
Leidschrift

Historisch Tijdschrift

Artikel/Article: *Daders en slachtoffers: de Nederlandse betrokkenheid bij kaapvaart en piraterij*

Auteur/Author: *Henk den Heijer*

Verschenen in/Appeared in: *Leidschrift*, 26.3 (Leiden 2011) 7-23

Titel uitgave: *Een behouden vaart? De Nederlandse betrokkenheid bij kaapvaart en piraterij*

© 2011 Stichting Leidschrift, Leiden, The Netherlands

ISSN 0923-9146

E-ISSN 2210-5298

Niets uit deze uitgave mag worden gereproduceerd en/of vermenigvuldigd zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of the publisher.

Leidschrift is een zelfstandig wetenschappelijk historisch tijdschrift, verbonden aan het Instituut voor geschiedenis van de Universiteit Leiden. *Leidschrift* verschijnt drie maal per jaar in de vorm van een themanummer en biedt hiermee al vijftientig jaar een podium voor levendige historiografische discussie.

Artikelen ouder dan 2 jaar zijn te downloaden van www.leidschrift.nl. Losse nummers kunnen per e-mail besteld worden. Het is ook mogelijk een jaarabonnement op *Leidschrift* te nemen. Zie www.leidschrift.nl voor meer informatie.

Leidschrift is an independent academic journal dealing with current historical debates and is linked to the Institute for History of Leiden University. *Leidschrift* appears tri-annually and each edition deals with a specific theme.

Articles older than two years can be downloaded from www.leidschrift.nl. Copies can be order by e-mail. It is also possible to order an yearly subscription. For more information visit www.leidschrift.nl.

Articles appearing in this journal are abstracted and indexed in *Historical Abstracts*.

Secretariaat/ Secretariat:

Doelensteeg 16
2311 VL Leiden
The Netherlands
071-5277205
redactie@leidschrift.nl
www.leidschrift.nl

Comité van aanbeveling/ Board of recommendation:

Dr. J. Augusteijn
Prof. dr. W.P. Blockmans
Prof. dr. H.W. van den Doel
Prof. dr. L. de Lig
Prof. dr. L.A.C.J. Lucassen
Prof. dr. H. te Velde

Daders en slachtoffers: de Nederlandse betrokkenheid bij kaapvaart en piraterij

Henk den Heijer

Dat wy onderscheid gewoon zijn te maaken, tussen kaapen en rooven: te weeten, dat kaapen is, met oorlof van den Prinse van den Lande der Vyanden Scheepen en Goederen te neemen op See, of elders op de Stroomen: maar rooven is sonder verlof Vrienden en Vyanden afbreuk doen.¹

Piracy at sea hit an all-time high in the first three months of 2011, with 142 attacks worldwide, the International Maritime Bureau's (IMB) global piracy report revealed today.² Het IMB registreert sinds 1992 wereldwijd de activiteiten van piraten die een toenemende bedreiging vormen voor het internationale scheepvaartverkeer. In het eerste kwartaal van 2011 werden in de Arabische Zee en de Golf van Aden, momenteel het gevaarlijkste zeegebied ter wereld, 97 aanvallen van Somalische piraten geregistreerd tegen 35 in dezelfde periode een jaar eerder. Voor de teruggave van schepen en de vrijlating van gegijzelde zeelieden eisten de piraten miljoenen dollars losgeld. Het beeld lijkt duidelijk: Somalische piraten zijn criminelen die de internationale scheepvaart enorme schade berokkenen. De Verenigde Naties hebben de afgelopen jaren resoluties aangenomen die de internationale gemeenschap het recht geven om tegen Somalische piraten op te treden. Marineschepen uit diverse landen, waaronder Nederland, patrouilleren sinds 2008 in het zeegebied voor Somalië om het internationale scheepvaartverkeer tegen acties van piraten te beschermen; tot nu toe met weinig succes. Tegenover het beeld van Somalische criminelen staat dat van arme Somalische vissers, die met lede ogen moesten toezien hoe buitenlanders illegaal hun visgronden met grote trawlers leegvisten en de kustwateren met lozingen van chemisch afval vervuilden.³

¹ W. van Winschooten, *Seeman: bebelende een grondige uitlegging van de Neederlandse Konst, en spreekwoorden, voor soo veel die uit de Seevaart zijn ontleend* (Leiden 1681) 97.

² Actuele informatie over piraterij is te vinden op de website van de International Chamber of Commerce, afdeling Commercial Crime Service: www.icc-ccs.org/home/imb.

³ M. Bawumia en E.R. Sumalia, *Fisberies, Ecosystems and Piracy. A Case Study of Somalia*, Working Paper, Fisheries Centre of the University of British Columbia (Vancouver 2010).

Er valt op het beeld van arme vissers die tot piraterij werden gedreven wel iets af te dingen. Toch dringt zich de vraag op wie nu eigenlijk de ware piraten zijn: Somalische vissers of buitenlanders met trawlers en gifschepen?

Zeeroof is waarschijnlijk zo oud als de scheepvaart zelf; al in de oudheid maakten piraten de Middellandse Zee onveilig. Kaapvaart daarentegen is van veel recenter datum. De begrippen zeeroof en kaapvaart worden vaak willekeurig gebruikt, terwijl daartussen belangrijke verschillen bestaan. De zeventiende-eeuwse letterkundige Wigardus van Winschooten wist, zo blijkt uit het citaat aan het begin van dit artikel, het meest in het oog springende verschil kort en bondig te verwoorden. Toch is die scheidslijn lang niet altijd zo scherp te trekken als Van Winschooten ons wil doen geloven. Vanuit het perspectief van de Somalische vissers zijn namelijk niet zij, maar degenen die hun kustwateren hebben leeggevestigd en vervuild de ware criminelen.

Kaapvaart en piraterij zijn onderwerpen die tot pakweg vijftientig jaar geleden nauwelijks de aandacht trokken van Nederlandse historici. Sindsdien zijn verschillende studies over de Nederlandse kaapvaart verschenen maar er is, zeker op het gebied van de Nederlandse betrokkenheid bij zeeroof, nog veel onbekend.⁴ In de bijdragen in dit themanummer worden diverse minder bekende aspecten van kaapvaart en zeeroof in verschillende tijdvakken belicht. Als inleiding daarop wordt in dit artikel de Nederlandse betrokkenheid bij kaapvaart en zeeroof vanaf de late middeleeuwen tot heden geschetst, en tevens de dader- en de slachtofferrol van Nederlandse zeevaarders aan de orde gesteld.

Legitimering van kaapvaart

Vorsten hadden in de middeleeuwen slechts beperkte middelen om oorlogsvloten uit te rusten, maar voor de strijd op zee konden zij wel particulieren als kapers inzetten. Die konden de zeehandel van de vijand flinke schade toebrengen en bovendien aan de schatkist bijdragen omdat zij

⁴ De belangrijkste recente studies zijn: Th.H. Verhees-van Meer, *De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog 1702-1713* (Middelburg 1986), J. Francke, *'Utiliteyt voor de gemeene saake'. De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688-1697* (Middelburg 2001) en A.M.C. van Dissel, G. Teitler en J.N.F.M. à Campo, *Zeeroof en zeeroofbestrijding in de Indische archipel (19de eeuw)* (Amsterdam 2005).

een percentage van de buit aan de overheid moesten afdragen. Kapers werden aanvankelijk incidenteel ingezet, maar vanaf de veertiende eeuw verleenden vorsten steeds vaker commissie- of kaperbrieven aan particulieren en kreeg de kaapvaart een gelegitimeerd karakter. Officieel mochten particulieren alleen in oorlogstijd en onder strikte voorwaarden kaapvaart bedrijven. In de praktijk echter werden dikwijls schepen onder neutrale vlag genomen en was eerder sprake van zeeroof dan van kaapvaart. Het gevolg was niet zelden een escalatie van de strijd die ook de eigen handel schade toebracht. Om dat te voorkomen moesten prijsrechtbanken vaststellen of door kapers opgebrachte schepen terecht waren genomen. De eerste aanzetten tot een op gewoonterecht gebaseerde prijsrechtspraak, die onder neutrale vlag varende schepen bescherming moest bieden, zijn te vinden in de zogeheten Rôles d'Oléron en in door de Hanze uitgevaardigde oorkonden.⁵ Ook in de Nederlanden ontwikkelde zich de prijsrechtspraak. Een vroeg voorbeeld daarvan is het proces over de neming van de Engelse koopvaarder *Mary Hampton* in 1477 door een Nederlandse kaper. Aanvankelijk was de *Mary Hampton* te Brouwershaven tot goede prijs verklaard, maar nadat de eigenaren daartegen bij het Hof van Holland protest hadden aangetekend, werd alsnog bepaald dat de neming onrechtmatig was geweest en de eigenaren schadeloos gesteld moesten worden.⁶

Door de toenemende regulering van kaapvaart via kaperbrieven en de instelling van rechtbanken die de rechtmatigheid van nemingen moesten vaststellen, verminderde de zeeroof in Europese wateren maar verdween niet volledig. Dat blijkt onder meer uit het optreden van de zogeheten victualiebroeders. Aanvankelijk waren dat kapers in dienst van de Noord-Duitse steden Rostock en Wismar die in 1389 de burgers van het door Deense troepen belegerde Stockholm van voedsel voorzagen, maar al snel ontvaardden hun activiteiten in zeeroverij. Ook Nederlandse schepen werden door victualiebroeders geplunderd. Diverse handelssteden, waaronder Amsterdam, Dordrecht en Kampen, namen deel aan acties om de victualiebroeders te bestrijden, maar het duurde nog tot circa 1425 voordat

⁵ J.R. Hill, 'Naval Prize Codes and Prize Courts' in: J.B. Hattendorf ed., *The Oxford Encyclopedia of Maritime History, Vol 3* (Oxford 2007) 385-386.

⁶ C.G. Roelofsen, *Studies in the History of International Law. Practice and Doctrine in particular with regard to the Law of naval Warfare in the Low Countries from circa 1450 until the early 17th century* (Utrecht 1991) 1-9.

zij van de zeeën waren verdwenen.⁷ Met de groei van de handel overzee nam ook de druk toe om het scheepvaartverkeer tegen aanvallen te beschermen. Dat was zeker het geval in de gewesten Vlaanderen, Zeeland en Holland die in de vijftiende en zestiende eeuw uitgroeiden tot de meest welvarende en verstedelijkte gebieden van het vroegmoderne Europa. Scheepvaart was de voornaamste bron van hun welvaart. Karel V, onder wiens gezag de Nederlanden in de eerste helft van de zestiende eeuw ressorteerden, was zich daar goed van bewust en streefde naar een centraal georganiseerde en geleide oorlogsvloot die de zeehandel en visserij tegen aanvallen van zeeroovers, kapers en oorlogsschepen van vijandelijke staten kon beschermen.⁸ Midden zestiende eeuw leek zijn centralistische politiek vruchten af te werpen, maar toen brak mede door die politiek de Opstand tegen het gezag van zijn zoon en opvolger Filips II uit. Het plan voor een centraal geleide marine in de Lage Landen was daarmee voorgoed van tafel.

De opstandelingen onder leiding van Willem van Oranje waren in de eerste jaren van de strijd op zee aangewezen op de steun van de watergeuzen. De kern daarvan bestond uit protestantse bannelingen die werd aangevuld met werkloze zeelieden en gelukzoekende avonturiers. Zij kregen commissiebriefjes van de prins die hun optreden de schijn van legitimiteit gaven. J.C.A. de Meij, die in 1972 het standaardwerk over de watergeuzen publiceerde, benadrukt echter dat zij niet als kapers aangemerkt kunnen worden, omdat een aantal geuzenkapiteins geen geldige kaperbrief bezat en degenen die er wel een hadden de regels veelvuldig met voeten traden.⁹ De prins heeft geprobeerd om van deze ordeloze groep zeeschuimers een geordende marine in dienst van de Opstand te maken, maar de watergeuzen weigerden dikwijls aan zijn bevelen te gehoorzamen en plunderden koopvaardij- en vissersschepen van vriend en vijand. Daarnaast organiseerden zij vanuit zee en vanaf rivieren al dan niet gelegitimeerde strooptochten, de beruchte 'landgangen', waarbij dorpen en kloosters werden geplunderd. Vooral die laatste activiteiten hadden veel weg van de rooftochten die boekaniers in de tweede helft van de zeventiende

⁷ J.C.A. de Meij, 'Oorlogsvaart, kaapvaart en zeeroof' in: G. Asaert, J. van Beylen en H.P.H. Jansen ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, deel 1 (Bussum 1976) 309-310; L. Sicking, *Zeemacht en onmacht. Maritieme politiek in de Nederlanden 1488-1558* (Amsterdam 1998) 28-29.

⁸ J.R. Bruijn, *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de 17^{de} en 18^{de} eeuw* (Amsterdam 1998) 14-15.

⁹ J.C.A. de Meij, *De Watergeuzen en de Nederlanden 1568-1572* (Amsterdam 1972) 3-4.

eeuw in de Cariben zouden ondernemen. De veelbezongen vrijheidsstrijders gedroegen zich in de praktijk vaak als zeeroovers. Vanaf 1572 echter, nadat Willem van Oranje de steun van de steden had gezocht en gekregen, was hun rol zo goed als uitgespeeld.

Aan het einde van de zestiende eeuw lukte het om, geheel in lijn met het gedecentraliseerde karakter van de Republiek, een organisatie van vijf admiraliteiten op te zetten die verantwoordelijk was voor de strijd op zee en de bescherming van koopvaarders en vissers. Kaapvaart bleef bestaan, maar viel nu onder de nieuwe admiraliteiten die in opdracht van de Staten-Generaal kaperbrieven verstrekten en de rechtsgeldigheid van nemingen vaststelden.¹⁰ Naar de Nederlandse kaapvaart in Europese wateren tijdens de Opstand is slechts fragmentarisch onderzoek verricht; een integrale geschiedenis daarvan moet nog worden geschreven. De scheepvaart van de Republiek leed in deze periode waarschijnlijk meer onder de activiteiten van Duinkerker kapers dan de vijand onder die van Nederlandse kapers. Hoe de Republiek heeft geprobeerd om zeehandelsroutes te beveiligen door kapers te bestrijden, is het onderwerp van de bijdrage in deze bundel van Liesbeth Sparks. Joost Schokkenbroek gaat in zijn artikel in op de strijd van de marineofficier Lambert Hendricksz tegen de Barbarijse kapers. De Staten-Generaal stimuleerden met wisselend succes reders om in kaapvaart te investeren. Na het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) werden gunstiger financiële voorwaarden gecreëerd en nam de kaapvaart vanuit met name Zeeuwse havens toe. De kapers, die ook wel ‘Nieuwe Geuzen’ werden genoemd, maakten in de jaren twintig en dertig een groot aantal schepen buit. Daarover kwamen bij de Staten-Generaal veel klachten van neutrale landen binnen die protesteerden tegen het nemen van hun koopvaarders.¹¹ In een aantal gevallen werden de klagers in het gelijk gesteld en moesten scheepseigenaren en bevrachters financieel worden gecompenseerd. Het verschil tussen kaapvaart en zeeroof was niet altijd zo eenvoudig vast te stellen.

De Nederlandse kaapvaart, die soms meer weg had van zeeroof, beperkte zich niet tot Europese wateren, maar strekte zich vanaf eind zestiende eeuw ook uit tot de Cariben en Azië. Een van de eersten die

¹⁰ Bruijn, *Varend verleden*, 16-17.

¹¹ A.P. van Vliet, ‘Touwtrekken om een prijs. Het opbrengen van de Engelse *Sint Thomas* door de Nieuwe Geuzen (1634-1642)’ in: M. Ebben, H. den Heijer en J. Schokkenbroek ed., *Alle streken van het kompas. Maritieme geschiedenis in Nederland* (Zutphen 2010) 21-35.

kaapvaart onder Nederlandse vlag in de Cariben bedreef was Gilles van Dornhoven, kapitein van het Zeeuwse schip de *Zwemmende Leeuw*. Tijdens een handelstocht in de Cariben in 1595 veroverde hij twee Spaanse schepen met lading die toebehoorden aan ene Pedro d'Arana. Op de terugreis verkocht Van Dornhoven zijn buit in La Rochelle; een veilige haven waar de Franse hugenoten die daar de scepter zwaaiden geen lastige vragen stelden. Van Dornhoven, die slechts toestemming had gekregen om handel te drijven, was waarschijnlijk bang dat de buit hem in de Republiek zou worden afgenomen. Pedro d'Arana liet het daar niet bij zitten. Hij beschuldigde Van Dornhoven van piraterij en vocht de neming in 1609 aan voor de prijsrechtbank van de admiraliteit van Zeeland. De admiraliteitsraden waren geneigd hem in het gelijk te stellen, maar de pensionaris van Middelburg, Johan Boreel, maakte daar bezwaar tegen en besloot zijn studievriend Hugo de Groot te consulteren. Die voerde aan dat Gilles van Dornhoven rechtmatig had gehandeld omdat de Republiek zich op het moment van neming in oorlog met Spanje bevond. Na een dubieus proces werd Pedro d'Arana in 1613 in het ongelijk gesteld en hoefden de reders van de *Zwemmende Leeuw* hem niet voor geleden verliezen te compenseren.¹²

De Groots argumentatie over het recht op het nemen van een prijs zonder commissie kwam niet uit de lucht vallen, maar stoelde op een soortgelijke kwestie die zich begin zeventiende eeuw in Azië had voorgedaan. Daar had admiraal Jacob van Heemskerck in 1603 de Portugese kraak *Santa Catarina* in de Straat Malakka buitgemaakt. Sinds de vaart op Azië hadden de Staten-Generaal de bevelhebbers van schepen en vloten bevolen dat zij alleen geweld ter zelfverdediging mochten gebruiken. Na terugkeer van Van Heemskerck bleek echter dat de *Santa Catarina* niet uit zelfverdediging was genomen, maar uit winstbejag. Strikt genomen was het daarmee een daad van piraterij. Het schip had een kostbare lading zijde, porselein en andere Aziatische producten aan boord die tijdens de veiling in Amsterdam bijna 3,4 miljoen gulden opbracht, een voor die tijd ongehoord hoog bedrag. Naast opwinding en vreugde over de enorme buit

¹² V. Enthoven, 'Early Dutch Expansion in the Atlantic Region, 1585-1621' in: J. Postma en V. Enthoven ed., *Riches from Atlantic Commerce. Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817* (Leiden en Boston 2003) 27-29; M.J. van Ittersum, 'Mare Liberum in the West Indies? Hugo Grotius and the Case of the *Swimming Lion*, a Dutch Pirate in the Caribbean at the Turn of the Seventeenth Century', *Itinerario* 31-3 (2007) 59-94.

veroorzaakte de verovering van de *Santa Catarina* echter ook veel tumult. Om tegenstanders de mond te snoeren en toekomstige kapingen in Azië van een wettig kader te voorzien, verzochten de bewindhebbers van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) Hugo de Groot een juridisch traktaat op te stellen over het recht op kapen en het behalen van oorlogsbuit. Dat stuk werd destijds niet gepubliceerd en raakte in vergetelheid, maar werd in 1864 op een veiling van handschriften van Hugo de Groot aangeboden en door de Leidse Universiteitsbibliotheek aangekocht. Robert Fruin was de eerste die het traktaat, dat postuum de naam *De iure praedae* (Over het buitrecht) kreeg, uitvoerig heeft geanalyseerd.¹³ Sindsdien wordt door rechtshistorici en specialisten op het terrein van internationaal recht over de betekenis van de tekst gediscussieerd.¹⁴ Hoe levendig en actueel die discussie is toont Eric Wilson in zijn bijdrage, waarin hij De Groots onderscheid tussen kaapvaart en zeeroof vergelijkt met de scherp omlinnde opvattingen over legitiem en niet-legitiem geweld van de omstrede politieke denker en jurist Carl Schmitt. Henk Nellen gaat in zijn artikel in op de vraag of Hugo de Groot met zijn verdediging van de neming van de *Santa Catarina* een juridische basis heeft gelegd voor een commercieel onderdrukkingssysteem van de VOC in Azië.

Kaapvaart in Oost en West

De grote Nederlandse compagnieën waren primair voor de handel met andere continenten opgericht, maar als verlengstukken van de vroegmoderne staat bedreven zij ook oorlog en kaapvaart. Helemaal vanzelfsprekend was het laatste niet. Zo was in het octrooi van de VOC

¹³ R. Fruin, 'Een onuitgegeven werk van Hugo de Groot' in: P.J. Blok, P.L. Muller en S. Muller Fz., *Fruin's verspreide geschriften*, deel 3 ('s-Gravenhage 1900) 367-443. Hoofdstuk twaalf van *De iure praedae* is in vrijwel ongewijzigde vorm in 1609 door Hugo de Groot uitgegeven onder de titel *Mare liberum*, zijn wereldberoemde traktaat over de vrije zee dat aan de basis staat van het internationale recht.

¹⁴ De meest recente en originele bijdragen aan het debat zijn: M.J. van Ittersum, *Profit and Principle: Hugo Grotius, Natural Rights Theories and the Rise of Dutch Power in the East Indies 1595-1615* (Leiden en Boston 2006); H.W. Blom ed., *Property, Piracy and Punishment: Hugo Grotius on War and Booty in De iure praedae – Concepts and Contexts* (Leiden en Boston 2009) en P. Borschberg, *Hugo Grotius, the Portuguese and Free Trade in the East Indies* (Leiden 2011).

vastgelegd dat compagnieschepen alleen vijandelijke vaartuigen mochten nemen als zij zelf werden aangevallen.¹⁵ Het op voorhand kapen van schepen was aanvankelijk verboden, maar uit de jurisprudentie rondom de neming van de *Santa Catarina* blijkt dat de admiraliteitsraden en de Staten-Generaal daar uiteindelijk mee instemden. Achteraf moest wel door de admiraliteit worden vastgesteld of een schip terecht was genomen. Als de uitspraak positief voor de Compagnie uitviel, moest een percentage van de buit aan de Staten-Generaal en de stadhouder worden afgedragen. Het was voor de VOC echter niet altijd mogelijk om prijzen in de Republiek op te brengen. Daarom gingen de Staten-Generaal ermee akkoord dat schepen die ten zuiden van de Kreeftskeerkring waren genomen in Azië verkocht mochten worden mits daar een goede afrekening van werd gemaakt. Op basis daarvan kon dan de afdracht worden vastgesteld. Jurre Knoest laat in zijn bijdrage onder andere zien hoe de VOC in de eerste decennia van de zeventiende eeuw Hirado in Japan als uitvalsbasis voor kaapvaart heeft gebruikt. De kaapvaart heeft de VOC en de staat bepaald geen windeieren gelegd. Alleen al tijdens de looptijd van het eerste octrooi (1602-1621) werd circa tien miljoen gulden aan schepen en goederen buitgemaakt. Zonder die inkomsten zou de Compagnie volgens historicus Victor Enthoven voortijdig failliet zijn gegaan. Tot aan het eind van de zeventiende eeuw werd nog eens voor ruim zes miljoen gulden aan buit behaald. De VOC droeg tussen 1602 en 1700 ongeveer 2,5 miljoen gulden aan prijzengeld af aan de admiraliteitscolleges.¹⁶

De beperkingen ten aanzien van kaapvaart die de VOC volgens het octrooi kreeg opgelegd, zijn in het eerste octrooi van de West-Indische Compagnie (WIC) niet terug te vinden. In tijden van oorlog was de WIC gemachtigd vijandelijke schepen aan te vallen onder de voorwaarde dat de rechtsgeldigheid van de nemingen door de admiraliteitsraden werd getoetst.¹⁷ Dat de Compagnie kaapvaart zou gaan bedrijven stond vast aangezien het Twaalfjarig Bestand ten tijde van haar oprichting in 1621

¹⁵ *Octroy, by de Hoogh Mogende Heeren Staten Generael der Vereenighde Nederlanden, verleent aen de Oost-Indische Compagnie in dato den twintighsten maert 1602. Mitsgaders reglement, limitatie, Ampliatie ende continuatien van het voorszijde octroy, tot den jare 1700 incluyt* (s-Gravenhage 1689) artikel 37.

¹⁶ V. Enthoven, 'De Verenigde Oost-Indische Compagnie en de Staten-Generaal', *Armamentaria. Jaarboek Leggermuseum* 36 (2001) 37-39.

¹⁷ *Octroy, by de Hoogh Mogende Heeren Staten Generael, verleent aen de West-Indische Compagnie in date den derden Juni 1621* (s-Gravenhage 1674) artikel 42 en 43.

verliep, en er opnieuw sprake was van oorlog tegen Spanje. Hoewel de WIC het monopolie had op de handel en scheepvaart in het Atlantisch gebied buiten Europa, waren er vrijwel vanaf haar oprichting ook particuliere kapers in het octrooigebied actief. Tot aan de oprichting van de WIC werd vooral in de Iberische kustwateren gekruist in de hoop thuisvarende schepen uit de koloniën te veroveren, maar na 1621 werd de actieradius uitgebreid tot de Cariben en de Braziliaanse kustwateren. Daar konden Nederlandse kapers een rijke buit behalen. Het bekendste succes is de verovering van een zilvervloot door Piet Hein in 1628, maar de WIC heeft veel meer kaperacties ondernomen. Volgens bewindhebber Johannes de Laet heeft de Compagnie tussen 1623 en 1637 609 vijandelijke schepen buitgemaakt die na aftrek van kosten 36 miljoen gulden hebben opgeleverd.¹⁸

Aan het begin van de jaren veertig staakte de WIC de kaapvaart wegens gebrek aan financiële middelen en liet deze activiteit volledig over aan particulieren. Vooral de Zeeuwen waren daarin geïnteresseerd en richtten in 1646 zelfs een speciale organisatie op genaamd 'Brasilse Directie' die de kaapvaart op Portugese-Brazilië moest coördineren. Dat was een samenwerkingsverband van particuliere commissievaarders die na de beëindiging van de kaperoorlog tegen de Duinkerkers brodeloos waren geworden. In 1647 zond de 'Brasilse Directie' enkele fregatten naar Recife om van daaruit op Portugese suikerschepen te jagen. Die wisten in twee jaar tijd niet minder dan 249 Braziliëvaarders met lading buit te maken.¹⁹ Voor Portugal betekende het verlies aan schepen en suiker een enorme financiële aderlating die het voortbestaan van het koninkrijk in gevaar bracht. Om het noodlot te keren werd in maart 1649 de *Companhia Geral para o Estado do Brazil* opgericht die met achttien oorlogsbodems de uit- en thuisvarende suikervloot moest beschermen. Die maatregel had succes en leidde tot de opheffing van de 'Brasilse Directie', waarna de Nederlandse kaapvaart in het Atlantisch gebied buiten Europa werd gestaakt.

¹⁸ J. de Laet, *Iaerlyck verhael van de verrichtinghen der Geotroyeerde West-Indische Compagnie in dertien boeken (1624-1636)*, deel 4, heruitgegeven door S.P. L'Honoré Naber (?-Gravenhage 1937) 282-287.

¹⁹ C.R. Boxer, 'Padre Antonio Vieira S.J. and the institution of the Brazil Company in 1649', *The Hispanic American Historical Review* 29 (1949) 476-477; F. Binder, 'Die Zeeländische Kaperfahrt, 1654-1662' in: *Archief. Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (Middelburg 1976) 40-92.

De gouden jaren van de Europese kaapvaart

Toen de Nederlandse kaapvaart in Oost en West zo goed als over was, moesten de gouden jaren voor die in Europese wateren nog beginnen. In 1975 constateerde Jaap Bruijn dat er weinig bekend was over de resultaten van de Nederlandse kaapvaart tijdens de drie Engelse zeeoorlogen in de tweede helft van de zeventiende eeuw. De schattingen liepen destijds uiteen van maximaal vijfhonderd genomen schepen in alle drie de oorlogen tot ruim 2700 in alleen de Derde Engelse Oorlog (1672-1674).²⁰ Het zou vrijwel onmogelijk zijn om goed inzicht in de resultaten van de kaapvaart in deze periode te verkrijgen, omdat een deel van de admiraliteitsarchieven door brand verloren was gegaan. Sinds 1975 is echter nieuw onderzoek verricht dat een reëler beeld heeft opgeleverd dan eerdere schattingen.

De minste informatie is beschikbaar over de Eerste Engelse Oorlog (1652-1654). Aanvankelijk was de Republiek na de Vrede van Munster in 1648 vooral slachtoffer van kaapvaart. In de aanloop naar de Eerste Engelse Oorlog werden minstens 383 Nederlandse schepen door Engelse kapers genomen. Tijdens de oorlog zelf verloor de Republiek circa 1250 koopvaardij- en vissersschepen waardoor de Engelse handelsvloot in tonnage in één klap verdubbelde. Hoeveel Engelse schepen door Nederlandse kapers zijn genomen is niet bekend, maar afgaande op de opbrengst van naar schatting ruim een half miljoen gulden, kunnen dat er niet meer dan enkele tientallen zijn geweest.²¹ De grote schade die de Nederlandse scheepvaart had geleden, noopten de Staten-Generaal tot het versterken van de vloot en het versneld uitgeven van commissiebriefjes bij het uitbreken van oorlog. Door die laatste maatregel konden aan het begin van de Tweede Engelse Oorlog (1665-1667) vrijwel meteen kaapvaarders in zee worden gebracht, waardoor de opbrengst vele malen hoger uitviel dan tijdens de Eerste Engelse Oorlog. Die trend zette zich door tot aan de Spaanse Successieoorlog (1702-1713), waarin bijna vierentwintig miljoen

²⁰ J.R. Bruijn, 'Kaapvaart in de tweede en derde Engelse oorlog', *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden* 90 (1975) 409-411.

²¹ S. Groenveld, 'The English Civil War as a Cause of the First Anglo-Dutch War, 1640-1652', *The Historical Journal* 30 (1987) 541-566; V. Enthoven, 'Mars en Mercurius bijeen. De smalle marges van het Nederlandse maritieme veiligheidsbeleid rond 1650' in: L. Akveld e.a. ed., *In het kielzog* (Amsterdam 2003) 40-60, aldaar 55.

gulden aan schepen en lading werd buitgemaakt. Het is opmerkelijk dat vooral Zeeuwen deze risicovolle tak van scheepvaart bedreven. Ruud Paesie gaat in zijn bijdrage in op de rivaliteit tussen Zeeland en Holland, en geeft antwoord op de vraag waarom uitgerekend de Zeeuwen zo'n groot aandeel in de kaapvaart hebben gehad. Hoewel de Nederlandse kaapvaart in de tweede helft van de zeventiende eeuw een streng gereguleerd bedrijf was geworden, kwam piraterij in Europese wateren ook nog steeds voor. Dikwijls gebeurde dat door kapiteins die in het bezit waren van een kaperbrief.

Zolang kapers hun prijzen in Nederlandse havens aanbrachten, was controle op de rechtmatigheid van nemingen door de admiraliteit gewaarborgd. De Nederlandse kapers beperken hun activiteiten echter niet tot de Noordzee en Het Kanaal, maar waren ook actief in de kustwateren rondom het Iberisch schiereiland en in de Middellandse Zee. Voor hun operaties daar gebruikten zij, afhankelijk van de neutrale houding van lokale autoriteiten, Franse, Spaanse en Italiaanse havensteden als uitvalsbasis. De buitgemaakte schepen werden in La Rochelle, Bilbao, La Coruña, Cádiz en andere Zuid-Europese havens opgebracht, waar consuls van de Republiek toezicht hielden op de juiste afhandeling van de prijzen. De consuls, die één of twee procent van de opbrengst voor hun diensten ontvingen, waren verplicht om verslag aan de admiraliteit uit te brengen waaronder de kaper viel.²² Of die kaperkapiteins en consuls zich ver van huis altijd aan de regels van de admiraliteiten hielden, valt te betwijfelen. Zo werd de Vlissingse koopman Nicolaas van Hoorn, die tijdens de Derde Engelse Oorlog door de admiraliteit van Zeeland als coördinerend commissaris in Noord-Spanje was aangesteld, in 1674 beschuldigd van gesjoemel met de opbrengst van prijzen. Hij zou 30.000 gulden te weinig aan de admiraliteit hebben afgedragen. Uiteindelijk kwamen Van Hoorn en de admiraliteitsraden tot een vergelijk: hij beloofde de admiraliteit een volledig overzicht van genomen prijzen te leveren en 24.000 gulden te zullen betalen in ruil voor het afzien van rechtsvervolging.²³ Nicolaas van Hoorn zal niet de enige zijn geweest die de opbrengst van prijzen in vreemde haven probeerde te drukken. Het aantal genomen schepen kan daardoor een stuk hoger zijn geweest dan in de administratie van de admiraliteiten is verantwoord.

²² Bruijn, 'Kaapvaart', 419-421.

²³ E. Quak, *De Nederlandse kaapvaart tijdens de Tweede en Derde Engelse Oorlog* (niet-gepubliceerde doctoraalscriptie, Leiden 2006) 52-58.

Daders en slachtoffers van zeeroof

Wij zagen eerder dat het omstreeks het midden van de zeventiende eeuw zo goed als gedaan was met de Nederlandse kaapvaart in de Cariben. Het zou evenwel een misvatting zijn om te veronderstellen dat er na pakweg 1650 geen Nederlanders meer zijn geweest die het Caribische gebied onveilig hebben gemaakt. Sommige landgenoten schakelden namelijk over van kaapvaart op piraterij.

In de tweede helft van de zeventiende eeuw ontstonden er in het Caribische gebied diverse piratengemeenschappen die onder verschillende namen in de geschiedenisboeken terecht zijn gekomen. We kennen ze vooral als boekaniers. Het waren vogels van diverse pluimage waarvan de kern werd gevormd door contractarbeiders die het zware werk op Engelse plantages waren ontvlucht. Hun gemeenschappen werden versterkt door gedeserteerde Engelse, Franse en Nederlandse zeelieden en ontsnapte Afrikaanse slaven. Jamaica was hun belangrijkste uitvalsbasis. Daar vestigden zij min of meer egalitaire leefgemeenschappen met een geheel eigen cultuur. Soms werden zij door de Fransen of de Engelsen ingehuurd als kapers, maar vaker vielen zij op eigen initiatief Spaanse schepen aan. Zolang de boekaniers de Fransen en de Engelsen in het gebied niet dwarszaten, werden zij gedoogd.

Een van de meest tot de verbeelding sprekende piraten was Rock de Braziliaan, een Groninger die op jeugdige leeftijd naar Nederlands-Brazilië was gegaan.²⁴ Na het verlies van de kolonie in 1654 vertrok hij naar het Caribische gebied waar hij zich op Jamaica aansloot bij een gemeenschap van boekaniers. Rock is vooral bekend geworden door de verhalen die Alexandre Exquemelin in *De Americaensche zee-roovers* (Amsterdam 1678) over hem heeft opgetekend. Hij wist door zijn onverschrokken gedrag in korte tijd tot leider op te klimmen. Exquemelin, die als arts zelf jaren onder boekaniers had geleefd, schilderde hem af als een genadeloos man die vooral gebrand was op Spanjaarden en Portugezen. Over zijn wrede optreden doen veel verhalen de ronde, waarvan moeilijk is te achterhalen of zij waar zijn of onwaar.

Over Laurens de Graaf, een andere beruchte piraat van Nederlandse komaf, zijn wij beter geïnformeerd. Hij was in zijn jeugd naar Spanje getrokken en op de Canarische Eilanden met een Spaanse vrouw getrouwd.

²⁴ J.E. Korteweg, *Kaperbloed en koopmansgeest. 'Legale zeeroof' door de eeuwen heen* (Amsterdam 2006) 195.

De Graaf voer in dienst van de Spaanse marine op de *Armada de Barlovento*, het marine-eskader dat het Caribisch gebied moest beveiligen. Daar keerde hij zich tegen zijn werkgever en sloot zich aan bij een groep boekaniers. Laurens, die door de Spanjaarden Lorenzillo werd genoemd, maakte snel carrière binnen de groep vrijbuiters. In 1682 slaagde hij erin het zwaar bewapende Spaanse oorlogsschip *Francesca* te veroveren, dat met een lading zilveren munten van Havana op weg was naar Puerto Rico en Santo Domingo. Als represaille beroofden de Spanjaarden de Nederlandse smokkelaar Nicolaas van Hoorn – niet te verwarren met de gelijknamige consul - van een lading slaven die hij volgens afspraak te Santo Domingo moest afleveren. De woedende Van Hoorn sloot zich daarop aan bij De Graaf en zijn boekaniers. Samen beraamden zij het plan om Veracruz te plunderen, het vertrekpunt van zilverschepen naar Havana.²⁵ Voor de aanval brachten zij een vloot van dertien schepen en een strijdmacht van circa veertienhonderd boekaniers bijeen. In de vroege ochtend van 17 mei 1683 werd de stad, die als onneembaar werd beschouwd, door de boekaniers bij verrassing ingenomen. De bevolking van Veracruz werd bijeen gedreven en in een kerk opgesloten. Daarna plunderden de boekaniers de verlaten huizen, maar de buit viel tegen. Het vermoeden rees dat de bewoners hun geld en kostbaarheden in allerijl hadden verstopt toen de boekaniers de stad binnentrokken. De Graaf dreigde de gevangenen in de kerk op te blazen als zij niet zouden vertellen waar zij hun schatten hadden verborgen. Dat dreigement hielp en binnen de kortste keren werd een grote hoeveelheid geld en kostbaarheden bijeengebracht. Na vijf dagen trokken de boekaniers zich met hun buit terug uit Veracruz. Tijdens de aftocht dreigde Nicolaas van Hoorn twaalf Spanjaarden te onthoofden. De Graaf, die de Spanjaarden juist zijn woord had gegeven dat hij ze zou sparen, greep in en verwondde zijn kompaan met zijn zwaard. Daarna liet hij hem in de boeien slaan. Nicolaas van Hoorn bezweek kort daarop aan zijn verwondingen. Laurens de Graaf zette zijn strooptochten in het Caribisch gebied nog enige tijd voort en hij schroomde daarbij niet om Nederlandse schepen aan te vallen. In 1684 viel hij de WIC-schepen *Elisabeth* en *Stadt Rotterdam* aan die op Curaçao slaven hadden afgeleverd. Bij die actie maakte De Graaf een kwart miljoen gulden aan zilveren pesos buit, de opbrengst

²⁵ D.F. Marley, *Sack of Veracruz* (Windsor, Ontario 1993).

van de verkochte slaven.²⁶ Later trad hij in dienst van de Fransen en vestigde zich begin achttiende eeuw in Louisiana.

Aan het eind van de zeventiende eeuw lagen de machtsverhoudingen in het Caribisch gebied min of meer vast en hadden de Engelsen en Fransen meer last dan gemak van de boekaniers. Met de ondertekening van het Verdrag van Madrid in 1670, waarin Engeland en Spanje afspraken maakten over elkaars bezittingen in de Cariben, werd de eerste stap gezet naar het uitbannen van piraterij. Het duurde echter nog enkele decennia voordat het zeegebied van boekaniers was gezuiverd.²⁷ Sommigen vestigden zich als planter op een van de eilanden. Henry Morgan, de bekendste boekanier, bracht het zelfs tot gouverneur van Jamaica. Een kleine groep piraten week uit naar de Stille Oceaan waar zij aanvallen uitvoerden op schepen en Spaanse nederzettingen op de kusten van Zuid- en Midden-Amerika. Een andere groep onder aanvoering van William Kidd zeilde naar de Indische Oceaan waar enkele jaren zeeroof werd bedreven tussen Madagaskar en de westkust van India.²⁸ Of zich onder de piraten in de Stille en de Indische Oceaan ook Nederlanders bevonden, is niet bekend.

Nadat de Caribische wateren goeddeels waren schoongeveegd, doken er plotseling piraten op voor de kust van West-Afrika. Incidenteel kwam daar wel eens zeeroof voor, maar tussen 1719 en 1722 maakte een groep piraten de West-Afrikaanse kustwateren structureel onveilig. Die groep werd aangevoerd door Bartolomew Roberts, een van meest succesvolle zeeroovers van zijn tijd. Tijdens strooptochten langs Amerikaanse en West-Afrikaanse kusten zou Roberts in enkele jaren tijd meer dan vierhonderd schepen hebben buitgemaakt. De WIC maakte in augustus 1719 voor het eerst met de piraten kennis toen zij het compagnieschip *Etersem* ter hoogte van Cabo Lopes Gonsalves plunderden. Dat was het begin van een reeks berovingen die de Compagnie grote schade berokkende en haar handel langs de West-Afrikaanse kust circa drie jaar ontwrichtte. Ook andere Europese compagnieën leden onder de acties van de piraten en verloren meer dan twintig schepen. Uiteindelijk zond de Engelse marine twee oorlogsbodems naar Afrika om een eind aan deze piraterij te maken. Begin 1722 vonden de marineschepen Bartolomew Roberts en zijn mannen die

²⁶ H. den Heijer, *Goud, ivoor en slaven. Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740* (Zutphen 1997) 293-294.

²⁷ B.W. Highman, *A Concise History of the Caribbean* (New York 2011) 111-112.

²⁸ K.E. Lane, *Pillaging the Empire. Piracy in the Americas 1500-1750* (New York 1998) 176-180.

juist een Frans schip hadden veroverd. Tijdens het gevecht dat zich tussen de Engelsen en de zeeroovers ontspon, werd Roberts gedood. De rest van de bemanning gaf zich daarna over en werd naar het Engelse hoofdkwartier op de Goudkust, Cape Coast Castle, gebracht. Van de 267 piraten die gevangen waren genomen, werden er 52 opgehangen. De rest werd tot zeven jaar dwangarbeid veroordeeld als zij tenminste niet al gestorven waren in de kerkers van Cape Coast Castle.²⁹ Met het onschadelijk maken van deze groep verdween zeeroof op grote schaal uit het Atlantisch gebied.

Zeeroof, een geschiedenis zonder eind

Het einde van de Spaanse Successieoorlog in 1713 markeert in zekere zin ook het einde van de Nederlandse kaapvaart. De Republiek was een tweederangs zeemogendheid geworden die meer baat had bij neutraliteit dan bij oorlog. De laatste keer dat op enige schaal kaapvaarders werden ingezet was tijdens Vierde Engelse Oorlog (1780-1784), maar de resultaten daarvan waren gering. De schade die Britse kapers aan de Nederlandse scheepvaart toebrachten was vele malen groter dan omgekeerd.³⁰ Jeroen ter Brugge laat in zijn bijdrage zien dat al voor het uitbreken van de oorlog Nederlandse schepen door Britse kapers werden genomen. Als voorbeeld voert hij de kaping van het schip de *Gouden Roos* op. In de negentiende eeuw trokken nationale staten het geweldsmonopolie geheel naar zich toe en was het zo goed als gedaan met kaapvaart. Tijdens de Vrede van Parijs in 1856, die het einde van de Krimoorlog bezegelde, werden regels voor de strijd op zee opgesteld en de kaapvaart officieel afgeschaft.

Sinds de Napoleontische tijd werd de Nederlandse scheepvaart, oorlogssituaties daargelaten, alleen nog bedreigd door piraterij. In de negentiende eeuw werd die dreiging vooral in de Indische Archipel en de Zuid-Chinese Zee gevoeld. Met de uitbreiding van het koloniale gezag in de archipel werden de Nederlanders steeds vaker geconfronteerd met diverse vormen van piraterij die soms al eeuwenlang werden bedreven. Lastig maar niet erg bedreigend waren de vissers en handelaren die in economisch

²⁹ Den Heijer, *Goud, ivoor en slaven*, 289-293.

³⁰ J. van Zijverden, 'The risky alternative: Dutch privateering during the Fourth Anglo-Dutch war, 1780-1783' in: D.J. Starkey, E.S. van Eyck van Heslinga en J.A. de Moor ed., *Pirates and privateers; new perspectives on the war on trade in the eighteenth and nineteenth centuries* (Exeter 1997) 186-205.

slechte tijden overschakelden op gelegenheidspiraterij. Deze vorm van kleinschalige zeeroof kwam overal voor in de archipel. De bewoners van de Riau-archipel in het oostelijk deel van Straat Malakka daarentegen hadden zich in zeeroof gespecialiseerd. Het intensieve scheepvaartverkeer in dit zeegebied ondervond veel hinder en schade van deze professionele zeeroovers. Een derde vorm van piraterij deed zich voor in de Sulu-archipel, gelegen tussen Borneo en de Filippijnen. De bewoners van deze eilanden bedreven sinds jaar en dag mensenroof. Zij ontvoerden bewoners van kustgebieden en verkochten die elders als slaven.³¹ Anita van Dissel gaat in haar bijdrage in op de maatregelen die het koloniale gezag heeft genomen om al deze vormen van zeeroof te bestrijden.

Omstreeks 1900 was piraterij in de Indische archipel en de rest van de wereld zo goed als uitgebannen. Het leek erop dat staten het probleem van zeeroof hadden opgelost, maar al snel bleek dat dit schone schijn was. In zeegebieden die grensden aan staten met een zwak centraal gezag of tot anarchie waren vervallen, stak piraterij opnieuw de kop op. Tijdens het interbellum bijvoorbeeld was de Zuid-Chinese Zee een van de onveiligste zeegebieden ter wereld door de activiteiten van groepen zeeroovers. In de jaren zeventig en tachtig waren vooral West-Afrikaanse kustwateren berucht. Vrachtschepen die voor Nigeriaanse havensteden voor anker lagen, in afwachting van een ligplaats, werden dikwijls door piraten overvallen die het vooral gemunt hadden op de persoonlijke bezittingen van bemanningsleden. Ook enkele Nederlandse trawlers die in Afrikaanse kustwateren visten werden het slachtoffer van zeeroof. Tegenwoordig ligt het zwaartepunt van zeeroof in het zeegebied voor Somalië, een land dat sinds het uitbreken van een burgeroorlog begin jaren negentig verscheurd wordt door strijd tussen elkaar beconcurrerende clans en krijgsheren. De Somalische piraten, die dankzij het ontbreken van centraal gezag en de steun van misdaadsyndicaten op grote schaal zeeroof kunnen bedrijven, zijn – anders dan hun West-Afrikaanse collega's – niet geïnteresseerd in berovingen maar in het verkrijgen van losgeld voor de door hen gegijzelde bemanningsleden en overmeesterde schepen. Daarmee onderscheiden zij zich van eerdere vormen van piraterij. Kaapvaart is anderhalve eeuw geleden in de geschiedenisboeken bijgeschreven. Het ziet er echter niet naar uit dat zeeroof op korte termijn zal volgen en alleen in artikelen in *Leidschrift* en

³¹ G. Teitler, 'Zeeroof in Zuidoost-Azië, een historische vergelijking' in: Van Dissel e.a., *Zeeroof en zeeroofbestrijding*, 311-312.

andere publicaties zal voortleven, alle inspanningen van de internationale gemeenschap ten spijt.