

Zaterdag 11 augustus 2006



Titelblad van het reglement van de Middelburgse Directiecompagnie, 1641



Zeventiende-eeuwse graven van Vlissingen

Onbekend Zeeuws plan voor

Un het in een particuliere collectie gevonden handschrift blijkt dat Vlissingse kooplieden in 1611 een gesignaleerd ontwerp hadden opgesteld voor de oprichting van een officiële Compagnie van Kaapvaart. Marinus Houtman en medewerker van het Zeeuws Archief Leo van Lee, die presentatoedocument verzicht naar de Zeeuwse Kaapvaart tijdens de Tachtigjarige Oorlog (1618-1648), raapt zeer enthousiast. Volgens hem is het een uniek document, dat vermoedelijk afkomstig is uit het privé-archief van Pieter Gonne, de eerste secretaris van de Zeeuwse Rekenkamer. Het stuk is een alleen bijvoord, omdat dergelijke plannen doorgaans verloren zijn gegaan, maar vooral omdat het nieuwe inzicht verschuift in het rijke Zeeuwse maritieme verleden.

Opmerkelijk is ook dat de initiatieven voor de compagnie in Vlissingen ontstonden, want de Scheidingsland werd, in tegenstelling tot Middelburg, geen echt traditie van handelscompagnie- en Welvaart hadden Vlissingse kooplieden aandelen van de in 1600 opgerichtte Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) en van de latere succescompagnie de West-Indische Compagnie (WIC), maar de Noord-Nieuwlandse acties in Middelburg, evenals de meerderheid van de directie.

Het oprichtingsplan voor een Compag-

nieuwslang was kaapvaart en lucratieve bron van inkomsten voor Zeeuwse reders en kapiteins. Bij elk gewapend conflict mochten er koopvaarders van de vijand in beslag worden genomen. Schepen en lading werden geveld. De Zeeuwen waren actief op alle werelddeelen. In Vlissingen werden begin 17e eeuw serieuze plannen gemaakt voor de oprichting van een Compagnie van Kaapvaart. Een uit die tijd stammend manuscript, waarin een ontwerp voor zo'n compagnie wordt geschetst, kwam onlangs boven water. Een vorst van belang, die nieuw licht werpt op het Zeeuwse verleden.

door Rued Pasin

nie van Kaapvaart kwam overigens niet uit de lucht vallen.

Precies vierhonderd jaar geleden wordt tijdens de Tachtigjarige Oorlog een wapenstilstand met aanvoerd Spanje gesloten. In 1611 loopt die Tweedjarige Bestand twee einde, waarna de vijandigheden weer in alle hevigheid opstarten. Een van de middelen om de vijand te bestrijden, is de kaapvaart en vooral Zeeuwen gingen daarbij een grote rol spelen. Deze kapers moesten overigens niet vervoerd worden met platen. Voor de

'contingentvaart of vrije noering', zoals de kaapvaart ook wel werd genoemd, is een kaperebrief noodzakelijk. Zo'n commissie wordt door kooplieden aangevraagd en tijdens de Tachtigjarige Oorlog door opvoerdende prins van Oranje verleend. De kaperebrief is dus een officiële volmacht van het koninkrijk Nederland om gezamenlijk de oorlog jacht te maken op schepen van de vijand. Verwoende schepen worden naar de stranden gebracht, waarna een verdeling van de buit tussen de scheepseigenaren en de overheid volgt. Kaapvaart is dus een ge-

legitimeerde vorm van particuliere oorlogvaart. Daarmee zijn plannen of zeeverre, die ook in vreedzaam plaatsvindt, op geen enkel manier geboden.

Aan de uitwerking van kaperebrieven zijn regels en voorwaarden verbonden. Om waargemaakt van Zeeuwse vrijbuiters te voorkomen, moesten de reders bijvoorbeeld een flink looppaas betalen. Daarnaast zijn de kaperebrieven verplicht om hun 'prijsschepers' in een haven op te brengen die binnen het administratiecollege van waar de kaperebrief is uitgegaan. Bovendien waren er die de Zeeuwse kaapvaart met zijn voornamelijk vanuit Vlissingen werd georganiseerd.

Om steun te krijgen voor hun plan deden de Vlissingers het uit twintig artikelen bestaande concept: het particuliere met grote geïnteresseerd van 'Spanjolen' in bij Prins Maurits. Zij verzoeken hem om dat hij de Staten-Generaal op de agenda te plaatsen. Maurits is al te bereid om marken van Vlissingen beland met het noorden en behoud van de stad. Bovendien waren hij op dat moment al bereid om de Nederlandse verdedigingslinie aan en in een fel tegenstander van moede met Spanje. De Vlissingse kooplieden verzoeken hem om te hopen dat hij hun plan zal goedkeuren. Wie die Vlissingse kooplieden precies zijn geweest weten we niet, want het oprichtingsplan is anoniem opgesteld. Wel bestaan er



Prins Maurits



Gravure van een Westings kaperschip, begin 17e eeuw

kaapvaart in 1623

strikte vermoedens wie tot de spaarlessen behoorden. Aan het begin van de overzeedische reis is namelijk een kapitaalrijke groep Zeeuwse kooplieden in Vlissingen aantrof. Namen als Jan de Moede, Abraham van Pene en de gebroeders Adriaen en Cornelis Lamprinus deden elke keer op als het om kaapvaart of andere economische initiatieven gaat. Daarom troegen we aan-nemen dat zij achter de oprichtingsplannen van de Vlissingse kaperecompagnie hebben gestaan.

Als we het concept voor de oprichting van kaapvaartcompagnie nader bekijken, vallen de overeenkomsten met de statuten van de VOC en WIC op. Zo vragen de Vlissingers om een octrooi of allemacht voor hun compagnie voor een eerste periode van 24 jaar. Dit octrooi zal uit twee bewindhebbers bestaan die uit de hoofdaandeelhouders van de Compagnie worden gekozen. Verder werden de bewindhebbers, die een jaar keer per week voor vergadering bijeen zullen komen, over verschillende commissies verdeeld. Zo is er een belangrijke 'commissie van equipage', belast met de uitrusting van de kaperschepen en het aanstellen van het personeel. Dit draagt ook zorg voor de voorraden in de magazijnen. Een andere niet onbelangrijke commissie is verantwoordelijk voor de financiën en boekhouding en ter onderhanding worden reis of

ruwe boekhouders aangesteld. Om diefstal te voorkomen worden de geldtrossen met speciale sloten beveiligd. Slechts met twee verschillende sleutels kunnen die worden geopend en de twee verantwoordelijke penningmeesters dragen ieder een sleutel. Aan het eind van het jaar moeten de boeken, waarin alle uitgaven en inkomsten staan vermeld, worden gesloten. Tijdens de daaropvolgende jaarvergadering van aandeelhouders, die door middel van aanplakbriefjes bekend wordt gemaakt, leggen de bewindhebbers verantwoording af bij een positieve be-



Bundels maraschijpen, waarin het Konzept voor een kaapvaartcompagnie is meegeborgen

lant volgt uitkering van dividend. Ook geeft het concept inzicht in het opzetgebied van de Vlissingse kapers. Na afloop van het Tweedelijk Besluit verlieten de Staten-Generaal de WIC het handelsmonopolie voor het West-Indisch gebied. Officieel is deze compagnie een handelsorganisatie, maar de in het octrooi opgenomen bepalingen onttrekken de kaapvaart later weinig ruimte bestaan hoe zij haar handelsbelangen wil behartigen. Aanvaardt het concept de WIC, met financiële problemen. In 1623 zijn die overwonnen en worden schepen uitgezonden om Spaanse en Portugese bezittingen in West-Indië aan te vallen.

Om elkaar niet in het vaarwater te raken, hoorden de Vlissingse kapers hun operatiegebied beperkt tot de kust van Spanje en de westelijk gelegen eilanden waar de WIC 'geen geschiedt gemeenschap heeft'. Daar wachtten de kapers de Spaanse en Portugese schepen op die met kostbaar ladingen vanuit West-Afrika of Brazilië in Europa terugkeerden. Het opwachters van goederen in Europa gaat bovendien met minder risico gepaard dan kruistochten in de een weg gelopen West-Indische wateren. Volgens Van Lee bevestigde dit zijn standpunt dat de Zeeuwse kapers niet, zoals het nu toe algemeen werd aangenomen, alleen tegen de Duitsekeren opzaken of in de West opzaken.

Voor de noodzakelijke infrastructuur moesten volgens het concept wel buitenlandse streempunten met vastgelegde en magazijnen worden opgezet. Daarvoor werden Engelse havens anders genoemd, in het bijzonder de stad Plymouth.

Het oprichtingsplan van de Vlissingse Compagnie van Kaapvaart koos uiteindelijk niet ten uitvoer. Vermoedelijk omdat de WIC, vanaf 1619 actief is en de Staten-Generaal een tweede kaperecompagnie op dat moment niet wenselijk achtte. Nadat Piet Hein in september 1621 de overname voor de WIC weigerde en het land daarna in autorite verkreep, wordt het Vlissingse plan opnieuw uit de kast gehaald. Maar ook ditmaal kwam het niet tot een oprichting, omdat slechte onderhandelingsomstandigheden met Spanje ook in het een goederen. Uiteindelijk wordt er dus geen Compagnie van Kaapvaart of Vlissingse oprichter. Wel in 1623 werd de kaapvaart op de Portugese in de strijd om Brazilië.

Dr. Raaij Pante is maritiem historicus in Amsterdam. Een uitgebreid verslag over de oprichtingsplannen van de Vlissingse Compagnie van Kaapvaart zal in het komende nummer van het tijdschrift Nieuwland verschijnen.