

Den Spiegel

Vereniging Vrienden van het muZEEum en het Gemeentearchief Vlissingen



Bert Altena en een broeinest der anarchie

Saagen een Engelsch fregat onder de wijnd van ons af

De Vlissingse brievenposterij in de 18e eeuw

De Keizerlijke en Koninklijke Marine op bezoek



JOINT SUPPORT SHIP "KAREL DOORMAN"



ROYAL NETHERLANDS NAVY PATROL VESSEL



SIGMA FRIGATE 9813

DAMEN SCHELDE NAVAL SHIPBUILDING

WWW.DAMENNAVAL.COM

DAMEN

DAMEN SCHELDE NAVAL SHIPBUILDING

Member of the DAMEN SHIPYARDS GROUP



Glacisstraat 165
4381 SE Vlissingen

P.O. Box 555
4380 AN Vlissingen

phone +31 (0)118 48 50 00
fax +31 (0)118 48 50 50

info@damennaval.com
www.damennaval.com

Den Spiegel

Jaargang 37, nummer 1, januari 2019

Den Spiegel is het tijdschrift van de Vereniging Vrienden van het muZEEum en het Gemeentearchief Vlissingen

Inhoud

Inleiding

Aafke Verdonk-Rodenhuis 2

Bert Altena en een broeinest der anarchie
Ad Tramper 3

Saagen een Engelsch fregat onder de wijnd
van ons af
Johan Francke 4

De Vlissingse brievenposterij in de 18e eeuw
Kees de Baar 16

De Keizerlijke en Koninklijke Marine op bezoek
G.-Jan Derksen 23

muZEEumnieuws
Karen Kroese en Pol Verbeeck 26

Van het bestuur
Peter van Druenen 28

Redactie en redactieadres

A.H. Verdonk-Rodenhuis, eindredacteur

D.A. Broers

N.Ph.E. van den Elzen-Velleman

A. Meerman

A.C. Tramper

Breewaterstraat 8b, 4381 JX Vlissingen

ISSN: 0921-982X

E-mail: redactie@vriendenmuzeeum.nl

Sluitingsdatum kopij

15 februari 2019. Kopij die na sluitingsdatum wordt ingeleverd, wordt niet meer geplaatst of wordt in de volgende *Den Spiegel* gepubliceerd.

Ingezonden stukken

De redactie behoudt zich het recht voor om ingezonden stukken in te korten of niet te plaatsen.

Vormgeving

Kees Hoendervangers, DtP-plus, Vlissingen

Druk

Drukkerij Meulenberg, Middelburg

Vereniging Vrienden van het muZEEum en het Gemeentearchief Vlissingen

De contributie voor het lidmaatschap van de vereniging bedraagt voor nieuwe leden minimaal € 22,50 per kalenderjaar. Ook kan naar keuze een hoger bedrag worden betaald. Elk bedrag boven de minimumcontributie komt geheel ten goede aan het aankoop- en restauratiefonds.

Overmaking van de contributie kan geschieden op NL76 INGB 0000 3301 98 t.n.v. Vereniging Vrienden van het muZEEum en het Gemeentearchief Vlissingen.

Website

www.vriendenmuzeeum.nl

www.muzeeum.nl

www.gemeentearchiefvlissingen.nl

Ledenadministratie

Niek Peters, Ruys de Beerenbrouckstraat 20
4384 ET Vlissingen,

Tel. 0118-464683 – 06 48247128

E-mailadres: secre@vriendenmuzeeum.nl

Bestuur

P.G. van Druenen, voorzitter

L. Goldschmitz, secretaris

J. Visser, penningmeester

F.K. Hulsbergen, bestuurslid

M. Kloosterboer, bestuurslid

N. Peters, bestuurslid

A.C. Tramper, adviseur

Voorpagina:

Portret van Pierre le Turcq voorzien van berenmuts, scheepsroeper, verrekijker en twee pistolen. Op de achtergrond zijn schip de Zeeuw, kopergravure J. Perkois, P.W. van Megen, KZGW, Zelandia Illustrata IV, inv.nr. 885.

Zonder schriftelijke toestemming van de redactie mag niets uit deze uitgave worden overgenomen.

Een kaperkapitein, poststukken en de bezorging daarvan en marinebezoeken

AAFKE VERDONK-RODENHUIS

Op het moment van het drukklaar maken van deze aflevering van *Den Spiegel* gaan wij na een lange, droge en zeer warme zomer, via een ook heel fraaie herfst nu toch richting de winter. Voor u ligt het eerste nummer van 2019, jaargang 37. Traditiegetrouw is dit ons feestdagennummer.

Het komende jaar wordt een bijzonder herdenkingsjaar. Het is in 2019 namelijk 75 jaar geleden dat dit deel van Nederland door de geallieerden werd bevrijd. De maanden oktober en november zullen dan ook zeker in het teken van deze bevrijding staan. De strijd, de inundatie, maar ook de gevolgen van de oorlogsjaren voor de bevolking zullen de aandacht krijgen. Veel organisaties in het Vlissingse zijn druk doende initiatieven hiertoe te ontwikkelen. Wij zullen een speciaal themanummer van *Den Spiegel* uitbrengen, het oktobernummer, nummer 4 van dit jaar.

Naar dit nummer. Johan Francke doet in het artikel *Saagen een Engelsch fregat onder de wijnd van ons af* verslag van de laatste kruistocht van Pierre le Turcq. Deze kaperkapitein was tijdens de Vierde Engelse Oorlog (1780–1784) in dienst van de Vlissingse reder Jan Nortier. Aan de hand van uitingen van nationale trots in gravure, krant, geschrift, gedicht en biografie geeft Francke een boeiend beeld van de avonturen en belevenissen van deze zeer tot de verbeelding sprekende kaper. Bijzonder is dat via Kees de Baar, verzamelaar van oude poststukken recent enkele brieven opdoken, gericht aan le Turcq en een andere kaperkapitein, Jarry. Johan Francke werkt aan een studie over de Nederlandse commissievaart tijdens de Vierde Engelse oorlog, te verschijnen in het voorjaar van 2019.

De al genoemde Kees de Baar neemt *Beschrijvinge der stad Vlissinge* van Jasper Jaspersen Brasser als uitgangspunt voor zijn artikel *De Vlissingse brievenposterij in de 18e eeuw*. Gaat Brasser uit van de situatie zoals hij die ziet in 1754, Kees de Baar breidt dit uit naar andere delen van het land. Bij deze Zeeuwse landpost was postmeester Nicolaas Lambrechtsen, tevens raad en schepen van Vlissingen een belangrijke speler.

G.-Jan Derksen vertelt in *De Keizerlijke en Koninklijke Marine op bezoek* over de bezoeken van buitenlandse marines aan Nederlandse havens, waaronder Vlissingen in de aanloop naar de Eerste Wereldoorlog. De auteur belicht aan de hand van krantenberichten en archiefmateriaal de achtergronden en gevolgen van deze bezoeken. Over dit onderwerp heeft Derksen een boek gepubliceerd. *Het bezoek van een Duits eskader en andere marines aan Nederlandse havens aan de vooravond van WO I* gezien vanuit de pers, de politiek en het grote publiek.

Het muZEEumnieuws meldt dat het muZEEum vanaf 2019 deel zal uitmaken van het Canonnetwerk, waarmee het zich landelijk profileert. Dit netwerk neemt je in meerdere ‘vensters’ mee langs de belangrijkste gebeurtenissen, personen en voorwerpen uit de Nederlandse geschiedenis. Voor het muZEEum zijn belangrijke onderwerpen Michiel de Ruyter, de VOC en Slavernij.

Tenslotte vindt u *Van het bestuur*, bericht van onze voorzitter Peter van Druenen.

Rest mij nog u allen namens de redactie van *Den Spiegel* prettige feestdagen te wensen. Voor het nieuwe jaar gezondheid en geluk, kortom alle goeds. Voor nu, veel leesplezier.

Bert Altena (1950–2018) en Een broeinest der anarchie

AD TRAMPER

Vorige maand overleed de historicus Bert Altena. Hij laat ons het beste boek na dat ooit over de stad is geschreven, nu al weer bijna dertig jaar geleden:

Een broeinest der anarchie

Arbeiders, arbeidersbeweging en maatschappelijke ontwikkeling.

Vlissingen 1875–1929 (1940)

(Amsterdam 1989)

Bert Altena was een graag geziene gast in het gemeentearchief van Vlissingen in de jaren tachtig van de vorige eeuw. Jarenlang ploegde hij door alle beschikbare archiefbescheiden die voor dit werk doorgenomen moesten worden. Een van de stellingen uit het proefschrift luidde dan ook: *Een gedetailleerde en foutloze inventaris kan het archiefonderzoek zeer bespoedigen, doch vermindert de kans op toevallige vondsten.* Kom daar in deze tijd van alles moet digitaal worden aangeboden nog maar eens mee aan. Uiteindelijk mondde dit uit in zijn proefschrift van 553 pagina's met de hierboven genoemde titel.

Het boek gaat over de vrijsocialistische (anarchistische) beweging van Domela Nieuwenhuis, een beweging die in Vlissingen populair was onder arbeiders. Populairder dan de socialistische en christelijke vakbonden. Altena onderzoekt het waarom van de voorkeur van de Vlissingse arbeider voor deze anarchistische beweging. Hierbij komt de arbeider nadrukkelijk aan het woord. Ook is er heel veel aandacht voor de maatschappelijke context. Hierin zit voor Vlissingen de meerwaarde van het boek. Werkelijk de hele samenleving komt in één lang défilé voorbij. Het minutieuze onderzoek in de bronnen is hieraan debet. Onderwerpen die voorbijkomen: de havens, nijverheid, de bevolkingssamenstelling, stadsontwikkeling, De Schelde, politiek, de politie, katholieken, protestanten, drankgebruik en -bestrijding,

verzuiling, de kerken, armenzorg en natuurlijk de arbeidersbewegingen.

Bert bleef altijd met een dunne draad verbonden met Vlissingen. Eens in de zoveel jaar was hij weer in het gemeentearchief. Zo deed hij onderzoek naar 'machinist en wereldverbeteraar' Bram Lansen, die ook in Vlissingen woonde. Dit mondde uit in het in 2015 verschenen boek: *Machinist en wereldverbeteraar. Het leven van A.J. Lansen 1847–1931.* Een boek over een gewone arbeider. De gewone arbeider een gezicht geven, dat thema was Bert Altena op het lijf geschreven. Niet voor niets werd Bert in een necrologie de laatste volgelinge van Domela Nieuwenhuis genoemd. Al zou dat woord 'volgelinge' hem niet zijn bevallen. Rudolf de Jong van het Domela Nieuwenhuisfonds typeerde het anarchisme van Bert als volgt: *Een streven naar verhoudingen tussen de mensen waarin de machtsverhoudingen zo veel mogelijk zijn verdwenen. En dit op alle niveaus van het persoonlijke en maatschappelijke leven.*

De woorden zo veel mogelijk geven zijn vermogen tot relativeren aan.

De dunne draad met Vlissingen bleek ook uit de teruggave van de ingelijste foto van de syndicalistische metaalbewerkers van De Schelde. Die foto had hij bij zijn promotie cadeau gekregen en hing tot aan zijn pensionering in zijn werkkamer van de Erasmus Universiteit. Schenker oud-burgemeester J.L. van Leeuwen had op de achterzijde geschreven: *De kracht en het kunnen van de arbeidersbeweging ligt in de hoofden en de harten van de arbeiders zelf.*

Drie jaar geleden stond Bert op de stoep van het gemeentearchief om deze foto terug te brengen waar hij zijns inziens thuishoorde: in het gemeentearchief van Vlissingen. (Zie ook *Den Spiegel* van april 2015).

‘Saagen een Engelsch fregat onder de wijnd van ons af’

Het scheepsjournaal van de laatste kruistocht van Pierre le Turcq (1782)

JOHAN FRANCKE

Inleiding

Nog tijdens zijn leven verschenen zes gravures van acties en portretten van kaperkapitein Pierre le Turcq. Deze was tijdens de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) in dienst van de Vlissingse reder Jan Nortier. De oorlog werd met name veroorzaakt door de Britse irritatie over de smokkelhandel vanaf St. Eustatius naar de opstandige Britse koloniën in Amerika. Dit aantal van zes gravures was uitzonderlijk vergeleken met de voorgaande oorlogen. Van de hand van Jan Kobell (1756-1833) verschenen vier gravures van prijsnemingen door Pierre le Turcq. Reinier Vinkeles (1741-1816) en Jakob Perkois (1756-1804) maakten portretten van Le Turcq. Dit zijn typische uitingen van laat achttiende-eeuws patriottisme. Die roes van nationale trots hield bijna twee jaar aan in zowel gravure, krant, geschrift, gedicht als biografie. Nog in maart 1784 verscheen de *Beknopte beschrijving der beruchte kruistogten van den onverschrokken en beroemden zeeheld, Pierre le Turcq met het kaperschip de Vlissingen*.¹ Hoewel in de kranten al sinds het begin van de oorlog uitgebreid over de activiteiten van de kaper werd bericht kwam de chauvinistische hausse hierin pas goed op gang in 1782. Reder Jan Nortier liet in maart van dat jaar als eerbetoon aan zijn kapiteins het stadswapen van Vlissingen graveren op *zeekere eerteekenen voor den cap[itei]n[s] Le Turcq en Jarrij*.²

Toen de gelegenheid daar was ontving hij een zilveren sabel van zijn reder met op het gevest een zilveren plaat met het stadswapen. Ook kreeg hij een paar pistolen die met zilver waren ingelegd.³ Toch is er weinig bekend over deze kaperkapitein, waarvan nog steeds ten onrechte wordt beweerd

dat hij afkomstig zou zijn van Vlissingen of Duinkerken. Recent doken via Kees de Baar, verzamelaar van oude poststukken, vier brieven op die gericht waren aan le Turcq en Jarry.⁴ In *The National Archives* in Kew werd het journaal ontdekt van de laatste kruistocht van Le Turcq met de brik *de Zeeuw*.⁵ In dit artikel wordt aandacht geschonken aan het scheepsjournaal van Le Turcq, zijn heldenstatus en welke onbekende gegevens de nieuwe archivalische bronnen verstrekken over het leven van de beroemde kaperkapitein.

Verrichtingen van Le Turcq voor mei 1782

Zowel Pierre le Turcq als Nicolaas Jarry hadden Franse wortels. De in Terneuzen geboren Jarry, stamde af van gevluchte Huguenoten uit de omgeving van Anjou. Hij was luitenant op *de Vlissingen* onder Pierre le Turcq. Toen Le Turcq het commando over de Zeeuw kreeg, nam Jarry het gezag op *de Vlissingen* over.⁶ Beide kapiteins waren innig bevriend en aangetrouwde familie door het huwelijk van Jarry's zoon Michiel. Le Turcq had bij zijn gevangenneming zelfs nog een brief van Jarry in zijn bezit.⁷

Toen Pierre le Turcq op 25 juni 1782 door functionarissen van het High Court of Admiralty werd ondervraagd had hij de leeftijd van 26 jaar en was hij ongehuwd. Hij verklaarde in Nantes geboren te zijn en recentelijk zeven jaar in Frankrijk te hebben gewoond, maar ook regelmatig in de Republiek. Het laatste jaar had hij in Vlissingen gewoond. Zijn eerste luitenant verklaarde dat Le Turcq na Nantes eerst in Duinkerken had gewoond en vandaar naar Vlissingen was vertrokken. Direct na zijn geboorte had le Turcq een jaar in Vlissingen gewoond en hij beschouwde zichzelf

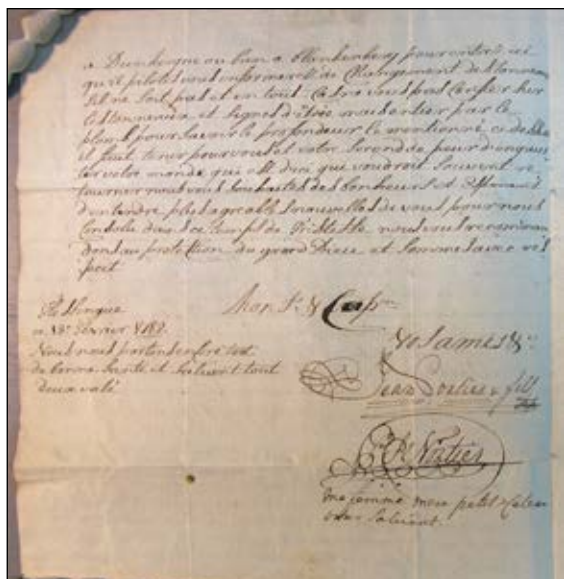


Hardnekkig gevecht tegen een sterke kotter van 18 stuks 9-ponds geschut door kapitein Pierre le Turcq op 7 maart 1782, prent Mathias de Sallie naar Jan Kobell, Rijksmuseum Amsterdam, RP-P-OB 73.834.

zowel onderdaan van Frankrijk als van de Republiek.⁸ Vermoedelijk woonde hij bij het begin van de oorlog in Nantes, want nog in april 1782 werden door een vriend vandaar persoonlijke eigendommen van Le Turcq naar Vlissingen verstuurd, zoals een verrekijker, toneelkijker, mok, scheergerei en kleding.⁹ Le Turcq, die officieel Ghyslain du Plessis heette, was een Hugenoot en tevens bevriend met kaperkapitein Jacques le Breton. Kapiteins zoals Pierre le Turcq, Nicolaas Jarry en Jean Cassin waren al ervaren met de kaapvaart (commissievaart) en daarom gewild door Zeeuwse reders. Zij hadden in 1778 en 1779 in Franse dienst al gevochten in de oorlog tegen de Britten.¹⁰ Als visser en smokkelaar had Le Turcq de zee leren kennen. In de late jaren zeventig van de achttiende eeuw nam hij dienst onder de Amerikaanse kaperkapitein John Paul Jones die hem de fijne kneepjes van het vak bijbracht. Ghyslain nam als kaper zijn oorlogsnaam Pierre le Turcq aan, hetgeen duidelijk meer onzag inboezemde dan zijn weinig ontzagwekkende en vreedzame achternaam Du Plessis ('Vrolijk'). Le Turcq was aanvankelijk eerste luitenant on-

der Thomas Brown.¹¹ Nadat het kaperschip *Niet Verwagt* in augustus 1781 een succesvolle tocht onder Brown had ondernomen werd het schip omgedoopt tot *de Jager* en onder bevel van Pierre le Turcq gesteld. Deze chaloup mat honderdtwintig ton en had een bewapening van tien tweeponds stukken, vier staartstukken en 51 bemanningsleden. De sloep was eigendom van de rederij van Jan Nortier & Zoon.¹² Toen Le Turcq er op 6 september 1781 voor de kust bij Den Haag mee werd opgejaagd door de Britten en uitweek naar het strand sloeg het in de branding kapot en ging het verloren. Toen hij van dit avontuur thuis arriveerde kreeg hij meteen het schip *de Vlissingen* onder zijn hoede.¹³

De reders waren kennelijk niet tevreden over de kwaliteiten van deze kotter, want ze lieten een nagelnieuwe brik bouwen die voor Le Turcq bestemd was.¹⁴ De brigantijn of brik, een schip met twee dwarsgetuigde masten en een grote gaffel was gaandeweg de oorlog bij de Amerikaanse commissievaart het favoriete kaperschip geworden.¹⁵ Le Turcq verbleef eind februari 1782 in Duinkerken. Nortier onderhield vanuit Vlis-



Achterzijde van een brief van Jan Nortier vanuit Vlissingen aan Pierre le Turcq in Cherbourg, 18 februari 1782, foto J. Francke, TNA, HCA 42, inv.nr. 164.

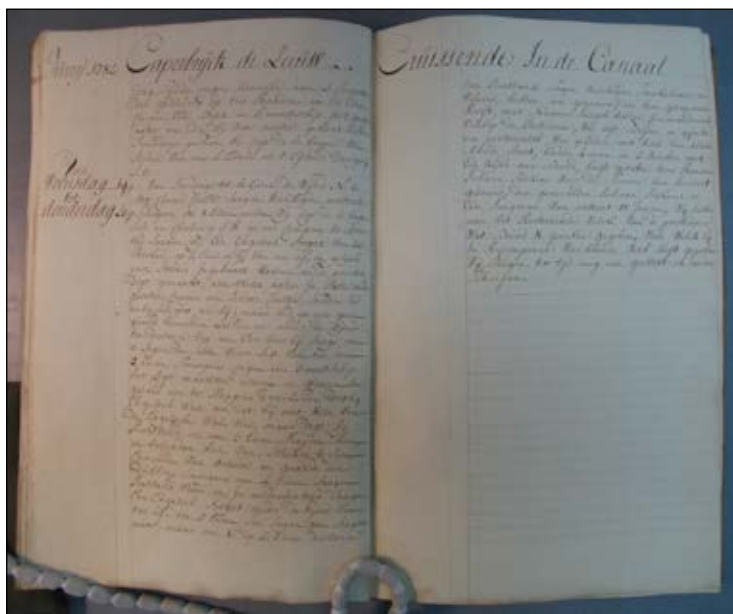
singen correspondentie met zijn kapiteins op de via het postvervoer goed bereikbare Noord-Franse havensteden zoals Cherbourg en Duinkerken. Le Turcq ontving eind februari 1782 een brief van Nortier, die hem op 18 februari vanuit Vlissingen had geschreven dat hij het commando over de Zeeuw ging krijgen. Voor de zeker-

heid vermeldde hij erbij dat deze scheepsnaam in het Frans Zelandois betekende, Le Turcq sprak namelijk geen Nederlands. De brik was op dat moment in aanbouw. Le Turcq werd bevolen met de *Vlissinger* in Duinkerken te blijven totdat hij bericht kreeg dat de Britse dreiging met bombardeerschepen voor Walcheren geweken was.¹⁶

Het scheepsjournaal van de Zeeuw

Het met achttien kanons voorziene en honderd zestig ton zware kotterschip *de Zeeuw* liep in de eerste week van juni 1782 in Vlissingen van de helling, onder het oog van vele aanschouwers, en onder het gejuich der kapergasten, aan wien een vrolijke dag gegeven weerd, waar in zy de gehele stad deden deelen. Dat gebeurde in een processie met het zwaaien van vlaggen, trompetgeschal en vedelspel. De matrozen hadden linten rond hun hoeden en overal werd feest gevierd.¹⁷ Het schip werd meteen klaar gemaakt voor zijn eerste kruistocht.

Op donderdag 6 juni werd *de Zeeuw* om tien uur 's morgens met hoog water buiten de haven gebracht, en begint het journaal.¹⁸ Hieruit stijgt weinig kruitdamp op. Na een



Journaal van Pierre le Turcq en de kaperbrik *de Zeeuw*, 6-20 juni 1782, foto J. Francke, TNA, HCA 42, inv.nr. 164.

tiendaagse oefensessie voor de rede vangt de kruistocht pas aan en die zal slechts vier-enhalve dag duren.

Op vrijdag 7 juni werden de kanons en het kruit aan boord gebracht en het schip voor anker gelegd. Op zaterdag kwam het kaperschip *de Vlissinger*, rond het middaguur met hoog water de Westerschelde op en lichtte ook *de Zeeuw* het anker om voor het eerst onder zeil te gaan. Er stond een zwakke wind en met *labbercoelte* (windkracht 2) uit het zuidoosten werd bevonden dat het schip zeer goed zeilde. Even na één uur 's middags werd het anker weer uitgeworpen op de rede. De volgende dag was de wind aangewakkerd tot een *kleine coelte* (windkracht 3) en werd opnieuw gezeild, nu met de lijzeilen¹⁹ en de onderra's aangeslagen: *tot exercitie der mattroosen.* Rond het middaguur kwam een steigerschuit geladen met vers rood vlees en bier om de victualie aan te vullen. 's Middags werd opnieuw gezeild en om een uur of vier werd dezelfde ankerplaats weer opgezocht. Op maandag 10 juni werden de bramra's gebrast, maar nadat vijf uur 's middags de wind stil viel werden de bramra's weer naar beneden gehaald om het scheepsvolk *te leeren tot het ordinaire werck*. Die middag kwam ook Mauritz, commissaris van de monsterring van Vlissingen om de eed op de artikelbrief (instructies van de Staten-Generaal voor opvarenden in de commissievaart van 12 januari 1781) af te nemen en de monsterbrief voor te lezen. Hij werd vergezeld door reder Jan Nortier. Hoewel dit niet werd vermeld was het gebruikelijk dat hierbij ook twee functionarissen van de admiraliteit aanwezig waren. Bij het vertrek gaf kapitein Le Turcq beide heren een saluut door het laten losbranden van negen stuks geschut. Dat werd klaarblijkelijk gehoord door het marineschip *de Orangezaal* dat op een geruime afstand lag, want zij gaven tien saluutschoten, al was het niet helemaal duidelijk of dit als oefening of als saluut was. Om zeven uur 's avonds werd het schieten beëindigd.²⁰

Op dinsdag 11 juni werd de wind steeds sterker en de mars- en bramra's evenals een deel van de verstaging, naar beneden

gehaald. Het ankertouw werd tot de verst mogelijke stand gevierd. Uit vrees met andere schepen in botsing te komen, 's lands schip *de Landsman* lag in de nabijheid, werd de fok gehesen en werd de beschutting van Fort Rammekens opgezocht. Onderweg werd het log gebruikt *onder weeg de lock gesmeten, en bevonden bij zeilder cleene foc[k], dat wij conden 2 euren en 1/3 in een eure doen* en de goede zeileigenschappen van het schip gemeten, want dat bleek in één uur tijd even ver te kunnen zeilen als waar andere schepen twee uur en twintig minuten voor nodig hadden. Later die dag kwam Nicolaas Jarry er met de kotter *de Vlissinger* voor anker liggen, omdat eerder op de dag zijn ankertouw op de Westerschelde gebroken was. Op woensdag 12 juni werden om zes uur 's ochtends de bramstengen weer gezet en om acht uur werd de sloep te water gelaten. Le Turcq ging met de derde luitenant in een sloep naar *de Vlissinger*. Dit om daar officieren aan boord te hebben zolang Jarry zelf met zijn officieren een nieuw anker ging halen in de stad. Twee uur 's middags werd het kaperschip de kotter *Doggersbank* waargenomen voor Vlissingen. De bemanning verwachtte te vertrekken, maar om vier uur 's middags gaf Le Turcq aan dat dit niet ging. Het achterstuk van het twaalfponds geschut was uit het rolpaard gekomen en de timmerman moest dit eerst herstellen.²¹ Een rollend stuk geschut kon door zijn massa een varend schip dusdanig beschadigen dat het lek werd gestoten en zonk.

Donderdag 13 juni kwam de wind uit het noordoosten en was het een koude dag. Om vier uur 's ochtends werd het anker met een steigerschuit aan boord gebracht. Om zeven uur 's ochtends kwam de kotter van Jarry, die nog steeds geen nieuw anker ontvangen had, weer langszij. Hierop liet Le Turcq een sloep met een reserveanker uitzetten om dit naar Jarry te brengen. In de middag wakkerde de wind aan. In verband met het onweer werden de bramstengen en ra's neergehaald, hierdoor werd het zwaartepunt van het schip meer naar de kiel gebracht. Om drie uur 's middags werd



Kruistocht van Pierre le Turcq met *de Zeeuw*, 6-20 juni 1782

men gedwongen het anker te lichten omdat de ankertouwen over elkaar heen schavelden. Daarna kon het anker opnieuw worden neergelaten. Zodra op vrijdag het uitgeleende anker door Jarry terug aan boord was gebracht maakte de bemanning zich om vier uur 's middags klaar om bij de eerste goede wind uit te zeilen. Zaterdag de vijftiende kwam de wind uit het zuidoosten. Het anker werd gelicht en om acht uur 's ochtends kwam het schip op de rede van Vlissingen op tien vadem diepte voor anker. Daar werd nog zoet water en bier aan boord genomen. In de middag kwam ook de kotter *Middelburg* van Jean Cassin naar buiten voor anker liggen. Om drie uur 's middags kwam Le Turcq aan boord met zes heren die het schip bezichtigden en op de gezondheid van de bemanning dronken. Ze werden gesalueerd met negen kanonschoten.²²

Zondagmorgen 16 juni stond de wind uit het noord-noord-oosten: ideaal om van de Westerschelde naar het zuidwesten te zeilen, al stond er weinig wind. Om vijf uur ging het schip onder zeil in gezelschap van Jarry en werd een zuidoostelijke koers uitgezet. Het anker werd in de Wielingen opnieuw uitgezet. Toen de wind uit het noordwesten kwam werd het anker opnieuw gelicht. Er werden enige neutrale schepen

waargenomen, maar de aanwezigheid van zandbanken in de Scheldemonding maakte dat er geen jacht op kon worden gemaakt. De *Zeeuw* zeilde aanmerkelijk beter dan het schip van Jarry zodat de bramzeilen opgegeid²³ moesten worden om hem in te laten lopen. Wel werd duidelijk dat het schip aan de achterzijde met veel wind te hoog in het water lag. Zodra al het scheepsvolk op het achterdek ging staan, zeilde het schip een stuk beter. Er zou in de toekomst dus lood in het achterschip aangebracht moeten worden: *Deden al ons volck agter uijt comen, waardoor het schip zeilde als een wijnd. Dit maakt een preuve, dat het meer in zijn gat moet sijncen.* Om vier uur 's middags werd in het zuiden de toren van Oostende zichtbaar. Opnieuw werden neutrale schepen waargenomen. De wind kwam nog steeds uit het noordwesten en in de nacht van zondag op maandag werd samen met Jarry jacht gemaakt op diverse schepen, maar deze bleken alle neutraal te zijn. Het lukte niet om een vijandelijk schip op te jagen omdat dit de bescherming van de Engelse wal opzocht. Ondertussen werd het Nauw van Calais bereikt. De schrijver van het journaal prees de schipper dat dit in de nacht gebeurde omdat de smalle doorgang druk bevaren werd door kruisende Britse fregatten. Om

vijf uur 's morgens werd Kaap Gris-Nez, westelijk van Calais waargenomen. Op een toren langs de Franse wal zag men vlaggen waaien hetgeen een teken was dat er schepen waren die langs de wal kruisten. Om vijf uur 's morgens werd jacht gemaakt op enkele schepen met de Keizerlijke vlag. Tezelfdertijd werd een konvooi van brik-schepen waargenomen zonder dat het escorte had. Samen met Jarry, die een halve mijl voor lag, werd er jacht op gemaakt. Jarry voerde de Engelse vlag. Het konvooi bestond uit vijf Britse schepen. Zodra Jarry het eerste schip bereikte gaf hij een salvo en Le Turcq zeilde vervolgens door. De andere schepen hadden nu de lijzeilen bijgezet en hielden de Engelse wal aan waar ze beschutting zochten bij de zandbanken voor Sandwich, nabij Ramsgate. Dat deed Le Turcq besluiten om terug te zeilen naar een brik en logger die voor de Engelse wal voor anker lagen. Nu echter doemde het escortefregat op, waardoor Jarry zijn prijs moest verlaten. Het fregat zette de achtervolging in, maar Le Turcq liet het scheepsvolk op het achterdek plaats nemen en merkte dat hij wel negen tot tien knopen kon maken met het schip en het fregat er uit zeilde.²⁴

In de nacht van maandag op dinsdag werd om vijf uur 's nachts een driemastschip waargenomen, waar aanvankelijk jacht op werd gemaakt, maar eenmaal naderbij ge-

komen werd nog tijdig opgemerkt dat dit hetzelfde schip was dat die middag jacht had gemaakt op de kotter van Jarry. De manoeuvre had wel effect, want het fregat maakte nu jacht op *de Zeeuw* en Jarry kon het Kanaal uitkomen en werd niet meer gezien. In de middaguren werden diverse zeilen waargenomen en opgejaagd, maar alle bleken neutrale schepen. Om halfzeven 's avonds kwam in het zuiden de hoek van het eiland Wight in zicht. Om acht uur werd een sloep gepraaid die uit Oostende kwam. Woensdag 19 juni kwamen 's ochtends zes uur opnieuw schepen in zicht waaronder een fregat van 32 stuks geschut. Deze lag slechts op een halve mijl afstand, maar opnieuw bleken de zeil kwaliteiten van *de Zeeuw* superieur, in een tijd van drie uur zeilen wist men een voorsprong van twee uur op het schip uit te bouwen. Om negen uur 's ochtends werd het fregat ten westen van het kaperschip gepeild. Een ander fregat werd in het zuidwesten waargenomen en een derde in het zuidoosten. Portland (nabij Weymouth) werd op zes uur afstand gepeild. 's Nachts werd het kaperschip gepraaid door een Britse brik met een lantaarn op het achterdek die hen vroeg wie zij waren, waar ze vandaan kwamen en waar de reis naartoe ging? Waarschijnlijk waren er fregatten in de buurt en kapitein Le Turcq liet het scheepsvolk zich verbergen, deed of hij hen niet goed kon verstaan en gaf te



Gezicht op het kasteel van Portland, dat de toegang tot Weymouth bewaakt en waarschijnlijk werd waargenomen door Pierre le Turcq op de voorlaatste dag van zijn laatste kruistocht, foto Francis Frith, 1891, Rijksmuseum Amsterdam, RP-F-2000 126.21.

kennen vanuit Oostende te komen en door de windrichting zo scherp aan de wind te zeilen.²⁵ Toen het daglicht werd kwamen er twee fregatten die jacht op het kaperschip maakten. In de middaguren werd Kaap La Hague op vijf uur afstand gepeild en het eiland Guernsey in het zuidoosten waargenomen. 's Middags om vier uur kwam de wind met een *cleene coelte* uit het noordoosten. Opnieuw werden diverse neutrale schepen waargenomen en om acht uur 's avonds werd Kaap La Hague zuidelijk en Cherbourg zuidwestelijk van het schip gezien. Tezelfdertijd werd een Brits fregat van 32 stuks geschut op een half uur afstand gezien, maar omdat aan boord van het kaperschip de kanons binnen de geschutpoorten waren gehaald en het scheepsvolk zich verborg werd de kaper niet als zodanig opgemerkt. Om elf uur 's avonds werd het schip opnieuw ten zuidoosten van hen gezien. Om twee uur in de morgen kwam een driemastschip in zicht. Dit werd dichtbij Portland aangehouden, maar bleek een Zweeds schip te zijn dat van Oostende kwam en naar Dublin ging. Op 20 juni 1782 werd door de schrijver in het journaal vermeld: *'s Morgens om 4 euren saagen Portland weder en in middelenteijd saagen een Engelsch fregat onder de wijnd van ons af. Om 5 euren 's m[morgens] sagen geen fregat meer, maar om 8 eur op 2 euren distance van Poortland sagen verscheijde smokelaars en vissers.* Van die vissersscheepjes werd er één gerantsoeneerd (het vragen van losgeld in ruil voor een rantsoenbrief, doorgaans omdat het opbrengen van het schip naar een haven te risicovol was). De kapitein van het visserschip *Providence* was de 22-jarige Joseph Touzée en volgens de schrijver was het schip op 17 juni van Brijson naar Portsmouth gevaren, geladen met vis en had het schip vier man en twee vrouwen met een kind aan boord. Na het rantsoeneren van het schip voor honderd Pond Sterling (€ 480,-) werd de achttien jaar oude Johann Suekens als gijzelaar aan boord genomen. Volgens Jenkins, een tweede gevangene van het vissersschip, betrof het losgeld de volledige waarde van de lading.²⁶ De som van het losgeld

diende binnen zes weken in Vlissingen betaald te zijn. In het geval van deze vissersschuit volstonden twee gijzelaars en werd de schipper weer terug geplaatst op zijn schip. De bemanning van de vissersschuit werd brood en jenever gegeven en in ruil daarvoor kreeg het kaperschip vis. Hieruit blijkt dat het er bij aanhoudingen door kapers niet altijd even ruw aan toe ging. Met de opmerking *Wij saagen ter tijd nog een galliot en andere scheepen* sluit het journaal af. Het kaperschip werd vrijwel direct daarna buitgenomen. Johann Suekens en Jenkins hadden slechts veertien uur als gijzelaar aan boord van het kaperschip vertoefd voordat zij werden bevrijd, maar verklaarden achteraf goed te zijn behandeld.²⁷

Gevangenneming

De kaperbrik *de Zeeuw* werd buitgenomen door de marinebrik HMS *Defiance* van luitenant George Cadman die gestationeerd was in de haven van Exeter. Daar werd het schip van Le Turcq ook heengebracht. *De Zeeuw* had op 20 juni in het Kanaal voor anker gelegen bij Portland zonder een vlag te tonen. Le Turcq had daar op het tij gewacht om verder te kunnen kruisen hetgeen hij ook deed toen het hoogwater was. Het schip voerde toen de Engelse vlag en kreeg na een kwartier een schip in zicht. Rond zes uur 's avonds werd *de Zeeuw* gepraaid door de HMS *Defiance* waarop men de vlag liet zakken, de Nederlandse vlag hees en het eerste salvo loste. Hierop volgde een gevecht van twee uur waarbij met handvuurwapens werd geschoten, maar beide schepen ook salvo's afvuurden. Aan boord van het kaperschip vielen diverse doden en gewonden. Zowel de kapitein als de tweede luitenant werden zwaar gewond. Het kaperschip was zwaar beschadigd aan haar masten, tuigage en romp. Eén van haar kanons was geëxplodeerd waarbij drie kanonnières werden gedood en ook enkele andere omstanders gewond raakten. Omdat nog meer geschut uitgevallen was nadat het was geraakt zag men zich genoodzaakt zich over te geven. Tijdens de overgave had eerste luitenant Louis Charles de Cheverry de lei-

ding omdat Le Turcq en de tweede luitenant gewond waren. Voordat het schip werd overgegeven had le Turcq nog wel de geheime vlagsignalen overboord gegooit.²⁸

Pierre le Turcq werd in het gevecht door een kogel uit een steenstuk getroffen dat zijn kaakbeen verbrijzelde (zijn kaak werd compleet weggeschoten) waarbij de kogel in zijn mondholte bleef steken en ook zijn borst en schouder een zware kwetsuur opliepen. Door bloedverlies en pijn verloor Le Turcq het bewustzijn. De chirurgijn was lang met zijn operatie bezig en eenmaal in gevangenschap moest ook de Engelse chirurgijn hem nog uren opereren om hem van de dood te redden.²⁹

Spoedig hierop volgde de door het High Court of Admiralty verplichte verhoor van de kapitein en diens officieren. Dit verhoor werd afgenomen in het huis van John Swales dat bekend stond onder de naam Swales Wine Cellar en in het huis van John Luckombe dat gewoonlijk de Globe Tavern werd genoemd. In deze taveerne verbleef Le Turcq tijdens zijn gevangenschap. De verhoren werden tussen dinsdag 25 juni en zaterdag 29 juni afgenomen door Thomas Dodge, de locoburgemeester van Exeter, een notaris en een tolk.³⁰ Wellicht heeft Le Turcq het oorspronkelijke verhoor door de aard van zijn kwetsuur met de hand uitgeschreven.

Al op woensdag 10 september 1782 keerde Le Turcq terug uit gevangenschap in Vlissingen. De *Middelburgsche Courant* meldde dat hij spoedig een nieuw schip zou krijgen, maar voor zover bekend heeft Le Turcq de rest van de oorlog geen kruistocht meer ondernomen.³¹ Zijn gezicht was zwaar verminkt, maar welbeschouwd had Le Turcq nog geluk gehad. De dood was altijd nabij op een kaperschip. Le Turcq had daartoe naar alle waarschijnlijkheid een levensverzekering afgesloten bij de Vlissingse *Lyfrente societeit van overleving*. Belanghebbenden in deze Sociëteit waren de directeuren Mr. Robert Hendrik Du Pon, schepen en raadslid van de Scheldestad en Petrus Gulielmus Schorer eveneens raadslid en tevens secretaris van Vlissingen. Waarom de lijfrentepolis aan boord van het

kaperschip aanwezig was wordt duidelijk uit de naam van de administrateur. Dit was namelijk Petrus Johannes Nortier, tevens reder van Pierre le Turcq, die op deze wijze het mes aan twee kanten liet snijden.³²

Heroënstatus

De kapiteins die successen behaalden, zoals Pierre le Turcq en Nicolaas Jarry, mochten zich op grote belangstelling van de toenmalige media verheugen. Aan de verhalen over hun kruistochten werden meerdere krantenkolommen en pamfletten gewijd.³³ De populariteit van Le Turcq nam groteske vormen aan nadat hij zwaargewond was geraakt. Op 26 juni schreef hij vanuit zijn gevangenschap een brief aan reder Jan Nortier, die Engeland uit gesmokkeld werd en tien dagen later integraal in de *Middelburgsche Courant* van zaterdag 6 juli 1782 werd opgenomen. De krant was spoedig uitverkocht en de daaropvolgende dinsdag werd de brief als aparte uitgave gedrukt en voor een stuiver te koop aangeboden.³⁴ Bij deze uitgave was ook een gedicht ter ere van Le Turcq opgenomen:³⁵

't Fortuin des oorlogs draait en keert:

't voegt dapperen Le Turc dien kans te durven wagen;

zyn moed zwelt onder slagen.

Daar hem de neerlaag zelf een glorie kroon vereert.

Aan de verering kwam voorsnog geen eind. Op 13 augustus 1782 verscheen bij Barend van Dalen in de Korte Delft in Middelburg *Aanspraak aan den dapperen kaper kapitein Pierre le Turc', ongelukkig genomen den 20 juny 1782 door een Engelsche koningsbrik*.³⁶ Een heuse biografie zou volgen, want in maart 1784 zag *Beknopte beschryving der beruchte kruistogten van den onverschrokken en beroemden zeeheld Pierre le Turc; met het kaperschip de Vlissingen* het levenslicht. De biografie van vijftien pagina's werd zowel in Middelburg, Vlissingen (bij Corbelyn), Goes en Zierikzee gedrukt en uitgegeven. De levensbeschrijving verscheen in hetzelfde jaar eveneens in Rotterdam bij boekverkooper De Leeuw uit de Hoogstraat,³⁷ die ook

prenten van de acties van Johan Willem Sextroh uitgaf. De biografie hoorde bij vijf platen die door Jan Kobell van Le Turcq werden vervaardigd en die als kopergravures werden uitgegeven door Matthias de Sallie. Boekwerk en platen werden samen voor de niet geringe prijs van twee gulden aangeboden.³⁸ Aangezien de advertentie slechts tweemaal in de krant heeft gestaan is het waarschijnlijk dat de oplage vrij snel uitverkocht was.

Le Turcq mocht zich verheugen op een grote schare bewonderaars, onder wie veel vrouwen die hem niet alleen om zijn maritieme prestaties bewonderden. Cateau, de dochter van reder Jan Nortier, lijkt een oogje op de kaperkapitein te hebben gehad. In het postscriptum van een brief van haar vader aan Le Turcq liet ze de hartelijke groeten aan hem doen.³⁹ In een brief die Nicolaas Jarry op 5 augustus 1782 aan Le Turcq schreef (op dat moment gevangen in de *Globe Tavern* in Exeter), meldde hij dat hij bij de heer De Graaf had verbleven. Iedereen vroeg, volgens hem, naar de gezondheid van Le Turcq. Ook de vrouw van De Graaf was erg overtuigd van Le Turcqs toestand en had er tot in de late uurtjes met Jarry over gesproken:

J'ai diné l'autre jour a la campagne de m[onsieu]r Graaf sa demoiselle ma parue fort affligée de votre blessure.

*Elle est toujours fort aimable, nous avons eu une longue conversation sur votre compte.*⁴⁰

Jarry verbleef in die tijd in Le Turcqs' kamer in de stad en diens huishoudster vertelde hem honderduit over de Franse kaperkapitein. Het was echter niet alleen in de Republiek dat Le Turcq onderwerp van gesprek was. Dupuy, een bekende van Le Turcq, schreef hem op 12 april 1782 een brief waarin hij meldde dat de heer Arondel onder de indruk was van zijn optreden en er veel ophef over zijn daden was in de stad Nantes: *M[onsieu]r Arondel ma prié de lui parler quand je partire. Il veut vous écrire il vous dit bien du choses. En attendant, vous à la un grand bruit à Nantes.*⁴¹



Portret van Pierre le Turcq met berenmuts, ca. 1782, kopergravure Reinier Vinkeles, particuliere collectie.

De Vlissingse Zwitser David Henri Gallandat sprak over Pierre le Turcq als een beleefde en eerbiedwaardige man die men graag hoorde spreken over de expedities die hij had ondernomen ondanks zijn jonge leeftijd. Er werd zelfs aan toekennen van ere-tekens gedacht. In een brief aan reder Jan van der Woordt schreef Bellamy op zondag 24 maart 1782 over Pierre le Turcq: *Zoo men kon goedvinden le Turc met een order te beschenken denk ik dat het niet onvoegelijk zijn zou om die de order van St. Mercurius te noemen. Gij weet dat die Heilige een goede kaper en daarbij zeer vlug was.* Van zijn voorlaatste kruistocht was Le Turcq op 18 maart 1782 met een aanzienlijk aantal prijzen teruggekomen en met ereschoten in Vlissingen begroet, terwijl voor zijn bewaring dankzeggingen in de kerken ten hemel werden gezonden, aldus de dichter J. Aleida Nijland.⁴²



Titelpagina van de hagiografie die in 1784 aan de daden van Pierre le Turcq werd gewijd, foto J. Francke, collectie ZB.

Besluit

Na Nicolaas Jarry was Pierre le Turcq de meest succesvolle kaperkapitein in de Vierde Engelse Oorlog. Hij wist in totaal negen schepen te veroveren en nog eens 22 te rantsoeneren. Van 22 rantsoeneringen en twee prijzen is een prijzengeld van 153.132 gulden bekend. Zijn geschatte totaalopbrengst zal ruwweg tussen de drie en vier ton hebben gelegen.⁴³

De jonge kapitein sprak bij velen tot de verbeelding, hetgeen zich uitte in gravure en geschrift. Met zijn in juni 1782 van stapel gelopen brik *de Zeeuw* keerde het geluk zich tegen hem. Ofschoon hij zijn bemanning intensief oefende was hij niet opgewassen tegen de zwaarder bewapende HMS *Defiance*. Hij moest zijn schip na een kruistocht van vijf dagen en een gevecht van twee uur overgeven, waarbij Le Turcqs gezicht zwaar werd verminkt. Van zijn loopbaan daarna is niets bekend. Dat de kwa-

liteiten van Le Turcq een dergelijke vlucht namen tijdens de Vierde Engelse Oorlog was, zoals vaker gebeurd in de geschiedenis, deels te wijten geweest aan toeval. De aanstelling van Le Turcq als kaperkapitein vond namelijk eerder plaats dan de bedoeling was geweest. Na Brown werd aanvankelijk de Amerikaan William Harris als kapitein op *de Jager* aangesteld. Deze deserteerde echter nog voor het schip was uitgelopen. Diens vervanger bleek een gouden greep van de reder.⁴⁴

JOHAN FRANCKE is historicus en als informatiespecialist van de afdeling Kennisdiensten en Onderzoek verbonden aan de Zeeuwse Bibliotheek te Middelburg. Hij publiceert regelmatig over de (maritieme) geschiedenis van Zeeland in de Nieuwe Tijd

Noten

- 1 Middelburgsche Courant (MCO), 15 en 18 maart 1784, beide pag. 2; *Leydse Courant*, 30 oktober 1786, pag. 2; Zeeuwse Bibliotheek (ZB), Pamflet 4089.
- 2 Gemeentearchief Vlissingen (GAV), 387, Archief van der Swalme, stadsresoluties, 1568-1806, inv.nr. 5159, fol. 569, 23 maart 1782.
- 3 *Nieuwe Nederlandsche Jaerboeken ...* (NNJ) 17/II (Leiden, 1782) 767.
- 4 Met dank aan Kees de Baar voor inzage en gebruik van deze brieven.
- 5 De auteur werkt aan een studie over de Nederlandse commissievaart tijdens de Vierde Engelse Oorlog, welke in het voorjaar van 2019 verschijnt.
- 6 F. Nagtglas, *Levensberichten van Zeeuwen, zijnde een vervolg op P. de la Rue, Geletterd, staatkundig en heldhaftig Zeeland* (Middelburg, 1888-1893) 484; J.E.J. Jurry, *Genealogie van het geslacht Jarry, branche de Hollande van 1450-1953* (Voorburg, 1952 en 's-Gravenhage, 1959) 20-21 en 24-29; <http://www.terneuzen.com/historie/geschiedenis/devergetenkaperkapiteins/>.
- 7 The National Archives, Kew (TNA), High Court of Admiralty (HCA) 42, inv.nr. 164. Brief aan Nicolaas Jarry van Jacques le Breton, 17 november 1781; Jurry, 'Genealogie van het geslacht Jarry' (beide drukken van 1952 en 1959) 5, 20-21 (1952) en 11, 13-14, 24-29 (1959). Vergelijk met: Peter van Druenen, *Vissers, kapers, arbeiders. Vlissingen*

- 700 jaar stadsrechten (Vlissingen, 2015) 539-541 en noot 76-81. Nicolaas Jarry's zoon Michiel was getrouwd met Elisabeth Magdalena Ghyslaine du Plessis, vermoedelijk een zus van Pierre le Turcq. Van Druenen stelt (op basis van A.J. van der Aa, *Biographisch woordenboek der Nederlanden*, 130-132 en Nagtglas, *Levensberichten van Zeeuwen*. Deel I, 483-484) dat Jarry van Nantes kwam, maar doet dit op basis van secundair bronnenmateriaal, terwijl hij niet de herziene, maar de eerste druk van Jurry raadpleegde. Bekend is dat zijn vader Hendrik met zijn vrouw al rond 1702 in Hoek woonachtig was en de familie-genealogie aangeeft dat Jarry op 2 maart 1735 in Terneuzen (waarschijnlijk op het schip van zijn vader) werd geboren en enkele dagen later een Nederlandse baker en dito doopgetuigen kreeg. Ook noemt Van Druenen Le Turcq *waarschijnlijk afkomstig van Duinkerken* en een pagina verder *de Duinkerke Vlissinger*. Hij baseert zich daarbij op Nagtglas (deel II, 788-789), die dit op basis van mondelinge uitlatingen van tijdgenoten schreef. Le Turcq is vermoedelijk niet ontsnapt – daarvoor is geen bewijs – maar via een gevangenenruil naar Vlissingen teruggekeerd. Le Turcq was op dat moment nog herstellende van een zware verwonding.
- 8 TNA, HCA 42, inv.nr. 164. Interrogations Pierre le Turcq.
 - 9 Ibidem; Collectie brieven Kees de Baar. Brief van de heer Dupuy te Nantes aan Pierre le Turcq te Vlissingen (12 april 1782).*... il y a vos lorgnettes, y un pair de lunette. Vos razoirs, bouille & et vos effets à votre utilité. Comme habit veste, culotte, chemise, bas et mouchoirs, vos papiers...*
 - 10 Jan van Zijverden, 'The Risky Alternative: Dutch Privateering During the Fourth Anglo-Dutch War, 1780-1783', in: David J. Starkey, E.S. van Eyck van Heslinga en J.A. de Moor (red.), *Pirates and Privateers. New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries* (Exeter, 1997) 197-199.
 - 11 NNJ 16/4, 2274-2275; TNA, HCA 42 inv.nr. 164; Van Zijverden, 'The risky alternatieve', 197-199; <http://www.terneuzen.com/historie/geschiedenis/devergetenkaperkapiteins/>.
 - 12 Zeeuws Archief (ZA), Archief W.A. van Citters, inv. nr. 4. Instructie van Jan Nortier aan Thomas Brown, 1781; TNA, HCA 32, inv.nr. 475; GAV 384, inv. nr. 5088; W.P.C. Knuttel, *Catalogus van de pamflettenverzameling berustende in de Koninklijke Bibliotheek*. Vijfde deel 1776-1795 (Utrecht, 1978) nr. 20020; Frank C. Bowen, *The Sea. Its history & romance*. Vol. II, 1698-1783 (London, [1925]) 121; Howard I. Chapelle, *The Baltimore Clipper. Its origin and development* (New York, 1988) 20. Chaloupen of sloepen waren kleine vaartuigen die een diversiteit aan schepen en tuigages konden omvatten.
 - 13 NNJ, 16/III (1781) 1798-1799.
 - 14 MCO, 2 en 16 juli, 5 en 24 september 1782; NNJ 17/I (1782) 369; TNA, HCA 42-164.
 - 15 Ralph M. Eastman, *Some famous privateers of New England* ([Boston (Mass.)], 1928) 5-6.
 - 16 TNA, HCA 42, inv.nr. 164. Brief van Jan Nortier aan Pierre le Turcq, 18 februari 1782.
 - 17 NNJ 17/II (1782) 768.
 - 18 TNA, HCA 42, inv.nr. 164. Journaal kaperbrik *de Zeeuw*.
 - 19 Licht zeil dat bij weinig wind wordt bijgezet ter zijde van een hoofdzeil, door middel van een spier die buiten de ra's uitgeschoven wordt. Dit leverde bij circa windkracht vijf of meer groot gevaar op omdat de winddruk dan hoger werd dan de tuigage aankon.
 - 20 TNA, HCA 42, inv.nr. 164. Journaal kaperbrik *de Zeeuw*, donderdag 6 t/m maandag 10 juni 1782; GAV, 384, Archief Familie Mauritz, inv.nr. 5088. Stukken m.b.t. de kaper Niet Verwagt.
 - 21 TNA, HCA 42, inv.nr. 164. Journaal kaperbrik *de Zeeuw*, dinsdag 11 t/m woensdag 12 juni 1782.
 - 22 Idem, donderdag 13 t/m zaterdag 15 juni 1782.
 - 23 Door het zeil in de geien tegen de ra's aan te trekken liep het schip waarschijnlijk een knoop langzamer. Door de geien van de korvijnagel af te halen vielen de bramzeilen direct weer naar beneden waardoor het schip meteen meer snelheid maakte.
 - 24 TNA, HCA 42, inv.nr. 164. Journaal kaperbrik *de Zeeuw*, zondag 16 t/m maandag 17 juni 1782.
 - 25 Zo hoog mogelijk aan de wind zeilen.
 - 26 TNA, HCA 42, inv.nr. 164. Interrogations Pierre le Turcq.
 - 27 Idem, Journaal kaperbrik *de Zeeuw*, dinsdag 18 t/m donderdag 20 juni 1782 en rantsoenbrief *Providence*, 19 juni 1782.
 - 28 Ibidem.
 - 29 MCO, 4 juli 1782, pag. 2 en 6 juli 1782, p. 1-2. Meer dan driekwart van de krant van 6 juli was gevuld met de brief van Le Turcq.
 - 30 TNA, HCA 42, inv.nr. 164. Interrogations Pierre le Turcq ; Collectie brieven Kees de Baar, Brief van Jarry aan le Turcq, Vlissingen, 5 augustus 1782.
 - 31 MCO, 14 september 1782, p. 2.
 - 32 TNA, HCA 42, inv.nr. 164, *Berigt en conditien der Lyfrente Societeit van overleeving, opgerigt binnen Vlissingen, onder de zinspreuk De Zekere*

Verwachting; ingaande den 17 juni 1776 (Vlissingen: Thomas Corbelyn, 1776) 1-3, 15. Deze Vlissingse *Lyfrente societeit van overleving* was op 17 juni 1776 opgericht en vroeg voor de inschrijving veertig stuivers, een inleg van honderd Pond Vlaams en garandeerde 2,5 tot 3% rente. Le Turcq had het reglement van deze maatschappij in juni 1782 bij zijn scheepspapieren opgeborgen.

33 Zie onder meer <http://www.krantenbankzeeland.nl> en www.delpher.nl voor de *Middelburgsche Courant*, *Nederlandsche Historische Courant* en *Leeuwarder Courant* van 1781-1783. In de krantenadvertenties wordt verwezen naar pamfletten over de kapers die bij boekverkopers werden aangeboden.

34 MCO, dinsdag 6 en 9 juli 1782.

35 *Vertaalde brief van capitein Pierre le Turc gecommandeert hebbende, de genomen Vlissingsche kaperbrik de Zeeuw* (Middelburg: J. Abrahams, [1782]).

36 MCO, 13 augustus 1782, p. 1.

37 ZB, Pamflet 4089, *Beknopte beschryving der beruchte kruistogten van den onverschrokken en beroemden zeeheld, Pierre le Turcq ...* (Rotterdam, [1784]).

38 MCO, 16 en 18 maart 1784, beide pag. 2.

39 TNA, HCA 42, inv.nr. 164. Brief van Jan Nortier aan Pierre le Turcq, 18 februari 1782.

40 Collectie brieven Kees de Baar, Brief van Jarry aan le Turcq, Vlissingen, 5 augustus 1782. *Ik heb*

laatst gedineerd tijdens de campagne van de heer De Graaf. Zijn vrouw leek erg getroffen door je verwonding. Ze is altijd erg aardig en we hebben een langdurige conversatie over u gehad.

41 Collectie brieven Kees de Baar, Brief van de heer Dupuy te Nantes aan Pierre le Turcq te Vlissingen (12 april 1782). *De heer Arondel vroeg me met hem te praten toen ik wegging. Hij wil je schrijven en veel vertellen. Ondertussen heb je veel tongen losgemaakt in Nantes.*

42 J. Aleida Nijland, *Leven en werk van Jacobus Bellamy (1757-1786)*. Eerste deel (Leiden, 1917) 120, 151. *Le dit Capt. Turq est un homme fort estimable, tres poli; il est né en amerique [sic.] et il a servi sous le fameux [John] Paul Jones; c'est un plaisir de l' entendre parler des differentes expeditions qui' il a faites; il est jeune encore il m'a paru n'avoir que 25 ans.*

43 NNJ, 17/2, 228-230, 967-968; *Leydse Courant*, 4 januari 1782; MCO, 18 juli 1782; Knuttel, 20020; ZA, Archief Directe en Indirecte Belastingen, inv.nr. 45; Nationaal Archief, 's-Gravenhage, Archief Staten-Generaal, inv.nr. 6848 en idem, Admiraliteitsarchief, inv.nr. 1496. Twee prijzen brachten samen 61.108 gulden op, de 22 rantsoeningen 153.132 gulden.

44 GAV, 384, Archief Familie Mauritz, inv.nr. 5088, Lijst der equipage van de kaperchaloup *de Jager*.



De kust van Beachy Head, september 2018; foto Johan Francke.

De Vlissingse brievenposterij in de 18e eeuw

KEES DE BAAR

In het onlangs gepubliceerde bronnenboek *Beschrijvinge der stad Vlissinge* van Jasper Jaspersen Brasser, beschrijft Brasser op de pagina's 679-682 (boekpagina 279) als inwoner zijn stad Vlissingen in 1754. Hij beschrijft de stad zoals hij die waarneemt zonder na te gaan of zijn beschrijving juist of volledig is. In onderstaande tekst beschrijft hij de brievenposterij in Vlissingen en geeft aan dat de 'Vlissingse posteljons' met brieven naar Amsterdam en Alphen rijden. Hij vertelt er niet bij dat deze postrijders de brieven niet verder dan het Sloeveer bij Nieuw- en St. Joosland brachten. Dat was namelijk de 'Vlissingse postrit'. In dit artikel wordt op basis van bronnenonderzoek de Vlissingse brievenposterij beschreven om de beschrijving van Brasser aan te vullen.

De beschrijving van Brasser

Postmeester

Ook is hier een postcomptoir waarvan den postmeester door hun edelagtbare wordt aengesteldt daer men twee maels des sweeks brieven kan brengen, sondaegs en des swoendagh, om te senden door geheel Europa midts dat sommige brieven moeten gefranqueerd worden tot op sommige plaassen te sien op de lyst van de brieftporten door hun edelagtbare daerop geëmanieerd.

Tweemaels sweeks vertreck den posteljon met de mael met brieven over landt tot Amsteldam oft tot aan het generael postcomptoir te Alphen. Ook arriveeren tweemaal des sweeks twee posteljons met brieven, als des sondaegs en des donderdaegs. Men moet de brieven swinter voor seven

uuren en somers ten acht uren in het posthuis hebben, wandt op dien tydt wordt de mael van den posteljon geslooten en rydt dan aft. Den postmeester moet syn posteljons selfs aenstellen en onderhouden, en weet wat hy van yder gaende en koomende brieft geniet.

Ook passeeren tweemaal des sweeks de Vlaemsch booden uyt Vlaenderen met de brieven uyt Flaenderen en Vrankeryk die haar brieven alhier coomen aft te geven aen 't posthuis die in deese stad behooren, en by hun terughreijse neemen sy de brieven meede die alhier in de post gebragt syn. Den postmeester weet hoeveel hy van ijder brieft comt te genieten en treckt jaarlykx van de stad een somme tot suplement voor de oncosten die hy aen de postery moet doen van achthondert guldens.

De feitelijke situatie

Sinds 1738 had Vlissingen een stedelijk postkantoor met als postmeester Nicolaas Lambrechtsen, raad en schepen van Vlissingen. Het werk op het postkantoor werd gedaan door een commies. Waar het postkantoor heeft gestaan is niet bekend, maar zeker in de buurt van het beursgebouw. Het postkantoor was er allereerst voor de kooplieden en moest gemakkelijk bereikbaar zijn op de beursdagen.

Dat een lid van het stadsbestuur het postmeesterschap bekleedde was een nieuwe eis van het stadsbestuur. Men had slechte ervaringen met het verpachten van de 'brievenposterij' aan een particulier met een kantoor(tje) aan huis. Vanaf 1738 diende de postmeester altijd lid van het stadsbestuur te zijn. De brievenposterij werd ook niet meer

verpacht. De postmeester werd door de stad aangesteld en financieel ondersteund met een jaarlijkse toelage (recognitie).

De briefpost voor en via Holland diende vanaf de start van de rijdende post in april 1746 verplicht op het postkantoor te worden afgegeven. Voor die tijd zorgden beurtschippers en koopmansboden voor het brievenvervoer. De koopmansboden waren in 1746 vermoedelijk uitgekocht, maar daarover is niets bekend.

De zogenoemde Hollandse post werd tweemaal per week door een postrijder naar het Sloeveer bij Nieuw- en St. Joosland gebracht en afgegeven aan de veerman. De postrijder ontving daar de brievenmaal voor Vlissingen en reed terug naar het Vlissingse postkantoor. Dat was het Vlissingse postrit dat Brasser beschreef.

Vlissingen werd verder aangedaan door een reizende bode uit Middelburg op Sluis en West-Vlaanderen en door een reizende bode uit Gent op Walcheren. Deze boden haalden en brachten de brieven op het postkantoor. Belangrijker voor Vlissingen waren echter de postverbindingen tussen Middelburg en Gent en tussen Brugge en Middelburg. Met deze kwamen de brie-

ven uit de Zuidelijke Nederlanden en uit Frankrijk mee.

De postverbinding tussen Middelburg en Gent werd onderhouden door postrijders die in IJzendijke de brievenmalen wisselden. De brievenmaal bevatte de brieven van Gent, maar ook van Antwerpen, Brussel, Frankrijk en van steden uit gebieden die via de Zuidelijke Nederlanden en Frankrijk hun brieven naar Zeeland verzonden, zoals Zuid-Duitsland, delen van Zwitserland en Italië en uit Spanje en Portugal.

De Gentse postrijder reed tussen Gent en IJzendijke. De Middelburgse postrijder reed tussen Breskens en IJzendijke. De gesloten brievenmaal ging naar Middelburg en daarna werden de Vlissingse brieven als pakket naar Vlissingen gebracht. Wel werden meestal de brieven van Vlissingen als pakket in Vlissingen opgehaald en aan de brievenmaal toegevoegd voor de rit naar IJzendijke, maar dat hing af van de samenwerking tussen de postmeesters en die was er niet altijd. Vlissingen diende soms het brievenpakket tijdig naar Middelburg te laten brengen, met tijdverlies en extra kosten als gevolg. Er was geen alternatief, behalve vervoer door beurtschippers of door de reizende bode die eenmaal per week de brieven naar het postkantoor in Gent meenam.



Afb. 1 Vouwbrief uit Vlissingen, 22-3-1745, met de Brugse bode Michiel de Wilde (MDW op de achterzijde) naar Brugge vervoerd voor doorzending naar Gent. De brief werd in Brugge gemerkt met de aanduiding 'de zelande' (een herkomstmerk van Vlissingen ontbrak!). De brief is in Gent beport met 6 sol (linksboven met inkt) voor een enkele brief, 4 sol tot Brugge verhoogd met 2 sol tot Gent. Bij rechtstreeks vervoer door de Gentse bode zou de brief 5 sol hebben gekost.

Voor de postverbinding tussen Brugge en Middelburg lag dat eenvoudiger. De postverbinding was van oorsprong een Brugs initiatief waarbij het bodeschap was uitgegroeid tot een volwaardige postverbinding met een reizende bode over Sluis en Staats-Vlaanderen en met een postrijder die een postvalies rechtstreeks van en naar Middelburg bracht. Vlissingen was in deze postverbinding opgenomen. Een brief als voorbeeld.

Postmeester Nicolaas Lambrechtsen

Postmeester Lambrechtsen was voor Vlissingen een belangrijke postmeester, de tegenspeler van postmeester Van Rhee van Middelburg en van postmeester Le Jeune van Steenberg. In de periode dat hij postmeester was, werd de Zeeuwse Landpost gerealiseerd, waardoor Vlissingen voor wat betreft de Hollandse brieven onafhankelijk werd van Middelburg. Hij maakte vanaf het begin de pogingen en strubbelingen om een rijdende post over de eilanden naar Holland te realiseren mee. Deze rijdende post werd Zeeuwse Landpost genoemd.

De Zeeuwse Landpost was een initiatief van Jacques le Jeune, postmeester van Steenberg. Hij was in 1734 postmeester van Steenberg geworden met de

bedoeling een verwisselkantoor te realiseren voor alle briefpost tussen Zeeland en Holland, maar specifiek tussen Middelburg en Amsterdam, de twee belangrijkste handelssteden in die tijd. Hij kreeg toestemming van de Prins van Oranje, als heer van Steenberg, alles in het werk te stellen voor die postverbinding met een rijdende post over de eilanden, met gebruik van de overzetveren tussen de eilanden.

Het duurde bijna twaalf jaar voor de gewenste postrit in 1745 tot stand kwam. Le Jeune kreeg namelijk de postmeester van Middelburg niet mee met zijn plan, omdat deze postmeester de contracten van de koopmansboden op Holland zou moeten afkopen en dat financieel niet haalbaar achtte. Het briefvervoer was voor de boden een zeer belangrijke bron van inkomsten en ze hadden die contracten voor het leven verworven. Afkopen zou veel geld kosten. Ook Zierikzee wilde niet mee doen. Hun postvervoer met beurtschippers voldeed voldoende.

Het was voor Le Jeune een forse tegenvaller dat Middelburg en Zierikzee, de steden met de meeste correspondentie niet meededen, maar het tekent zijn inzicht op langere termijn om toch door te zetten. Hij hoopte kennelijk op een later tijdstip Zierikzee en Middelburg te overtuigen op



Afb. 2 en 3 Postmeester Jacques le Jeune van Steenberg (foto van een schilderij van Jean Humbert, 1783, collectie Museum Het Markiezenhof Bergen op Zoom) en ets van een postrijder te paard (Jan Luyken, 1711, collectie Rijksmuseum Amsterdam).

basis van een goed georganiseerde post-rit; iets wat hem inderdaad ook is gelukt. Bovendien bleek Vlissingen bereid een financieel belangrijke rol te vervullen in de nieuwe postverbinding, in feite de voorgestelde rol van Middelburg over te nemen.

De vier kleine Zeeuwse steden Vlissingen, Veere, Goes en Tholen zagen de voordelen van een postrit voor de Hollandse brieven. Ze hielden hun besluitvormende vergadering op 30 september 1745, waarbij het Algemeen Contract besproken werd. De voornaamste punten uit dit contract zijn:

- Elke deelnemende stad moet een postmeester of postcommies aanstellen, die ervoor zorgt dat alle aan het postkantoor aangebrachte brieven met de bestemming Holland of een van de andere provincies of aangrenzende landen, met de postrijder in een afgesloten valies naar Steenbergen gezonden worden (een sleutel in elk postkantoor en een sleutel in Steenbergen).
- Het gebruikmaken van boden of schippers bij het brievenvervoer wordt verboden. Brieven met een Zeeuwse bestemming mogen wel met een bode of schipper worden meegegeven, of gaan mee onder de klep van het postvalies. (Deze brieven gingen dus niet mee naar Steenbergen!)
- De postrijder van Steenbergen neemt de afgesloten valiezen over bij het veer van Gorishoek of Strijenham in Tholen. De Zeeuwse steden zijn verantwoordelijk voor het vervoer tot en met het Sloeveer, de rit door Zuid-Beveland via Goes naar Yerseke en de overtocht over de Oosterschelde naar het eiland Tholen.
- De brieven vertrekken tweemaal per week, en wel op zondag- en woensdagavond, naar Steenbergen waar ze gesorteerd worden voor de verschillende routes. De retourbrieven komen, met de Franse of Brabantse brievenmalen uit Holland, op dinsdag en vrijdag aan bij Moerdijk en worden met de Steenbergse postrijder voor sortering naar Steenbergen gebracht. Daarna gaan de stedelijke postvaliezen zo snel mogelijk naar Gorishoek, zodat ze op

donderdag- en zondagmorgen in de verschillende steden zullen kunnen arriveren.

- De briefporten zullen per stad in een reglement worden vastgelegd. In Steenbergen zullen alle gaande en komende brieven worden geregistreerd met datum, afzender en bestemming, zodat bij vermissing altijd kan worden nagegaan of de brief Steenbergen bereikt heeft.
- Het contract wordt aangegaan voor een termijn van drie jaar, waarna op grond van de ervaringen een definitief contract tot stand zal kunnen komen. Tot het contract zullen geen andere steden worden toegelaten zonder instemming van de contracterende partijen.
- Het voorstel werd daarna ter goedkeuring voorgelegd in de vergadering van de betreffende stadsbesturen. Vervolgens sloot Le Jeune met elk van de vier steden een afzonderlijk, particulier contract. Met Vlissingen gebeurde dit meteen. Vermoedelijk was dit contract al aan Vlissingen toegezonden voorafgaand aan de vergadering over het algemene contract. De datering is namelijk 30 september 1745 en de datum van de generale conventie is opengelaten. De belangrijkste specifieke punten zijn:
- De brieven gaan op zondag en woensdag per postrijder in een gesloten valies voor rekening van de postmeester van Vlissingen tot het Sloe en met de veerman over het Sloe, vervolgens per postrijder door het land van Goes naar Yerseke en met een veerman over de (Ooster)Schelde naar Gorishoek of Strijenham in het land van Tholen. In Tholen neemt de postrijder van de postmeester van Steenbergen het afgesloten valies over. Vanaf het veer van Tholen zijn de verdere kosten voor Le Jeune.
- Het port van de brieven wordt verdeeld tussen beide postmeesters, namelijk een derde voor de postmeester van Vlissingen en tweederde voor de postmeester van Steenbergen, waarbij deze laatste de betaling aan andere postmeesters voor zijn rekening neemt.
- Vlissingen en Veere zullen het eerste jaar elk duizend gulden bijdragen aan de kos-

ten van het oprichten en functioneren van een postveer tussen Zuid-Beveland en Tholen. De daaropvolgende jaren zullen de kosten van het overvaren volledig voor rekening van beide steden zijn.

- De vervoerskosten tot Tholen zullen voor de helft door Vlissingen betaald worden. Vlissingen zal proberen deze kosten goed te maken uit de extra porten van brieven die over Vlissingen naar Middelburg zullen gaan. (Men verwachtte kennelijk dat veel brieven voor Middelburg over de nieuwe route via Vlissingen zouden gaan, maar dat zou tegenvallen!)
- Vlissingen bedingt dat bij deelname van Middelburg aan de Landpost alsnog tweederde van de gemaakte totale kosten door Middelburg betaald dient te worden. Gedoeld wordt hierbij op de kosten van aanleg en uitrusting van het Sloeveer en van postrijders en paarden in Zuid-Beveland op basis van een calculatie die men daarover achteraf zou maken.

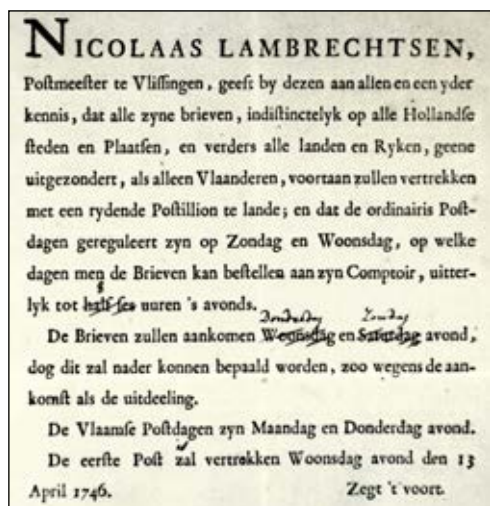
De start van de eerste Landpostrit is bekend uit een proclamatie van postmeester Lambrechtsen. Hij had een plakkaat opgehangen op het postkantoor. Dit plakkaat bleek, wonderlijk genoeg, alleen nog

aanwezig in het archief van Thurn & Taxis in Regensburg, de postorganisatie in de Zuidelijke Nederlanden. Lambrechtsen had dit plakkaat bijgesloten in een brief aan Thurn & Taxis, waarin hij de nieuwe postroute aankondigde en vroeg de brieven voor Vlissingen over de nieuwe route te mogen ontvangen.

De Zeeuwse Landpostroute

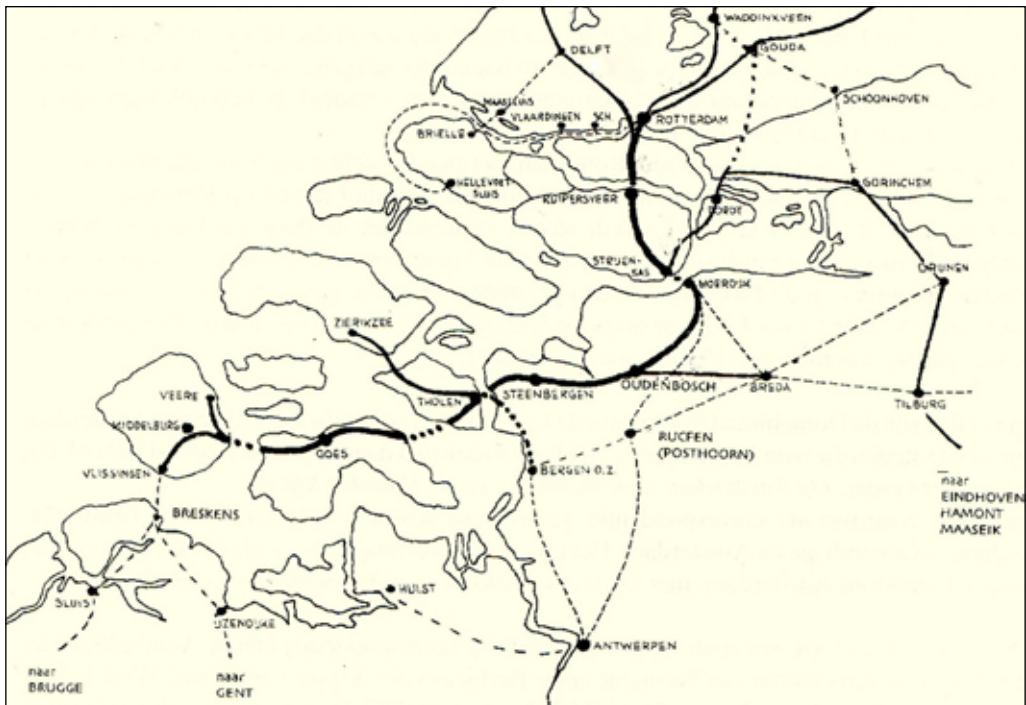
De Zeeuwse postrit liep van het Sloeveer tussen Walcheren en Zuid-Beveland naar het postkantoor in Steenberg. De postloper van Veere en de postrijder van Vlissingen brachten op zondag en woensdag een afgesloten brievenmaal tot aan het Sloeveer. Tot 1750 was dat het Groot Sloeveer bij Arnemuiden, daarna het Klein Sloeveer van Sint Joosland naar de Zuid-Kraaijerpolder in Zuid-Beveland. In 1755 werd besloten het veer te verleggen naar de Noord-Kraaijerpolder op voorstel van de postmeesters van Veere en Vlissingen. Aan de andere kant van het Sloe stond de Goese postrijder te wachten. Deze reed vervolgens via 's-Heer Arendskerke naar Goes waar het postvalies van Goes werd toegevoegd aan de 'generaele maele'. De postrijder reed daarna via Kloetinge en Kapelle naar Yerseke, waar zich het door Le Jeune opgerichte postveer over de Oosterschelde bevond.

De Steenbergse postrijder reed niet verder dan het veer bij Gorishoek in Tholen. Hij gaf daar zijn brievenmaal aan de veerman en ontving of wachtte daar op de Zeeuwse maal. Na ontvangst van het postvalies in de haven van Gorishoek reed hij via Westkerke, Scherpenisse en Poortvliet naar de stad Tholen, waar de Thoolse brieven voor Steenberg werden opgehaald en de losse brieven uit Goes en/of Walcheren voor Tholen werden afgegeven. Van Tholen ging het over de Eendracht naar Steenberg waar de brieven werden gesorteerd tot briefpakketten voor de steden waarmee contracten waren gesloten. Deze briefpakketten werden gebundeld tot malen voor de aansluitende postritten.



Afb. 4 Landpostplakkaat van de postmeester van Vlissingen om de opening van de Landpostrit aan te kondigen.

Bron: Archiv Fürst Thurn und Taxis Regensburg, inv. nr. 5145.



Afb. 5 De Landpostroute tot Rotterdam.

Een postrijder van Steenberghe reed vervolgens naar Moerdijk via Oudenburg, waar de brieven voor Breda en Bergen op Zoom werden afgegeven (een brievenpakket onder de klep van het postvalies). In Oudenburg werd aangesloten op een voermansrit naar Breda, waarmee ook de brieven voor Bergen op Zoom werden vervoerd.

Na Oudenburg reed de postrijder verder naar het overzetveer bij Moerdijk. In Moerdijk werden de brievenmalen overgezet naar Strijen Sas voor verder vervoer met Hollandse postrijders.

Lambrechtsen wilde het postkantoor van Vlissingen belangrijk maken ten koste van Middelburg. Mogelijk kwam het hem daarom helemaal niet slecht uit toen in 1746 de Landpost van start ging zonder de deelname van Middelburg. Vlissingen had als enige van de deelnemende steden een stedelijk postkantoor. Vlissingen kon de voortrekkersrol spelen die anders door Middelburg was ingenomen.

Lambrechtsen heeft zijn uiterste best gedaan de contracten die Middelburg had ge-

sloten met de postrijden van Amsterdam en met de Franse en Zuid-Nederlandse postorganisatie tegen te gaan ten gunste van de Landpost. Hij probeerde iedereen ervan te overtuigen dat het van groot belang was de Zeeuwse brieven met de Hollandse of Zuid-Nederlandse post mee te laten komen naar het verwisselpunt bij Moerdijk of bij de Posthoorn in Rucphen. Het is hem niet gelukt. Middelburg had veel meer brieven te vervoeren dan alle andere Zeeuwse steden samen. Postmeester Lambrechtsen had weinig te bieden en de situatie bleef ongewijzigd tot Middelburg in 1763 zelf voor de Hollandse brieven aansloot bij de Landpost, in 1766 gevolgd door Zierikzee.

Ook de Zuid-Nederlandse postorganisatie van Thurn & Taxis zag geen voordeel in het voorstel van Lambrechtsen. De Middelburgse en Brugse boden en postrijders bleven de Zeeuwse post tussen de Zuidelijke Nederlanden en Middelburg vervoeren, waarbij ze Vlissingen zo mogelijk op de heen- en terugweg aandedden. Hetzelfde speelde bij de besprekingen met de postrijden van Frankrijk. De Zeeuwse brie-

ven van en naar Frankrijk gingen met de Gentse rijdende (post)bode mee naar het verwisselpunt in IJzendijke. Daar stond een postrijder gereed om de brievenmaal via Breskens naar Middelburg te brengen. Er was geen reden dat te veranderen. De Franse post is daarom in vredestijd altijd over de postverbinding Gent-Middelburg v.v. blijven lopen.

Postmeester Lambrechtsen was geen voorstander van het aanbrengen van een herkomstmerk op het postkantoor. Hij vond kennelijk dat de afzender dit zelf diende te doen. Tijdens zijn postmeesterschap werd het aanbrengen van een herkomstmerk door het postkantoor verplicht voor alle brieven die via de Landpost naar Steenberghe werden vervoerd. Dit was nodig om het juiste vervoersport te kunnen berekenen in Steenberghe. In Vlissingen werd volstaan met een geschreven herkomstmerk op de achterzijde van de brief. Van een herkomststempel was onder zijn postmeesterschap geen sprake. Dat gebeurde pas na zijn overlijden in december 1780, onder zijn opvolger Mr. Hendrik Du Pon, eveneens raad en schepen van Vlissingen.

Bijgaand twee brieven die met de Landpost zijn vervoerd, met daarbij een brief met het mooie Vlissingse posthoornstempel uit 1780.

Kees de Baar is gepensioneerd en heeft als hobby de geschiedenis van de brievenposterij in Zeeland. Hij doet archiefonderzoek naar en publiceert over de Zeeuwse postgeschiedenis.

Bronnen

Gemeentearchief Vlissingen

- Aantekeningen betreffende de posterijen 1763-1764
- Archief Van de Swalme
- Register op de notulen
- Stuk betreffende de verbetering van het postverkeer op Amsterdam

Nationaal Archief, 's Gravenhage.

- Familiearchief Le Jeune 1747-1810

T&T Archief Regensburg

- Postakten Niederlande und Holland



Afb. 6 Vouwbrief uit Leiden, 14-4-1777 naar Dr. Gallandat, franco Rotterdam verzonden. (Diagonaal om de deel franco verzending te benadrukken). Per Landpost naar Vlissingen en daar beport met V-stuiver.



Afb. 7 Vouwbrief uit Vlissingen, 30-9-1781, met de Landpost naar Haarlem, herkomststempel van Vlissingen. Te betalen port VII-stuiver volgens de portlijst van Haarlem uit 1749.

Overige bronnen zijn verantwoord in mijn publicaties:

1. *De brievenposterij in Staats-Vlaanderen*. Posthistorische studies nr. 23, 2007.
2. *De brievenposterij in het Markiezaat van Bergen op Zoom*. Posthistorische Studies, nr. 27, 2011.
3. 'Stedelijke brievenposterijen'. In: *Postkroniek van Zeeland*. Kees de Baar, Jan Hintzen en Erik Petrusma. Vlissingen, 2012.
4. *De Zeeuwse brievenposterij*, Posthistorische studies nr. 32, 2015.

De Keizerlijke en Koninklijke Marine op bezoek

G.-JAN DERKSEN

Het bezoek van een Duits eskader en andere marines aan Nederlandse havens aan de vooravond van WWI gezien vanuit de pers, de politiek en het grote publiek.

1904: Die Kaiserliche Marine in Holland.

Het was de Leeuwarder Courant van 22 juni 1904 die op een niet mis te verstane toon het aangekondigde bezoek van de Duitse Noordzeevloot aan Nederlandse havens, een politieke dimensie gaf. Het blad zette grote vraagtekens bij het karakter van dit vlootbezoek. Er zou geen sprake zijn van een bezoek maar van een intimiderend en zelfs bedreigend optreden van de Duitse marine in Nederlandse kustwateren. De Nederlandse staat zou dit bezoek niet moeten accepteren.

Ook andere kranten, zowel regionale als landelijke, besteedden veel aandacht aan deze kwestie. Zeer opmerkelijk was dat de pers in de Nederlandse koloniën eveneens veel aandacht aan het Duitse voornemen schonk en dan ook nog zeer kritisch. De sturende kracht achter het voornemen van de Duitse marine Nederlandse havens aan te doen, was de Duitse keizer Wilhelm II in zijn hoedanigheid als commandeur van de vloot. Onder de directe leiding van deze keizer was zijn marine in de jaren negentig van de negentiende eeuw, enorm uitgebreid en stak het de Britse Royal Navy naar de kroon. Ook het karakter van de Duitse marine was van een kustverdedigingswapen tot een slagvloot op open zee veranderd. Wilhelm zag zich als admiraal van de Atlantische oceaan ten dienste van een Duitsland dat zich rekende tot de grote mogendheden. Hij mengde zich in de internationale politiek op een wijze waarmee hij niet bepaald vrienden maakte. Naast

Frankrijk, dat al sinds 1870 zeer vijandig keek naar de nieuwe buurman, raakten ook Rusland en Groot-Brittannië steeds meer vervreemd van het Tweede Duitse Keizerrijk. Het zou eindigen in de Triple-Entente tussen Frankrijk, Engeland en Rusland van 1907 tegen Duitsland waardoor Wilhelm II enorm veel prestige verloor.

In dit krachtenveld was het voor de Nederlandse Staat erg moeilijk een neutraliteitspolitiek te ontwikkelen. Men was enerzijds een klein West-Europees land dat economisch met handen en voeten aan Duitsland was verbonden, anderzijds mocht het zich in Azië rekenen tot een koloniale grootmacht met een koloniaal bezit dat een geweldige rijkdom in zich had.

De neutraliteit werd door de Haagse politiek onder andere vorm gegeven door op het vlak van verdediging en bewapening uiterst terughoudend te zijn. Het spaarde niet alleen veel uitgaven, maar moest ook de basis vormen voor een open relatie met de buurlanden. Veruit het meeste geld voor een krijgsmacht werd uitgegeven voor de consolidatie en verdediging van het koloniale bezit in de Oost en de West. Het zwaartepunt daarbij lag op een marine die overzee kon opereren. Daarnaast onderhield men een politieleger in de vorm van het Koninklijk Nederlandsch Indisch Leger. De verdediging van het Europese deel van het Koninkrijk werd vorm gegeven middels forten en een waterlinie rond Holland. Het veldleger was zonder strategie en hoofdzakelijk voor binnenlands gebruik als stok achter de deur bij sociale onrust.

In het Nederland van 1904 was politiek Den Haag voor de pers nog een gesloten wereld. Slechts tussen de regels door en/of in piepkleine berichten kreeg de lezer bijvoorbeeld inzicht in de gang van zaken rond het voor-

genomen Duitse vlootbezoek. Dat het kabinet Kuyper 'not amused' was met het Duitse voornemen, bleek uit het feit dat de toenmalige minister van marine: Abraham George Ellis, contact opnam met Duitse diplomaten. Het gespreksthema was *een vlootbezoek is prima maar niet op de schaal zoals de Duitsers dat hadden gedacht*. Ook werden slechts de rede van Vlissingen en Den Helder vrijgemaakt voor Duitse ankerplaatsen. Wel was er ruimte voor uitstapjes en beleefdheidsbezoeken door bemanningen van het Duitse eskader. Uit alles blijkt dat het Duitse plan bakzeil haalde.

Het niet toelaten van een Duits marine-onderdeel was blijkbaar te gênant. De komst van slechts een Duits eskader was voor beide partijen de oplossing. Dit mocht gepaard gaan met de nodige toeters en bellen waarbij zelfs Het Loo niet werd overgeslagen. Alleen het paraderen in uniform werd niet op prijs gesteld. De Koninklijke Marine gaf in Vlissingen acte de presente met de monitor *Hr. Ms. Reinier Claeszen* en het pantserschip *Hr. Ms. Hertog Hendrik* om de nodige losse flodders af te schieten ter begroeting. De stad zelf had geen wapentuig om aan deze marinetraditie te voldoen.

Voor het grote publiek was de komst van het Duitse eskader, zowel in Vlissingen als in Den Helder, een enorme attractie. Men kwam van heinde en ver, zelfs uit België, om zich te vergapen aan die enorme sche-

pen. De middenstand spon er garen bij. De kranten stonden bol van artikelen over dit bezoek waarbij men met ontzag over de zeekastelen met haar bemanningen sprak. Fotografen, tekenaars en schilders kwamen handen te kort om dit super moderne wapentuig vast te leggen. De ansichtkaart werd een beproefd middel om aandacht te schenken aan dit grote nieuws.

Vanzelfsprekend keken de concurrenten van Duitsland met argusogen naar dit Duitse bezoek op de Nederlandse kust. Een reactie kon niet uitblijven.

De Royal Navy op vlootbezoek

In augustus 1905 voltrok zich eenzelfde circus maar dan op de rede van IJmuiden. Ditmaal was het de Royal Navy die hier haar supermoderne Dreadnought liet zien. Ook dit bezoek werd groots in de pers verslagen en het kijkersvolk werd met speciale treinen en schepen aangevoerd. Ook hier zien we de ansichtkaart als boodschapper. Dit Britse vlootbezoek was een antwoord aan keizer Wilhelm II en Den Haag.

Men zou het kunnen verwoorden met de opmerking: *wij nemen de neutraliteit van Nederland serieus*. De Noordzee was en bleef een Brits-Nederlands bezit zoals zou blijken uit pogingen van Wilhelm II om de Noordzee tot neutraal gebied te bepalen hetgeen resulteerde in een negatieve uitslag voor Duitsland.



Hr. Ms. Reinier Claeszen sluist hier te midden van *Hr. Ms. Krokodil* en een onbekend strijkijzer. De monitor die we bedoelen, ligt dus achterin de sluis. Het was een drijvend platform met een enorm stuk artillerie louter en alleen om de Scheldemond te verdedigen. Het schip was vaste gast in de binnenhaven van Vlissingen.

In 1907 bracht de keizer met echtgenote een charmebezoek aan Amsterdam. Natuurlijk ontving het Nederlandse staatshoofd de keizerin en keizer met Duits-Nederlandse hoffelijkheid. U leest het goed; eerst kwam de keizerin bij Wilhelmina in Amsterdam. Daarna kwam Wilhelm II. De keizerin had het badwater verkend!

Ondanks alle lofuitingen en het uitwisselen van eretekens zat er een adder onder het gras. Deze werd voor het grote publiek verborgen gehouden. Wilhelm II werd zeer discreet op zijn nummer gezet. We komen via een achterdeur bij het laatste genoemde want de officiële archieven herbergen niets wat inzicht zou geven in de politieke achtergronden van de bezoeken. Men bewaarde wat men wilde bewaren. Al het andere werd gewied. Van koningin Wilhelmina is dat zelfs bij meerdere biografen meer dan bekend.

Waar we naar moeten kijken, om een beeld te krijgen van de Haagse politiek in die dagen van de vlootbezoeken, was het uit de school klappen van baron Van Heeckeren in 1910, tijdens een Eerste Kamerzitting. Aldaar sprak de baron over een telegram van Wilhelm II aan Wilhelmina ten tijde van het Duitse vlootbezoek aan Nederland in 1904.

De keizer gaf in dat telegram aan dat de Duitse marine de Hollandse kust zou bezetten bij een dreiging van Frankrijk en Engeland om Duitsland in het westen aan te vallen. Dat vlootbezoek in 1904 zou een oefening voor iets dergelijks zijn. De achterliggende politieke moraal was dat Nederland zijn kustverdediging op peil diende te houden ten dienste van Duitslands veiligheid. Dit 'achter de deuren' in het openbaar aan te halen kostte de baron zijn politieke carrière.

Wilhelmina heeft na 1907 Wilhelm II nooit meer willen ontmoeten. Het Loo hield niet van dit soort 'bedreigingen'.



Een zeldzame foto van het bezoek van Japanse marinemensen aan de stad Vlissingen waar zij veel bekijks kregen. De foto is eigendom van het gemeentearchief van Vlissingen.

De Japanse marine op vlootbezoek

Een Japans vlootbezoek aan Vlissingen in 1907 had een totaal andere achtergrond. Na de zege op maritiem Rusland in 1904 was de keizerlijke marine van Japan bezig om op eigen benen te staan. Japanse scheepswerven bouwden nu zelf marineschepen in allerlei klassen terwijl zij daarvoor inkochten bij Engelse en Franse werven. Daarbij kwamen imperialistische aspiraties om een Japanse industriële maatschappij op te kunnen bouwen. Azië voor de Aziaten zou gaan botsen met Nederland. Het bezoek aan Vlissingen diende te getuigen van respect voor de eeuwenoude relatie tussen beide landen maar was ook een signaal om de bakens te verzetten.

Drs. G.-Jan Derksen is oud- geschiedenisdocent en staat zoals hij zegt meer in het verleden dan het heden. Over het onderwerp van dit artikel heeft hij een boek geschreven.

MuZEEum stapt in de Canon van Nederland
Het Zeeuws maritiem muZEEum zal vanaf 2019
onderdeel uitmaken van het Canonnetwerk, met
Michiel de Ruyter als een van de canonvensters.

Een nieuwe stap waarmee het muZEEum zich
landelijk sterker profileert.

Waarom een Canon?

Geschiedenis kan inspireren en inzichten bieden. Wanneer het verleden eenzijdig benaderd wordt, kunnen ideeën echter verstenen. Een open en evenwichtige presentatie van geschiedenis toont de meerstemmigheid van het verleden en stimuleert het historisch bewustzijn. Met de Canon van Nederland slaan musea en culturele instellingen door heel Nederland de handen ineen om op opvallende wijze de veelzijdigheid van geschiedenis voor het voetlicht te brengen. In de Canon worden bijzondere topstukken van de Canon van Nederland in de eigen museale context gepresenteerd. En alle partners werken gezamenlijk aan een prikkelende programmering en communicatie over de vensters en objecten.

Meer dan één verhaal

De Canon van Nederland neemt je in vijftig vensters mee langs de belangrijkste gebeurtenissen, personen en voorwerpen die Nederland hebben gemaakt tot wat het nu is. Elk onderwerp uit de Canon van Nederland bestaat uit meer dan één verhaal, uit meer dan één afbeelding en uit meer dan één object. Het Canonnetwerk presenteert deze veelzijdigheid van de Canon door de selectie van verschillende topstukken, die elk venster vanuit verschillende invalshoeken belichten. Het verhaal van de slavernij is bijvoorbeeld, naast het verhaal van het leed van de tot slaaf gemaakten, ook voor een deel het verhaal van de verrijking van Nederland in de

Gouden Eeuw. Door de uitbreiding van het Canonnetwerk en daarmee de uitbreiding van de topstukken wordt het verhaal bij elk venster meer uitgebreid en de geschiedenis van ons land tastbaar. Met speciale logo's en tekstbordjes in de presentatie worden bezoekers geattendeerd op de objecten die bij de Canon horen.



Kniestuk op linnen van De Ruyter in harnas. Schilderij van Ferdinand Bol, Collectie muZEEum.

De Canonvensters van het muZEEum

Het Zeeuws maritiem muZEEum zal zich waarschijnlijk concentreren op de canonvensters Michiel de Ruyter, VOC en Slavernij. De definitieve keuze van de vensters en objecten wordt binnenkort bekend gemaakt. Van Michiel de Ruyter zijn vooral zijn heldendaden bekend, zoals de Tocht naar Chatham. De Ruyter heeft daarmee een beslissende rol gespeeld in het voort-



Zicht op Vlissingen vanaf de rede, circa 1672; schilderij Philip van Macheren, collectie muZEEum.

bestaan van De Republiek. Over zijn heldendaden is veel te zien in bijvoorbeeld de grote Amsterdamse musea.

Minder bekend, maar zeker niet onbelangrijk is dat de in Vlissingen geboren zeeheld zich juist hier heeft ontwikkeld. De enorme carrière die hij later maakte, was heel bijzonder in die tijd. Michiel was van eenvoudige komaf en startte zijn loopbaan als touwslagersleerling in dienst van Lampsins. Zijn Vlissingse periode was eigenlijk zijn leerschool.

Objecten als het Wiel van Michiel en het portret van Ferdinand Bol zullen waarschijnlijk worden opgenomen in de Canon. Het Wiel van Michiel is trouwens onlangs door de minister aangewezen als Nationaal Beschermd Erfgoed.

Ook de VOC is een belangrijk venster. Het muZEEum beschikt over een enorme collectie onderwaterarcheologie. Bijzondere objecten vertellen het verhaal van het leven aan boord tijdens de lange zeereizen van VOC-schepen.

Ook de slavernij is een venster in de Canon. In de loop van de achttiende eeuw verplaatste de handel zich van Amsterdam naar Walcheren. Middelburg en Vlissingen werden de belangrijkste steden van waaruit schepen vertrokken om tot slaaf gemaakt te worden in West-Afrika. Daarna vertrokken de schepen naar de plantages in Midden en Zuid-Amerika. Het muZEEum wil de komende jaren meer aandacht besteden aan de slavenhandel.

Zie voor de Canon van Nederland, de huidige Canonmusea en topstukken de websites www.canonvannederland.nl en www.entoen.nu

Van het bestuur

PETER VAN DRUENEN

Ook in 2018 hadden de Vrienden een druk jaar, met lezingen, excursies, speciale evenementen en uiteraard met het lezen van het onvolprezen kwartaalblad *Den Spiegel* dat u nu in handen heeft. Al deze activiteiten kosten geld, en dat hebben we, omdat u elk jaar de contributie overmaakt. Elk jaar ook houden we wat over, zodat we af en toe wat kunnen bijdragen aan de collectievorming van het muZEEum en het Gemeentearchief Vlissingen. De aankoop van de collectie Dert vorig jaar was daarvan een mooi voorbeeld.

Een van onze leden bracht laatst een fiscale regeling onder mijn aandacht waar de leden eventueel van zouden kunnen profiteren, namelijk het omzetten van de contributie in een schenking. Dan zou het lidmaatschap steeds voor vijf jaar moeten worden vastgelegd en kan het bedrag worden afgetrokken van de inkomstenbelasting.

Helaas bleek er een addertje onder het gras te zitten: de verenigingen die hiervan gebruik willen maken moeten de zogenaamde ANBI-status verwerven en worden

dan een 'Algemeen nut beogende instelling'. Nu is onze vriendenvereniging zeker gericht op het algemene nut, en dan vooral het nut van het muZEEum en het Gemeentearchief, maar de ANBI-status hebben we niet. Verenigingen die dit willen, moeten namelijk aan een aantal voorwaarden voldoen die, in ons geval, de vrijheid van handelen nogal beperken. Zo is er de 90 procenteis, die inhoudt dat we elk jaar 90 procent van onze inkomsten moeten uitgeven aan de doelen die we nastreven. Omdat we als vereniging een behoorlijke huishouding hebben en altijd een buffer willen houden voor mindere tijden, kunnen we niet altijd voldoen aan deze eis.

Geen ANBI dus en geen aftrek. Nu gaat het bij onze vereniging om niet al te grote bedragen, zodat het belastingvoordeel ook niet erg groot zal zijn. Nu we het er toch over hebben: bijgaand vindt u de jaarlijkse contributiebrief. Ik hoop dat u ook in 2019 (en nog vele jaren daarna) de vereniging blijft steunen, en daarmee ons prachtige muZEEum en Gemeentearchief!

Uw innovatieve partner op het gebied van
ontmanteling van platformen, andere
hijswerkzaamheden en onderhoudsprojecten
offshore.



.O.O.S.
international

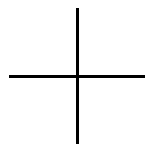
Oostkapelseweg 4
4353 EH Serooskerke (W)
T 0118 - 72 62 00
E info@oosinternational.com



www.oosinternational.com

boekhandel 't SPUI

Oude Markt 5 | Vlissingen | 0118 - 422170



de DRVKKERY

Markt 51 | Middelburg | 0118 - 886 886 | www.drukkerijmiddelburg.nl

BOEKEN · DVD'S · CADEAUX · TIJDSCHRIFTEN · TENTOONSTELLINGEN · STRIPBOEKEN ·
KRANTEN · MULTIMEDIA · CD'S · ZEELANDICA · BRASSERIE · WENSKAARTEN · SPELLEN ·

BOEKBINDERIJ PHOENIX
PHILIPP JANSSEN
STROODORP 1-2
4493 PM KAMPERLAND
Tel: +31(0)113 – 785408
Mobiel: +31(0)6 – 11462357
E-mail: boekbinderijphoenix@hotmail.com

BINDWERK

BIBLIOFIELE OPLAGEN
HERBINDEN
RESTAURATIES
(LUXE) KARTONNAGE
ENKELE STUKS
GASTENBOEKEN
(KUNSTENAARS)MAPPEN



AMZ

Speciale gelegenheid?

Wij bieden u stijlvol en comfortabel vervoer
voor groepen vanaf 16 personen.



reisadvies@amz.nl
www.amz.nl
0113-351551

Maritime & Offshore Manpower Services



Offshore Oil & Gas



Offshore Wind



Maritime

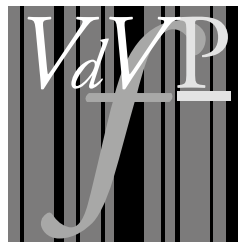


FIND
US
AT

www.oceanwidecrew.com

Bellamypark 3 - Vlissingen +31 118 42 95 10





Van de Velde

Publicatiefonds

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.

Voor nadere informatie, voorwaarden en aanvragen:

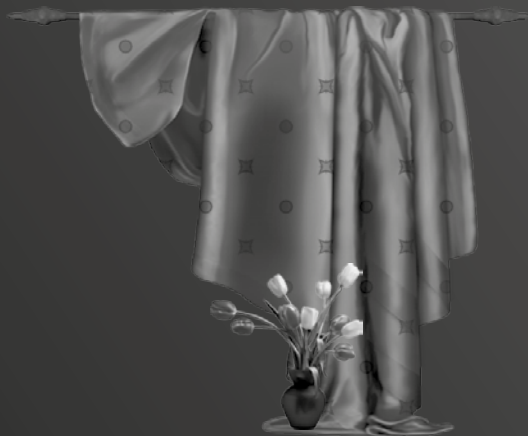
Van de Velde Publicatiefonds

Postbus 358

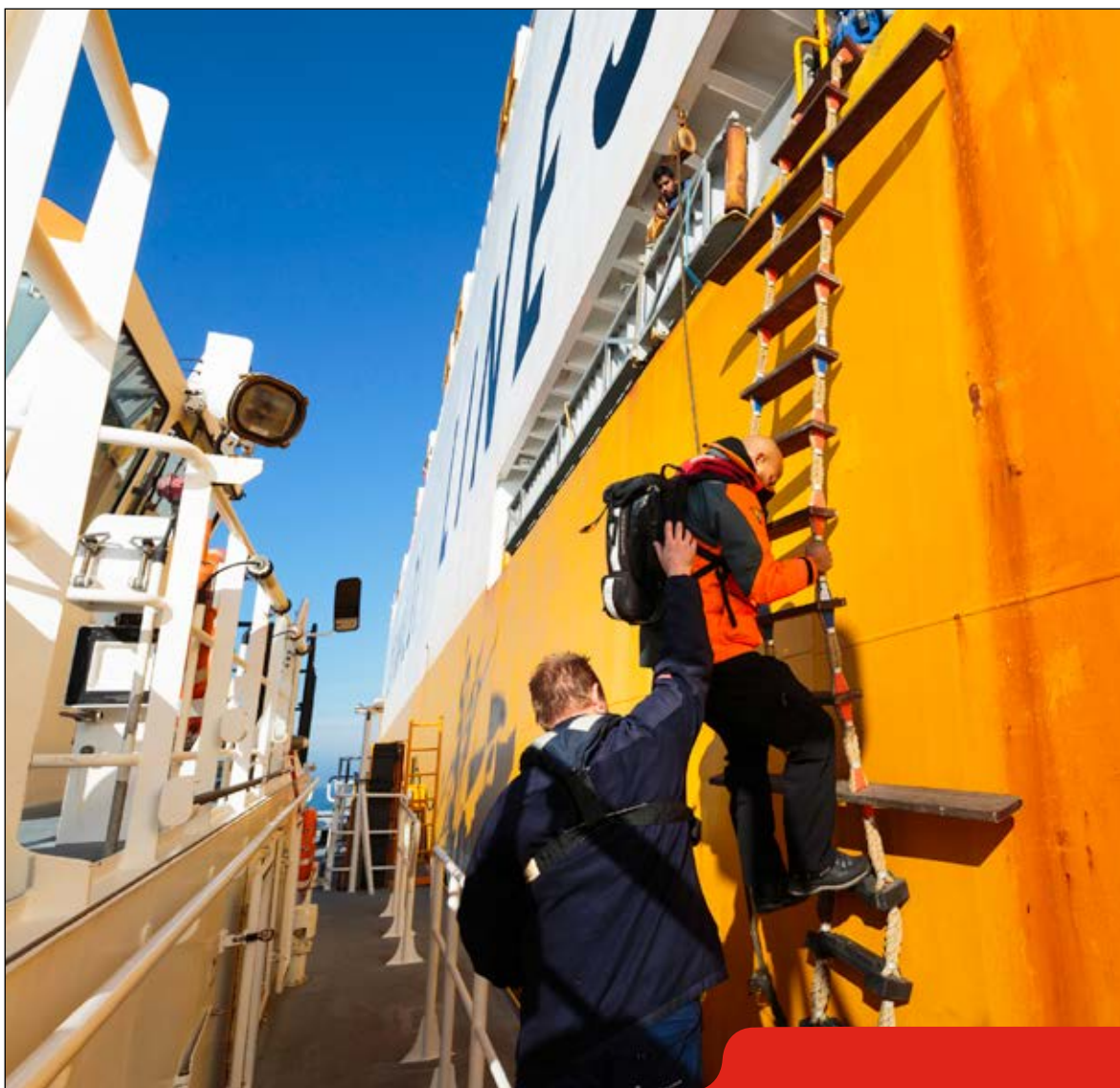
4380 AJ VLISSINGEN

vvpf@zeelandnet.nl

Mabelis Mode



Sint Jacobsstraat 9 - 11 Vlissingen
www.mabelismode.nl

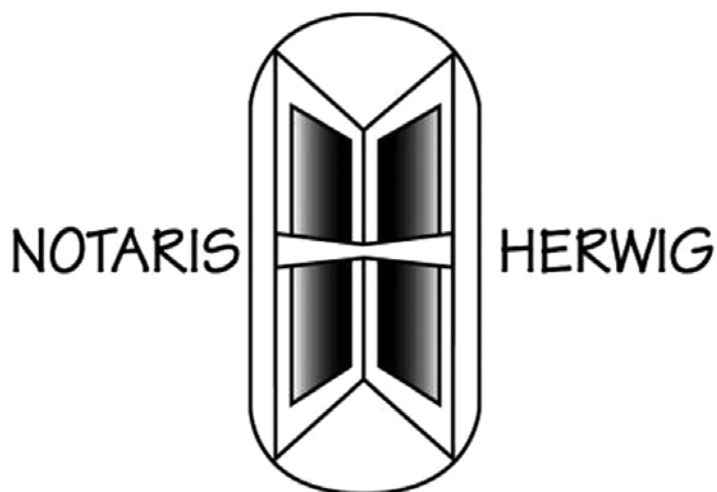


OPTIMALE SERVICE VOOR EEN
VEILIGE EN VLOTTE AFHANDELING
VAN HET SCHEEPVAARTVERKEER.



WWW.LOODSWEZEN.NL

MR. GUIDO HERWIG
notaris en scheidingsbemiddelaar



Coosje Buskenstraat 202, 4381 LW Vlissingen
(0118) 41 09 30
www.notarisherwig.nl

voor alle notariële diensten en voor scheidingsbemiddeling