

DE MAZEN VAN HET NET

Vlaardingse en Maassluisse schepen onder Oostenrijkse vlag tijdens de Vierde Engelse Oorlog

Albert Brouwer en Ingena Vellekoop

Op 20 december 1780 brak voor de vierde maal de oorlog met Engeland uit. In een oorlog tussen zee-machten zijn vooral de scheepvaart en de visserij het doelwit van de vijandelijke handelingen. De weinige oorlogsschepen, waarover de Republiek beschikte, konden door gebrek aan bemanning en uitrusting niet in de vaart worden gebracht om de handels- en vissersvloot te beschermen.

Het uitbreken van een oorlog met Engeland betekende voor plaatsen zoals Vlaardingen en Maassluis altijd een grote ramp, omdat de schepen niet konden uitvaren en de hiermee verbonden nijverheid kwam stil te liggen. Echter het uitbreken van de Vierde Engelse Oorlog was letterlijk desastreus: op 18 december was – op enkele schepen na – de gehele Vlaardingse en Maassluisse vloot vertrokken ter beugvaart¹. Dit betekende dat zich 146 schepen op zee bevonden en de opvarenden niets van de uitgebroken oorlog wisten.

Dankzij de Vlaardingse stuurman Jacob van der Windt en zijn bemanning, die de euvele moed hadden naar zee te gaan om de schepen tegen het dreigende gevaar te waarschuwen, kon op 8 schepen na de gehele vloot met de bemanning behouden terugkeren².

Hoewel de meeste schepen en bemanningsleden veilig waren thuisgekomen en er reden was voor grote dankbaarheid, lagen werkloosheid, armoede, honger en ellende reeds op de loer. Op 9 januari 1781 werd in de vergadering van de Heren van de Grote Visserij vastgesteld dat "de groote visscherij en haaringvaart in dit jaar, op expresse ordre van den souverain (= stadhouder Willem V) zal stilstaan"³. Door deze bepaling werden onder meer de kabeljauw- en haringvisserij lamgelegd. Velen waren op den duur genoodzaakt hun hand op te houden bij de diaconie of bij de kas van de visserij-armen. Een klein aantal vissers zag kans dienst te nemen bij de marine of te gaan varen op een kaperschip. Anderen hielden zich bezig met de riviervisserij. Echter de meeste vissers waren veroordeeld tot een leven beneden het bestaansminimum⁴.

Van de kant van de reders werden voortdurend pogingen gedaan de schepen weer in zee te krijgen. Behalve het indienen van rekestten bij de regering, trachtten zij de mazen in het net te ontdekken om de visserij toch te kunnen uitoefenen. Op welke wijze probeerden de reders hun doel te bereiken?

Door een aantal schrijvers werd aangenomen dat de visserij, zoals de kabeljauwvisserij (op IJsland en de Noordzee) gedurende de jaren 1781 en 1782 niet mogelijk was en pas in 1783 weer op gang kwam⁵. A. Beaujon in zijn "Nederlandsche zeevisscherijen" verwees naar het Nederlandsche Jaarboek 1782, waarin sprake was van enkele uitgezeilde buizen die door de Engelsen met rust gelaten werden. Hij noemde dit een uitzondering⁶. Ten aanzien van de hoekwantvisserij meende hij dat deze gedurende 2 jaren volkomen stilstond⁷. M. Simon Thomas nam in haar boek "Onze IJslandvaarders in de 17de en 18de eeuw" het reisverhaal van de bemanning van de Vlaardingse hoeker De Jonge Alida, die in augustus 1782 in het ijs bleef steken, op. Zij verbaasde zich erover dat dit schip in 1782 vanuit Vlaardingen was gevaren en bij IJsland nog andere hoekers aantrof, hoewel in 1781 en 1782 de vaart stillag vanwege de oorlog. Op grond hiervan veronderstelde zij dat gegevens over het juiste aantal schepen, dat in die jaren was uitgevaren, ontbraken⁸.

H. A. H. Kranenburg, "De zeevisscherij van Holland in den tijd der Republiek" wist evenmin van haringvisserij gedurende de jaren 1781 en 1782. Echter wat betreft de kabeljauwvisserij noteerde hij dat zowel in 1781 als in 1782 door Vlaardingse en Maassluisse hoekers werd deelgenomen aan de visserij bij IJsland en op de Noordzee in de zomer en in de winter⁹. Ook Vermaas noemde in "De haringvisscherij van 1795 tot 1813" het uitvaren van hoekers uit Vlaardingen en Maassluis ten behoeve van de kabeljauwvisserij. Bovendien maakte hij gewag van 46 schepen uit Vlaardingen en Maassluis die aan de haringvisserij deelnamen in 1782¹⁰.

De reders zochten onder andere oplossingen in het varen onder buitenlandse vlag of in de associatie met buitenlandse ondernemingen. Met name het varen onder Oostenrijkse vlag komt in dit artikel aan de orde. Tijdens de laatste 2 maanden van 1781 en het eerste half jaar van 1782 bestonden intensieve contacten tussen

de Vlaardingers en Maassluizers en de inwoners van de Zuidelijke Nederlanden, die onder het bestuur van het Oostenrijkse Huis stonden. In deze periode was keizer Jozef II (1780-1790) aan het bewind.

Vooral in het stadsarchief van Gent waren vele sporen van de Vlaardingers en Maassluizers terug te vinden. Ook uit de archieven van Antwerpen, Brugge en Brussel kwamen zij te voorschijn. Het archief van Oostende echter — mogelijk het belangrijkste op het gebied van de visserij — ging tijdens de Tweede Wereldoorlog verloren.

Plakkat en rekest

Ongeveer een maand na het uitbreken van de Vierde Engelse Oorlog verscheen een plakkaat waarin de walvisvaart, alsmede de grote en de kleine visserij verboden werden op verbeurte van schepen, goederen, gereedschappen, want, zout, enz. Daarenboven werd een boete opgelegd van f 20.000. Ook mochten er geen schepen verkocht, verhuurd of geleend worden aan vreemdelingen. Een en ander vond zijn oorzaak in de angst dat de Nederlandse schepen zouden uitwijken naar vreemde havens en de handel en visserij zich blijvend in het buitenland zouden vestigen¹¹.

Korte tijd na het bekend worden van deze strenge maatregelen, sloegen de Vlaardingse en Maassluisse reders de handen ineen en stuurden gezamenlijk een rekest naar de Staten-Generaal. Ze vroegen hierin toestemming voor de kabeljauwvisserij op de Noordzee tot aan IJsland, zoals dat in die tijd van het jaar gebruikelijk was. Ze meenden dat wanneer de Nederlandse oorlogsschepen de Engelse vissers met rust lieten, de Engelse oorlogsschepen ditzelfde moesten doen ten aanzien van de Nederlandse vissers¹².

Ook de reders in Middelharnis dienden een soortgelijk rekest in. Naar aanleiding van beide verzoekschriften besloten de Staten-Generaal de Heer Hop, gevolmachtigd minister van de Republiek aan het Brussels hof, te vragen zich hierover te beraden met de minister van Groot-Brittannië. De zaak werd hiermee op de lange baan geschoven; Hop liet nooit iets van zich horen¹³.

Zolang er geen bericht ontvangen was uit Brussel, konden de schepen niet uitvaren om kabeljauw te vangen. Het College van de Groote Visscherij stelde in april

een rekest op om het embargo op de haringvisserij te laten opheffen. Ook deze poging liep op niets uit. De schepen moesten aan de kant blijven¹⁴. Evenmin bracht het bezoek van Willem V eind mei 1781 aan Maassluis enig soelaas. De stadhouder beloofde "alles aangaande de Visscherij aan te wenden, wat tot favorisering van dezelve in tijd en wijlen konde strekken"¹⁵ en daarbij bleef het. In juli besloten de Staten-Generaal de oorlogs- en kaperschepen te verbieden de Engelse vissers op zee te molesteren of hen te hinderen bij het uitoefenen van hun visvangst. De Hollandse vissers hadden weinig baat bij deze verordening: zij mochten nog steeds niet uitvaren¹⁶.

Individueel diende de Maassluizer Frans van Vin een rekest in, waarin hij toestemming vroeg vreemde haring te mogen invoeren om te verwerken en te verhandelen. Dit stuitte op verzet van zijn collega's die bang waren dat hierdoor de concurrentiepositie van het buitenland versterkt zou worden. Het rekest van Van Vin verdween uiteindelijk in de kast¹⁷.

Eind september volgde opnieuw een rekest van de Groote Visscherij, ingediend op verzoek van de Vlaardingse en Maassluisse reders, om het embargo op te heffen. Op 19 oktober lieten de Staten-Generaal weten dat de visserij, met uitzondering van de haringvisserij en de walvisvangst was toegestaan tot 1 april 1782¹⁸. De Vlaardingse en Maassluisse reders hadden weinig voordeel van deze maatregelen: hun schepen waren speciaal uitgerust voor de haring- en kabeljauwvisserij op de Noordzee en bij IJsland. De gedeeltelijke opheffing van het embargo betekende dan ook dat zij zich gedurende de herfst- en wintermaanden uitsluitend zouden kunnen bezighouden met de kust- en beugvisserij, terwijl de — op dat moment — zo belangrijke Kanaalvisserij (haringvisserij van oktober t/m december) voor hen gesloten bleef¹⁹. Bovendien bracht de beugvisserij veel problemen met zich mee, want het was niet duidelijk of de vissers door de Engelsen met rust gelaten zouden worden.

Zeebrieven en poorterschappen

Om de vishoekers (het scheepstype, in bijzonderheid voor de kabeljauwvisserij) toch in zee te krijgen, moesten er andere wegen worden bewandeld. En die waren al spoedig gevonden. Het aanvankelijk broederlijk op-



Haringbuis, 18e eeuw.

treden van de Vlaardingse en Maassluisse reders maakte plaats voor zelfstandige acties. Soms waren het individuele handelingen, dan weer van een aantal Vlaardingers of Maassluizers gezamenlijk, echter nog maar zelden maakten de reders uit de beide plaatsen een vuist tegen het regeringsbeleid. De competitie "wie het eerst zijn schepen in zee had" was belangrijker geworden²⁰.

Reeds in september 1781 werd te Oostende, Embden en in andere zeehavens door Hollandse schippers en kooplieden het burgerschap gekocht om onder neutrale vlaggen te kunnen varen²¹. Deze handelwijze gingen nu ook langs de Maas toepassen. De Vlaardinger Hubertus Wilhelmus van Lokhorst was de eerste die op 20 november 1781 voor zijn hoekerscheppen De

Hubertus en De Sint Petrus te Gent zeebrieven wist te bemachtigen²². Zijn schepen konden nu onder Oostenrijkse vlag naar zee zonder in moeilijkheden te komen met de Engelsen. In een aantal gevallen kregen de schepen een andere naam. Bijvoorbeeld het hoekerschip De Gendtsche Vergaederinge heette voordien De Jonge Arij.

Een andere mogelijkheid was het verkrijgen van poorter- of burgerschappen van steden in de Zuidelijke Nederlanden. Antwerpen had burgers, te Gent werden zij poorters genoemd. Op 23 november 1781 liet de Vlaardingse reder Klaas Hoogendijk zich als burger van Antwerpen inschrijven, zonder ooit een dag in deze stad gewoond te hebben²³. Een dag of tien later volgde de Vlaardinger Govert Visser (als stuurman werkzaam bij K. Hoogendijk) dit voorbeeld door het

poorterschap van Gent aan te schaffen.

Vanaf de tweede week van januari 1782 nam de stroom Vlaardingers en Maassluizers die zich wilden voorzien van Gentse poorterschappen en zeebrieven sterk toe²⁴.

In de vergadering van de Vlaardingse Gecommitteerden van de Visserij notuleerde men op 21 december 1781 dat er 5 hoekers, varende onder Hollandse vlag, behouden waren thuisgekomen. Op zee bevonden zich 41 schepen op de beugvisserij, alle onder keizerlijke vlag²⁵. In het Nieuwe Nederlandsche Jaarboek, januari 1782, daarentegen is sprake van 40 vissers die onder keizerlijke en Pruisische vlag waren uitgezeild²⁶. Dit laatste zal, gezien de zeer geringe uitgifte van burgerschappen in Antwerpen (zeebrieven uit deze stad zijn niet gevonden) en de — omstreeks 21 december — nog maar nauwelijks op gang gekomen uitgifte van Gentse poorterschappen en zeebrieven, een juistere berichtgeving zijn. In de archieven van andere Zuidneder-

landse steden, zoals bijvoorbeeld van Nieuwpoort en Blankenberge werd niets op dit gebied aangetroffen. Te Brugge werden zeebrieven verstrekt voor enige, in 1781 en 1782, te Vlaardingen aangekochte schepen²⁷. Zoals reeds vermeld werd, ging het Oostendse archief verloren. Hoe groot het aantal aldaar ingeschreven poorterschappen en zeebrieven is geweest, valt moeilijk te benaderen. Dat de hoekers uit het Maasgebied ook onder Oostendse vlag voeren, blijkt uit een brief d.d. 9 februari 1782 van de kapitein van het wachtschip bij Den Briel aan de Raad Fiscaal te Rotterdam, waarin hij vroeg hoe hij zich moest opstellen ten opzichte van de hoekers die onder keizerlijke of "ostendische" vlag in- en uitliepen²⁸.

Verkoop van de schepen

Zodra de beslissing van de Staten-Generaal d.d. 19 oktober 1781 inzake de gedeeltelijke opheffing van het embargo op de visserij bekend werd, zochten ook

De haringvisserij, 18e eeuw.



de Maassluisse reders naar oplossingen om te kunnen uitvaren. Eind november vroegen zij de Staten-Generaal ontheven te worden van het verbod op de verkoop van schepen met toebehoren aan inwoners van vreemde mogendheden. Zij stelden daarbij uitdrukkelijk de schepen te zullen verkopen aan vreemdelingen die geen vijanden van de Republiek waren en de schepen te gelegener tijd weer in te kopen²⁹.

Met het indienen van de rekestten volgden de Maassluizers de officiële weg. Enige Vlaardingse reders, Jan Pernis en Klaas Hoogendijk namens Jan Hoogwegt, verkochten reeds eind 1781 vier schepen aan rederijen te Brugge en Brussel. De totale waarde bedroeg 10.014 gulden³⁰.

De Vlaardingse reder Assendelft de Coningh schreef zijn vader dat het een gewoonte begon te worden dat reders hun schepen aan stuurlieden gingen verkopen. Deze laatsten kochten poorterschappen in Antwerpen of Gent en lichtten daar ook zeebrieven. Een handelwijze waarmee De Coningh zich niet kon verenigen: "Dog hoe dat brave lieden zulx met hun geweten kunnen overeen brengen kan ik niet bevatten, want het is gewis, zij hun stuurman tot een meyneedige maeken"³¹.

Zijn Maassluisse collega Willem van der Jagt daarentegen vond de Vlaardingers zeer doortastend in hun optreden. Ze hadden een grote voorsprong op de Maassluizers en konden daardoor het meest succes behalen. Zijn plaatsgenoten hadden geen inzicht of waren te bang om onder keizerlijke vlag te varen³².

Behalve de verkoop van schepen naar het buitenland, valt er — vanaf het bekend worden van de gedeeltelijke opheffing van het embargo — een stijging in de handel in schepen of in scheepsaandelen waar te nemen. De reders kochten zoveel mogelijk aandelen op van het schip of de schepen waarvan zij reeds de meerderheid van de aandelen in hun bezit hadden of waarvan zij boekhouder waren ofwel zij verkochten hun schip aan een grotere rederij. Eveneens werden er een aantal verklaringen van schenkingen "inter vivos" afgelegd: ouders, schoonouders en grootouders lieten vastleggen dat zij hun schip of schepen bij hun leven overdroegen aan een zoon, schoonzoon of kleinzoon³³.

Begin februari 1782 gaven de Staten-Generaal toestemming tot de verkoop van de vissersschepen met toebehoren gedurende de oorlog met Engeland aan

onderdanen van Jozef II. Uiteraard verbonden zij hieraan hun voorwaarden. De verkoop werd toegestaan mits:

- er bij de Raad Fiscaal een borgstelling werd gegeven van f 1000 om reden dat de genoemde "visschuyten op deze landen zullen blijven vaaren met permisie";

- er voor elk schip een Hollandse stuurman en tien à elf Hollandse vissers zouden worden ingehuurd; hiervoor moest een borgstelling van f 300 per man worden gegeven. Na terugkeer dienden zij zich te melden³⁴. De ideeën van de Admiraliteit werden niet door iedereen in dank afgenomen. De Coningh schreef op 25 februari aan zijn vader: "de leeden ter Admiraliteyt op de Maze hebben de fantasie gekreegen om ons te bepalen, dat wij voor alle onze scheepen, zoo met bunnen als zonder, request moeten inleveren, om vrijheyd van onze scheepen aen Brabandze of Vlaemze burgers te mogen transporteeren en ofschoon aen de Fiscael ter klaersten gedemonstreert, wij (altans de meesten) de zeebrieven op hun eygen naem, als keyzerlijke onderdanen luyden, moet zulx egter geschieden en gemelde requesten door de aggregatie (=samenvoeging) van gecommiteerdens van de visscherij, 't zij van Vlaardingen of Maassluys bekrachtigd werden. 't Zonder welk ingeleeverd request en bekoome appointement (=voorlopige rechterlijke beschikking) de uytleggers, de scheepen niet moogen laten passeeren"³⁵. Uit zijn gemopper blijkt dat de keizerlijke zeebrieven en poorterschappen alleen voor de Admiraliteit op de Maaze niet voldoende waren om de schepen doorgang te verlenen. De schepen moeten voorzien zijn van verklaringen dat ze verkocht mochten worden aan inwoners van de Zuidelijke Nederlanden. Het verzoek van een aantal Maassluisse reders van eind november 1781, was bijna drie maanden later tot een verplichting geworden voor elke rederij die wilde uitvaren.

Als gevolg van deze bepalingen werden tientallen rekestten ingediend bij de Admiraliteit op de Maas. Verscheidene reders lieten daarenboven notarieel vastleggen dat zij zich door middel van een rekest hadden gewend tot de Admiraliteit om goedkeuring te verkrijgen voor de verkoop van hun schip of schepen³⁶. Mogelijk waren zij in de veronderstelling dat het nog wel even kon duren voordat de gevraagde papieren binnen waren.

Gentse medewerking

Vanaf half januari was de toeloop naar de zuiderburen enorm toegenomen. Vrijwel dagelijks meldden zich hier Hollanders uit die visserijplaatsen die, door de verordening van oktober 1781, het meest getroffen waren. Met name de stad Gent, waar de autoriteiten zeer meegaand waren, bood goede perspectieven. Dat juist Gent de visserij van de Republiek op dat moment zo'n warm hart toedroeg, zal onder andere zijn oorzaak hebben gevonden in het feit dat de stad als transitohaven door de keizer aan de kant was geschoven.

Jarenlang werd de vaart op de Vlaamse binnenwateren door de Gentenaars belemmerd ten nadele van de Brabanders. Nadat Jozef II in 1780 op de troon was gekomen, bepleitten de Antwerpse schippers met succes hun zaak bij de nieuwe vorst. Op 7 december 1781 verscheen een decreet waarbij alle schippers toestemming kregen van Oostende en Nieuwpoort naar Antwerpen, Leuven en Brussel te varen en andersom, zonder in Brugge of Gent te moeten lossen³⁷. Een klap die voor de Gentenaren hard aankwam.

Tussen 4 december 1781 en 21 november 1782, de data waarop het eerste en het laatste poorterschap werden verkocht aan Vlaardingers, schreven zich 129 Vlaardingers en 97 Maassluizers in als Gentse poorters. In de periode tussen 10 april en 21 november 1782 was er niemand uit deze beide plaatsen die zich hiervoor meldde. Men kan er van uitgaan dat de aangifte van de poorterschapen tussen 4 december 1781 en 10 april 1782 zijn hoogtepunt had. Een topdag was 7 maart: 39 personen uit Maassluis of varend voor Maassluisse rederijen kregen die dag het Gentse poorterschap. Mogelijk was hier sprake van de min of meer volledige bemanning van enkele schepen. Dit idee wordt versterkt doordat in die dagen geen scheepsbrieven in dergelijke grote aantallen werden gelicht. Bovendien klaagde de Maassluisse reder Van der Jagt geregeld over zijn bange plaatsgenoten die niet onder Keizerlijke vlag durfden te gaan varen³⁸.

Een Vlaardingse reder, Paulus Drossaert, nam het zekere voor het onzekere: hij werd begin 1782 zowel poorter van Gent als burger van Antwerpen³⁹. Te Antwerpen verkregen in totaal 5 Vlaardingers en Maassluizers het burgerschap.

Gelijktijdig met de uitgifte van de poorterbrieven, gebeurde het lichten van de zeebrieven. Nadat Van Lokhorst op 20 november 1781 als eerste zeebrieven verkreeg (hij daarentegen werd pas half maart 1782 poorter), duurde het tot eind december voordat de volgende deze kwam halen. Van half januari tot half maart vond een ware hausse plaats. Toen was het afgelopen: door het decreet van 21 maart — zie hierna — was de veiligheid van de schepen, die niet onder Oostendse of Nieuwpoortse vlag voeren, niet langer gegarandeerd. Te Gent werden 68 zeebrieven gelicht door Vlaardingse rederijen en 32 door Maassluisse.

Behalve poorterbrieven halen en zeebrieven lichten, werden ook compagnieën opgericht. Vlaardingse en Maassluisse reders associeerden zich met inwoners van Gent en in mindere mate met die uit Brugge en Brussel. Veelal bestond de samenwerking er uit dat de Zuidnederlanders zich borg stelden voor hun Hollandse compagnons.

Een bijzonder geval was de Compagnie van Van der Jagt & Van der Gronden te Oostende. Adriaan van der Jagt uit Maassluis, zoon van de eerder genoemde Willem van der Jagt, ging in februari 1782 een vennootschap aan met Jacobus Gijsbertus van der Gronden, oorspronkelijk afkomstig uit Gelderland maar sinds twee jaar burger en inwoner van Oostende⁴⁰.

Korte tijd nadat de Staten-Generaal hadden toegestemd in de verkoop van schepen naar de Zuidelijke Nederlanden, begon de Compagnie schepen te kopen. Het eerste schip dat werd aangekocht, was De Keizerlijke Adelaar van Van der Jagt.

Daarna volgden 26 gaffel- en bezaanvisschuiten en een ventjagersbezaanbunsschuit, die Van der Jagt namens de Compagnie te Middelharnis kocht. Hiermee was een bedrag van 42.575 gulden gemoeid⁴¹. In Maassluis werden 14 hoekers gekocht en in Vlaardingen nog eens 4. Dit bedroeg de somma van 37.070 gulden⁴². Tesamen met het schip van Van der Jagt gaf de Compagnie in ongeveer 3 maanden tijds voor ruim 81.000 gulden aan schepen uit.

Keizerlijke maatregelen

Evenwel het grote aantal Hollanders en hun activiteiten in Gent deed de gemoederen verontrusten. Er werd een comité opgericht dat de misstanden inzake



Jozef II, keizer van Oostenrijk (1780-1790).

de uitgifte van zeebrieven moest onderzoeken. Vanuit Brugge kwam kritiek dat de vreemdelingen wel zeebrieven kregen en de burgers niet. De Nederlanders kochten poorterschappen zonder ooit in de stad gewoond te hebben en gaven met z'n allen hetzelfde adres op waar ze een kamer hadden gehuurd. Vooral in Gent maakte men zich schuldig aan deze praktijken. Daar werden zelfs zeebrieven afgegeven op naam van stuurlieden. Te Brugge zochten de Hollandse kooplieden handelshuizen om zich mee te associëren. Echter niet om zich in de stad te vestigen, maar uitsluitend om zeebrieven te bemachtigen. De Bruggenaren vonden het tijd worden dat een en ander door een wet verboden werd⁴³.

Ook andere plaatsen maakten bezwaar: de schepen waarvoor zeebrieven waren gelicht havenden nooit in

de Zuidnederlandse havens. Een volgend probleem vormden de Franse vissers die het Nederlandse voorbeeld volgden door in Gent zeebrieven te halen (Frankrijk was eveneens in oorlog met Engeland). Echter alle kritiek was gericht tegen het Gentse beleid dat zo dwaas was dat het protestanten en andere vreemdelingen toeliet tot de burgerstand. De naam van de Gentse advocaat mr. Bruno d'Hert werd in een adem genoemd met speculatie⁴⁴.

Op 11 maart 1782 verscheen een plakkaat waarin werd gesteld dat de zeebrieven alleen bestemd waren voor degenen die hun domicilie werkelijk in de Oostenrijkse Nederlanden hadden. De autoriteiten moesten onderzoeken of de aanvragers er werkelijk woonden en er familie en bezittingen hadden⁴⁵.

Ruim een week later gingen de aanvragen voor zeebrieven te Gent vergezeld van verklaringen dat de aanvrager al enige tijd in de stad woonde en poorter was. Na inspectie en vertoning van een schriftelijke huur-overeenkomst werd de zaak geregeld⁴⁶. Om zich te verantwoorden bij het Gouvernement stuurde het Gentse stadsbestuur op 16 maart een overzicht van de uitgegeven poorterschappen en zeebrieven naar Brussel. In het begeleidende schrijven zette men uiteen dat de Nederlanders aan hun verplichtingen hadden voldaan bij het kopen van de poorterschappen en het lichten van de zeebrieven. Ofschoon ze in werkelijkheid niet in de stad woonden, er noch familie noch bezittingen hadden, waren de betrekkingen met hen van groot belang wegens de handelscontracten⁴⁷.

De brief van het Gentse stadsbestuur had weinig invloed op de gang van zaken. Op 21 maart verscheen een keizerlijk decreet waarin werd verordend "dat den haring- en cabeljauwvisserij niet kan worden gepleegt onder den vlag Sijner Majesteyt, nog die der Nederlanden, onderworpen aan Zijn gehoorszaamheid, dan door schepen voorsien van bisonderen zeebrieven voor den visscheryen en geexpedieert door den Magistraat van Oostenden of Nieuwpoort". Voorts dat alle schepen die onder andere vlaggen op haring of op kabeljauw visten, beschouwd zouden worden als vreemdelingen en dientengevolge niet onder de bescherming van de keizer vielen.

Het decreet veroorzaakte een verslagenheid in Gent die werd vergroot door de gedachte dat de op zee zijnde schepen met Gentse zeebrieven door de Engelsen opgebracht zouden kunnen worden. In een brief aan de Vlaardingse Gecommitteerden van de Visscherij d.d. 25 maart spraken J. Huijsman, officier der stad Gent en J. Puttemans, officier van politie der stad Gent, hun verontrusting uit. Twee dagen later volgde opnieuw een brief, ditmaal alleen van Puttemans. Hij meende dat het noodzakelijk was dat enige reders, voorzien van machtigingen, zich zouden vervoegen bij het Hof in Brussel om de zaak van de visserij te bepleiten⁴⁸.

Tegenzetten

Plotsklaps vormden de reders van Vlaardingen en

Maassluis weer een eenheid nu de vissersvloot bedreigd werd. De afgevaardigden van beide plaatsen benaderden de Raad Fiscaal te Rotterdam die echter geen pasklare oplossing voorhanden had. Zoals gewoonlijk wist Willem V er ook geen raad op. Uiteindelijk moest de rederij zelf weer het antwoord bedenken⁴⁹.

De Hollandse wachtschepen voor de kust bij de rivieren hadden opdracht alle vissersschepen tegen te houden: de schepen die naar zee wilden en die naar de haven terugkeerden. De schepen op zee waren aan hun lot overgelaten⁵⁰.

Naar aanleiding van de laatste brief van Huijsman, werden twee reders afgevaardigd uit Vlaardingen, Van Linden van den Heuvell en Johannes van der Kemp en twee uit Maassluis, Arij van der Drift en Jacob Verhoeff. Zij kregen machtigingen namens de gehele rederij zich te vervoegen bij het Hof te Brussel en de zaken zodanig te regelen dat een goede afloop werd bereikt⁵¹. Op 3 april ging de afvaardiging op pad. De reis werd deels over water, deels over land afgelegd. Van de gehele tocht hield Van Linden van den Heuvell een journaal bij, zowel van de bezienswaardigheden die onderweg bekeken werden als van de activiteiten ten dienste van de visserij. Van een eerdere reis naar Gent, in januari toen Van Linden van den Heuvell zich het poorterschap ging aanschaffen, is eveneens een reisjournaal bewaard⁵².

Te Gent spraken de afgevaardigden met verscheidene Gentenaren die vrij somber gestemd waren over de kwestie. De mogelijkheden waren: zich door middel van rekestten wenden tot het Hof te Brussel, voortaan havenen in Oostende of eenmalig de haven van Oostende binnenlopen om zeebrieven te lichten. De laatste twee oplossingen werden als niet van toepassing van de hand gewezen. Restte dus het indienen van de rekestten bij het Hof.

Intussen kwam ook de Vlaardinger L. Hoogendijk te Gent aan. Hij was naar Oostende en Nieuwpoort geweest om met de autoriteiten te praten. Zijn pogingen hadden geen succes gehad. Uitsluitend wanneer de vissersschepen daar zouden havenen of tenminste zouden lossen, konden er zeebrieven worden verstrekt. Nieuwpoort was bereid een oogje dicht te doen indien de schepen af en toe de haven eens binnenkwamen en ervoor betaald werd: 180 ducaten per schip (1 ducaat

= f 2,50), waarvan 4 ducaten voor de zeebrief, 4 voor elke matroos, 28 als premie voor de stad en 100 voor de baljuw. Hoogendijk zag geen heil in de onderneming, evenals de afgevaardigden, en keerde onverrichter zake huiswaarts. Later ging hij opnieuw naar Nieuwpoort om daar toch zeebrieven te lichten voor zijn vader, die meende dat "sekuurder is met een key-sers seebrief dan bloot onder de prinsen vlag" te varen⁵³.

Na enige dagen in Gent geweest te zijn, vertrokken de afgevaardigden naar Brussel. Ook hier bereikten zij het gewenste doel niet: de raadsheer van het Hof was brutaal en minister Hop kregen ze niet te spreken. Teruggekeerd in Gent, verstuurden ze twee rekesten: een aan het Gentse stadsbestuur om hun zaak te steunen bij het Brusselse Hof (een aantal schepen was uitgeva-

ren onder borgstelling van Gentse inwoners). Het andere rekest was bestemd voor de keizer om bescherming te vragen voor de 30 schepen die zich op zee bevonden onder keizerlijke vlag en nu geen bescherming meer genoten. De afgevaardigden keerden op 15 april naar huis terug. Op het rekest aan Brussel volgde een negatieve beschikking⁵⁴.

Andere wegen

Terwijl Arij van der Drift in Gent en Brugge de belangen van de visserij aan het behartigen was, rustte zijn vader in Maassluis een schip uit om naar IJsland te varen onder keizerlijke vlag en met Gentse zeebrieven. Wanneer het schip het wachtschip bij Den Briel passeerde, zou de Hollandse vlag gehesen worden. Ook andere Maassluiers wilden op deze wijze uitvaren.

Gezicht op Gent, einde 18e eeuw.



W. van der Jagt die dit allemaal aan de Raad Fiscaal in Rotterdam doorgaf, vermeldde tevens dat vele Vlaardingers dit voorbeeld zouden volgen.

Op 17 april ging het gerucht dat de vissersschepen onder Hollandse vlag en met Gentse, Antwerpse of Brusselse zeebrieven vrij mochten uitvaren. Volgens Van der Jagt was de consternatie groot in Maassluis omdat slechts weinigen over dergelijke papieren beschikten. Uitsluitend Oostendse en Nieuwpoortse zeebrieven waren verkrijgbaar maar gezien de bijkomende eisen was het niet mogelijk daarvan gebruik te maken⁵⁵.

Veel duidelijkheid omtrent de vlaggen en de zeebrieven was er niet. K. Hoogendijk vroeg op 19 april advies aan de Raad Fiscaal. Moest hij uitvaren — het was immers hoog tijd voor de visserij — onder de Hollandse vlag en het risico lopen door de Engelsen opgebracht te worden? Zijn zoon wilde varen onder de Pruisische vlag. In Embden kostten de zeepassen 4 ducaten⁵⁶.

Op 10 april had hij de Raad Fiscaal laten weten dat er van het Vlaardingse scheepsbestand 26 IJslandvaarders op zee waren met Gentse zeebrieven, 12 visten op de Noordzee en 70 lagen nog in de haven. Waarschijnlijk gingen nog 12 à 15 schepen naar IJsland met Pruisische zeepassen. 3 dagen later meldde hij de stand van zaken te Maassluis: 9 IJslandvaarders waren op zee, 20 op de Noordzee en 7 werden er klaargemaakt om te gaan varen. Bovendien schreef hij dat Engelse kapers vis gekocht hadden van een Maassluisse visser⁵⁷.

Hoogendijk liet het idee om onder Pruisische vlag te gaan varen niet los. In mei verkocht hij te Zwartewaal vijf schepen aan de Embdense reder Krak. Drie weken later had hij zeven schepen op de kabeljauwvaart onder de vlag van de koning van Pruisen. Enige andere Vlaardingse reders volgden zijn voorbeeld om de schepen aan Krak te verkopen. Merkwaardigerwijs vonden de transporten van de schepen in Zwartewaal plaats⁵⁸.

Eind mei verkocht de Maassluizer Nicolaas Daniel de Hoest van Holy drie hoekers aan de firma Olbrechts in Brussel. De bemanning legde op 18 juni — enkele dagen voordat de haringschepen naar zee zouden gaan — bij de notaris in Maassluis een verklaring af (compleet met omschrijving van de lengte en het uiterlijk van de mannen) dat zij burgers waren van Nederheembeke, een dorpje in de omgeving van Brussel.

In september waren er nogmaals 24 personen die wilden laten weten burgers van Nederheembeke te zijn. Allen waren zij geboren in Noordwijk-Binnen of in Noordwijk aan Zee. In het archief van Nederheembeke echter was geen spoor van deze mensen te bekenen⁵⁹.

Begin juni lieten twee Vlaardingse reders een rekest opstellen met het verzoek hun haringbuizen te mogen verkopen aan keizerlijke onderdanen, op soortgelijke wijze als enige tijd tevoren met de hoekers was gebeurd. Een dergelijk verzoek was nog niet eerder gedaan. Van een andere reder vernam de klerk, die het rekest moest maken, dat dit buiten medeweten van de Penningmeesters der Groote Visscherij gebeurde. Die wilden namelijk dat de haringschepen onder Hollandse vlag naar zee zouden gaan. Een andere klerk kwam op het idee of het hier misschien dezelfde schepen betrof waarvoor reeds eerder rekestten waren ingediend om ze te verkopen. Bij zijn onderzoek ontdekte hij dat van de 30 haringschepen waarvoor de Penningmeesters van de Groote Visscherij hun toestemming hadden gegeven er 20 waren met gelijkkluidende namen van boekhouders, stuurlieden en schepen en 2 met overeenkomstige namen van boekhouders en schepen. De klerk maakte geen bezwaren, ofschoon de toestemming van de Groote Visscherij geen verkoop aan keizerlijke onderdanen inhield. Andere schepen die aan de haringvisserij deelnamen, deden dit onder Pruisische Vlag. Bij het passeren van het wachtschip kwam een commies aan boord om de lading te controleren. Deze mocht alleen bestaan uit de noodzakelijke gereedschappen en de gevangen vis. De kosten van de visitatie bedroeg 1 gulden voor de commies en 6 stuivers voor de roeiers die hem aan boord brachten⁶⁰.

Op 18 juni werden de stuurlieden die aan de haringvisserij meededen beëdigd⁶¹. 2 dagen later was het eindelijk zover: de schepen gingen naar zee, de haringteelt kon beginnen. De Coningh kon op 17 juli zijn vader laten weten dat zijn haring voor 90 gulden per ton was verkocht⁶².

Zonder nog problemen van Engeland te ondervinden kon er worden gevestigd. In november gaven de Staten-Generaal haar fiat om op verse vis te varen, weliswaar met de nodige voorwaarden en bepalingen⁶³.

Eind december 1782 vroegen twee afgevaardigden van de Gecommitteerden van de Visserij van Vlaardingen en Maassluis de Raadspensionaris of er mogelijkheden waren dat de Hollanders vrij konden varen. Deze adviseerde, zolang er nog geen accoord was bereikt tussen de Republiek en Engeland, onder neutrale vlag te blijven varen⁶⁴. Niettemin begon het einde van deze ellende in zicht te komen. De vredesonderhandelingen waren begonnen. Op 20 januari 1783 werden de Praeliminaires van Parijs gesloten, tussen Frankrijk, Spanje en Engeland. Hiermee werd een wapenstilstand bereikt waaraan ook de Republiek zou moeten deelnemen, hetgeen kort nadien gebeurde. De schepen konden vrij, onder Hollandse vlag, uitvaren⁶⁵.

En toen ...

Zoveel als er, verhoudingsgewijs, bekend is over de verkoop van schepen naar de Zuidelijke Nederlanden, zo weinig weten we over de formaliteiten aangaande de terugkeer van de schepen. Een aantal schepen voer aanvankelijk onder Gentse zeebrieven, later onder die van Pruisen. Mogelijk werden de compagnieën, die slechts een wassen neus waren, in alle stilte opgeheven. De in de transportakten genoemde bedragen zijn vermoedelijk nooit betaald.

Over de Compagnie van Van der Jagt & Van der Gronden is meer bekend. Ondanks dat de compagnie in Oostende was gevestigd en Van der Gronden aldaar burger was, werden de Oostendse zeebrieven hen geweigerd. De autoriteiten struikelden over het feit dat hun gezinnen niet in Oostende woonden en dat slechts twee van hun schepen in de haven van Oostende waren gezien. Bovendien maakte het kapitaal van Van der Jagt deel uit van het familiebezit. Kortom, alles werd aangewend om de Compagnie dwars te zitten. Een en ander liep dermate hoog op, dat Van der Gronden uit Oostende dreigde te vertrekken⁶⁶.

Na het bekend worden van de Praeliminaires van Parijs, transporteerde Van der Jagt, namens Van der Jagt & Van der Gronden, alle schepen die te Middelharnis waren gekocht, weer aan de inwoners van die plaats tegen een verlies van zo'n 10%. Ook werd een aantal hoekers weer aan Maasluizers verkocht, met verliezen van 40 tot 65%⁶⁷. In hoeverre hier sprake is van gefinancierde bedragen, wordt niet duidelijk. In het geval van



*Haring. Kind, al is hy klein, geeft ons groot gewin:
Daarvan leeft in 't Vaderland menig huisgezin.*

Belang van de haring, 18e eeuw.

speculatie waren er gevoelige verliezen geleden. In januari 1783 had Van der Gronden zich blijkbaar in Brugge gevestigd. Onder zijn naam werden zeebrieven gelicht en schepen getransporteerd⁶⁸.

Op 26 augustus 1783 werd de Compagnie te Rotterdam ontbonden met een verlies van f2800⁶⁹. Voor Van der Jagt had het avontuur van de Vierde Engelse Oorlog nare gevolgen: in januari 1784 kreeg hij surseance van betaling. Zijn schoonmoeder wist een faillissement te voorkomen⁷⁰.

Conclusie

Zoals hierboven werd beschreven was het — met de nodige pijn en moeite — mogelijk de visserij te beoefenen sinds de late herfst van 1781. Hoeveel schepen hieraan deelnamen, valt moeilijk te achterhalen omdat de schepen, zodra hiervoor zeebrieven werden gelicht, af en toe van andere namen voorzien werden. Bovendien voer sinds mei 1782 een aantal schepen onder Pruisische vlag, een onderwerp dat in dit artikel vrijwel buiten beschouwing is gebleven.

Noten

- 1 ARA/AdC 40, 18/12/1780
- 2 Th. J. Poelstra. Catalogus bij de tentoonstelling De waarschu-
wingsreis van Jacob van der Windt 1780/1781. Vlaardingen,
1980. p. 10-11.
- 3 ARA/GrViss 24.
- 4 GA Vldg/Va 2, 26/6/1781.
- 5 H. A. H. Boelmans Kranenburg. Visserij in de Nederlanden
1780-1857. In: Algemene Geschiedenis der Nederlanden, dl.
10, p. 210.
- 6 A. Beaujon. Overzicht der geschiedenis van de Nederlandse
zeevisscherijen. Leiden, 1885. p. 104.
- 7 Idem, p. 159.
- 8 M. Simon Thomas. Onze IJslandvaarders in de 17de en 18de
eeuw; bijdrage tot de geschiedenis van de Nederlandsche han-
del en visscherij. Amsterdam, 1935. Bijlage J.
- 9 H. A. H. Kranenburg. De zeevisscherij van Holland in den tijd
der Republiek. Amsterdam, 1946. p. 222-223.
- 10 J. C. Vermaas en M. C. Sigal jr. De haringvisscherij van 1795
tot 1813. Vlaardingen, 1922. p. 148.
- 11 ARA/AdmColl Verz VdHeim 270 en 465.
- 12 GA Vldg/Va 2, begin maart 1781.
- 13 ARA/AdmColl Verz Bisdom 223, 15 en 26/3/1781; GA
Vldg/Va 2, 30/3 en 26/10/1781.
- 14 ARA/GrViss 44 en 16.
- 15 GA Mssl/OA 7, f.207v en 208v.
- 16 GA Vldg/Va 2, 19/7/1781.
- 17 GA Mssl/VA 6, 12/6/1781; GA Vldg/Va 2, 1 en 6/7/
1781; ARA/AdmColl Verz VdHeim 466 en 467.
- 18 GA Vldg/Va 2, 23/9, 19 en 26/10 en 15/11/1781.
- 19 Mededeling: C. F. Kwakkelstein te Vlaardingen.
- 20 ARA/AdmColl Verz Bisdom 223, 13/2, 12, 15 en 17/4/
1782.
- 21 NNJb 1781, p. 1770-1771.
- 22 SA Gent 154bis/1.
- 23 SA Antwerpen, poortboek V.
- 24 SA Gent 122/8.
- 25 GA Vldg/Va 2.
- 26 NNJb 1782, p. 95-96.
- 27 SA Brugge 78.
- 28 ARA/AdmColl Verz Bisdom 223.
- 29 GA Vldg/Va 2, 29/1/1782.
- 30 SA Brugge 78; GA Vldg/ORA 122.
- 31 ARA/AdC 40, 4/2/1782.
- 32 ARA/AdmColl Verz Bisdom 223, 13/2/1782.
- 33 GA Vldg/ORA 122; ARA/RA Mssl 93; ARA/RA Zwart-
waal 3.
- 34 ARA/AdmColl 172.
- 35 ARA/AdC 40.
- 36 ARA/AdmColl 172 en 623; GA Vldg/NA 59.
- 37 F. H. Mertens en K. L. Torp. Geschiedenis van Antwerpen.
Amsterdam, 1848. dl. 7, p. 208-209.
- 38 ARA/AdmColl Verz Bisdom 223, 13/2, 12, 15 en 17/4/
1782.
- 39 SA Gent 122/8; SA Antwerpen, poortboek V.
- 40 GA Rotterdam/NA 3302/985; RijksA Brussel/Secr. 2188,
14/5/1782.
- 41 ARA/RA Middelharnis 17.
- 42 ARA/RA Mssl 93; GA Vldg/ORA 122.
- 43 RijksA Brussel/Secr 2183, 28/2/1782.
- 44 RijksA Brussel/Secr 2188, 8/3/1782.
- 45 SA Antwerpen/Pk 2785, f. 2.
- 46 SA Gent 154bis/14.
- 47 SA Gent/geschreven brieven, reeks 3/98.
- 48 GA Vldg/Va 2, 21, 25 en 27/3/1782.
- 49 GA Vldg/Va 2, 26/3/1782.
- 50 ARA/AdC 40, 4/4/1782.
- 51 GA Vldg/Va 2, 27 en 29/3/1782 en NA 59/27.
- 52 GA Vldg/VLvdH 17 en 18; I. Vellekoop. De slechte weg
naar Gent in 1782. In: De Gentenaar, 22/1/1980.
- 53 GA Vldg/VLvdH 17 en Va 2; ARA/AdmColl Verz Bisdom
223, 13/4/1782.
- 54 GA Vldg/VLvdH 17; SA Gent serie 114/8, diverse rekestten
1782; RijksA Brussel/Secr 2183.
- 55 ARA/AdmColl Verz Bisdom 223, 15 en 17/4/1782.
- 56 ARA/AdmColl Verz Bisdom 223, 19/4/1782.
- 57 ARA/AdmColl Verz Bisdom, 223.
- 58 ARA/RA Zwartewaal 3; GA Vldg/NA 59/44.
- 59 RijksA Brussel/Notariaat 18. 324, 29/5/1782; ARA/NA
Mssl 5571 en 5572.
- 60 ARA/AdmColl Verz VdHeim 467, 18 en 27 en 29/6/1782;
GA Mssl/VA 6, 18/6/1782.
- 61 GA Schiedam/OAA 118.
- 62 ARA/AdC 40, 17/7/1782.
- 63 GA Mssl/VA 6, 12/11/1782.
- 64 GA Vldg/Va 2, 31/12/1782.
- 65 GA Vldg/Va 2, 24 en 30/1/1783.
- 66 RijksA Brussel/Secr 2188, 14 en 16/5, 13 en 15/7/1782.
- 67 ARA/RA Middelharnis 17; RA Mssl 93.
- 68 SA Brugge 78 en Notariaat 164, 22 en 28/4, 16/6 en 28/7/
1782.
- 69 GA Rotterdam/NA 3302/985.
- 70 ARA/RA Mssl 223 en NA 5575; GA Mssl/OA 7, 29/1/
1784.

Gebruikte afkortingen in de noten

AdC	Assendelft de Coningh
AdmColl	Admiraliteits College
ARA	Algemeen Rijksarchief
GA	Gemeente Archief
GrViss	Groote Visscherij
Mssl	Maassluis
NA	Notarieel Archief
NNJb	Nieuwe Nederlandse Jaarboeken
OA	Oud Archief
OAA	Oud Administratief Archief
ORA	Oud Rechterlijk Archief
RA	Rechterlijk Archief
RijksA	Rijksarchief
SA	Stadsarchief
Secr	Secretariat d'Etat et de Guerre
Va	College van de Kleine Visserijarmen
VA	Visserij Archief
Verz	Verzameling
Vldg	Vlaardingen
VLvdH	Van Linden van den Heuvell