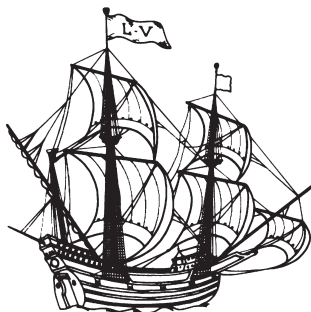


WERKEN UITGEGEVEN DOOR
DE LINSCHOTEN-VEREENIGING
CXI



Voor zilver en Zeeuws belang

De rampzalige Zuidzee-expeditie van de
Middelburgse Commercie Compagnie, 1724-1727

BEZORGD EN INGELEID
DOOR RUUD PAESIE



ZUTPHEN
WALBURG PERS
2012

Deze uitgave kwam tot stand mede dankzij financiële steun van het Familiefonds Hurgronje, Middelburg en van het Van de Velde Publicatiefonds, Vlissingen.



Het Van de Velde Publicatiefonds bevordert het cultuurhistorische besef op Walcheren en van de stad Vlissingen in het bijzonder, in de vorm van publicaties, in de breedste zin van de betekenis.

Het fonds is ontstaan uit de uitoefening van het uitgeversvak door vier generaties François van de Velde in Vlissingen.

© 2012 Ruud Paesie/Linschoten-Vereeniging, p/a Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Zutphen

www.walburgpers.nl

www.linschoten-vereeniging.nl

Afbeelding stofomslag: Groot fregatschip. Op de achtergrond ligt Middelburg. Detail van een scheepspportret, geschilderd door een onbekende kunstenaar, circa 1710. Particuliere collectie, bruikleen Zeeuws Maritiem muZEEum, Vlissingen.

Commissie van Toezicht: prof. dr. H.J. den Heijer (Universiteit Leiden), prof. dr. M. Limberger (Universiteit Gent), dr. R. van Gelder.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voorzover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16b Auteurswet 1912 juncto het Besluit van 20 juni 1974, Stb. 351 zoals gewijzigd bij Besluit van 23 augustus 1985, Stb. 471 en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 3051, 2130 KB Hoofddorp). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) dient men zich tot de uitgever te wenden.

Zoveel mogelijk is getracht de eventuele rechthebbenden van de afbeeldingen te achterhalen. Rechthebbenden die in dit verband niet zijn benaderd wordt verzocht zich met de uitgever in verbinding te stellen.

Omslagontwerp: Henk Wals, Lauwers-C, Nijmegen

Vormgeving binnenwerk: Marijke Maarleveld, ViaMare, Zutphen

ISBN 978.90.5730.845.1

NUR 688

INHOUD

WOORD VOORAF	7
INLEIDING	11
Stille Zuidzee	11
Achttiende eeuw	18
De Middelburgse Commercie Compagnie	23
Handelsplannen	33
De reis van de <i>Don Louis</i>	45
De Amsterdamse Zuidzee-expeditie	55
Nasleep	57
VERANTWOORDING	67
HET JOURNAAL VAN HUBREGT KEMPE, 1724-1727	71
BIJLAGEN	
1: Brief van Amsterdamse kooplieden, 9 november 1723	185
2: Brieven van gezagvoerders van de <i>Don Louis</i> aan MCC	189
3: Verklaringen van bemanningsleden en andere personen	201
GLOSSARIUM	217
SUMMARY	221
VERKLARING VAN GEBRUIKTE AFKORTINGEN	225
LIJST VAN GERAADPLEEGDE BRONNEN EN LITERATUUR	227
LIJST VAN AFBEELDINGEN EN KAARTEN	233
REGISTER OP GEOGRAFISCHE, PERSOONS- EN SCHEEPSNAMEN	235

WOORD VOORAF

In 1720 werd de Commercie Compagnie van Middelburg opgericht, een handelsorganisatie die tot 1889 in stand bleef. In tegenstelling tot veel andere Zeeuwse archieven, die tijdens de brand van mei 1940 verloren gingen, is de bedrijfsadministratie van deze Zeeuwse handelsmaatschappij bijna volledig bewaard gebleven. Na de Tweede Wereldoorlog nam W.S. Unger, Rijksarchivaris van Zeeland, de inventarisatie en beschrijving van dit archief ter hand. In 1951 verscheen zijn publicatie: *Het Archief der Middelburgsche Commercie Compagnie* ('s-Gravenhage 1951). Met deze titel week Unger af van de officiële naam van de archiefvormer en zette onbedoeld een trend. In daaropvolgende publicaties werd de nieuwe naam overgenomen en raakte het archief bekend onder de initialen MCC. Om verwarring te voorkomen, zal ik daar niet van afwijken.

Unger onderkende als een van de eersten het internationale belang van dit archief. Vooral als bron voor wetenschappelijk onderzoek naar de slavenhandel. In 1956 schreef hij in het *Economisch Historisch Jaarboek*: ‘Het archief van de Middelburgsche Commercie Compagnie, vrij volledig bewaard, bevat over de negerhandel een materiaal, enig in ons land en zeldzaam in de wereld’. In navolging van Unger hebben wetenschappers en studenten uit binnen- en buitenland de afgelopen decennia de slaven- of driehoekshandel van de MCC bestudeerd. Door het unieke karakter van dit archief kreeg het in 2011 zelfs een plaats in het *Memory of the World Register* van de UNESCO.

Door de stroom van publicaties is de indruk ontstaan dat de MCC uitsluitend als slavencompagnie actief was. Een begrijpelijke, maar onterechte kwalificatie. Naast slavenhandel bedreef de Compagnie walvis- en kaapvaart en reedde zij schepen uit voor de Europese handel en het bilaterale scheepvaartverkeer op West-Afrika en West-Indië. De MCC heeft zelfs een kostbare Zuidzee-expeditie uitgerust die de handelsmaatschappij op de rand van faillissement bracht. Daarover handelt dit boek.

Bij de oprichting van de MCC kregen de directeuren de opdracht mee om de vervallen handel en scheepvaart van Middelburg nieuw leven in te blazen. Dat bleek geen eenvoudige opgave. Door de oc-

trooien van de Verenigde Oost-Indische en de West-Indische Compagnie was een groot deel van de overzeese handelsgebieden een *mare clausum* voor kooplieden uit de Republiek. Bovendien was de Europese vaart en de handel op Suriname nauwelijks winstgevend. Alleen de verboden en risicovolle handel op de Spaanse koloniën bood enig perspectief. Kort na de oprichting van de MCC werd de directie tweemaal voor een reis naar de 'Zuidzee' of Stille Oceaan benaderd. In beide gevallen toonde zij toen geen interesse. In de daaropvolgende twee jaar kreeg het idee van de Zuidzeehandel toch vaste voet aan de grond, maar van een uitreiding naar de westkust van Zuid-Amerika zagen de directeuren op het laatste moment af. De reden hiervoor was een vergevorderd Amsterdams plan voor een Zuidzee-expeditie, waarover tot nu toe weinig bekend was. In navolging van de Amsterdammers rustten de directeuren twee grote, zwaarbewapende fregatten uit. Dat waren de *Don Carlos* en *Don Louis*. Een derde vaartuig, de *Patache el Mercurio* dat als bevoorradingsschip diende, voegden zij daar later aan toe. In augustus 1724 gingen de drie Middelburgse schepen onder zeil, maar alleen de *Don Louis* wist uiteindelijk de Stille Zuidzee te bereiken.

Van deze rampzalige expeditie, waarvan de meeste zeelieden de reis niet konden navertellen, zijn twee journalen bewaard gebleven. Beide documenten worden door het Zeeuws Archief in Middelburg beheerd. Voor deze publicatie is voor het reisverslag van Hubregt Kempe gekozen, die als derdewaak op de *Don Louis* was gemonsterd. Zijn verslag bevat niet alleen veel informatie over de reis naar Zuid-Amerika en de problemen en ontberingen die zich onderweg hebben voorgedaan. Ook geeft het document een goed beeld van het langdurige, noodgedwongen verblijf in 'Baai de Blijde Hoop' aan de zuidkust van Chili en lopen zijn aantekeningen door nadat hun schip door de Spanjaarden veroverd was. Uiteindelijk wist hij na allerlei omzwervingen in 1727 in Zeeland aan te komen.

De mislukte handelsreis van de *Don Louis* kan als een cesuur van de Nederlandse exploraties van het Zuidzee gebied in de vroegmoderne tijd worden beschouwd. Pas in de negentiende eeuw, bijna honderd jaar na de tocht van *Don Louis*, zou een Nederlands schip Kaap Hoorn weer ronden.

In de inleiding op het verslag van Kempe en de brieven en verklaringen van zeelieden die in de bijlagen zijn opgenomen, wordt ingegaan op de Europese ontwikkelingen in de Stille Zuidzee en de Nederlandse rol daarbij. Vervolgens komt de oprichting van de MCC aan bod, haar moeilijke start en de plannen, voorbereiding en uitvoering van de handelsreis naar de westkust van Zuid-Amerika. Een belangrijke archiefvondst met betrekking tot deze handelsplannen was het door Abdias Hattinga ingediende projectvoorstel voor

de verovering van ‘groote vruchtbaere en seer rijke landen voor een Compagnie van Commerce’. Tot op heden was daar niets over bekend, behalve een korte aantekening in het notulenboek van de MCC dat hij tijdens een directievergadering in april 1721 een uitvoerige toelichting had gegeven op zijn Zuidzeeproject. Het betreffende document trof ik aan in een Zeeuws familiearchief, verscholen tussen de stukken van Willem van Citters, de directievoorzitter van de MCC. Waarom dit stuk niet in de bedrijfsadministratie van de Compagnie is opgenomen, is niet bekend. Vermoedelijk omdat Hattinga zijn voorstel met het dringende verzoek om discretie afsloot en de directie zelfs verzocht om zijn plan ‘op een vremde naem’ uit te voeren.

Verder zal in de inleiding aandacht worden besteed aan de vrijwel onbekende, parallelle Amsterdamse Zuidzee-expeditie, die een belangrijke, haast initiërende rol heeft gespeeld bij de uiteindelijke uitvoering van de Middelburgse plannen. Ook zal worden stilgestaan bij de uitrusting van de fregatten, de selectie van de gezagvoerders en de monstering van de schepelingen. In de verantwoording wordt de keuze voor het door Kempe geschreven verslag nader uiteengezet. Daarna volgt een overzicht van de belangrijkste publicaties over dit onderwerp en wordt de methode van transcriptie beschreven.

De onderhavige bronnenpublicatie is niet alleen het resultaat van individueel archief- en literatuuronderzoek, maar is tevens het product van samenwerking met deskundigen en instanties. Graag wil ik de medewerkers van het Zeeuws Archief en het Stadsarchief in Amsterdam bedanken voor hun hulp bij het bronnenonderzoek en de medewerkers van Uitgeversmaatschappij Walburg Pers voor de uiteindelijke totstandkoming van dit boek. Henk Weijts ben ik zeer erkentelijk voor het beschikbaar stellen van zijn niet-gepubliceerde doctoraalscriptie. Speciale dank gaat uit naar Manjusha Kuruppath, die de Engelse samenvatting heeft gecorrigeerd. Veel dank ben ik ook verschuldigd aan Henk den Heijer, Michael Limberger en Roelof van Gelder, die als leden van de Commissie van Toezicht het boek in manuscriptvorm uitvoerig hebben becommentarieerd. Daarbij dank ik Roelof van Gelder in het bijzonder voor zijn rol als ‘sparring-partner’ bij de vraag naar de betekenis van de Nederlandse reisinitiatieven naar de Stille Zuidzee in de vroegmoderne geschiedenis en voor de informatie, afkomstig uit zijn jarenlange onderzoek naar het leven van Jacob Roggeveen, die hij met mij deelde.

Ruud Paesie,
Middelburg, mei 2012

INLEIDING

Stille Zuidzee

Op wereldkaarten van omstreeks 1480 staat Amerika nog niet afgebeeld, is het zuidelijk deel van Afrika nog onbekend en is Azië slechts gedeeltelijk weergegeven.¹ Dat zou spoedig veranderen. Nog geen honderd jaar later waren grote delen van de wereld verkend en vertoonden de kaarten al een opmerkelijk goed geografisch wereldbeeld.

In 1488 rondde de Portugese zeevaarder Bartolomeus Dias als eerste Europeaan de zuidpunt van Afrika. Tien jaar later zeilde zijn landgenoot Vasco da Gama via Kaap de Goede Hoop naar Azië en bereikte de kust van India. Christoffel Columbus zocht een westelijke route naar de Oost en stak voor de koning van Spanje de Atlantische Oceaan over. Toen hij in 1492 op land stuitte, meende hij dat hij in Azië was aangeland. Dat bleek een misrekening, want hij had Amerika ontdekt. Bij het daaropvolgende Verdrag van Tordesillas (1494) verdeelde paus Alexander VI de wereld tussen Spanje en Portugal. De grens was een meridiaan die over Amerika liep en die 1110 mijl ten westen van de Kaapverdische eilanden lag. De nieuw ontdekte gebieden ten westen van deze denkbeeldige lijn vielen Spanje toe. De gebieden ten oosten behoorden aan Portugal. Daarmee kreeg Spanje het overgrote deel van Amerika en Portugal het oostelijk deel van Brazilië, Afrika en bijna geheel Azië. Omdat de grens op het oostelijk halfrond nog niet was vastgelegd, bestond over de verdeling van het laatste continent onduidelijk. Met name over de specerijrijke Molukken.

Bij de daaropvolgende Spaanse veroveringstochten koloniseerden de Spanjaarden delen van de Nieuwe Wereld. Een van die *conquistadores* stichtte aan het begin van de zestiende eeuw een kolonie in het huidige Panama. Het lukte hem uiteindelijk om de landengte over te steken en hij ontdekte daarbij een nieuwe oceaan.

Om Portugees vaarwater te mijden, zochten de Spanjaarden in die tijd een westelijke zeeroute naar de Molukken. In 1519 vertrok de Portugese zeevaarder Ferdinand Magalhaes in opdracht van de Spaanse koning naar Zuid-Amerika. Ten zuiden daarvan vond hij

een doorvaart naar de nieuw ontdekte oceaan die later naar hem werd vernoemd. Nadat hij deze was doorgezeild, stak hij de oceaan over en noemde die Stille Zuidzee of Stille Oceaan, omdat hij vooral in het tropische gedeelte opvallend weinig hinder van storm had ondervonden. Uiteindelijk bereikte hij de Filippijnse archipel en hoewel deze eilandengroep officieel op het Portugese halfrond lag, werd die later aan Spanje toegewezen. Vandaar verscheepten de Spanjaarden Aziatische goederen over de Zuidzee naar Panama, waar deze over land met muil dieren naar de Caribische Zee werden vervoerd. Na dit landtransport volgde het laatste handelstraject over zee naar Spanje.² Door de ontdekking van zilvermijnen in Mexico en Peru zou de Spaanse handelsvaart zich in de daaropvolgende eeuwen op het Caribisch gebied en Zuid-Amerika intensiveren. Het gewonnen edelmetaal, dat met zilvervloten vanuit de Spaanse koloniën naar Spanje werd getransporteerd, was voor de Spaanse kroon de voornaamste bron van inkomsten uit Amerika.³

Nederlanders naar de Zuidzee

Aan het eind van de zestiende eeuw verschenen de eerste schepen uit de Republiek in de Stille Zuidzee. Ook hier betrof het aanvankelijk verkenningen van de westelijke route naar de Molukken. Nadat in 1597 drie schepen van een tweejarige expeditiereis via Kaap de Goede Hoop naar Azië behouden in Texel waren teruggekeerd, bracht dit een hausse aan handelsactiviteiten in de Republiek te weeg. Hoewel deze 'Eerste Schipvaart', onder leiding van Gerrit van Beuningen en Cornelis de Houtman, commercieel geen succes was, hadden zij wel aangetoond dat de vaart op Azië mogelijk was. De algemene verwachtingen over afzetmogelijkheden van specerijen waren zodoende hoog gespannen en in korte tijd richtten kooplieden in verschillende Hollandse en Zeeuwse havensteden compagnieën op voor de Indische vaart.⁴

Zo ontstond in Rotterdam de Magellaanse Compagnie die vijf schepen uitrustte om via Straat Magalhaes naar Azië te zeilen. In juni 1598 liep de vloot, onder commando van admiraal Jacques Mahu en vice-admiraal Simon de Cordes, in zee. De eerder genoemde Gerrit van Beuningen was kapitein op een van de schepen. Om de Spanjaarden geen gelegenheid te geven om zich op de komst van de Nederlanders voor te bereiden, hadden de reders het doel van de reis en route strikt geheim gehouden. Een onverdeeld succes zou de onderneming niet worden. Nadat de schepen in april 1599 Straat Magalhaes hadden bereikt, duurde de daaropvolgende doorvaart ruim vier maanden en viel de vloot bovendien uiteen. Het schip van Sebald de Weert keerde naar Rotterdam terug en van twee

andere schepen viel er één in Spaanse handen en ging een ander verloren. De reis van twee overige schepen verliep gunstiger, althans in Amerika. De zeelieden van de *Trouw* wisten een Spaans fort op het Chileense eiland Chiloé te veroveren en enige tijd in bezit te houden. Daarna staken zij de Stille Zuidzee over en bereikten de Molukken. Bij het eiland Tidore kwam het tot een treffen met de Portugezen, waarbij nagenoeg de gehele Nederlandse bemanning om het leven kwam. Het andere schip, de *Liefde*, arriveerde in Japan, waar het schip door de Japanners in beslag werd genomen. Ondanks deze tegenslagen schreef de expeditie geschiedenis: de Nederlanders waren er in geslaagd om via Straat Magalhaes de Stille Oceaan over te zeilen.⁵

Enkele maanden na het vertrek van Mahu en De Cordes zond de Magellaanse Compagnie een tweede expeditie uit. Ditmaal bestond de vloot uit vier schepen onder leiding van Olivier van Noort. Hij kreeg dezelfde reisinstructies mee als zijn voorgangers. In november 1599 bereikten drie schepen Straat Magalhaes, waar zij halverwege de doortocht het schip van De Weert ontmoetten. Daarna verloren de schepen elkaar uit het oog en koersten zij in de Zuidzee naar het eiland Santa Maria, de afgesproken verzamelaarsplaats. Daar wachtte de *Hendrick Frederick* vergeefs op de twee andere schepen die inmiddels alweer waren vertrokken. Tot belangrijke acties tegen de Spanjaarden kwam het echter niet. Het schip stak de oceaan over en bereikte in 1601 het eiland Ternate, waar het strandde en verging. Ook de twee andere schepen wisten behouden de oceaan over te zeilen. Bij Manilla raakten zij in gevecht met twee zwaar bewapende Spaanse schepen. Daarbij viel een van de Nederlandse schepen in Spaanse handen. Van Noort wist uiteindelijk met het laatst overgebleven schip via Kaap de Goede Hoop in Rotterdam terug te keren.⁶

Nieuwe Zuidzee-expedities

Na de oprichting van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) waren de ‘voorcompagnieën’ in het nieuwe samenwerkingsverband opgegaan. Volgens het octrooi, dat de VOC in 1602 van de Staten-Generaal had ontvangen, bezat de Compagnie het alleenrecht voor scheepsreizen door Straat Magalhaes en rond Kaap de Goede Hoop. Omdat de handelsvaart via Kaap de Goede Hoop goed verliep, maakte de Compagnie geen gebruik van de doorvaart in Amerika. Dat veranderde in 1614. In opdracht van de bewindhebbers zeilde Joris van Spilbergen toen via Straat Magalhaes naar de Oost. Bovendien moest hij onderweg, ondanks het van kracht zijnde Twaalfjarig Bestand (1609-1621), Spaanse bezittingen aanvallen. Vermoedelijk vormde het verzoek van de Amsterdamse koopman Isaac le Maire



1. Potosí aan de Cerro Rico (Rijke Berg). Kopergravure van Bernhard Lens, afgebeeld op een kaart van Zuid-Amerika van Herman Moll, ca. 1715. Particuliere collectie

aan de Staten-Generaal om schepen via een nieuwe route om Amerika uit te redden de aanleiding van deze reis. Omdat de VOC tot dan toe nog geen gebruik van Straat Magalhaes had gemaakt, klopte Le Maire met dat argument bij de Staten-Generaal aan. Het veilig stellen van haar monopolie zal dus een belangrijke reden voor de Compagnie zijn geweest om deze reis te organiseren.

Nadat Van Spilbergen in de Stille Zuidzee was aangekomen, verkende hij de westkust van Zuid-Amerika. Tijdens deze reis langs Chili en Peru, die bij de Spaanse autoriteiten niet onopgemerkt bleef, raakte zijn vloot slaags met een Spaans eskader. Van Spilbergen sloeg de aanval af en hij vervolgde zijn reis. Vooral de rijke zilvermijnen van Potosí, in het huidige Bolivia, en het transport van het gedolven edelmetaal met armada's langs de kust naar Panama trokken zijn belangstelling. In 1617 arriveerde hij in de Republiek en bracht verslag uit aan de VOC.⁷

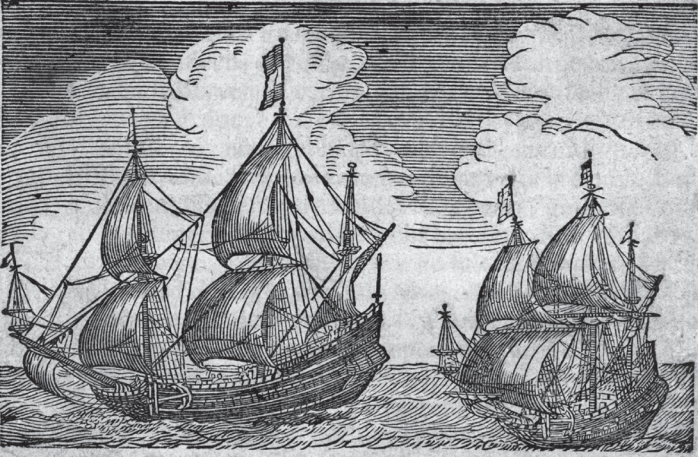
In de tussentijd had de Compagnie de uitvoering van Le Maires plannen echter niet kunnen verhinderen. In 1615 was zijn zoon Jacob le Maire samen met Willem Cornelisz Schouten naar Indië vertrokken. Le Maire had daar speciaal de Australische of Zuid-Compagnie voor opgericht. Naast het vinden van een nieuwe route langs het zuidwesten naar de Stille Zuidzee, moesten Schouten en Le Maire handelsrelaties aanknopen met de bewoners van 'Terra Australis'. Zijn zoon voerde het eerste deel van de opdracht met succes uit en hij vond een nieuwe doorvaart die naar Le Maire werd vernoemd. In 1616 nam de VOC een van de schepen in beslag, omdat die zich binnen haar octrooigebied bevond. Isaac le Maire vocht de beslaglegging aan, waarop jarenlange processen tussen de twee handelscompagnieën volgden. Uiteindelijk werd hij in het gelijk gesteld en moest de VOC de geleden schade vergoeden.⁸

Nassausche vloot

Eind april 1623 liepen elf oorlogsschepen onder bevel van admiraal Jacques l'Hermite vanuit Texel in zee. Doel van deze zogeheten Nassausche vloot was tweeledig. Enerzijds moesten handelscontacten met kooplieden in Chili en Peru worden aangeknoopt. Anderzijds kreeg l'Hermite opdracht om de Spaanse zilverbloot te veroveren, inclusief de rijke zilvermijnen van Potosí.⁹

De bevindingen van Van Spilbergen op de westkust van Zuid-Amerika hadden de bewindhebbers van de VOC op het idee gebracht om de aldaar gelegen zilvermijnen op de Spanjaarden te veroveren. Dat voornemen werd niet direct ter hand genomen. In 1619 blies stadhouder Prins Maurits het plan nieuw leven in en hij stelde een grote militaire operatie voor om de zilvermijnen van Potosí te veroveren.

Oost- en West- Indische Voyagie; 1100 C 60
 Door de
STRATE MAGALLANES
 Naer de MOLUQUES,
 Met ses Schepen onder den Commandeur Ioris Spilbergen.
 Als mede
De wonderlycke Keyse ghedaen door Willem Cornelisz Schouten van Hoorn, en Jacob le Maire, in den Jaere
 1615 / 1616 / 1617.
 Hoe sy bezuyden de Straet van Magallanes een Nieuwe passagie
 tot in de groote Zuidt-Zee ontdeekt / vooyt den gheheelen
 Aerd-kloot om-ghezept hebben.
 Midsgaders
 Wat Eylanden / vzeemde Volckeren / en wonderlycke Avont-
 tueren hun ontmoet zijn.



AMSTELREDAM, 49092
 Door Joost Hartgerts, Boeck-verkooper in de Gasthuys-Steegh/
 bezijden het Stadt-huys / in de Boeck-winkel. 1648.

2. Titelpagina van het in 1648 verschenen *Oost- en West-Indische Voyagie door de Strate Magallanes*. Zeeuwse Bibliotheek/Beeldbank Zeeland