



De archiefdozen waarin de 'gekaapte brieven' of boorddocumenten zijn gerangschikt, werden vaak nog nooit eerder geopend. (VLIZ / Wim De Winter)

De Zuid-Nederlandse *Prize Papers*

ONDERZOEK NAAR DE GESCHIEDENIS OP ZEE AAN DE HAND VAN 18^{DE}-EEUWSE BOORDDOCUMENTEN

Wim De Winter¹

Het VLIZ voert sinds 2017 historisch en socio-economisch onderzoek uit naar de interactie tussen de mens en de zee. Centraal hierbij staan achttiende-eeuwse oorlogen op zee. Deze turbulente tijden laten bijzondere sporen en getuigenissen na die een unieke inkijk bieden in de toenmalige maatschappij rond de Noordzee. Hiervoor benutten we een bijzondere bronnencollectie, nooit eerder voor Vlaanderen ontsloten. Dit *Prize Papers* archief bevindt zich in The National Archives te Kew (Verenigd Koninkrijk). Een omvangrijke reeks pas ontdekte 'gekaapte brieven' of boorddocumenten geeft een veelzijdig beeld van vervlogen tijden op zee. Maar wat zijn deze *Prize Papers* eigenlijk? En hoe belandden Zuid-Nederlandse bronnen, want zo heetten onze streken toen, in Britse archieven?

¹ Vlaams Instituut voor de Zee



De maritieme historici van het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) doorzoeken en scannen het Prize Papers archief in The National Archives te Kew (Verenigd Koninkrijk). De bewaarde documenten onthullen na de ontcijfering van het oude handschrift (paleografie) een verhaal. Net alsof we door een verreiker naar het verleden turen. (VLIZ / Wim De Winter)

TIJDSCAPSULES UIT DE BRITSE ADMIRALITEITSRECHTBANK

Tijdens oorlogen op zee vormden gekaapte brieven een belangrijk deel van de buit voor officiële Britse kaperschepen. Zij namen alle aan boord van vijandelijke schepen aanwezige documenten in beslag om aan het Britse Admiraliteitshof te tonen dat hun kaping legitiem was. Daarmee konden kapers immers de nationaliteit van de kapitein en de herkomst van de lading bewijzen, en zo het gekaapte schip en haar lading rechtmatig veilen. Een hele reeks van deze boorddocumenten, per schip gerangschikt, bleef gedurende eeuwen in de Tower of London bewaard, tot hun ontsluiting door The National Archives (TNA) in Kew. Voor de Vlaamse havens Oostende, Nieuwpoort en Brugge zijn deze documenten nauwelijks onderzocht. Het VLIZ neemt hierin het voortouw, in samenwerking met nationale en internationale onderzoekspartners. Focus ligt momenteel op bronnen voor de periodes van de Spaanse Successieoorlog (1701-1714), de Zevenjarige Oorlog (1756-1763), en de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog (1775-1783). Tijdens deze oorlogen dienden de Vlaamse havens als basis voor kapers en vissers, en als internationaal kruispunt voor riskante handelstochten. Intussen bleven de mensen

op zee in contact met het thuisfront via brieven. Brieven die verrassend snel vanuit havens en op zee circuleerden. De 'gekaapte brieven' laten toe om de tochten en leefomstandigheden van bemanningsleden te volgen. Doordat deze manuscripten zijn bewaard zoals op het tijdstip van de kaping aangetroffen, kunnen we als vanuit een tijds-capsule zien hoe verschillende actoren hun eigen maritieme geschiedenis beschreven. Zo bespieden we het maritieme verleden via persoonlijke brieven van zeelieden, soms door hun eigen hand of die van een geliefde of zakenpartner geschreven. Ze tonen ons een beeld van het kleinmenselijke verhaal van zeelieden, maar onthullen ook de grote internationale handelsstromen op zee. Vermits ze het product zijn van kaping in oorlogstijd, zien we daarin ook hoe oorlog de zeevaart verstoorde – en hoe dit kansen creëerde voor kapers en ondernemende kapiteins of kooplieden. Geografisch ligt de nadruk op de Noordzee en de Atlantische handel naar Franse of Schotse kusten, maar evenzeer vinden we verre internationale tochten terug die strekten van onze Noordzeehavens tot aan de Middellandse Zee of de Caraïben. Persoonlijke brieven beschrijven de moeilijke reis en de oorlogsomstandigheden, terwijl kooplieden hun zakelijk advies rond handelsroutes en hun netwerk van commerciële contacten aangeven.

Bemanningslijsten en handelsdocumenten getuigen ook van Oostendse arbeidsmigratie naar Duinkerke, en van menselijke arbeid op zee. Ladingsbrieven tonen ons de rol van Oostende en Brugge als tussenhavens in maritieme smokkel, het belang van hun economische rol in de wijnhandel met Frankrijk, en ook de onrechtstreekse invoer van koloniale producten zoals suiker en tabak. Tenslotte komt ook het leven op zee aan bod: hoe men diende te navigeren tussen zandbanken of ijsvelden, hoe men poogde om blokkades van vijandige kapers te omzeilen, en hoe men omging met de voedselbevoorrading aan boord. Deze geschiedenis op zee was steeds verbonden met de havengemeenschap.

GEKAAPTE BRIEVEN EN GEKAAPTE KAPERS

In dit artikel volgen we de tochten en leefomstandigheden van enkele zeelieden en hun familieleden aan de hand van hun manuscripten. Wanneer we de archiefdozen openen waarin deze documenten zijn gerangschikt, zijn we vaak de eersten die ze te lezen krijgen. Terug naar het moment van kaping en inbeslagname, komen we eerst uit bij de kapers zelf. In tegenstelling tot wat men weleens zou kunnen denken zijn kapers geen piraten.

We vinden tussen de *Prize Papers* dus geen 'piratenbrieven' terug. Wat we wel aantreffen zijn documenten toebehorend aan kapers: zeelieden die in oorlogstijd vijandige schepen overmeesterden in opdracht van een staat of autoriteit. Deze kapers kunnen we makkelijk herkennen aan hun '*lettre de marque*' of kaperbrief, vaak uitgereikt door de Franse Admiraliteit. Merkwaardig genoeg gingen Britten soms ook over tot het kapen van Zuid-Nederlandse en Franse kaperschepen, vooral tijdens de Spaanse Successieoorlog! Of hoe de kaper een kaper kaapt...

Tussen de *Prize Papers* vinden we ook verhoorverslagen terug. Ze vormen de neerslag van een mondelinge getuigenis over de identiteit van de kapitein, het schip, en het verslag van hoe een kaping eraan toe ging. Vaak oogt dit minder spectaculair dan wat de verbeelding ons influistert: in de meeste gevallen, gemiddeld 7 op de 10, was er zelfs helemaal geen verzet. Men probeerde vooral aan de kaper te ontsnappen. Dat kon door bijvoorbeeld ballast overboord te gooien en zo sneller te varen, of door kleine en wendbare scheepstypes te gebruiken. Indien dit niet lukte gaf men zich doorgaans over, zelfs indien het eigen schip zwaarbewapend was. Zo lezen we in de getuigenis van Francis Dmitter, kapitein van het schip *Aurora* uit Duinkerke in 1703, dat hij bij de achtervolging maar liefst zes kanonnen overboord gooide om zijn schip lichter te maken. Ook bij het schip *L'Aigle Volant* uit Duinkerke gingen tijdens de achtervolging een paar zeilen, een kanon, drie draaibassen, en een sloep overboord.

Men kon bij die ontsnappingspoging ook beroep proberen doen op de onvoorspelbare weersomstandigheden op de Noordzee, door mistbanken of stormen in het voordeel van de eigen navigatie te gebruiken. Maar ook dat kon verkeren. Joannes Gonzalez, kapitein van het Oostends koopvaardijship *Union d'Ostende* tijdens de Zevenjarige Oorlog, getuigt dat hij op zijn reis van Bordeaux naar Middelburg in een storm terechtkwam, en zowaar richting Britse kapers afdreef. Soms was er wel verzet, soms spectaculair. Zo besloot het kaperschip *La Levrette* uit Duinkerke in 1702 – aangevallen door een Engels schip – om strijdend ten onder te gaan. In zijn verhoordossier verklaart kapitein Nicholas Bateman dat het schip pas na een zes uur durende achtervolging, en een hevig vuurgevecht, gekaapt werd. Toen het Engels oorlogsschip naderde vuurde zijn bemanning een groot aantal musketten af. Uiteindelijk escaleerde het gevecht niet, al had de *Levrette* nog een wapenkist achter de hand met granaten, strijdbijlen en sabels. Vaak echter zochten kapers makkelijke doelwitten, zoals de dogger: een robuuste, trage vissersboot, slechts met enkele kanonnen uitgerust. Bovendien gebruikte men allerlei strategieën, waaronder het gebruik van een

valse vlag, of het varen in een kaperskonvooi. Zowel Franse, Oostendse, als Britse kapers hanteerden dit soort technieken: zo bevatten de 'gekaapte brieven' van het Duinkerks schip *Aurora* instructies rond het gebruik van signalen & mistige weersomstandigheden. Wat Oostende betreft, zien we dat deze kapers vaak vissers waren. Ze waren in oorlogstijd soms als kaper actief op hun gebruikelijke visgronden in het Kanaal, bij Schotland, of ter hoogte van de Doggerbank. Anderen bleven tijdens de oorlog gewoon vissen. Zo taxeerden de Britten het snauwschip de *Hope*, dat in oesters handelde maar toch ook met enkele kanonnen en munitie was uitgerust, als een prijswaardige kaping. Ook het schip de *Union d'Ostende* verzette zich tegen haar kapers. Nadat het in 1758 vanuit Oostende een lading haring had verkocht in Bordeaux, geraakte het op haar terugtocht naar Middelburg in de buurt van Fairlight, bij het Nauw van Calais, in de problemen. Kapitein Joannes Gonzalez beschrijft dat zijn schip onder vuur kwam te liggen van wel zeker 50 tot 60 kleine geweren of musketten. Zijn manschappen vuurden terug vanuit hun sloep, al kon hij zich het aantal ingezette geweren niet exact herinneren. Hoewel eerder uitzonderlijk bij kapingen, raakte hier één van de bemanningsleden gewond. Eens de kaping verricht, verzamelde de kaperkapitein de *Prize Papers*. Welk soort documenten kunnen we daar nu onder terugvinden, en wat tonen zij ons over de maritieme geschiedenis?

PRIZE PAPERS AAN BOORD: JURIDISCHE EN ADMINISTRatieve DOCUMENTEN

Het merendeel van de aan boord aange troffen manuscripten betreft administratieve documenten voor het functioneren van het schip of de handel: dit gaat van boekhouding, lijsten van scheepsonderdelen en inboedel, tot administratieve documenten over de bemanning. In bemanningslijsten of 'monsterrollen' is te zien wie er zich aan boord bevond, hoeveel bemanningsleden het schip telde, hun functies, afkomst, en lonen. Een merendeel aan matrozen, aangevuld met gespecialiseerde functies als kapitein, stuurman, kok en scheepstimmerman, stonden in voor het drijvend houden van het schip.

Een bijzonder element betreft de rekrutering van de bemanning. Zo vinden we in een persoonlijke brief aan kapitein Clement Beens, die zich tijdens de Zevenjarige Oorlog in 1757 te Marseille bevond, de instructie om zoveel mogelijk Vlaamse bemanningsleden aan te werven. Bij gebrek daaraan diende hij Hollanders, Denen of Zweden

tewerk te stellen. Maar onder geen beding Fransen! Zij waren immers als vijand van de Engelsen actief, terwijl men het handelsschip van Beens absoluut als neutraal wenste te positioneren, zodat het niet legaal gekaapt kon worden.

'Virtualielijsten' of voedingslijsten leren dan weer welk voedsel aan boord gegeten werd. Tijdens de Spaanse Successieoorlog oogde zeemansvoedsel alvast nogal eenzijdig: aan boord kwam er vooral gort, erwten, bier (ter vervanging van water) en rundsvlees op tafel.

“ AAN BOORD HIELDEN ZE LEVENDE DIEREN, SOMS LEGDEN ZE ZELFS TUINTJES AAN OP HET SCHIP, EN ONDERWEG WERD DUCHTIG GEVIST OM DE VOORRADEN AAN TE VULLEN. ”

Tijdens de Zevenjarige Oorlog zien we in de Zuidelijke Nederlanden een evolutie naar een breder scheepsdieet, met bijvoorbeeld ook thee. Nog later, tijdens de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog, verschijnt een grotere variatie aan groente en fruit, en raakten ook koffie en thee ingeburgerd. Verder is de bemanning in het bekomen van vers voedsel op lange tochten bijzonder creatief. Aan boord hielden ze levende dieren, soms legden ze zelfs tuintjes aan op het schip, en onderweg werd duchtig gevist om de voorraden aan te vullen.

Het hoofdbestanddeel van de *Prize Papers* betreft echter de laadbrieven. Dit zijn vaak kleinere documenten of formulieren waarop de lading, de leverancier, en de bestemming in detail vermeld staan. Ze stellen ons in staat om handelsnetwerken te reconstrueren, die laten zien dat handelaren en zeelieden reeds in de vroegmoderne periode vlot over grenzen heen handelden. Ook toen al was er zowel landelijk als regionaal, de nodige flexibiliteit.

Tenslotte bevatten de *Prize Papers* ook enkele merkwaardige elementen, zoals speelkaarten met aantekeningen die duiden op een onderlinge informele economie tussen bemanningsleden en handelaren.

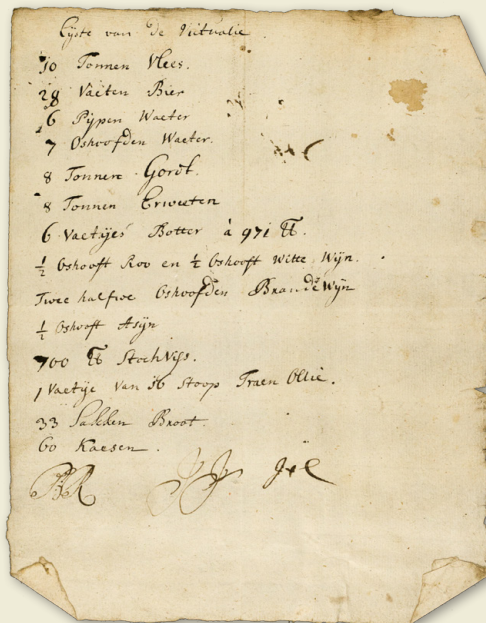
BRIEVEN AAN LIEVEN... EN VEEL MEER

De Britten stelden verhoordossiers op, waarin verschillende aspecten van het economische tot het persoonlijke samenvloeien. Een andere categorie in de meer intieme

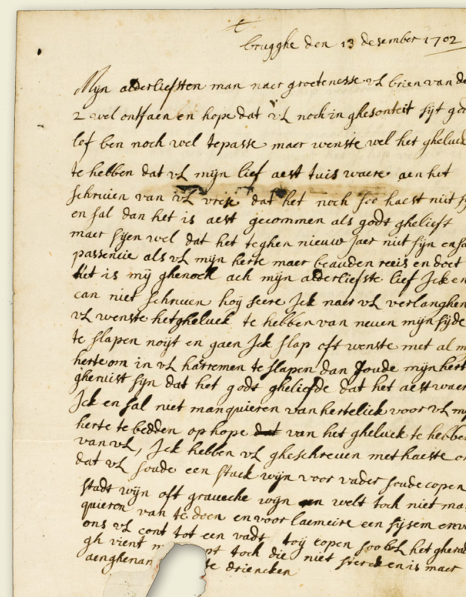
sfeer, en daardoor bijzonder tot de verbeelding sprekend, zijn de persoonlijke brieven. Doorgaans betreft het correspondentie van echtgenotes aan officieren, zoals de stuurman of kapitein.

Het beste voorbeeld van Zuid-Nederlandse gekaapte correspondentie is dat van Joanna de Griek aan haar echtgenoot, de Brugse kapitein Jacob Francke de Jonge, in 1702-1703. Hij was de zoon van Jacob Francke de Oude, die zelf als kaper actief was tijdens de 17^{de} eeuw. Francke maakte deel uit van een hecht maritiem sociaal milieu te Brugge en Oostende, zoals ook blijkt uit zijn correspondentie. Talrijke brieven zijn bewaard door de kaping van zijn schip, de *Santa Catherina*. Dat voer in 1702 van Oostende naar Bordeaux om deel te nemen aan de toen courante overzeese wijnhandel. Deze handel komt in de vroeg-achttiende-eeuwse Zuid-Nederlandse Prize Papers overigens het vaakst voor. De laadbrieven laten toe te volgen wie de wijn bestelde, hoe deze werd verscheept, en voor welke handelaren ze in Brugge of Oostende bestemd was. Ook het wegens oorlogs- en weersomstandigheden bewogen traject van het schip blijkt uit de correspondentie. De *Santa Catherina* hield meerdere tussenstops in Brest en Saint-Malo. Daarna kaapte de Britse Navy het schip en nam alle aan boord gevonden correspondentie in beslag.

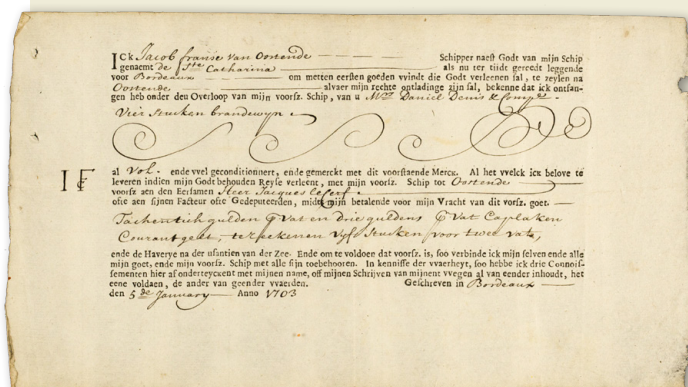
Uit de uitzonderlijke collectie brieven, die kapitein Francke in de wasmand van zijn kajuit bewaarde, spreekt vooral het gemis en verlangen van zijn echtgenote Joanna. Ze schrijft hem al in september 1702 vanuit Brugge om te vragen hoe zijn reis tot hiertoe gegaan is: "schrijft mij toch hou het op de voyaese ghegaen eeft want ick daer in ongherust ghewest hebbe huijt vrese dat ul soude te veele ghegaen hebbe (...) het is nu elck voor sijn selven dan passencie het en can nu niet ander sijen". Ze verwijst ook naar Jacob's vrienden, allen scheepskapiteins, waarover ze bericht dat ze aangekomen waren te Oostende en bij zijn terugkeer wijn met hem wilden drinken. "Schipper Tomas Luwy is wel ghearriveert 2 a 4 daeghen naer dat hij van UL vertrocken is, en Criestiaen Blom en hebben mij de groetenisse commen doen, en sij doen UL al seere groeten en wenschen dat UL al tuis waere om nu een glaes wijen te saemen te drincken en een groetenesse aen Schipper de Munck van alle bijde de schijppers". Joanna oefent blijkbaar zelf in Brugge een economische activiteit uit, want ze schrijft "het gaet noch al al redelick in de wijnckel". In 1703 echter keert het tij en zorgt de oorlog voor crisis. Ze rapporteert dat het "slechten tit" is. In haar vele brieven beklemtoont ze haar persoonlijk gemis, zoals wanneer ze schrijft "ach myn herte, mocht ick het gheluck hebben dat ul haest tuis waere soude denken dat ick de gheluckste sijn van de weireldt mijn lief". Net zoals zijn vrienden wenste ze "met al mijn



Een 'virtualielijst' of voedingslijst leert historici welk voedsel bemanningsleden aan boord aten. Deze voedingslijst behoorde tot het kaperschip Aurora uit Duinkerke in 1703 (VLIZ / Wim De Winter)



Een voorbeeld van een persoonlijke brief die Joanna de Griek stuurde naar haar echtgenoot, kapitein Jacob Francke (1702-1703). We lezen er over haar gemis en de kleine overzeese handelstransacties van zeelieden. (VLIZ / Wim De Winter)



Een laadbrieven – een soort van handelscontract – van het schip de Santa Catharina, op handelstocht van Bordeaux naar Oostende en Brugge. Het schip kreeg een lading van wijn, brandewijn, en pruimen aan boord. (VLIZ / Wim De Winter)



De hoofding van een scheepspas van een 18^{de} eeuwse Zuid-Nederlands schip. Het boorddocument werd door de Britten gekaapt en vormt nu onderdeel van de Prize Papers Collectie. (VLIZ / Wim De Winter)

herte dat het godt gheliefde dat uL aest thuis waere om alte mes een glaes wijen te drincken want het mij seere wel becomt als ick drincken". Dit is een intens voorbeeld van hoe echtgenotes en familieleden hun geliefden op zee misten. Maar het geeft ook een inkijk in hun sociale milieu. Kennelijk een echt zeemansmilieu, met meerdere familieleden en vrienden actief in de zeevaart. Zo schrijft Joanna dat Cosien Contales zijn schip heeft verloren, "gaende near Naentis", maar het "volck is al ghesapert" (gered). Ze geeft ook aan hoe anderen hierover denken: "vaeder heeft ter part in waer hover hij grote pinnelickheit in heeft mijs dat het aer faute is want het schip verseit is voor de wijendt Staes die was stierman het was een hecht schip".

Naast de brieven van echtgenote Joanna de Griek, ontving Jacob Francke ook brieven van zijn vader, de ervaren kapitein Jacob Francke de Oude. Deze tonen ons duidelijk zijn expertise en sociale netwerk, wanneer hij zijn zoon verzoekt om onder meer pruimen en gember "in uwe schip sal laden, ten waere datter schepen quaeme die beeter Coopvragt wilden laden". Hij kende ook de gevaren van de Noordzee, en waarschuwt zijn zoon om voorzichtig te zijn, in alles de orders van zijn Reder te volgen, en zijn brieven in de wasmand te bewaren: "sidt toch in alle voorsightigh in Zee comende, en volght in alles ue Reeder sin order en bewart de brieven inue was mande". Hij informeert ook naar een hele reeks van bekenden. Bevindt kapitein Thomas Becquij zich nog in de haven van Brest? En hoe is het gesteld met schipper Jacques Lamienne die ook een schip van Dieppe, via Bordeaux, naar Brugge geladen heeft? "Ick soude gerne weeten oft beyde die franschen bijde tot Brest ligge oock oft schijpper Christiaen Blomme van Freedericxstadt oock voor Brugge gedestineert comt". We zien dus dat men nauwkeurig op de hoogte was van het transnationale scheepsverkeer van meerdere bekenden, en oog had voor opportuniteiten. Tenslotte waarschuwt hij zijn zoon in een tweede brief om een gewapend konvooi ter bescherming te zoeken, en geeft hij instructies hoe hij het best langs de Franse kust navigeert, want "het is al wat perickel om nu thuys te geracken daer ligge wel 16 a 17 Ingelsche oorlogs scheepen buytte Dunckercke ue sult (...) al Langhs de cust comme strouwe ick van Brest op Simalho en vandaer op Abbel en soo voort". Het gevaar van kapers uit zowel Friesland als Guernsey-Jersey ligt immers op de loer: "het is seecker dat ue noch de meeste perickels heeft vandie van Gersie en Gernesie en oock Friesschen Capers dan het is noch beetter daer geleeghe als genoome te werden men moet in alles passentie hebben". Helaas verliep de afloop net zoals hier voorspeld, met een kaping. Ook voor de Zevenjarige Oorlog vinden we gelijkaardige correspondentie terug, zoals deze van Agnes Hondermarck. Zij schrijft in september 1755 vanuit Oostende naar haar



Soms treffen geschiedkundigen tussen de gekaapte manuscripten ook speelkaarten aan, vooral uit de midden- en laat 18^e eeuw. Bemanningsleden gebruikten deze aan boord als tijdverdrijf, maar soms ook om een onderlinge boekhouding van schulden of kleine transacties tussen zeelieden bij te houden. (VLIZ / Wim De Winter)

echtgenoot in Marseille, bootsman Joannes Janssen, dat ze naar hem verlangt "want ick in groot verlangen genoeg hebbe geweest niet wetende of dat ghij levend of doot was". Ze verzoekt hem daarbij tevens om financiële hulp, en laat hem weten dat ze onder de oorlogsomstandigheden diende te verhuizen naar de Kaaistraat.

BRON VOOR VERDERE SAMENWERKING IN DE MARITIEME GESCHIEDENIS?

De *Prize Papers* bevatten heel wat meer dan wat de termen 'Gekaapte Brieven' of kapersdocumenten doen vermoeden. Ze laten een reconstructie toe van een hele leefwereld van maritieme contacten en omstandigheden, tot op heden voor historici moeilijk bereikbaar. Maritieme historici, in tegenstelling tot maritieme archeologen, moeten hier zelf de zee niet meer voor opzoeken. In archieven bewaarde documenten vertellen het verhaal. Net alsof we door een verrekijker naar het verleden turen, geeft een detail of wedervaren van één persoon aanwijzingen over een breder fenomeen of historische context. Historici zelf benutten hierbij vooral de methode van paleografie: het ontcijferen en lezen van oud handschrift. Wat daaruit komt vindt vervolgens een plaats in de historische en socio-economische context van hun tijd. Geschiedschrijving is in dat opzicht ook een interpretatieve (zee-)wetenschap. De historische onderzoekers van het VLIZ doen dit werk niet alleen. Net zoals de zee zelf, is ook haar historisch onderzoek een verbindend element dat het best interdisciplinair wordt onderzocht. Hiervoor werkt het VLIZ samen

met universitaire partners en experts aan de Universiteit Gent, Katholieke Universiteit Leuven, Vrije Universiteit Brussel, Universiteit Antwerpen en de KU Leuven. Ook consultatie van museale partners als NAVIGO en het MAS, maken deel uit van het proces. Deze aanpak laat toe om via systematisch onderzoek de *Prize Papers* voor de hele achttiende eeuw te bestuderen. Sinds twee jaar richt het VLIZ hiervoor mee onderzoekseminaries in, waarbij jonge studenten geschiedenis van de KU Leuven en de Universiteit Gent rechtstreeks aan de slag gaan met dit materiaal. Dit geeft een stimulans aan het onderzoek naar de maritieme geschiedenis van ons deel van de Noordzee. Meer dan 50 gepassioneerde jonge onderzoekers-in-spé hebben hieraan met hun inzichten al kunnen bijdragen. Tezelfdertijd maken ze zich het historisch wetenschappelijk onderzoek eigen. Zij oriënteren zich in het beschikbare materiaal, en werken creatief eigen onderzoekshypotheses uit. Zo komen hopelijk nog vele onvermoede facetten van het achttiende-eeuwse zeemansleven in Oostende en Duinkerke aan het licht. De toekomst van de studie naar dit maritieme verleden is aan hen.

Dit artikel kwam tot stand in samenwerking met de historische taal- en letterkunde aan de Vrije Universiteit Brussel (via het WikiScripta platform), de studenten in de maritiem-historische seminars aan de UGent en KULeuven, en het Prize Papers Project aan de Carl von Ossietzky Universität te Oldenburg. Bijzondere dank is ook verschuldigd aan Willy Versluys, dr. Ann-Katrien Lescrauwaet, en Ruth Pirlet voor het initiëren van het Zuid-Nederlandse Gekaapte Brieven project tijdens de pioniersfase van de VLIZ onderzoeksafdeling.