijk. De matrozen zagen dit wellicht ook in, waardoor zij niet doorgingen met de zaak. De

---

<sup>227</sup> NA, Inventaris van het Hof van Holland, inv.nr. 872, Civiele sententies, scan 18.

<sup>228</sup> Ibidem, scan 20.

<sup>229</sup> Ibidem, scan 29.

<sup>230</sup> Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC), 1674-1791 (1.05.01.02), inv.nr. 658, Register van resoluties Kamer Zeeland, scan 101.

<sup>231</sup> Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC), 1674-1791 (1.05.01.02), inv.nr. 1, Registers van resoluties van de Vergadering van Tienen, scan 71.

<sup>232</sup> Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Hoge Raad van Holland, Zeeland en (West-)Friesland, 1582-1797 (3.03.02), inv.nr. 792, Geextendeerde sententies in civiele zaken, 1700; Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Hoge Raad van Holland, Zeeland en (West-)Friesland, 1582-1797 (3.03.02), inv.nr. 793, Geextendeerde sententies in civiele zaken, 1701; Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Hoge Raad van Holland, Zeeland en (West-)Friesland, 1582-1797 (3.03.02), inv.nr. 794, Geextendeerde sententies in civiele zaken, 1702; Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Hoge Raad van Holland, Zeeland en (West-)Friesland, 1582-1797 (3.03.02), inv.nr. 795, Geextendeerde sententies in civiele zaken, 1703; Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Hoge Raad van Holland, Zeeland en (West-)Friesland, 1582-1797 (3.03.02), inv.nr. 796, Geextendeerde sententies in civiele zaken, 1704; Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Hoge Raad van Holland, Zeeland en (West-)Friesland, 1582-1797 (3.03.02), inv.nr. 797, Geextendeerde sententies in civiele zaken, 1705; Nationaal Archief, Inventaris van het archief van de Hoge Raad van Holland, Zeeland en (West-)Friesland, 1582-1797 (3.03.02), inv.nr. 907, Register der dictums zoals zij zijn gersolveerd, 1698-1701.

conclusie zal dan zijn geweest dat de matrozen en andere bemanningsleden van deze zaak hun loon niet hebben gekregen.

### **Conclusie**

Als gevolg van de kapingen raakten in de Republiek mensen hun investering kwijt in de vorm van een schip of de lading. Alhoewel de *Brigdamme* in opdracht van de WIC voer, was het schip niet het eigendom van de compagnie. Hierdoor draaide de compagnie niet op de kosten van het verlies van het schip. Voor veel andere schepen was dit wel het geval. De eigenaren hadden zich vaak wel beschermd tegen dit soort risico's in de vorm van een partenrederij of het afsluiten van een verzekering. De WIC had minder geluk met de suiker aan boord, een groot deel daarvan was het bezit van de WIC. Ook de Sociëteit van Suriname en oud-gouverneur Van Scharpenhuisen hadden suiker aan boord. Zij verloren samen meer dan f100.000 aan suiker. Naast de eigenaren ondervonden ook de bemanningsleden hinder van de kaping. In een eerder hoofdstuk is het verloop van de kaping al behandeld, hier werd duidelijk wat voor personen hiermee te maken hadden. Gemiddeld waren het mannen van 34 jaar, die in Holland of Zeeland woonden. Voor de kaperschepen kwamen zij uitsluitend uit Zeeland. Verder waren zij protestants. Afgezien van het doormaken van een kaping, kon het verhaal in de Republiek nog een staartje krijgen. Een deel van de bemanning van de *Brigdamme* klaagde de WIC aan, omdat zij hun loon niet uitbetaald hadden gekregen. Volgens de WIC waren zij verantwoordelijk voor de kaping, omdat zij de zeilen naar beneden hadden gehaald zonder toestemming. Hierdoor was de compagnie niet verplicht loon uit te betalen. Dit deel van de bemanning vond echter dat zij er wel recht op hadden, omdat zij hadden gedaan waarvoor zij ingehuurd waren: het handelen in slaven. De zaak is voor het gerecht in Middelburg, het Hof van Holland en de Hoge Raad gekomen. In de eerste twee gevallen is de WIC in het gelijk gesteld. De zaak bij de Hoge Raad lijkt niet te zijn doorgezet, aangezien er geen sententie van te vinden is.

## Conclusie

Dit onderzoek heeft geprobeerd een antwoord te vinden op de vraag hoe de Nederlandse schepen en bemanningsleden geraakt werden door de Franse kaapvaart uit Saint-Malo tussen 1688 en 1713. In deze periode werden er 163 Nederlandse schepen gekeapt door kapers uit Saint-Malo. Hiervan waren 147 handelsschepen en de overige zestien waren Nederlandse kaperschepen. De vier grote havensteden van de Republiek, Amsterdam, Rotterdam, Vlissingen en Middelburg, waren de thuishaven van meer dan 85% van deze gekeapte schepen. Van deze havens was Amsterdam de meest voorkomende thuishaven onder de schepen. De meeste schepen kwamen niet uit de Republiek, maar werden op de terugweg gekeapt. Portugal was het meest voorkomende vertrekland onder de gekeapte schepen, maar de schepen kwamen van over de hele wereld. Hiermee werd een diverse groep van schepen geraakt door de Franse kaapvaart uit Saint-Malo. De schepen hadden voornamelijk levensmiddelen als wijn, zout en suiker aan boord, waardoor de handelaren van deze producten werden het hardst geraakt door de kaapvaart uit Saint-Malo. De eigenaren van deze schepen en de eigenaren van de ladingen werden economisch geraakt door deze kapingen. Zowel het schip als de lading werd op een veiling in Saint-Malo verkocht, waar veel Franse kooplieden op af kwamen. Hierdoor verloren de Nederlandse eigenaren hun investeringen en/of aankopen.

Voor de bemanningsleden was er vooral sprake van onzekerheid omtrent de kaapvaart en de nasleep daarvan. Het gemiddelde profiel van een bemanningslid dat een kaping meemaakte was een man van rond de 34 jaar die in Holland of Zeeland woonde. Voor de bemanningsleden van de kaperschepen gold zelfs dat zij allemaal in Zeeland woonden. Daarnaast was de meerderheid van deze zeelieden protestants. De onzekerheid voor al deze bemanningsleden begon met de vraag of het schip gekeapt ging worden. Maar ook tijdens en na de kaping was er nog veel onzeker en onbekend voor de bemanning. Zo kon de kaping met of zonder geweld plaatsvinden, waarbij er ook doden en/of gewonden konden vallen. Hierdoor was er aanzienlijk risico verbonden aan de scheepsvaart in oorlogstijd. Na de kaping van het schip vond het verhoor van de bemanningsleden plaats. Van tevoren was niet duidelijk wie er verhoord werden. Gemiddeld werden er 1,77 bemanningsleden van de Nederlandse schepen verhoord. Er is helaas weinig bekend over hoe deze verhoren verliepen en daarmee ook hoe de ervaringen van de bemanningsleden waren. De tijd daarna in Saint-Malo zorgde ook voor veel onzekerheden. De stad mocht pas verlaten worden op het moment dat de kaping als legitiem was bestempeld door de *Conseil des Prises*. Over de periode in de stad is weinig bekend, maar ook dit zal tot onzekerheid hebben geleid. Ze wisten niet wanneer zij terug naar huis mochten, maar moesten on-



dertussen wel voor een woonplek en voedsel zorgen. Als vijfde was de terugreis naar de Republiek onzeker. Er is niet veel bekend over hoe de Nederlandse bemanningsleden terug naar huis reisden, maar zij moesten vaak zelf hun terugreis verzorgen. Als laatste was eenmaal terug in de Republiek de onzekerheid nog niet voorbij. De bemanningsleden moesten hun maandgelden nog uitbetaald krijgen, maar de werkgever kon dit weigeren doordat het desbetreffende schip gekaapt was, zoals bij de *Brigdamme*.

Door dit onderzoek is duidelijk geworden hoe de Nederlandse schepen en bemanningsleden geraakt werden door de Franse kaapvaart uit Saint-Malo tussen 1688 en 1713. In de al bestaande onderzoeken en literatuur werd er voor de Franse kaapvaart voornamelijk gekeken naar de opbrengsten, de betrokken personen en netwerken en de kaapvaart als oorlogsstrategie. Er werd in feite alleen naar de Franse kant van de kaapvaart gekeken. Dit onderzoek heeft juist gekeken naar hoe dit de Nederlandse scheepvaart en haar betrokkenen heeft beïnvloed. Deze focus zorgt voor een completer beeld van de Franse kaapvaart, waarbij het niet alleen draait om de personen die de schade toebrengen. Deze kant van het verhaal schetst ook aan Nederlandse zijde een completer verhaal van de kaapvaart en haar gevolgen. Ook hier is voornamelijk over de Nederlandse organisatie van de kaapvaart geschreven, met een enkele uitzondering daar gelaten, in plaats van de Nederlandse slachtoffers van de kaapvaart. Door de aandacht te leggen op de gekaapte schepen in dit onderzoek worden ook de verliezen door de kaapvaart voor de Republiek belicht en hoe de kaapvaart door de slachtoffers werd ervaren. Hiermee is dit onderzoek een aanvulling op de bestaande historiografie over de Franse kaapvaart, zowel vanuit een Frans oogpunt als het Nederlandse.

Alhoewel dit onderzoek een algemeen beeld heeft geschetst van Nederlandse schepen en bemanningsleden die betrokken waren bij de kaapvaart uit Saint-Malo, waarbij er specifieke aandacht was voor het WIC-schip *Brigdamme*, is er nog geen compleet beeld ontstaan van de betrokkenen bij en de nasleep van de kaapvaart. Zo is het van belang om alle Nederlandse schepen te traceren in de Nederlandse archieven, waardoor er een compleet beeld kan ontstaan van de invloed van de kaapvaart op de Republiek en haar inwoners. Ook zal er hierdoor een duidelijker beeld ontstaan van de financiële impact van de Franse kaapvaart op de Nederlandse betrokkenen bij de handel en scheepvaart. Hierbij zou er ook nog gekeken kunnen worden naar de veilingen van de ladingen van de schepen en hoeveel deze oprachten. Hierdoor wordt ook duidelijk hoeveel de Franse kaapvaart uit Saint-Malo de Nederlandse scheepvaart heeft gekost. Als laatste zou er gekeken kunnen en moeten worden naar alle kaperhavens in Europa om zo een compleet beeld te vormen van de Nederlandse slachtoffers van de Europese kaapvaart in oorlogstijd. Op die manier kan er bepaald worden hoe de kaapvaart de handel van de Republiek

heeft beïnvloed en of het een effectieve oorlogsstrategie was voor de andere Europese landen tegenover de leidende economische macht van dat moment.

## Bijlage 1. Overzicht gekaapte Nederlandse schepen door kapers uit Saint-Malo tussen 1688 en 1713

Bron: AD 35, 9B 599 tot en met AD 35, 9B 619-1.

Inventaris-nummer	Franse naam	Jaar van kaping	Thuishaven	Waarschijnlijke Nederlandse naam
599 01	Westcappel	1688	Vlissingen	Westkapelle
599 02	Chasseur	1688	Hoorn	De Jager
599 03	Homme sauvage	1688	Hoorn	De Wildeman
599 04	Mercure Volant	1688	Amsterdam	Vliegende Mercurius
599 06	Fortune	1688	Hoorn	Fortuin
599 07	Elizabeth	1688	Hoorn	Vrouwe Elizabeth
599 08	Plaisirs	1688	Rotterdam	's Jongsmans Vrugt
599 09	Dame Albertine	1688	Amsterdam	Vrouwe Albertine
600-1 01	Le Chasseur	1689	Amsterdam	De Jager
600-1 02	La Marie	1689	Amsterdam	Maria
600-1 03	L'Anne de Vlissingen	1689	Vlissingen	Anna
600-1 04	Westcappel	1689	Vlissingen	Westkapelle
600-1 05	Anne	1689	Vlissingen	Anna
600-1 06	La Charité	1689	Amsterdam	Naastenliefde
600-1 08	La Grande Pêcherie	1689	Enkhuizen	Grote Visscherije
600-1 09	Le Dieu nous garde	1689	Vlissingen	
600-2 09	Soleil Levant	1689	Vlissingen	Rijzende Zon
601-1 01	La Frise de l'Ouest	1690	Hoorn	West-Fries
601-1 09	Sainte Marie	1690	Medemblik	Heilige Maria
601-1 10	St. Pierre d'Amsterdam	1690	Amsterdam	Sint Pieter
601-2 02	Jacquemine	1690	Rotterdam	Jacqueline
601-2 09	Justice	1690	Amsterdam	Rechtvaardigheid
601-3 04	L'Ange Blanc	1690	Kopenhagen	Witte Engel
601-3 06	Frison	1690	Amsterdam	De Fries
601-3 07	Empereur Couronné	1690	Rotterdam	De Gekroonde Keizer
601-3 09	La Roue de la Fortune	1690	Amsterdam	Rad van Fortuin
602-1 02	Chasseur d'Oldenbourg	1691	Terschelling	De Jager
602-1 04	Concorde	1691	Amsterdam	Eensgezindheid
602-1 12	Roy David	1691	Amsterdam	Koning David
602-1 14	Fortune de Zierikzee	1691	Zierikzee	Fortuin
602-1 15	Armes de Tromp	1691	Amsterdam	
602-1 16	Vieux Simon	1691	Rotterdam	Oude Simon
602-1 18	Fluteur	1691	Enkhuizen	Fluiter
602-2 01	Le Jeune Pêcheur	1691	Hoorn	Jonge Visser
602-2 02	La Falcon Blanc	1691	Hoorn	Witte Valk
602-2 08	La Marie Couronnée	1691	Rotterdam	Gekroonde Maria

602-3 03	Elizabeth	1691	Middelburg	Elizabeth
602-3 05	Le Sacrifice d'Abraham	1691	Rotterdam	Abrahams Offer
602-3 09	Le Lion Vaillant	1691	Rotterdam	Dappere Leeuw
602-3 11	La Liberté dorée	1691	Rotterdam	Vergulde Vrijheid
602-4 02	Le Faucon doré	1691	Harlingen	Vergulde Valk
602-4 06	La Terre de Promission	1691	Zierikzee	Beloofde Land
602-4 14	Eldembourg	1691	Vlissingen	Heldenburg
603-1 07	La Bourse d'Amsterdam	1692	Amsterdam	Beurs van Amsterdam
603-1 08	La Phénix Blanc	1692	Vlissingen	Witte Fenix
603-1 17	Le Verseur à boire	1692	Amsterdam	
603-2 03	La Charité	1692	Amsterdam	De Naastenliefde
603-2 04	Le Marchand	1692	Rotterdam	De Koopman
603-2 05	Le Ville de Revel	1692	Amsterdam	Stad Revel
603-2 21	Le Prince Christian	1692	Rotterdam	Prins Christiaan
603-2 22	Le Prince Christian	1692	Rotterdam	Prins Christiaan
603-3 10	La Lenina	1692	Vlissingen	Lenina
603-3 13	Le Roi David	1692	Rotterdam	Koning David
603-3 19	Amérique	1692	Vlissingen	Amerika
603-3 20	L'Oiseau des Canaris	1692	Edam	Kanarievogel
603-3 25	Le Jeune Soldat	1692	Vlissingen	Jonge Soldaat
603-3 26	Les Armes du Roy	1692	Middelburg	Wapens van de Koning
603-4 06	La Souche d'Orange	1692	Vlissingen	
603-4 07	St. Jean l'Evangeliste	1692	Rotterdam	St. Jan Evangelist
603-4 09	Le Paradis	1692	Rotterdam	Het Paradijs
603-4 11	La Liberté	1692	Rotterdam	De Vrijheid
603-4 12	St. Marc	1692	Rotterdam	St. Markus
603-4 14	St. Gilles	1692	Rotterdam	St. Gilles
603-4 15	La Ville de Rotterdam	1692	Rotterdam	De Stad Rotterdam
603-4 16	Le Jeune Henry	1692	Rotterdam	De Jonge Hendrik
603-4 18	La Ville de Bourdeaux	1692	Rotterdam	De Stad Bordeaux
603-4 21	Hannibal	1692	Middelburg	Hannibal
604-1 07	L'Agathe	1693	Rotterdam	Aghata
604-1 08	Le Mercure	1693	Rotterdam	Mercurius
604-2 10	La Dame Anne	1693	Amsterdam	Vrouwe Anna
605-1 03	La Maison de Nassau	1694	Vlissingen	Huis Nassau
605-1 06	La Paix	1694	Amsterdam	De Vrede
605-1 12	La Panthère	1694	Vlissingen	De Panter
605-2 05	La Demoiselle Marie	1694	Amsterdam	Vrouwe Maria
605-2 12	La Paix	1694	Amsterdam	De Vrede
606-1 04	Le Mercure volant	1695	Rotterdam	Vliegende Mercurius
606-1 05	Le Grand Proyen	1695	Vlissingen	
606-1 06	La Christine	1695	Amsterdam	De Christina

606-1 07	L'Amitié	1695	Amsterdam	De Vriendschap
606-1 14	St. Jean d'Amsterdam	1694	Amsterdam	St. Jan
606-2 07	Le Bocage	1695	Vlissingen	
606-2 11	Le Rossignol	1695	Vlissingen	De Nachtegaal
606-2 12	Le Constantinople	1695	Middelburg	De Constantinopel
606-2 15	Aigle Volant	1695	Middelburg	Vliegende Adelaar
606-2 17	Le Romain	1695	Vlissingen	De Romein
606-2 18	La Charité	1695	Amsterdam	Naastenliefde
607-1 02	Le Cheval Blanc	1696	Vlissingen	Het Witte Paard
607-1 03	La Marie	1696	Rotterdam	De Maria
607-1 11	Jeune Jacob	1696	Amsterdam	Jonge Jacob
607-2 02a	Espérance	1696	Rotterdam	Hoop
607-2 02b	La Charité	1696	Rotterdam	Naastenliefde
607-2 03	Le Brigdam	1696	Middelburg	Brigdamme
607-2 05	Roskam	1696	Middelburg	Roskam
607-2 09	Le Pont aux Cygnes	1696	Vlissingen	Zwanenburg
607-2 14	Le Grand Alexandre	1696	Amsterdam	Alexander de Grote
607-2 15	Le Roi Guillaume	1696	Rotterdam	Koning Willem
607-2 16	Le Roi David	1696	Amsterdam	Koning David
608-1 11	Le Sonnebeek	1697	Vlissingen	Zonnebeek
608-1 31	Le Jan Doré	1697	Vlissingen	
608-2 13	Le Jacoba	1697	Vlissingen	Jacoba
608-2 17	La Salamandre	1697	Vlissingen	Salamander
609 01	Aletta Maria	1699	Amsterdam	Aletta Maria
611-1 05	Pierre Elisabeth	1702	Vlissingen	Pieter Elisabeth
611-1 06	Rossignol couronné	1702	Vlissingen	Gekroonde Nachtegaal
611-1 09	Sainte Emilie	1702	Rotterdam	Sinte Emilia
612-1 04	La Justice	1703	Amsterdam	Justitia
612-1 08a	Phoenix	1703	Maassluis	Feniks
612-1 08b	Catharina Jacob	1703	Middelburg	Katarina Jacob
612-1 16	La Dame Piernelle	1703	Middelburg	Vrouwe Petronella
612-2 06	Le Mercure	1703	Rotterdam	
612-2 08	La Bonne Fortune	1703	Rotterdam	Het goede geluk
612-2 09	Le Marchand de Corck	1703	Middelburg	De koopman uit Corck
612-3 01	Le Lièvre courant	1703	Rotterdam	
612-3 03	L'Oiseau couronné	1703	Vlissingen	
613-2 03	L'Impératrice	1704	Amsterdam	
613-2 07	Le Jeune Jan	1704	Amsterdam	Jonge Jan
613-2 10	Les Trois Soeurs	1704	Middelburg	Drie gezusters
613-2 12	Le Canard doré	1704	Middelburg	Vergulde eend
613-3 05	La Fortune	1704	Middelburg	Het fortuin
613-3 17	La Renommée volante	1704	Rotterdam	

613-4 09	La Reine Elizabeth	1704	Rotterdam	De Koningin Elizabeth
613-4 11	La Dame Alida	1704	Amsterdam	Vrouwe Alida
613-5 02	La Saint François	1704	Amsterdam	St. Franciscus
613-5 04	Le Martinez	1704	Amsterdam	
613-6 12	L'Apollina	1704	Vlissingen	La Polonia
614-1 06	La Paix Couronnée	1705	Rotterdam	De bekroonde vrede
614-1 08	La Barkeroode	1705	Enkhuizen	De Berkenroode
614-1 09	L'Ayamonte	1705	Amsterdam	
614-1 15	Le Joyeux	1705	Vlissingen	
614-2 03	Le Jean	1705	Middelburg	De Jan
614-2 09	Marquis de Veere	1705	Veere	De Markies van Veere
614-2 24	L'Agneau	1705	Vlissingen	Het Lam
614-2 25	La Grenade	1705	Vlissingen	Granaat
615-1 04	L'Amerique	1706	Amsterdam	Amerika
615-1 06	La Lune d'or	1706	Middelburg	De Gouden Maan
615-1 10	Les Deux frères	1706	Middelburg	Twee gebroeders
615-1 16	La Galere du Detroit	1706	Amsterdam	
615-1 17	L'Aigle d'or	1706	Amsterdam	Gulden Adelaar
615-2 05	La Harpe	1706	Rotterdam	De Harp
615-2 06	Prince Eugène de Savoie	1706	Vlissingen	
615-2 10	La Fidèle	1706	Vlissingen	Den Vaderland getrouwe
615-2 11	Tulipe	1706	Amsterdam	De Tulp
616-1 09	La Bonaventure	1707	Amsterdam	
616-1 16	Le Brouwershaven	1707	Middelburg	De Brouwershaven
616-1 17	La Galère impériale	1707	Amsterdam	
616-1 18	Le Poisson Volant	1707	Amsterdam	De Vliegende Vis
616-1 20	La Christine	1707	Rotterdam	De Christina
616-1 22	L'Elizabeth	1707	Amsterdam	De Elizabeth
616-2 01	Le Jeune Léonard	1707	Vlissingen	De Jonge Leonard
616-2 09	La Marie	1707	Rotterdam	De Maria
616-3 01	Le Poisson Volant	1707	Amsterdam	
617-1 04	L'Amitié de Berling	1708	Republiek	
617-1 05	La Catherine	1708	Rotterdam	De Catharina
617-1 06	Le Berhout	1708	Hoorn	De Berkhout
617-1 14	Le Saint Antoine	1708	Zaandam	
617-2 13	La Catherine	1708	Middelburg	De Catherina
619-1 09	Le Vainqueur	1710	Middelburg	De Overwinner
619-1 10	Le Quivi	1710	Amsterdam	De Kievit
619-1 11	Inopinée	1710	Amsterdam	De Onverwachte
619-1 12	Maria Magdalène	1710	Rotterdam	Maria Magdalena
619-1 17	Bossemburg	1710	Vlissingen	
619-1 19b	Jeune Serrurier	1710	Amsterdam	

619-1 20	Cheval Blanc	1710	Vlissingen	Witte Paard
----------	--------------	------	------------	-------------

## Bijlage 2. De herkomst van de gekaapte producten op de Nederlandse schepen tussen 1688 en 1713

Bron:

Af: Afrika, Am: Amerika, Az: Azië, C: Curaçao, D: Denemarken, Gri: Griekenland, Gro: Groenland, Ie: Ierland, It: Italië, O: Onbekend, P: Portugal, Re: Republiek, Ru: Rusland, Sp: Spanje, SU: Suriname, CG: Caribisch Gebied, ST: St Tomé, B: Barbarije

Lading	Saphy	Af	Am	Az	C	D	Gri	Gro	Ie	It	O	P	Re	Ru	Sp	Su	CG	St	B	Eindtotaal
Onbekend		1			1	1					10	2	3							18
Zout					1						1	12			2					16
Kaapvaart													14							14
Wijn											2	9	1		1					13
Suiker				1	2							1	1			5	2	1		13
Sinaasappelen											1	7	2		2					12
Cacao					3							1	2				4			10
Olifantstanden		7																1		8
Vijgen											1	6			1					8
Kaas													8							8
Citroenen		1										3	1		2					7
Wijn												3			4					7
Amandelen	1									1	1	2							1	6
IJzer													5							5
Tabak		2			1			1									1			5
Ballast													4							4
Boter									4											4
Verfhout					2						1							1		4



Olie										1	1	2								4
Planken											1		2							3
Diversen				1								1	1							3
Gele was		3																		3
Staal													3							3
Indigo				1												2				3
Stokken											1		2							3
Rijst						1			2											3
Kastanjes															3					3
Katoen		1		1													1			3
Koper		1														1		1		3
Ansjovis															2					2
Goud		1		1																2
Zeer divers													2							2
Aardewerk												1	1							2
Goudpoeder		2																		2
Paradijskorrels		2																		2
Witte suiker		1										1								2
Peper				1									1							2
Hazelnoten															2					2
Pijpen												1	1							2
Tarwe													2							2
Hout						1			1											2
Zuidvruchten												1			1					2
Geitenhuiden															1				1	2
?						1							1							2
IJzerstaven													2							2

Zalm													2							2
IJzerwaar													2							2
Zilver													1					1		2
Droge huiden		1																1		2
Hennep													2							2
Gezaagde planken voor kisten													2							2
Koopwaar													2							2
Krenten						1			1											2
Stokken en kurk										1										1
Buskruit													1							1
Vlas													1							1
Ierse boter										1										1
Planken vuren-hout													1							1
Ierse corned beef													1							1
Textiel				1																1
±700 kleine barils Moranolie			1																	1
Wol													1							1
Ijzeren ankers													1							1
Passes longues															1					1
Ijzeren staven															1					1
Sinaasappelsap							1													1

Andere goederen voor handel													1													1
Tabakspijpen													1													1
Citroensap			1																							1
Touwwerk													1													1
Citroenschil													1													1
[An?] vertes																								1		1
Japans hout													1													1
Zeil													1													1
Japans koper																				1						1
Rijst																										1
Citroenschil-sap													1													1
Geel verfhout													1													1
Kaneel													1													1
Salaisons													1													1
Kanonskruit													1													1
gekaapt: 70 ton wijn uit Biscaye													1													1
Degenklingen													1													1
Suiker																								1		1
div. koopwaar													1													1
Gezoute zalm													1													1
Kisten																								1		1
Tin													1													1
Koehoorns																								1		1

Vijf walvissen													1								1	
Koffiepotten				1																		1
Vurenhouten planken													1									1
Diverse andere koopwaar				1																		1
Wijnsteen												1										1
25 barils oirle-aan				1																		1
Zalm?																						1
Koperen ketels																						1
Horens																						1
Koren													1									1
Zwavel																						1
Douvelles																						1
Duigen																						1
Kruit																						1
Fruit																						1
Kuit v d steur																						1
Geiten?																						1
Kurk																						1
Geitenhaar																						1
Laken																						1
400 futailles secre moscou-ade				1																		1
Lederwaren																						1
Spar-planken																						1

Leer					1															1
Bier													1							1
Lege kisten voor fruit													1							1
Gember													1							1
Lege tonnen													1							1
Bont															1					1
Lege tonnen voor wijn													1							1
Tare													1							1
Limoenen															1					1
Teer													1							1
Limoensap					1															1
Thee				1																1
Lood													1							1
Touw													1							1
Lood en ijzer-waren													1							1
Gezouten vlees										1										1
Manigette balls													1							1
Glazen kralen													1							1
Marmeren plavuizen															1					1
Vuren planken en stokken													1							1
Meekrap													1							1
Wax													1							1
Metaal																			1	1

Goud													1								1
Munitie													1								1
Brandewijn												1									1
Oesters															1						1
Haringzuur													1								1
Draad													1								1
Brandy													1								1
Olie										1											1
Bruine suiker		1																			1
Oliezaad									1												1
Zout voor vis- sers													1								1
Balken													1								1
Zure haring													1								1
Droge wijn															1						1
Houtskool													1								1
Palm															1						1
Huiden															1						1
Papier													1								1
<b>Eindtotaal</b>	<b>1</b>	<b>26</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>22</b>	<b>62</b>	<b>121</b>	<b>3</b>	<b>30</b>	<b>7</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>344</b>	

## **Bibliografie**

### **Primaire bronnen**

Archives Départementales 35 Ille-et-Vilaine (AD35):

9B Amirauté de Saint-Malo

- 599 (1688): 01-04; 06-09.
- 600-1 (1689): 01 t/m 06; 08 t/m 09
- 600-2 (1689): 09
- 601-1 (1690): 01; 09-10
- 601-2 (1690): 02; 09
- 601-3 (1690): 04; 06-07; 09
- 602-1 (1691): 02; 04; 12; 14-16; 18.
- 602-2 (1691): 01-02; 08.
- 602-3 (1691): 03; 05; 09; 11
- 602-4 (1691): 02; 06; 14.
- 603-1 (1692): 07-08; 17.
- 603-2 (1692): 03-05; 21-22
- 603-3 (1692): 10; 13; 19-20; 25-26.
- 603-4 (1692): 06-07; 09; 11-12; 14-16; 18; 21.
- 604-1 (1693): 07-08.
- 604-2 (1693): 10.
- 605-1 (1694): 03; 06; 12.
- 605-2 (1694): 05; 12.
- 606-1 (1695): 04-07; 14.
- 606-2 (1695): 07; 11-12; 15; 17-18.
- 607-1 (1696): 02-03; 11.
- 607-2 (1696) 02a-03; 05; 09; 14-15.
- 608-1 (1697): 11; 16.
- 608-2 (1697): 13; 17; 31.
- 609 (1699): 01.
- 611-1(1702): 05-06; 09.
- 612-1 (1703): 04; 08a-08b.
- 612-2 (1703): 06; 08; 16.
- 612-3 (1703): 01; 03; 09.
- 613-2 (1704): 03; 07; 10; 12.

- 613-3 (1704): 05; 17.
- 613-4(1704): 09; 11.
- 613-5 (1704): 02; 04.
- 613-6 (1704): 12.
- 614-1 (1705): 06; 08-09; 15.
- 614-2 (1705): 03; 09; 24-25.
- 615-1 (1706): 04; 06; 10; 16-17
- 615-2 (1706): 05-06; 10-11.
- 616-1 (1707): 09; 16-18; 20; 22.
- 616-2 (1707): 01; 09.
- 616-3 (1707): 01.
- 617-1 (1708): 04-06; 14.
- 617-2 (1708): 13.
- 619-1 (1710): 09-12; 17; 19b-20.

Nationaal Archief (NA):

1.05.01.01 Inventaris van het archief van de Oude West-Indische Compagnie (Oude WIC),  
1621-1674

- 13: Octrooi verleend door de Staten-Generaal aan de West-Indische Compagnie

1.05.01.02 Inventaris van het archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC), 1674-  
1791

- 1: Registers van resoluties van de Vergadering van Tienen.
- 657: Register van resoluties Kamer Zeeland.
- 658: Register van resoluties Kamer Zeeland.
- 734: Net-resoluties Kamer Zeeland.
- 741: Repertoria op de resoluties Kamer Zeeland.
- 797: Registers van uitgaande brieven Kamer Zeeland.
- 836: Resoluties van der Vergadering van Tienen, Kamer Zeeland.
- 1010C: Soldijboek 1695.
- 1010D: Soldijboek 1696.
- 1010E: Soldijboek 1697.
- 1010F: Soldijboek 1698.
- 1011A: Soldijboek 1699.
- 1011B: Soldijboek 1700.



- 1011D: Soldijboek 1702.
  - 1012B: Soldijboek 1708.
  - 1262: Driejarige rekeningen met bijlagen Kamer Zeeland
- 1.05.03 Inventaris van het archief van de Sociëteit van Suriname, 1682-1795
- 224: Ingekomen brieven en papieren van de gouverneur en andere overheidspersonen.
- 1.10.48 Inventaris van het archief van J. Hudde
- 50: Rapport van Jan Scharphuysen, oud-Gouverneur van Suriname, aan de Staten-Generaal.
- 3.03.01.01 Inventaris van het archief van het Hof van Holland, 1428-1811
- 872: Civiele sententies 1699-12-18 tot 1700-04-26.
- 3.03.02. Inventaris van het archief van de Hoge Raad van Holland, Zeeland en (West-)Friesland, 1582-1797
- 792: Geextendeerde sententies in civiele zaken, 1700.
  - 793: Geextendeerde sententies in civiele zaken, 1701.
  - 794: Geextendeerde sententies in civiele zaken, 1702.
  - 795: Geextendeerde sententies in civiele zaken, 1703.
  - 796: Geextendeerde sententies in civiele zaken, 1704.
  - 797: Geextendeerde sententies in civiele zaken, 1705.
  - 907: Register der dictums zoals zij zijn geresolveerd, 1698-1701.

#### Stadsarchief Amsterdam (SAA)

#### 5075 Inventaris van het Archief van de Notarissen ter Standplaats Amsterdam

- 4774: Minuutacten van notaris Stephanus Pelgrom.

#### Websites:

Artikelbrief van de WIC,

[https://books.google.nl/books?id=MqHjVJ6MCugC&printsec=frontcover&hl=nl&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.nl/books?id=MqHjVJ6MCugC&printsec=frontcover&hl=nl&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false) (geraadpleegd op 2021-06-30).

Dutch Prize Papers, <https://prizepapers.huygens.knaw.nl/> (geraadpleegd op 2021-05-20).

Prices and wages and the cost of living in the western part of the Netherlands, 1450-1800, <http://www.iisg.nl/hpw/brenv.php> (geraadpleegd op 2021-06-17).

Ordonnance de la Marine 1681, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k95955s> (geraadpleegd op

2021-04-17).

Trans-Atlantic Slave Trade Database, <https://www.slavevoyages.org/> (geraadpleegd op 2021-03-10).

### **Secundaire bronnen**

Antunes, C., 'The Commercial Relationship between Amsterdam and the Portuguese Salt-Exporting Ports: Aveiro and Setubal, 1580-1715', *Journal of Early Modern History* 12 (2008) 25-53.

Antunes, C., *Globalisation in the Early Modern Period. The economic relationship between Amsterdam and Lisbon, 1640-1705* (Proefschrift Geschiedenis, Universiteit Leiden, 2004).

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

Bell, H.E. en R.L. Ollard eds., *Historical essays 1600-1750. Presented to David Ogg* (Londen 1963).

Bodian, M., *Hebrews of the Portuguese Nation. Conversos and community in early modern Amsterdam* (Bloomington 1997).

Broeze, F.J.A., 'Rederij' in: *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden, deel 3* (Bussum 1977) 92-137.

Bromley, J.S., *Corsairs and Navies, 1660-1760* (Hambledon 1987).

Bromley, J.S., 'The French privateering war, 1702-13' in: H. Bell en R. Ollard eds., *Historical essays 1600-1750. Presented to David Ogg* (Londen 1963) 203-231.

Bruijn, J.R., 'Career Patterns' in: P.C. van Royen, J.R. Bruijn en J. Lucassen eds., *Those emblems of Hell? European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870* (St John's 1997) 25-34.

Bruijn, J.R., *The Dutch Navy of the seventeenth and eighteenth centuries* (Columbia 1993).

Chevet, E., 'La mer et Saint-Malo a la fin du Moyen-Age. L'appareillage de la pérennité', *Carnets* 1:1 (2009) 81-90.

Davids, K., 'Maritime labour in the Netherlands, 1570-1870' in: P.C. van Royen, J.R. Bruijn en J. Lucassen eds., *Those emblems of Hell? European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870* (St John's 1997) 41-71.

Eeten, S. van, 'Franse kaapvaart: Les corsaires', *Scheepshistorie* 27 (2020) 50-59.

Eeten, S. van, 'De kaperdossiers in Franse archieven', *Tijdschrift voor Zeegegeschiedenis* 39:2 (2020) 75-78.

- Ekama, K.J., *Courting conflict. Managing Dutch East and West India Company disputes in the Dutch Republic* (Proefschrift Geschiedenis, Universiteit Leiden, 2018).
- Fatah-Black, K., *Sociëteit van Suriname. Het bestuur van de kolonie in de achttiende eeuw* (Zutphen 2019).
- Francke, J., *Utiliteyt voor de gemeene saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688-1697. Deel 1* (Proefschrift Geschiedenis, Universiteit Leiden, 2001).
- Gaastra, F., *De geschiedenis van de VOC* (Zutphen 1991).
- Go, S., *Marine Insurance in the Netherlands 1600-1870. A comparative institutional approach* (Amsterdam 2009).
- Heijer, H. den, 'Daders en slachtoffers: de Nederlandse betrokkenheid bij kaapvaart en piraterij', *Leidschrift* 26:3 (2011) 7-23.
- Heijer, H. den., *De geschiedenis van de WIC* (Zutphen 2002).
- Heijer, H. den., *Goud, ivoor en slaven. Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740* (Zutphen 1997).
- Hillmann, H., *The Corsairs of Saint-Malo. Network organization of a merchant elite under the ancien régime* (New York 2021).
- Israel, J., *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall 1477-1806* (Oxford 1995).
- Israel, J., *Dutch primacy in world trade, 1585-1740* (Oxford 1990).
- Klooster, W., 'Curaçao as a Transit Center to the Spanish Main and the French West Indies', in: G. Oostindie en J.V. Roitman eds., *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800. Linking empires, bridging borders* (Leiden 2014) 23-51.
- Klooster, W., *Illicit Riches. Dutch trade in the Caribbean, 1648-1795* (Leiden 1998).
- Kok, G. de., *Walcherse ketens. De trans-Atlantische slavenhandel en de economie van Walcheren, 1755-1780* (2020 Zutphen).
- LeBailly, M.-Ch., *Hof van Holland, Zeeland en West-Friesland. De hoofdlijnen van het procederen in civiele zaken voor het hof van Holland, Zeeland en West-Friesland zowel in eerste instantie als in hoger beroep* (Hilversum 2008).
- Lespagnol, A., 'Saint-Malo, pole marchand de la « première Modernité ». Réflexions et interrogations sur la singularité malouine', *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* 125:3 (2018) 285-300.
- Lespagnol, A., *Entre l'argent et la gloire. La course Malouine au temps de Louis XIV* (Rennes 1995).
- Lespagnol, A., 'Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV',

- Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest* 98:1 (1991) 51-64.
- Lottum, J. van, J. Lucassen en L. Heerma van Voss, 'Sailors, National and international labour markets and national identity, 1600-1850' in Unger, R.W. ed, *Shipping and Economic Growth, 1350-1850* (Leiden 2011) 309-351.
- Lucassen, J., 'The international maritime labour market (sixteenth – nineteenth centuries)' in: P.C. van Royen, J.R. Bruijn en J. Lucassen eds., *Those emblems of Hell? European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870* (St John's 1997) 11-23.
- Lynn, J.A., *The Wars of Louis XIV 1667-1714* (New York 1999).
- Mabee, B., 'Pirates, privateers and the political economy of private violence', *Global Change, Peace & Security* 21:2 (2009) 139-152.
- Oostindie, G. en J.V. Roitman eds., *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800. Linking empires, bridging borders* (Leiden 2014).
- Paesie, R., *Lorrendrayen op Afrika. De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens de achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734* (Proefschrift Geschiedenis, Universiteit Leiden, 2008)
- Postma, J. en V. Enthoven eds., *Riches from Atlantic commerce: Dutch transatlantic trade and shipping, 1585-1817* (Leiden 2003).
- Postma, J., 'Suriname and its Atlantic connections, 1667-1795' in: J. Postma en V. Enthoven eds., *Riches from Atlantic commerce: Dutch transatlantic trade and shipping, 1585-1817* (Leiden 2003) 287-322.
- Rodger, N.A.M., 'The Law and Language of Private Naval Warfar', *The Mariner's Mirror* 100:1 (2014) 5-16.
- Rommelse, G., 'English privateering against the Dutch Republic during the Second Anglo-Dutch war (1664-1667)', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 22:1 (2003) 17-31.
- Royen, P.C. van, J.R. Bruijn en J. Lucassen eds., *Those emblems of Hell? European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870* (St John's 1997).
- Royen, P.C. van, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot omstreeks 1700* (Amsterdam 1987).
- Rupert, L.M., *Creolization and contraband. Curaçao in the early modern Atlantic world* (Georgia 2012).
- Sigmond, J.P., *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800* (Proefschrift Geschiedenis, Universiteit Leiden, 1989).
- Symcox, G., *The crisis of French sea power, 1688-1697. From the Guerre d'Escadre to the Guerre de Course* (Den Haag 1974).
- Tracy J. ed., *The rise of merchant empires. Long distance trade in the early modern world*,

- 1350-1750* (Cambridge 1990).
- Troost, W., 'Leopold I, Louis XIV, William III and the origins of the War of the Spanish Succession', *History* 103 (2018) 545-570.
- Unger, R.W., 'Channeling violence at sea. States, international trade and the transformation of naval forces from the high Middle Ages to the age of steam', *The International Journal of Maritime History* 31:2 (2019) 202-221.
- Unger, R.W. ed, *Shipping and Economic Growth, 1350-1850* (Leiden 2011).
- Verhees-van Meer, J.Th.H., *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog 1702-1713* (Middelburg 1986).
- Villiers, P., *Marine Royale, corsaires et trafic dans l'atlantique de Louis XIV a Louis XVI* (Dunkirk 1991).
- Vries, J. de en A.M van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 1995).
- Wielenga, F., *Geschiedenis van Nederland. Van de Opstand tot Heden* (Amsterdam 2017).
- Zanden, J.L. van, 'De economie van Holland in de periode 1650-1805: groei of achteruitgang? Een overzicht van bronnen, problemen en resultaten', *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden* 102 (1987) 562-609.
- Zijlstra, S., *Anglo-Dutch Suriname. Ethnic interaction and colonial transition in the Caribbean, 1652-1682* (Proefschrift Geschiedenis, Universiteit van Amsterdam, 2015).