

## De Verenigde Oost-Indische Compagnie en de Noord-Afrikaanse kapers

Bedankt voor de uitnodiging om voor uw gezelschap de relatie van de VOC met de Noord-Afrikaanse kapers te belichten. Mooi dat u dit onderwerp op de agenda hebt gezet van uw Haagse gezelschap VOC-Caemer die Haghe en daarmee impliciet aandacht vraagt voor de duizenden Nederlanders, onder wie honderden VOC-dienaren, die in de Noord-Afrikaanse slavernij ten onder gingen. Het geeft mij de mogelijkheid specifiek in te gaan op wat de bemanning van de VOC-schepen *Purmerlust* en *Ter Host* meemaakte. Op die schepen wees ik in mijn studie naar al wie tot slaaf is gemaakt in Noord-Afrika. Andere VOC-schepen werden overvallen en te Algiers opgebracht, maar deze beide schepen zijn een goed voorbeeld van een gelukkige afloop. Daarom heb ik de scheepslieden van deze schepen niet meegeteld in de berekening van het totale aantal tot slaafgemaakte Nederlandse in Noord-Afrika.<sup>1</sup>

### *Relatie met kapers*

Laat ik beginnen met een vraag. Wat dunkt u: waren de VOC-schepen kwetsbaar en vatbaar voor aanvallen van kapers? Of waren ze te groot, te sterk bemand en bewapend, zodat ze de kapers met hun kleinere roeischepen afschrikten Nederlanders te overvallen?

Dit is geen theoretische vraag. De Amsterdamse VOC-Kamer dacht in 1730, dat haar schepen te sterk waren voor de Algerijnse kapers. Misschien ging de Amsterdamse Kamer af op wat de *Hollandia* en de *Grootenbroeck* in 1626 overkwam.<sup>2</sup> Op weg naar Batavia werd admiraal Wybrandt Jansz Schram voor de kust van Sierra Leone geconfronteerd met de van oorsprong Zaanse kaper Claes Compaen. Die acteerde met zijn Hollandse schepen in dienst van Noord-Afrikaanse autoriteiten toen hij de beide, voor hem vijandelijke schepen, aanviel. Hij was niet op de hoogte van het verdrag met Algiers dat de Nederlanden in 1626 overeenkwamen en hij kan daarom niet als piraat, hoogstens als een legale kaper worden neergezet. Admiraal Schram wist Compaens schepen van zich af te schudden ter hoogte van de rivier van Sierra Leone. Aan boord van zijn *Hollandia* kostte het gevecht wel zes mensen het leven, anders dan in de literatuur wordt gesteld waar wordt beweerd dat er geen slachtoffer te betreuren viel. Gingen de Amsterdamse bewindhebbers op deze of latere gebeurtenissen af? Hun idee bleek in ieder geval een dure misrekening.

Eerst schetsen we de handelspolitieke relatie met de regeringen in Noord-Afrika. Daarna is het verhaal aan de orde van de *Purmerlust* en *Ter Horst*, waarbij ook eerdere overvallen weer in beeld kwamen bij de VOC. Tegelijk komt de vraag aan de orde of, en in hoeverre, de VOC zelf betrekkingen aanknoopte met Noord-Afrikaanse regeringen.

### *Handelspolitieke betrekkingen met Noord-Afrika*

Uiteraard gingen de Staten-Generaal over de politieke internationale betrekkingen, ook met de Noord-Afrikaanse autoriteiten. Maar de Nederlandse zee-gewesten bepaalden ook zelf elk

---

<sup>1</sup> Leendert J. Joosse, *Drie keer verkocht. Nederlanders in Noord-Afrikaanse slavernij 1600-1800*, Zutphen-Amsterdam 2023, 281vv.

<sup>2</sup> Nationale Archief Den Haag (NA): VOC Toegang (Tg) 1.04.02, inventarisnummers 11519-23.

voor zich hun beleid ten aanzien van de Noord-Afrikaanse staten. De handelsbetrekkingen met Noord-Afrikanen waren trouwens economisch van weinig belang. Wel werden Holland en Zeeland gedurende de zeventiende en achttiende eeuw gedwongen zich met de Noord-Afrikaanse kaapvaart bezig te houden.

Ging dit de VOC-bewindhebbers aan en drongen de VOC en WIC erop aan bekwame consuls naar Algiers en andere Noord-Afrikaanse regeringen te sturen om te zorgen voor een veilige scheepvaart langs Afrika en om schepen en goederen terug te vorderen die in beslag waren genomen en gevangene zeelieden te bevrijden? Of liet de VOC dit zowel over aan de Staten-Generaal als aan de admiraliteiten? De Amsterdamse admiraliteit stuurde bijvoorbeeld in 1729 een expeditie naar Algiers onder kapitein Cornelis Schrijver om er Nederlanders vrij te kopen. In de relatie met de Noord-Afrikaanse staten deden zich enkele problemen voor die zich prominent wreekten in de Straat- en de Levantvaart, maar ook hun tol eisten in de VOC- en WIC-vaart.

#### *Problemen ten aanzien van de N-Afrikaanse kapers: inspectierecht en geldige documenten*

Ondanks het beroemde en herhaalde pleidooi van Hugo de Groot voor een vrije zee, gingen de Noord-Afrikaanse en Turkse regeringen uit van het principe van een gesloten zee: *mare clausum*. De Turkse sultan strekte zijn scepter over een groot deel van Noord-Afrika uit, niet over Marokko dat een eigen sultanaat kende. Wie op de open zee, op de Atlantische oceaan of langs Afrikaanse en Europese kust voer, kon dus telkens geconfronteerd worden met de eis zich te legitimeren daar vrijwel iedereen de wereld verdeelde en dacht in de zwart-wit verhouding van vriend of vijand. De oorlogen tussen Europese en Middellandse Zeelanden leverden telkens problemen op voor de Grote Visserij, de Straat- en Levantvaart, de VOC en WIC en de Kaapvaart zoals elk land zijn eigen kaapvaart kende.

Twee belangrijke kwesties zijn hier van belang: het recht op inspectie van ieder schip, elke lading en de bemanning. Evenals Engeland behield Zeeland zich het recht voor alle schepen in haar vaarwateren te controleren op de aanwezigheid van contrabande. Indien men bij inspectie een lading voor de vijand of scheepslieden uit vijandige volken aantrof, werden de goederen geconfisqueerd en de mensen gevangengenomen en afgevoerd. Holland koos voor het principe: de vlag dekt de lading. De vlag van een bondgenoot of van een bevriende stad verleent bescherming, zodat men naar de Hollandse regel zo'n schip niet mocht inspecteren. Holland claimde op deze manier een bijzondere positie in de zeevaart. De Noord-Afrikaanse autoriteiten accepteerden dit principe niet en eisten het recht op inspectie van elk schip op. Een tweede eis van de Nederlanden was: op elk koopvaardijship moeten zich soldaten en geschut bevinden ter bescherming. Aan deze voorwaarde voldeden de VOC en WIC vrijwel steeds, anders dan particuliere schepen van de Straat- en Levantvaart. Dit maakte deze schepen extra kwetsbaar voor aanvallen van de Barbarijse kapers.

Toch, ook VOC-schepen hadden bescherming nodig voor een ongehinderde doorvaart, en wel door middel van voor Noord-Afrikaanse regeringen geldige documenten. Pas aan het eind van de achttiende eeuw erkenden die immers het vrije-zee-beginsel.

In de zeventiende-eeuwse verdragen van de Nederlanden met de Noord-Afrikaanse landen werd aanvankelijk alleen de eis gesteld van een geldige zeebrief en een goede vlag. Wat het verdrag zelf betreft, vereisten de Noord-Afrikaanse regeringen dat de Nederlanden jaarlijks met geschenken over de brug kwamen om het verdrag elk jaar te bevestigen en het

zodoende te onderhouden. Werd het verdrag niet door jaarlijkse geschenken gevolgd, dan legden de Noord-Afrikanen dit verzuim uit als het verbreken van het bondgenootschap. Bekräftiging van verdragen vereiste huns inziens jaarlijkse giften, namelijk geld, gescht en goederen zoals buskruit. Met name Algiers aasde op de regelmatige ontvangst van geschenken en haar kapers ergerden zich aan de verscheidenheid van vlaggen die de Nederlandse schepen voerden. Na overmeestering van een schip beweerden de kapers vaak voor hun rechtscollege, de Grote Diwan, te Algiers, dat ze het schip voor een vijand hielden, omdat ze de vlag niet konden thuisbrengen en de zeebrieven ondeugdelijk waren. Dit ter rechtvaardiging van hun kaperbuit.

Opvallend is het dat de Staten-Generaal het verdrag met Algiers van 1626 een lange tijd niet bekräftigden. Ook ontstond er na 1626 in de Nederlanden gedoe over de kwestie, of de Staten-Generaal dan wel de handelsinstanties consuls naar Noord-Afrika moesten sturen en financieren. Pas in 1685 en in 1726 werd er met Algiers weer een verdrag gesloten. Behalve de bekende vereisten, kwam daar in 1726 de bepaling bij dat Nederlandse schepen over een zogeheten 'Algerse pas' moesten beschikken als borg voor een ongehinderde doorvaart. Dit verdrag werd in Holland gepubliceerd op 4 januari 1727. De admiraliteiten kregen de taak de uitgifte van zo'n Algerse pas te verzorgen uit naam van de Staten-Generaal. De tekst van dit verdrag werd in achttiende eeuw tegen betaling steeds vernieuwd ter bekräftiging van het bondgenootschap.

De Amsterdamse VOC-Kamer liet de schepen *Purmerlust* en *Ter Horst* echter zonder zo'n pas vertrekken. Daarmee werd een probleem gecreëerd en het gevolg liet zich raden.

Politiek is dan de vraag aan de orde, of Amsterdam de relatie met Algiers voldoende serieus nam en de economische vraag is: welke prijs hechtte zij aan haar VOC-schepen en de lading en in sociaal opzicht rijst tegelijk de vraag of, en in hoeverre, de bewindhebbers dachten aan het lot van het scheepspersoneel en de passagiers.

Ook dit laatste mocht immers van hen worden verwacht. In dit opzicht gaf de Amsterdamse VOC-bewindhebber Arent van der Waeijen op 12 april 1688 een treffend voorbeeld. Ten overstaan van notaris Dirck van der Groe verzekert hij zich van de hulp van de Portugese koopman in Amsterdam Luis d'Azevedo als bemiddelaar, wanneer hij hoort dat één van zijn scheepslieden, Gerlof Jedses uit het Friese Sloten, is opgebracht te Algiers. Hij laat de notaris een akte opmaken waarin hij in aanwezigheid van d'Azevedo verklaart het vereiste bedrag voor de vrijlating van Jedses ad fl. 1500 à 1600 te betalen plus de benodigde reissom om van Algiers naar Livorno te reizen en zijn vrijheid in dit 'christenland' te herkrijgen. Was Van der Waeijen een particuliere uitzondering, of liet de VOC zich als handelsinstantie niet onbetuigd voor het lot van de totslaafgemaakte VOC-dienaren als buit van de Barbarijse kapers? Het antwoord vinden we in de verwickelingen over de Amsterdamse VOC-schepen *Purmerlust* en *Ter Horst*.

#### *De Purmerlust en Ter Horst opgebracht*

Wat gebeurde er precies in 1730?<sup>3</sup> Op 10 mei van dat jaar kiest schipper Hendrick Cloeck zee met het fluitschip de *Purmerlust*, gevolgd door schipper Pieter Cronenburgh van de *Ter Horst*. Beide driemasterfluitschepen (zie het voorbeeld) hebben elk minstens 120 scheepslieden aan boord en mogelijk ook passagiers. Vijf dagen later worden ze door vier Algerijnse kapers,

---

<sup>3</sup> NA 1.04.02 inv. nrs 164 en 254: *Resoluties Kamer Amsterdam*.

die in het bezit zijn van diverse Nederlandse schepen, overvallen en naar Algiers opgebracht.



Door toedoen van de Amsterdamse kapitein Cornelis Schrijver die er dan verblijft, en van consul Ludo Hameken laat de Dey van Algiers de beide schepen gaan op 15 juni.

Bij het passeren van Gibraltar dwingt de bemanning de beide schippers om niet naar Batavia door te varen, maar terug te keren naar Texel. Daar meren beide schepen inderdaad op 13 augustus af.

Zodra de Amsterdamse VOC-Kamer van dit zogeheten ongeval hoort, breekt er paniek uit.<sup>4</sup> Op 19 juli geeft zij opdracht aan

haar equipagemeeesters om voortaan alle uitgaande schepen behalve de benodigde zeebrieven de vereiste Algierse pas mee te laten geven door de admiraliteit van Amsterdam. Want dat gemis gaf Algiers het excuus de beide schepen op te brengen. Op 20 juli melden de Amsterdamse Kamer en de Heren XVII dit voorval aan de Staten-Generaal, want de politieke relatie met Noord-Afrika is in het geding.

Niet alleen de overval en de confiscatie van de schepen en de lading, vooral ook de terugkeer van de bemanning veroorzaakt grote onrust bij zowel de Amsterdamse bewindhebbers als de Heren XVII en de Staten-Generaal. Opvallend is, dat alle bewindhebbers deze terugkeer als een misdaad typeren.

Van 13 augustus tot 7 november ontstaat er een brede discussie over enkele vragen: waarom zijn de schepen opgebracht, waarom hebben de schippers de schepen zonder slag of stoot overgegeven, wie moet nu de schade betalen: de Amsterdamse Kamer, de VOC of de bewindhebbers particulier? Een tweede brandende kwestie was: hoe moet er gehandeld worden met het scheepsvolk? De derde moeilijkheid raakt de relatie met Algiers: wie moet er zorgen voor een betere, niet mis te verstane, verdragstekst met Algiers: de Staten-Generaal of de VOC?

### *Amsterdam verdedigt zich*

De Amsterdamse Kamer klimt in de pen om zich te verantwoorden voor de Staten-Generaal. Want haar wordt nalatigheid verweten. We lopen de elementen van het Amsterdamse betoog daartegen na over: (1) het aangewreven verzuim, (2) de overgave en (3) de ontstane schade.

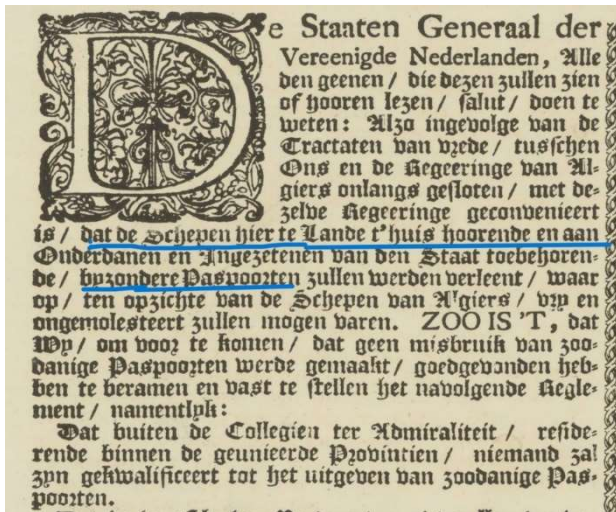
Amsterdam zegt eerst over het niet meegeven van het gewraakte document: Het Traktaat van 1726 slaat op de Straat- en Levantvaart, niet op de VOC en de WIC-schepen.

Voorts beweert Amsterdam, dat de pas onnodig is, want de schepen zijn duidelijk zichtbaar als 's lands schepen. Bovendien stuurt de Kamer VOC-schepen niet individueel, slechts gezamenlijk uit. Daar komt bij, dat een Algierse pas maar drie jaar geldig is, terwijl de thuiskomende schepen vaak langer dan drie jaar onderweg zijn. Een pas zou dan alleen de uitgaande schepen helpen. De tekst van het Traktaat behoeft verbetering en het is aan de Staten-Generaal een verbeterde traktaatstekst af te dwingen, zodat de VOC- en WIC

---

<sup>4</sup> NA 1.04.02 inventarisnummer 11519: *Notulen van de Amsterdamse Kamer*, o.a. pag. 36.

expliciet, nominatim, worden genoemd (Vgl. de door ons onderstreepte tekst van het Placcaat).



Ten aanzien van de overgave betoogt Amsterdam, dat de overval niet te voorzien was. Want de VOC-schepen zijn sterk gebouwd, goed bemand en bewapend. Er zijn wel eens VOC- en WIC-schepen aangevallen, maar die waren klein en er is toen zodanig hard gevochten dat het de Algerijnen duur kwam te staan. Maar ook al worden er passen verleend, de kapers van Algiers zijn onbetrouwbaar en nemen toch schepen in beslag als ze er voordeel in zien, vrede of niet. Volgens Amsterdam maakt het de 'Turcken' totaal niet uit of er al dan niet

een pas is meegegeven. Uit het beweerde verzuim mogen de andere Kamers ook niet concluderen dat de Kamer de vrede met Algiers heeft verbroken, noch dat er met documenten is gespeeld.

Het is voorts begrijpelijk, zo nog steeds de Amsterdamse Kamer, dat beide schepen zonder slag of stoot zijn opgebracht. Want de overmacht van vier Algerijnen met 1600 manschappen en 166 stukken geschut was te groot. Voor defensieve acties waren beide schepen nog te kort op zee, slechts vijf dagen, en verweer zou groter onheil hebben gegeven, al bleken – zo voegt de Kamer er tegelijk aan toe - de schippers en hoofdofficieren te vreesachtig om verzet te plegen. Eigenlijk had de Kamer liever gezien dat het gevecht wel was aangegaan ondanks de gesloten vrede. Maar wie beweert dat de Kamer een verzuim heeft gepleegd, zegt in feite dat de schepen een goede prijs voor Algiers waren en dat de bemanning terecht werd opgebracht en dus als slaven zijn te beschouwen.

Wat de schade betreft, liep het ongeluk goed af. Want de Dey of gouverneur van Algiers gaf de schepen al snel vrij op verzoek van kapitein Cornelis Schrijver en de consul. De Dey zou daarmee hebben erkend dat de kaping onrechtmatig was, maar hij werd ongelukkigerwijs door zijn publiek gedwongen de helft van de geldkisten in beslag te nemen en die met de bevolking te delen, zodat de directe schade fl. 137.000,- bedraagt.

Amsterdam is voor die schade niet aansprakelijk. Want zij heeft de VOC al honderd jaar lang veel winst gebracht en nu moeten de andere Kamers in dit verlies delen, daar deze schade te wijten is aan de opstand van de Algerijnse bevolking tegen de Dey.

De Staten-Generaal gaan niet met dit betoog akkoord en ontbieden vertegenwoordigers van alle Kamers naar Den Haag om tot een afgerond oordeel te komen. Dit gebeurt op 6 en 7 november in de Statenzaal. Op instigatie van Zeeland, dat zich geruggensteund weet door het Zuider- en Noorderkwartier, wordt de Amsterdamse argumentatie ongenoegzaam geacht. Want:

1: Het Traktaat van 1726 vereist wel degelijk dat er Algierse passen worden meegegeven en het past Amsterdam niet het Traktaat ter discussie te stellen. Bovendien geven de andere Kamers hun schepen telkens de vereiste pas mee.

2: Dit ongeval was te voorzien. In de couranten is er nog onlangs voor gewaarschuwd dat de kapers van Algiers in het Kanaal opereren. In het verleden zijn er voorts duidelijk voorvallen geweest, waar de Amsterdamse Kamer zelf naar verwijst. Enkhuizen, het Noorderkwartier, en Zeeland hebben toen leergeld betaald. In 1674 is het Enkhuizer VOC-schip *Hoff van Breda* overvallen. Het gevecht kwam toen niet zozeer de kapers als juist het Noorderkwartier duur te staan, daar het zo'n honderd slachtoffers kostte. Dit was bepaald geen klein schip. Wat Zeeland betreft, zijn er diverse WIC-schepen op de Atlantische oceaan op weg naar de Cariben en Suriname overmeesterd en naar Algiers opgebracht. Op deze gebeurtenissen kom ik straks terug.

3: Voorts gaf Amsterdam andere uitgaande VOC-schepen wel Algierse passen mee. Daar dit ongeval menselijkerwijs was te voorzien moet Amsterdam er voor boeten. Want de vrede met Algiers is nog maar drie jaar geleden gesloten en nu al zijn er twee VOC-schepen genomen.

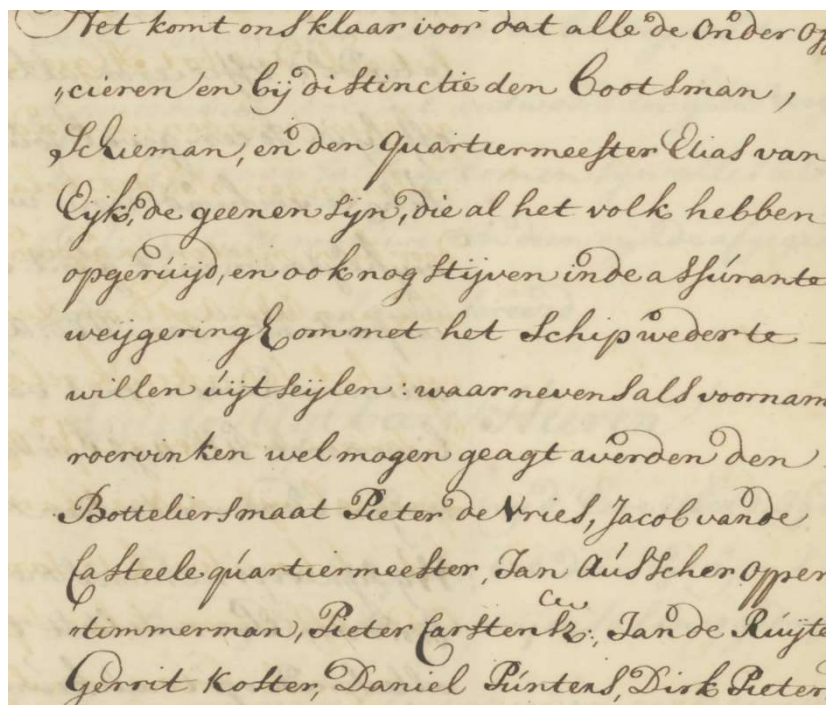
Intussen correspondeert Amsterdam met kapitein Schrijver en de consul om te weten wat er in Algiers is gebeurd. Er wordt geen rechtstreeks contact gelegd met de regering van Algiers om bijvoorbeeld te protesteren tegen haar kennelijke uitleg van het Traktaat. Amsterdam blijft wel van oordeel dat het Traktaat en het Plakkaat niet op de VOC noch op de WIC slaat en dat de tekst verbetering behoeft, omdat het in het kader van de vereiste documenten niet nominatim naar de VOC verwijst. Zowel Schrijver als de consul bevestigen intussen dat de schepen geheel zijn vrijgegeven en dat de lading deels in beslag is genomen, terwijl de bemanning tot 15 juni in de haven op de schepen is vastgehouden en daarbij in onzekerheid verkeerde over wat hen boven het hoofd hing.

Tijdens de bespreking in Den Haag blijkt Amsterdam met de andere Kamers tot een schikking te zijn gekomen ten aanzien van het financiële verlies, zodat het debat over het Traktaat wordt gestaakt. Al wordt het niet vastgelegd, waarschijnlijk heeft Amsterdam het verlies geïncasseerd.

*Tweede kwestie: hoe moet de bemanning worden getrakteerd?*

Na de terugkeer op de rede van Texel worden de schippers en de hoofdofficieren ontboden naar de Heren XVII in Amsterdam. De overige scheepslieden worden op twee galjoten bij Texel geplaatst onder bewaking van de admiraliteit, omdat de *Purmerlust* en *Ter Horst* zo snel mogelijk weer naar Batavia moeten vertrekken. Daarvoor worden er al in augustus nieuwe schippers en hoofdofficieren benoemd. Een delegatie reist vanuit Amsterdam naar Texel om de scheepslieden daar te examineren. Zij moeten een antwoord vinden op de vraag: wie waren de belhamels en wie was er schuldig aan de muiterij bij Gibraltar en wat was daarvan de reden? Er wordt geen vraag gesteld over de relatie van de scheepslieden en de Algerijnen.

Het onderzoek in Texel wijst uit, dat met name enkele onderofficieren, een bootsman, een schieman en hun maats met de kwartiermeesters verantwoordelijk zijn voor de zogeheten opstand aan boord. Die verdedigden zich met te verklaren, dat zij verwachtten in Batavia geen gage te ontvangen en dat men het bedrag van fl. 137.000,- op hen zou verhalen. De VOC noemt dit argument een ingebeeelde, 'imaginaire swarigheijt'. Met instemming van de Staten-Generaal loopt dit onderzoek ten slotte uit op het besluit de bemanning te excuseren



Met komt ons klaar voor dat alle de onderofficieren en bij distinctie den Bootsman, Schieman, en den kwartiermeester Elias van Eijk, de geenen sijn, die al het volk hebben opgeruijd, en ook nog stijven inde a'spirante weijgering. Om met het Schip weder te willen uijt seijlen: waarmede als voornam roervinken wel mogen geagt werden den Botteliersmaat Pieter de Vried, Jacob van de Casteele, kwartiermeester, Jan Auischer, opper timmerman, Pieter Carttenk, Jan de Ruijter, Gerrit Kotte, Daniel Punter, Dirk Pieter

en van straf te ontslaan omdat er ziekten zijn uitgebroken op de galjoten bij Texel. De scheepslieden wordt wel ernstig gemaand beschikbaar te blijven voor een reis naar Batavia overeenkomstig hun eed aan de VOC en hen wordt uitbetaling van de achterstallige gage van 1 à 2 maanden toegezegd. Aan wat zij in Algiers moesten doorstaan, geven de Kamer noch de Heren XVII enige aandacht. De schippers en de hoofdofficieren krijgen een verbod opgelegd voorlopig dienst te nemen bij de VOC, totdat de Staten-Generaal hen daarvan zal ontslaan.<sup>5</sup>

#### *Eerdere voorvallen.*

Je zou kunnen zeggen: ook in Amsterdam geldt toch: een gewaarschuwd mens telt voor twee. Enkele eerdere zogeheten ongelukken kwamen zijdelings ter sprake. Op welke voorvallen doelden de Amsterdamse alsook de Zeeuwse Kamer en het Noorderkwartier? De Amsterdamse Kamer bagatelliseert de vroegere verwickelingen met de Barbarijse kapers door te stellen dat het slechts enkele kleine schepen betrof.

Al vullen de Amsterdamse bewindhebbers in hun notulen en in hun beide 'Berigten' de gegevens niet in, het kan helder zijn dat ze doelden op de overheersing van de VOC-schepen de *Hof van Breda* van Enkhuizen, de Amsterdamse *Stermeer*, de Amsterdamse Hoeker *De Kaap* en naar de WIC-schepen *Sint Joris* en *Jonge Gillis*, de Surinamevaarders van Vlissingen.

Alleen *De Kaap* die in juni 1722 naar Algiers werd opgebracht, was inderdaad een klein schip met 27 scheepslieden. Maar toch, het was geen sinecure dat al deze 27 mannen in de boeien werden geslagen en op de markt te Algiers verkocht. Onbekend is waar ze zijn gebleven. Het VOC-fluitschip *Hoff van Breda* ging in 1674 inderdaad het gevecht aan met de zogeheten 'rovers' van Algiers. Er was in de jaren '70 echter geen vrede met Algiers. In het gevecht verloor een groot aantal mannen het leven. De anderen, 166 bemanningsleden en drie

<sup>5</sup> NA 1.04.02, inv. nr 4469.

vrouwelijke passagiers werden geketend in de gevangenis te Algiers gezet en op de markt verkocht. Er is geen indicatie dat de VOC in het Noorderkwartier acties ondernam om de totslaafgemaakten vrij te kopen of zich ten behoeve van hen met de losprijs in te laten. Sommige scheepslieden en passagiers zijn dankzij de inspanningen van de consuls Thomas Hees en Paulus Paravicini rond 1700 (dus 30 jaar later!) en vanwege het ingezamelde geld van vrienden en verwanten vrijgekocht, maar vele anderen zijn verdwenen in de nevel van de Noord-Afrikaanse slavernij.

In de verwickelingen die volgden op de inbeslagneming van de *Purmerlust* en *Ter Horst* stelde de Amsterdamse Kamer niet met documenten te hebben gespeeld, maar enige indicatie dat ze besepte hoezeer zij het lot van de bemanning, minstens 250 mensen, op het spel had gezet, zoeken we tevergeefs in het debat.

Dit verzuim past geheel in de geringe aandacht van de VOC voor wat er met de 'mensen' van de *Hoff van Breda* en van de *Stermeer* gebeurde.

Wat het Amsterdamse VOC-schip *De Stermeer* in 1675 betreft, had Amsterdam er alle belang bij hen vrij te krijgen. Eén van hen was namelijk Cornelis de Cretzer. Amsterdam vroeg hem zijn voorname post in Kaapstad weer in te nemen en er zijn carrière voort te zetten, zoals hij zich er verdienstelijk gemaakt had. Hij monsterde zich in 1674 daarom voor de heenreis aan en maakte met de andere 150 'koppen' de kaping mee. Allen worden opgebracht in Algiers en verkocht in 1675.<sup>6</sup>

Opvallend is hoe weinig de bewindhebbers of de VOC de Staten-Generaal aanklappen om de betrekkingen met Algiers aan de orde te stellen en zich om de bemanning te bekommeren. Ze klagen alleen over het schip en de lading. Blijkens hun notulen betreuren ze dat het schip – zo noteren ze - na anderhalve etmaal is gezonken en dat Algiers de goederen in beslag heeft genomen. Over de bemanning schrijven ze op 3 november 1674 alleen, dat 'de mensen daer werden vercocht'. Ze spannen zich niet voor hen in en stellen zich zelfs niet goed op de hoogte van wat er is gebeurd. Ze menen in 1677 blijkens hun notulen dat De Cretzer er is overleden. Dit klopt niet, want consul Thomas Hees bericht hen in 1680 dat hij De Cretzer uitnodigde voor de maaltijd, zoals de consul zich het lot van de Nederlandse slaven telkens aantrok en trachtte te verlichten door hen thuis te onthalen. Althans waar het om voorname, totslaafgemaakte personen ging. Kennelijk deed Amsterdam niet meer dan het slavernijbericht schouderophalend aan te horen, in de trant van 'het is niet anders'. Zoals gezegd, evenmin onderneemt de VOC-Enkhuizen iets voor het vrijkopen van de totslaafgemaakten, noch voor de mannen, noch voor de vrouwen als Anna Gerrits met haar kindje en haar zuster Catharina Gerritsdr. Kennelijk wendt de VOC zich ook niet tot de Noord-Afrikaanse autoriteiten om de schepen of de lading terug te vorderen, de schade op hen te verhalen en de bevrijding van de VOC-dienaren te eisen.

### *Conclusies*

We trekken enkele conclusies uit de manier waarop de VOC zich in de onderhavige situaties verhiel tot de Noord-Afrikaanse autoriteiten. Ondanks dat er bij herhaling reden was zich er

---

<sup>6</sup> Joosse, *Drie keer verkocht*, pag. 250 en bijlage pag. 338v.



politiek mee in te laten, ontliet de VOC een officiële relatie en liet de verwickelingen geheel aan de Staten-Generaal over.

Waar het ging om het lot van 'de mensen', schepelingen en passagiers, liet de VOC dit als handelsinstantie geheel over aan de zorg van de individuele bewindhebbers. Daar Arent van der Waeijen zijn eerdergenoemde steun-akte privé ondertekent, kan de conclusie worden getrokken dat hij hierin niet namens de Amsterdamse Kamer en zeker niet uit naam van de VOC handelde, maar als particulier.

Zijn actie paste wel in de manier waarop men in het algemeen in Noord- en Zuid-Holland de zorg voor de slaafgemaakten in Noord-Afrika realiseerde: de financiële last kwam terecht op de schouders van particulieren, verwanten en vrienden en de taak om contact te zoeken met de desbetreffende consul.

Kortom, ook in politieke zin sprong niet de VOC voor de betrekkingen in de bres, maar liet zij dit aan de admiraliteiten en de stedelijke en dorpsautoriteiten over. Dat was wellicht in die tijd logisch gezien de toenmalige terughoudende benadering van de Barbarijse regeringen.

Leendert J. Joosse, Den Haag, 19 juni 2024.