

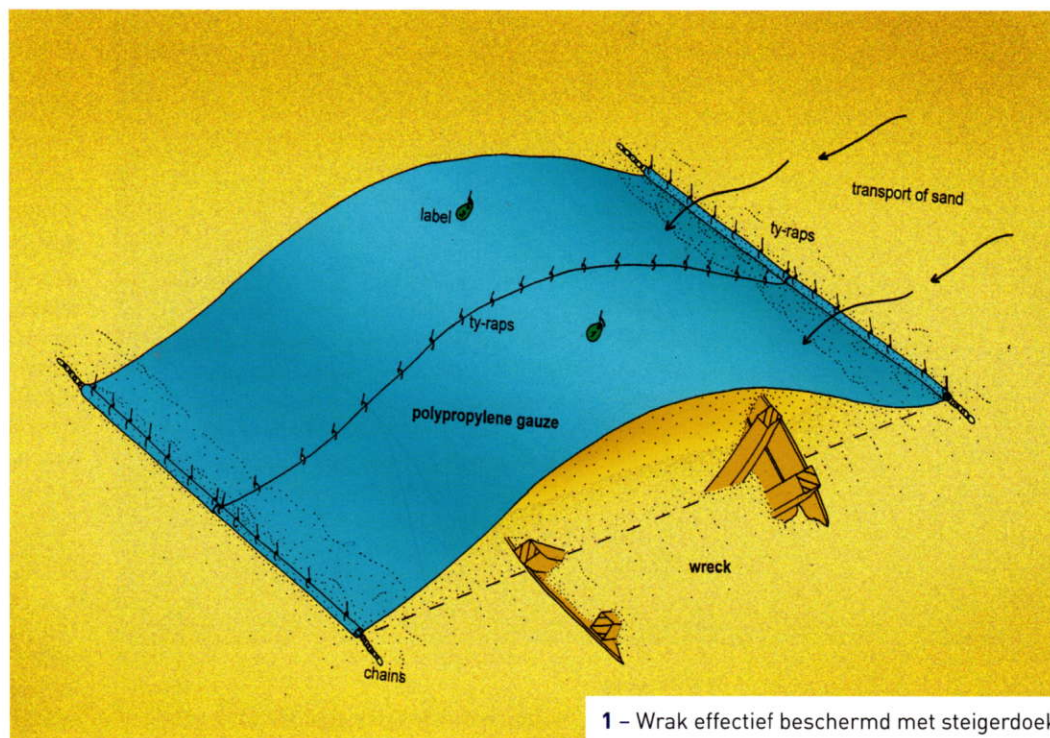


Maarten Hell
Onafhankelijk historicus
en publicist



Will Brouwers
werkzaam voor het
maritiem programma
van de RCE

EEN FLUITSCHIP MET EEN BIJZONDERE NAAM



1 – Wrak effectief beschermd met steigerdoek.

De Vrede van Nijmegen

Een houten scheepswrak dat op de bodem van de Waddenzee eeuwenlang diep onder het zand heeft gelegen en door bodemerosie plotseling gedeeltelijk boven de zeebodem uit gaat steken, begint direct aan een proces van verval. Een van de grootste vijanden van houten wrakken, naast menselijke activiteiten, is de paalworm (*Teredo Navalis*). De paalworm kan in relatief korte tijd de blootliggende wrakdelen vernietigen. Een effectieve manier om dergelijke blootliggende wrakken fysiek te beschermen, is afdekken met steigerdoek (polypropyleen netten). Door de structuur van de netten wordt zand vastgezet en zo ontstaat een kunstmatige zandheuvel op het wrak.³

Een deel van het erfgoed onderwater is vanuit cultureel oogpunt van groot belang en het behouden waard. Maar dat is helaas niet voor elk wrak mogelijk. Er moeten keuzes worden gemaakt. Het is daarom van belang een goede inventarisatie van scheepswrakken in de Nederlandse wateren – en daarbuiten, denk aan VOC schepen – te maken. Kennisopbouw is een van de prioriteiten van het in 2012 gestarte Maritieme Programma van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE).

De kennis die deze inventarisatie oplevert zorgt ervoor dat we steeds meer in staat zijn: – de cultuurhistorische waarde van scheepswrakken vast te stellen en om keuzes te maken;

Op 2 oktober 1710 lagen 24 koopvaardischepen in de rede bij Texel klaar voor vertrek. Met zuidoostelijke wind

en 'moij, lief weer' waren de omstandigheden ideaal voor een rustige zeiltocht naar Noorwegen. Om twaalf uur vertrok de handelsvloot naar de plaatsen Bergen en Drammen om er hout te halen. Fluitschip de Vrede van Nijmegen kwam echter niet ver. Rond zeven uur 's avonds was het nog maar zeven mijl verwijderd van de kust toen er plotseling een groot schip aan stuurboordzijde opdoemde. Een botsing was onvermijdelijk: de Vrede van Nijmegen raakte lek en zonk naar de bodem van Noordzee.

Maritiem erfgoed

De wateren rondom Nederland zijn, onzichtbaar voor het blote oog, bezaaid met scheepswrakken. Het zijn stille getuigen van ons maritieme verleden. Vandaag de dag hebben overheid en marktpartijen op zee regelmatig met dit onderwater erfgoed te maken. Wan-

neer deze partijen vindplaatsen als scheepswrakken aantreffen, melden zij dit bij de Rijksdienst.¹

Het fysieke bestand van het aantal bekende scheepswrakken groeit relatief snel door bijdragen van verschillende partijen zoals amateurduikers, Rijkswaterstaat (RWS) en de beroepsvisserij. De gegevens worden in databases ondergebracht en in kaart gebracht. Een dergelijk systeem waar in dit gebeurt is het MACHU GIS systeem. Archeologische data (wrakken) worden gekoppeld aan informatie over bodemgebruik, erosie en biologische bedreigingen.²

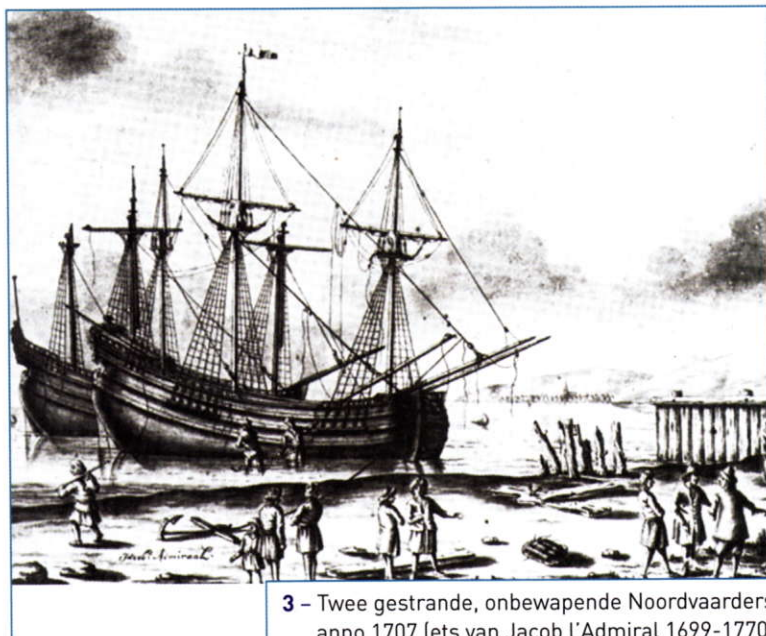
Daarnaast is een begin gemaakt om de veelheid aan historische data in archieven en andere bronnen te ontsluiten en via databases te koppelen aan fysieke archeologische resten. Het maritiem programma van de RCE omvat het Wrakken in Documentenproject (WID) waarin een begin is gemaakt met het verzamelen en ontsluiten van deze historische bronnen.

Wrakken in Documenten (WID), onderdeel van het maritiem programma van de RCE, bevat 409 vermeldingen van gezonken schepen rond Texel uit de periode van de Republiek (1575-1795). De online historische schependatabase geeft een unieke inkijk in het reilen en zeilen van schippers en schepen, zoals de Vrede van

Nimwegen. Deze fluit van een houtschipper uit Hindeloopen is in 1710 gezonken na een aanvaring. Tussen 1600 en 1800 zijn er veel fluiten gebouwd maar in Nederlandse wateren is er nooit een geïdentificeerd. Ook de Vrede van Nimwegen ligt nog altijd anoniem op de zeebodem, tenzij het wrak is weggespoeld of vergaan.



2 – Fluit zeilend aan de wind (Claes Jansz. Rietschoof ca. 1680).



3 – Twee gestrande, onbewapende Noordvaarders anno 1707 (ets van Jacob l'Admiral 1699-1770)

- onderzoeksmethoden en -technieken te ontwikkelen die nodig zijn voor het van wrakken in situ;
- verfijndere manieren van opgraven te ontwikkelen.

Een scheepswrak is bijna altijd de stille getuige van een dramatische gebeurtenis. Het zijn tijdsmachines die ons inzicht kunnen geven in het leven en werken van mensen uit vervlogen tijden; een fenomeen dat bijvoorbeeld bij landarcheologie zelden geëvenaard kan worden.

We hebben enerzijds een (groeïend) bestand aan fysieke wrakken die, meestal anoniem, soms met naam en toenaam bekend zijn, anderzijds is er nog een immense schat aan nauwelijks aangeboord historisch materiaal.⁴

In archieven liggen notariële akten, verzekeringspapieren, couranten, brieven en andere berichten over scheepsrampen en ongelukkige reizen die inzicht kunnen geven in handel en scheepvaart en zelfs kunnen helpen bij het voorspellen waar de wrakken zouden kunnen liggen.

Wrakken in Documenten (WID)

Het Wrakken in Documentenproject (WID) is slechts een eerste bescheiden poging om in

een beperkt gebied wrakken in beeld te brengen die tussen 1595-1795 rond Texel zijn vergaan. Dit leverde tot nu toe 409 schepen op die veelal met naam, lading, namen van de bemanning (en soms meer) bekend zijn. Deze historische schependatabase geeft een unieke inkijk in het reilen en zeilen van schippers en schepen in een klein maar belangrijk stukje van de Nederlandse wateren; het gebied rondom Texel.

De Rede van Texel was eeuwenlang het gebied waar (handels)schepen zich verzamelden die naar Oost Indië, West Indië (Caraïben), het Oostzeegebied, Noorwegen en de Middellandse Zee voeren. Meestal ging het goed, want de rede van Texel was een relatief veilig ankergebied. Toch kwamen alleen al rond Texel tussen 1595-1795 honderden schepen op de bodem terecht.

Eén van de schepen in de WID database is de Vrede van Nijmegen. Het was een doorgewone vrachtvaarder, type fluitschip. Het schip zonk na een aanvaring in 1710 ten noordwesten van Texel. Wat lading, opvarenden of scheepstype betreft is het geen bijzonder schip. Het is ook niet teruggevonden of opgegraven en toch is juist dit schip met die bijzondere naam exemplarisch voor een groot deel van de gezonken vrachtvaarders. Bovendien krijgen we zo een inkijkje in

de vaarpraktijk van zeventiende-eeuwse zeevarenden.

De Vrede van Nijmegen onder de golven

Riskante vaarjaren van een Hindelooper schipper (1702-1713)

Voor de *Amsterdamsche Courant* was de ondergang van de Vrede van Nijmegen in oktober 1710 slechts één van de vele incidenten. Ruim twee weken later meldde de krant summier dat het schip enkele mijlen uit de kust was overzeild en gezonken.⁵ Zulke ongelukken werden bijna terloops gemeld in de zee-tijdingen: er zonken jaarlijks altijd enkele schepen langs de Noord-Hollandse kust. Tussen 1700 en 1710 zijn er in de wateren rond Texel zeker 48 schepen ten onder gegaan, door stormen, strandingen, brand, aanvaringen of andere oorzaken.⁶

Ook op Texel leidde de ondergang van de Vrede van Nijmegen tot weinig ophef. Vanaf het eiland berichtte Theodora de Clercq aan de Directie van de Oostersche Handel in Amsterdam over de maritieme toestand daar. Zij schreef dat de vloot was vertrokken, maar verzweeg het onfortuinlijke lot van de Vrede van Nijmegen.⁷ In de notariële archieven is het scheepsongeluk beter gedocumenteerd. Het



4 – Op dit schilderij van Henri Gascard wordt de vrede getekend tussen Spanje en Frankrijk in 1679. MUSEUM HET VALKHOF

fluitschip was immers gezonken ten gevolge van een aanvaring, zodat er financiële belangen meespeelden. De eigenaren en verzekeraars van de Vrede van Nijmegen hoopten de schade te kunnen verhalen op de tegenpartij. De bemanning wist tijdig te ontkomen en legde in Amsterdam op verzoek van de schipper notariële verklaringen af. Op basis van deze en andere archiefbronnen is een beeld te schetsen van de geschiedenis van de Vrede van Nijmegen.

Houthandel op Noorwegen

De vroegste vermelding van de scheepsnaam Vrede van Nijmegen dateert van februari 1702.⁸ Het schip was toen eigendom van Hidde Tjeerds, één van de vele houtschippers uit het Friese stadje Hindeloopen.

Deze Hidde was in dat jaar zeker veertig jaar oud, aangezien hij in 1684 was getrouwd en daarbij meerderjarig moet zijn geweest.⁹ Vóórdat hij begon aan zijn zeemansbestaan, was hij actief als houthandelaar. Tussen 1698-1700 kwam zijn naam voor in bevrachtingscontracten, waarbij hij grote ladingen houten balken liet importeren uit de Zweedse plaats Narva (nu de derde stad in Estland). Hindelooper schippers hadden in deze periode een belangrijk aandeel in de scheepvaart op het Oostzegebied en Noorwegen. Dit is deels te verklaren vanuit hun overwegend doopsge-

zinde geloofsovertuiging. Die verbood hun namelijk om wapens te dragen, het 'weerloosheidsbeginsel'. Daarom kozen zij liever voor de relatief rustige vaart op Noorwegen dan voor risicovollere routes naar Indië of het Middellandse Zeegebied.¹⁰

Wel voeren Hindelooper koopvaardijsschepen meestal in konvooi, begeleid door bewapende admiraliteitsschepen.

De Hindelooper vloot bestond aan het begin van de achttiende eeuw uit ruim honderd zee-gaande vaartuigen. Deze lagen in winterlaag (in veilige haven overwinteren) in Amsterdam, waar de schippers opdrachten aannamen van lokale reders en bevrachters. Als hun schepen in het voorjaar gereed moesten worden gemaakt, brachten binnenvaartschepen de bemanning van het Friese stadje naar de metropool aan het IJ. Eventueel konden zij daar ter plaatse nog aanvullend personeel werven, want Amsterdam was het centrum van de arbeidsmarkt voor zeelieden. Op de heenreis naar de Noorse havens voeren de schippers in ballast of met producten als brandewijn, wijn, hop, vlas, tabak, steenwerk en Leidse kazen. Op de terugweg naar Amsterdam vervoerden zij Scandinavische houtwaren voor de scheepsbouw.¹¹

Het hout uit Noorwegen werd gelost en ge-

veild in Amsterdam. De invoer naar de Zaanstreek, die eind zeventiende eeuw uitgroeide tot centrum van de scheepsbouw, was verwaarloosbaar, aangezien de zware zeeschepen wegens de ondiepten de Zaan niet konden opvaren. Het in Zaandam geveilde hout was grotendeels afkomstig uit de Rijnstreek. Toch onderhielden de Hindelooper schippers goede contacten met Zaanse scheepsbouwers. Zij lieten er massaal hun vaartuigen bouwen, zoals blijkt uit notariële akten.¹²

Problemen met schippers

Ook Hidde Tjeerds zal de Vrede van Nijmegen in de Zaanstreek hebben laten bouwen, nadat hij zijn bestaan als koopman had ingewisseld voor een leven op zee. Die carrièreswitch was niet zo opmerkelijk, want schippers traden in vreemde havens gewoonlijk op als koopman. Helaas is er geen bouwbestek of contract van de fluit van Hidde Tjeerds terug te vinden in de archieven van Zaanse notarissen. Het volledige eigendom had hij niet. Verschillende Amsterdamse kooplieden bezaten een aandeel, zoals dat indertijd gebruikelijk was. Dankzij deze 'partenrederij' waren zowel de winst als het risico bij eventuele schade verspreid over een grote groep investeerders. De Vrede van Nijmegen was verdeeld in ten minste 96 'parten' of aandelen. De totale waarde van het schip was ruim 14.000 gulden.¹³ Onder de eigenaren vinden we rijke

De Vrede van Nijmegen 1676-1679

Een pan-Europese vredesconferentie

Scheepsnamen met het woord 'vrede' erin waren buitengewoon populair onder Hindelooper schippers. Dat schipper Hidde Tjeerds zijn eerste schip specifiek naar de Vrede van Nijmegen vernoemde, is echter opvallend. Waarschijnlijk waren er namelijk al decennia verstreken tussen het van stapel lopen van het schip en de sluiting van deze peis, in 1679. We kunnen niet met zekerheid zeggen

wanneer het schip precies gebouwd werd, maar dat zal zijn gebeurd vóór 1677; anders had Hidde Tjeerds zijn schip wel genoemd naar de in dat jaar gesloten Vrede van Rijswijk. De voorgaande Negenjarige Oorlog (1688-1697) was immers desastreus geweest voor de noordvaarders. Zo was in 1696 een groot deel van hun in het Vlie gereedliggende handelsvloot in handen gevallen van Franse kapers.²⁶

telgen uit het Amsterdamse regentenpatriciaat, zoals de families Rendorp en Roeters, maar ook eenvoudigere burgers.

Vanaf het begin van de achttiende eeuw voer Hidde Tjeerds geregeld met de Vrede van Nijmegen op Noorwegen. De houthandel was lange tijd belemmerd geweest door maatregelen van de koning van Denemarken, waartoe Noorwegen toen behoorde. In 1701 hadden Hollandse kooplieden echter gunstige voorwaarden voor houtverscheppingen uit Noorwegen geregeld en konden zij weer vrij inkopen.¹⁴ Een jaar later haalde Hidde Tjeerds een lading hout uit Kopervik, gelegen boven Stavanger. De terugreis verliep voorspoedig, totdat hij de Hollandse kust in zicht kreeg. Daar werd de fluit aangevaren door een passerende schipper uit Workum. Een deel van de boegspriet was afgebroken, de boeg beschadigd en de schacht van het tui-anker was kromgebogen.¹⁵

Schipper Hidde Tjeerds kwam wel vaker in problemen met andere schippers. In juni 1703 lag hij klaar om vanuit Texel in konvooi uit te varen, toen een gerechtsdienaar beslag liet leggen op de Vrede van Nijmegen. Hij bleek zelf een ander schip, de Faam, te hebben aangevaren, dat daarbij beschadigd was geraakt. De scheepseigenaar, Cornelis Hobbe, wilde geld zien en liet de Vrede van Nijmegen confisqueren totdat in de betaling was voorzien. Hidde Tjeerds was het daarmee niet eens. Hij had de schade willen laten taxeren door twee neutrale scheepstimmerlieden, maar daarmee was Hobbe niet akkoord gegaan. Via de notaris wees hij een bevriende zeilmaker en scheepstimmerman aan als borgen. Op zijn beurt eiste Hidde Tjeerds een forse schadeclaim, omdat hij nu niet kon uitvaren terwijl er gunstige wind was en het konvooi al was vertrokken.¹⁶

Nieuwe eigenaar

Ook voor de jaren 1708 en 1709 zijn reizen naar Noorwegen met de Vrede van Nijmegen

gedocumenteerd. Het schip voer altijd zonder bewapening, maar wel in konvooi. De groep van acht tot twaalf bemanningsleden bestond uit bekenden uit Hindeloopen en kundige zeelieden van Ameland. In augustus 1710 duikt plotseling een andere naam op in de scheepslijsten¹⁷: dan is Boudewijn (Bolderwijn) Tjeerds kapitein van de Vrede van Nijmegen. Hij was ongetwijfeld een familielid en gezien zijn leeftijd (47) hoogstwaarschijnlijk een broer van Hidde Tjeerds.

Op 2 augustus 1710 vertrok Boudewijn Tjeerds wederom met de Vrede van Nijmegen vanuit Amsterdam naar Noorwegen.¹⁸ In twee dagen voeren zij over de Zuiderzee naar Texel, waar zij achttien dagen moesten wachten op gunstige wind en het vertrek van het konvooi. Bij het uitzeilen bleek de wind echter te krachtig te zijn voor het oude schip: de grote mast brak af. Schipper Boudewijn Tjeerds zette koers naar Medemblik waar de mast werd hersteld. Op 2 oktober vertrok hij opnieuw in konvooi vanuit Texel, maar na zeven mijl werd zijn schip aan stuurboordzijde geraakt door de Zwarte Kat, een andere koopvaarder. Vanaf een stelling probeerden de timmerman en bootsman het ontstane gat nog te dichten, maar ook de boeg had ernstige schade opgelopen en het water stroomde naar binnen.

De goederen in het ruim dreven al heen en weer en de bemanning begon uit alle macht te pompen. Omdat de Zwarte Kat was doorgevaren na de aanvaring, bleven Boudewijn Tjeerds en zijn mannen verstoken van hulp terwijl hun schip langzaam zonk. De schipper liet met vuur een noodsein geven. Ook werd de reddingsboot uitgezet om hulp te halen, maar deze sloeg door een harde golf aan stukken. Intussen bleef het schip water maken. De opvarenden zagen het somber in, totdat een andere schipper te hulp schoot en hen aan boord nam. De verlaten Vrede van Nijmegen werd spoedig verzwolgen door de golven.¹⁹

Zaak tegen de Zwarte Kat

De Zwarte Kat, het schip dat de Vrede van Nijmegen zo ongenadig had geraakt, stond onder leiding van schipper Lolke Fredericksz. Net als Boudewijn Tjeerds was hij afkomstig uit Hindeloopen en voer hij op Noorwegen. Wel had hij een groter schip: een fluit van 219 last met twintig bemanningsleden aan boord. De rol van kapitein Lolke Fredericksz bij de aanvaring was weinig heldhaftig: hij gaf het commando door te varen, terwijl zijn bemanning de noodsignalen van de Vrede van Nijmegen konden zien en wisten dat het schip zwaar beschadigd was.²⁰

Volgens het zeerecht moesten de kosten van een gezonken schip bij een aanvaring worden gedeeld tussen de beide partijen, indien er tenminste sprake was een ongeluk. Bij moedwil of opzet kwamen de kosten geheel op het bordje van de veroorzaker.²¹ Recente getuigenverklaringen van de opvarenden speelden een doorslaggevende rol in schadezaken. Bij terugkeer in Amsterdam spoedden de bemanningsleden van de Vrede van Nijmegen zich dan ook naar de notaris om hun versie van de werkelijkheid te laten vastleggen. Op verzoek van Boudewijn Tjeerds legden drie matrozen op 29 oktober 1710 een uitgebreide verklaring af. Voor hen was er geen twijfel mogelijk; zij waren overzeild door de Zwarte Kat. In het avondlicht hadden zij het schip herkend aan de opvallend kleine voorsteng: geen enkel ander schip met dat kenmerk was uit Texel vertrokken.

Ook zeven bemanningsleden van de Zwarte Kat lieten een verklaring vastleggen bij de notaris. Volgens hun relaas was het juist de Vrede van Nijmegen die hun schip had geschampst.²² Een dag na deze verklaring kwamen de reders van de Vrede van Nijmegen in actie. Namens hen liet de Deense firma Laasbye & Nieugaard schipper Boudewijn Tjeerds expliciet verklaren te zijn overzeild door de Zwarte Kat. Ook vijf bemanningsleden van de Zwarte Kat kregen opnieuw een uitnodiging om voor de notaris te verschijnen. Dit-



5 – Links een fluit ca. 1650, rechts een fluit ca. 1690. De karakteristieke peervormige achterkant wordt steeds minder uitgesproken aan het einde van de 17e eeuw.

maal verklaarden zij de Vrede van Nijmegen te hebben aangevaren en duidelijk te hebben gezien dat het schip daarbij zware schade had geleden.

Met deze getuigenverklaringen op zak begonnen de schipper en reders van het gezonken schip een rechtszaak voor de Amsterdamse schepenen. Zij eisten financiële genoegdoening van Lolke Fredericksz en confiscatie

van diens goederen om deze kracht bij te zetten. De Amsterdamse schepenen ontzegden hun echter die eis.²³ De afloop van de rechtszaak is niet terug te vinden in de gerechtelijke archieven. Mogelijkerwijs is de zaak in der minne geschikt.

Ook over de verdere lotgevallen van schipper Boudewijn Tjeerds tasten we in het duister. Hidde Tjeerds, de voormalige eigenaar van de Vrede van Nijmegen, voer intussen weer op

Noorwegen. Zijn nieuwe schip, kortweg de Vrede genaamd, was gebouwd op de werf van scheepsbouwmeester Pieter Jansz Ouwejan in Zaandam. Het was een grote fluit van 129 ¼ voet (ca. 37 meter) lang en 217 last.²⁴ De Hindelooper schipper was optimistisch over de toekomst. Met de Vrede van Utrecht was in 1713 een einde gekomen aan de langdurige en bloedige Spaanse Successieoorlog tegen Frankrijk. Geïnspireerd door dit heuglijke feit doopte Hidde Tjeerds zijn nieuwste schip Vrede van Utrecht.²⁵



6 – Details van het Ghostwreck: links een boeganker, rechts en het hennegat (waar het roer naar buiten komt). De afwezigheid van de paalworm en het zuurstofarme water van de Oostzee zorgen er voor dat wrakken daar vaak goed bewaard blijven.

De zeventiende eeuw was een bloedige eeuw, waarin Europa verscheurd werd door voortdurende conflicten en oorlogen. De landkaart van Europa werd grondig herschikt en mercantilistische belangen speelden een hoofdrol. De Republiek der Zeven Verenigde Provinciën was een succesverhaal in economisch en politiek opzicht. Bij andere Europese staten, vooral Engeland en Frankrijk, zette dit kwaad bloed, in het Rampjaar 1672 culminerend in een aanval op de Republiek door Frankrijk met Engeland, Zweden, Münster en Keulen als bondgenoten. De waterlinie behoorde het gewest Holland voor een Franse invasie en de sterke vloot onder leiding van Michiel de Ruyter kon de Engelsen van landingen afhouden.



7 – Op deze afbeelding is nogmaals de typische peervormige spiegel of achterstevan van fluitschepen te zien. Het tweede schip van links heeft een platte spiegel.

Een militaire patstelling ontstond waarbij de tol van de oorlog al snel voor alle partijen te hoog werd. De coalitie, onder leiding van Frankrijk, viel uit elkaar toen Engeland niet langer bereid was aan de oorlog deel te nemen. In 1674 stelde de Engelse koning Karel II zich op als bemiddelaar tussen de belangrijkste kemphanen Frankrijk en de Republiek. Een geschikte plek om onderhandelingen te beginnen werd gevonden in de centraal gelegen en voor alle partijen acceptabele stad Nijmegen. De vredesconferentie duurde van 1676 tot 1679.²⁷ Deels door de precaire verhoudingen en langdurige protocollen duurde het diplomatieke steekspel in de provincie stad veel langer dan beoogd. Jarenlang onderhandelen resulteerde in een vrede met grote gevolgen voor geheel Europa. Er werd namelijk niet alleen vrede gesloten tussen de Republiek en Frankrijk, maar ook tussen Spanje en Frankrijk, het Duitse Rijk en Frankrijk, Zweden en de Republiek. De onderhandelingen in Nijmegen mondten dus uit in een pan-Europese vrede. De verschillende vredesverdragen werden collectief bekend onder de naam 'Vrede van Nijmegen' (Treaties of Peace of Nijmegen, Paix de Nimègue).

De Vrede van Nijmegen inspireerde vele tijdgenoten tot het maken van schilderijen, pamfletten gedenkpenningen en zelfs muziek. In Parijs werd speciaal ter ere van de vrede de 'Place des Victoires' ingericht, met een ruitersstandbeeld van Lodewijk XIV. De componist Marc-Antoine Charpentier componeerde een Te Deum ter gelegenheid van de vrede. Inmiddels is de Prelude van dit muziekstuk bij praktisch elke Europeaan bekend, omdat het wordt gebruikt als intro-tune van het Eurovisie Songfestival.

Voor schipper Hidde Tjeerds waren de maritieme bepalingen van het Nijmeegse vredesverdrag significanter dan al deze pracht en praal. In het traktaat van commercie, navigatie en marine, een afzonderlijk onderdeel van de vrede van 1679, hadden de koning van Zweden en de afgevaardigden van de Staten-Generaal afspraken gemaakt over de behandeling van schepen en schippers. Naast algemene bepalingen over de vrijheid van scheepvaart en koophandel werden praktische maritieme zaken geregeld. Zo zouden confiscatie van elkaars schepen, lading en zeelieden voortaan tot het verleden behoren, terwijl ook de procedures bij bergingen werden gereguleerd. In de praktijk was de goede verstandhouding van korte duur: tijdens de Grote Noordse Oorlog (1700-1721) leed de Hollandse Oostzeevloot opnieuw grote schade door Zweedse kapers.

Het fluitschip: Dutch design in de zeventiende eeuw

De Vrede van Nijmegen was een vrachtschip van het type fluit. De fluit was het meest succesvolle vrachtschip in de zeventiende en begin achttiende eeuw. De fluit ontstond rond 1600 in Hoorn uit al bestaande scheepstypen zoals de gaing en buis. De fluit werd ten opzichte van bestaande vrachtschepen verlengd. De gebruikelijke lengte breedte verhouding was 1:3,5. Fluiten werden 1:4 en zelfs 1:5 en werden daarmee smaller en beter bezeilbaar. De fluit had toch een bol ruim voor extra vrachtruimte. Het dek was zeer smal en leek als het ware 'ingesnoerd'. Door de hoge graad van specialisatie en mechanisatie (houtzagerijen Zaanstreek) van de scheepsbouw in Holland was de fluit goedkoop te bouwen.

De ronde peervormige achterkant maakte de fluit tot een zeer herkenbaar schip. De bewapening werd tot een minimum beperkt; ook dit zorgde voor meer vrachtruimte. De zeileigenschappen waren zo gunstig dat met een relatief kleine bemanning kon worden volstaan. Het scheepstype was een doorslaand succes in de strijd om handel, vracht en kostenbesparing in de zeventiende eeuw. Het bleek het ideale vrachtschip voor de middel-lange afstand te zijn en het gaf de Hollanders een grote voorsprong in de handel binnen Europa. De fluit groeide zo uit tot het werkpaard van de Gouden Eeuw.

Wrakken en fluiten

Tussen ca. 1600-1800 zijn er veel fluiten gebouwd maar er zijn tot nu toe slechts drie min of meer complete wrakken gevonden (in Zweedse wateren) die ook als fluit geïdentificeerd worden.

In Nederlandse wateren is kon tot nu toe geen fluit worden geïdentificeerd.²⁸

Begin jaren '60 werd in de Zweedse haven Dalarö een wrak gevonden dat als fluit kon worden geïdentificeerd en stamt uit dezelfde periode als de Vrede van Nijmegen. Het schip heette de Anna Maria, was gebouwd in 1693 in Amsterdam en werd verkocht aan een Zweedse rederij. De Anna Maria voer in 1709 van Stockholm naar Portugal, maar werd door winterse buien overvallen en moest wachten in de haven van Dalarö. De bemanning die was overgebleven om schip en lading te bewaken en onderhouden, was naar de haven gevaren om op te warmen en een borreltje te drinken. Het was tijdens dit 'personeelsuitje' dat de Anna Maria vlam vatte en jammerlijk zonk. Helaas is de achterstevan met de meest in het oog springende fluitkenmerken geheel verloren gegaan.²⁹

De twee andere fluitachtige wrakken respectievelijk het zogenaamde Ghostwreck (ontdekt in 2007) en het Lionwreck (ontdekt in de buurt van Stockholm 2009) worden ruwweg tussen 1630-1650 gedateerd.³⁰

Doopsgezinde schippers

De fluit was door de geringe of zelfs afwezige bewapening alleen voor de handelsvaart op bestemmingen in veilige wateren geschikt. En dat waren er in de zeventiende eeuw niet veel. Bestemmingen die onbewapend konden worden bezeild, waren hooguit Noorwegen en de Oostzee.

Hidde Tjeerds, de schipper van de Vrede van Nijmegen, kwam uit Hindeloopen, waar veel schippers doopsgezind waren. Centraal thema van deze protestantse stroming, ontstaan tijdens de Reformatie in Zürich (1524), was de wedergeboorte en de daarmee gepaard gaande hernieuwde doop. De doopsgezinden streef-

den naar een geweldloze samenleving.

Het is voorstelbaar dat een succesvolle vredesconferentie die daadwerkelijk langdurige vrede opleverde – in ieder geval voor de Republiek – een positieve uitstraling had op tijdgenoten. Eén van die tijdgenoten was Hidde Tjeerds. De periode van vrede en voorspoed waarin Hidde opgroeide werd rechtstreeks door hem in verband gebracht met de Vrede van Nijmegen uit 1679. De positieve werking van de Nijmeegse Vrede werd zelfs decennia later nog door hem ervaren. Zodanig dat hij er zijn nieuw gebouwde fluitschip naar vernoemde als bron van voorspoed en welvaart.

Voor de Hindelooper schippers braken inderdaad gouden tijden aan. Tussen 1700 en 1747 domineerden zij de vaart op Noorwegen en later vooral op havenplaatsen als Reval (Tallinn) en Narva in het Oostzeegebied. In de winter van laatstgenoemd jaar kwam er echter een abrupt einde aan deze voorspoed: door een hevige storm in de Russische houthaven Narva werd de Hindelooper vloot gedecimeerd.³¹ Doorgaans wordt de terugval van het aandeel van het Friese stadje in de Oostzeehandel toegeschreven aan politiek-economische oorzaken. Uit vrees dat de Russische bossen uitgeput zouden raken, had tsarina Elisabeth in 1756 namelijk de houtexport aan banden gelegd.³² Slechte weersomstandigheden hadden echter al negen jaar eerder het lot van de Hindelooper scheepvaart bezegeld. Nader onderzoek naar scheepsrampen zou meer licht kunnen werpen op deze onbekende kanten van onze maritieme geschiedenis.

Archivalia

– Nationaal Archief Den Haag:
Toegangnr. 1.01.02, Staten-Generaal, 'Lassen Moscovien', 1615-1795.
– Stadsarchief Amsterdam (SA):
Archief 78, Archief van de Directie van de Oostersche Handel en Reederijen.
Archief 5036, Archief van de Burgemeesters: zeebrieven.
Archief 5061, Schout en schepenen, geprivilegieerde rol.
Archief 5075, Notariële Archieven (NA).
– Tresoar:
Trouwregister Gerecht Hindeloopen 1594-1685, DTB.

Literatuur

– *Amsterdamsche Courant. Manders, M. & Brouwers W.: Het 'Ghostwreck'. Een fluitschip in de Oostzee, Archeobrief 3, jaargang 13, september 2009, 2-8.*
– Groenveld, S., *Het 'doopsgezind eigene' in historisch perspectief*, Doopsgezinde bijdragen, nieuwe reeks, 7 (1981) 11-30.

demografisch-, economisch- en sociaal-historische studiën op grond van Amsterdamse en Zaanse archivalia, 1600-1800 (Dordrecht 1976).

– Jonge, J.C. de, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeezezen, deel III* (Haarlem 1860).

– Hell, Maarten & Gijsbers, Wilma, *Geboren of gezonken Papieren getuigen van scheepsrampen rond Texel (1575-1795)* in *Tijdschrift voor Zeegechiedenis*, jaargang 31, 1, 2012

– Lemmens, G. (ed.), *De vrede van Nijmegen*. Catalogi van het kunstbezit van de Gemeente Nijmegen nr. 1 (Nijmegen 1978).

– Lindblad, J.T., *Dutch trade on Narva in the eighteenth century*, in: *Around Peter the Great: three centuries of Russian-Dutch relations* (Groningen 1997) 103-114.

– Lootsma, S., *De zeevaart van Hindeloopen in de zeventiende en achttiende eeuw*, *Economisch-Historisch Jaarboek* 21 (1940) 218-296.

– Nievelt, C. van, *Bronnen van de Nederlandse codificatie van het zee- en assurantierecht, 1798-1822* (Leiden 1978).

– Royen, P.C. van, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot* (Amsterdam 1987).

– Sprunger, M., *'Hoe rijke mennisten de hemel verdienen: een eerste verkenning van de betrokkenheid van aanzienlijke doopsgezinden bij het Amsterdamse zakenleven in de Gouden Eeuw'*, *Doopsgezinde bijdragen, nieuwe reeks*, 18 (1992), pag. 39-52.

Noten

¹ Zie voor programma maritiem erfgoed: www.cultureelerfgoed.nl/Maritiem%20programma%20

² MACHU GIS www.machuproject.eu. Een groot voordeel van deze aanpak is dat men zonder dure duikexpedities veel gegevens kan verzamelen en op afstand interpreteren. Op grond van deze gegevens kunnen eerste keuzes worden gemaakt betreffende behoud en bescherming van het erfgoed onderwater.

³ Zie voor meer informatie: www.machuproject.eu.

⁴ In Wrecks in Situ (WIS) zijn de eerste resultaten te zien van wrakken en sites die zowel archeologisch als historische bronnen combineren. www.maritiemprogramma.nl/WIS.htm

⁵ Amsterdamsche Courant, 17-10-1710.

⁶ Cijfers ontleend aan Wrecks in Documents, zie: www.maritiemprogramma.nl/WID.htm [geraadpleegd op 16-3-2012].

⁷ Stadsarchief Amsterdam (SA), Archief 78, inv. nr. 445.

⁸ SA, Notariële Archieven (NA), Archief 5075, inv. nr. 5624, p. 250, boedelinventaris d.d. 27-2-1702.

⁹ Trouwregister Gerecht Hindeloopen 1594-1685, DTB 407.

¹⁰ S. Groenveld, *'Het "doopsgezind eigene" in historisch perspectief'*, *Doopsgezinde bijdragen, nieuwe reeks*, 7 (1981) 11-30, aldaar 24. Vgl. M. Sprunger, *'Hoe rijke mennisten de hemel verdienen: een eerste verkenning van de betrokkenheid van aanzienlijke doopsgezinden bij het Amsterdamse zakenleven in de Gouden Eeuw'*, *Doopsgezinde bijdragen, nieuwe reeks*, 18 (1992), pag. 39-52, aldaar 43-44.

¹¹ S. Lootsma, *'De zeevaart van Hindeloopen in de zeventiende en achttiende eeuw'*, *Economisch-Historisch Jaarboek* 21 (1940) 218-296; vgl. de kritiek op

Noorwegen in: P.C. van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot* (Amsterdam 1987) 27-29 en 37.

¹² Lootsma, *'Zeevaart'*, 238; S. Hart, *Geschrift en getal een keuze uit de demografisch-, economisch- en sociaal-historische studiën op grond van Amsterdamse en Zaanse archivalia, 1600-1800* (Dordrecht 1976) 71-85.

¹³ SA, NA 7717/847, transportakte d.d. 19/25-6-1708.

¹⁴ Hart, *Geschrift en getal*, 85.

¹⁵ Twee jaar later, in 1704, speelde er nog steeds een rechtszaak tussen hem en de Workumse schipper, zie: SA, NA 5294/993, procuratie d.d. 7-10-1704; NA 5290/995, attestatie d.d. 29-9-1702.

¹⁶ De afloop van de schadezaak is onbekend. SA, NA 7291/1817, insinuatie d.d. 1-6-1703.

¹⁷ Te vinden in: SA, *Archief van de Directie van de Oostersche Handel en Reederijen* (archiefnr. 78), inv. nrs. 169-171.

¹⁸ In de registers van de zeebrieven vinden we op 2-8-1710 'Jan Harmansz van Amsterdam'; mogelijk de boekhouder van de reders. SA, Archief van de Burgemeesters: zeebrieven (archiefnr. 5036), inv. nr. 1.

¹⁹ SA, NA 5920, scheepsverklaring 23-4-1711; NA 5918/597, attestatie d.d. 29-10-1710.

²⁰ SA, NA 5920, scheepsverklaring d.d. 27-4-1711.

²¹ Carel van Nievelt, *Bronnen van de Nederlandse codificatie van het zee- en assurantierecht, 1798-1822* (Leiden 1978) 138-139.

²² SA, NA 5920, scheepsverklaring d.d. 23-4-1711; NA 5918/597, attestatie d.d. 29-10-1710.

²³ SA, Archief 5061, *Geprivilegieerde rol*, inv. nr. 1953.

²⁴ Een van de partenreders is zijn vriend, zeilmaker Jacob Franz Overzee, zie: SA, NA 5427/1143, *boedel-scheiding d.d. 5.12.1710*; Lootsma, *'Zeevaart'*, 290.

²⁵ SA, *Zeebrieven* (archiefnr. 5036), inv. nr. 1.

²⁶ J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeezezen, deel III* (Haarlem 1860) 496-504.

²⁷ G. Lemmens (ed.), *De vrede van Nijmegen*. Catalogi van het kunstbezit van de Gemeente Nijmegen nr. 1 (Nijmegen 1978).

²⁸ In de Waddenzee is een wrak onderzocht dat er nog het dichtst bij komt. Het wrak is bekend als Scheurak SO1 en zonk ca. 1590. Het wrak werd uitvoerig onderzocht en opgegraven in de jaren '90. Het was een handelsschip dat op de Oostzee voer (Oostvaarder). Scheurak SO1 heeft een aantal fluitkenmerken maar was geen fluit. MACHU WIS: www.machuproject.eu/wrecksites-cms.htm.

²⁹ Zie voor de Anna Maria: www.machuproject.eu/machu_cms/index.php?mode=standalone_view&wreck_id=15&puid=undefined.

³⁰ Voor Ghostwreck zie ook: Will Brouwers en Martijn Manders, *Het Ghostwreck*, in *Archeobrief* jaargang 13, nr. sept 2009. Het schip is bijna in haar geheel bewaard gebleven, met twee van de drie masten nog altijd overeind staand. Voor het eerst kunnen we de originele vorm van het schip van buiten en van binnen nauwkeurig onderzoeken.

³¹ Nationaal Archief Den Haag, toegangnr. 1.01.02, inv. nr. 7376, 29-09, 2-10-1747.

³² J.T. Lindblad, *'Dutch trade on Narva in the eighteenth century'*, in: *Around Peter the Great: three centuries of Russian-Dutch relations* (Groningen 1997) 103-114. ■