

vlucht in Zeeuws-Vlaanderen en kwamen naderhand voor een deel op de Zeeuwse eilanden terecht. Zo hangt alles met alles samen en zo hangt, honderd jaar later, in het Veerse museum veel over deze episode in onze geschiedenis een tijdlang aan de muur, maar natuurlijk lang niet alles. Er is nog veel meer, zoals dat schilderij in die boerderij in Oostkapelle, en die ooit vanuit Veere of Zoutelande of Westkapelle verstuurde kaarten, nu te vinden bij verzamelaars van historische ansichten over heel Nederland verspreid. Of misschien gewoon

in een kistje tussen andere portretfoto's, ergens in bijvoorbeeld Amsterdam. "Hier staat oowpa nog op", heet het dan als om de tien jaar dat kistje eens opengaat. "Maar wie benne die andere dan? Het laaike wel soldate, maar dat ken toch nie. Ze hebbe nie eens een hellem op!"

Jan Zwemer

** Ipenoord is de juiste spelling, dus niet Iepenoord zoals beterwetters tegenwoordig vaak schrijven.*

Walcheren van de kaart

Barricade Middelborch in India

India

Dat de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) actief was in Nederlands-Indië is algemeen bekend, maar dat de VOC ook in het tegenwoordige Irak, Iran, de landen van het Arabisch Schiereiland, Bangladesh, Pakistan en India handelsposten had, is minder bekend. Vooral het aantal vertegenwoordigingen in India was groot. Het reusachtige gebied dat de genoemde landen samen vormen, werd destijds door de VOC Westerkwartieren genoemd. Anders dan in Nederlands-Indië, de Zuid-Afrikaanse Kaapkolonie en op het eiland Ceylon kon de VOC in de Westerkwartieren nooit grote territoriale bezittingen verwerven. Dat kwam door de macht van plaatselijke of regionale vorstenrijken, waardoor de VOC steeds afhankelijk bleef



van de toestemming van inheemse heersers. Zo vormden in India de vorsten van het enorme mogolrijk een partij waarmee de compagnie rekening diende te houden. Toch werd de VOC de mogelijkheid geboden om er handel te drijven. Sterker nog, de invloed die de compagnie in de loop der tijd in grote delen van India uitoefende, was niet te onderschatten. De activiteiten bestonden vooral uit handel in zijden en katoenen stoffen. Daarbij diende textiel vaak als ruilobject tegen specerijen uit Zuidoost-Azië.

Suratte

Aan de noordwestkust van India was de stad Suratte (Surat), gelegen in het deelgebied Gujarat, al vóór de zeventiende eeuw belangrijk voor de handel tussen enerzijds



De barricade of schans genaamd Ten Broeck, waarschijnlijk te Malabar, 1616. Onderdeel van de illustraties in het verslag van de tochten van Pieter van den Broecke naar Oost-Indië, 1605-1640. (Rijksmuseum, Amsterdam)

het Arabisch Schiereiland en Perzië en anderzijds Zuidoost-Azië. De stad was een natuurlijk overslagpunt en vervulde een centrale rol op economisch en logistiek terrein in de regio.

Suratte viel onder het mogolrijk, een vorstendom dat sinds 1570 bestond en waar de grootmogol regeerde. De havenstad werd later zelfs handelsmetropool genoemd. Terecht, want de economie van het mogolrijk was met zijn miljoenen inwoners zeer groot. De VOC beseftte dat hier veel geld te verdienen viel en er moest, als vanzelfsprekend, een handelspost worden opgezet. Maar dat plan kwam aanvankelijk niet gemakkelijk van de grond.

Al vroeg in de zeventiende eeuw gingen twee Nederlandse handelslieden pools-

hoogte nemen in Suratte. Op aandringen van de Portugezen, die al vele jaren in Noordwest-India gevestigd waren, werden de twee Nederlanders zonder pardon opgehangen. Een andere poging om tot Suratte door te dringen, werd in 1606 ondernomen en het lukte toen om een handelspost op te zetten, zij het met een provisorisch karakter. Opperkoopman David van Deynsen kwam door miscommunicatie echter in de problemen en zou in 1607 zijn vermoord of zelfmoord hebben gepleegd na folteringen. Ook nu waren het de Portugezen die lokale machtshebbers hiertoe zouden hebben aangezet. De genoemde pioniers moesten hun activiteiten in India dus met de dood bekopen.

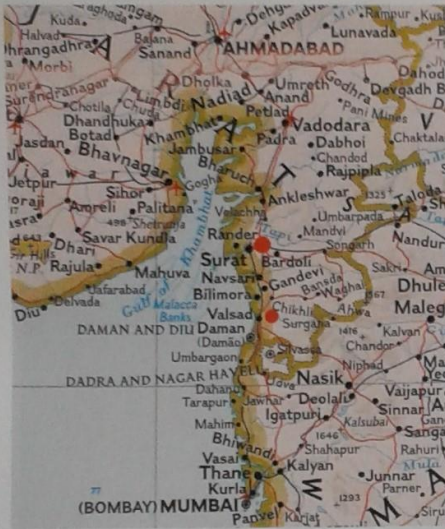
Vervolgens kwam Pieter van den Broecke, een Antwerpse lakenkoopman, in beeld. Zijn eerste kennismaking met het Arabische deel van de Westerkwartieren vond plaats in 1614. Korte tijd later vertrok hij vanuit de stad Mocha (Mokka) aan de Rode Zee verder oostwaarts naar Suratte.

Daar was hij tot opperkoopman aange-
steld. In die functie stichtte hij in 1616 een
zogeneten loge of handelspost. Niet Van
den Broecke, maar de ervaren Gillis van
Ravesteyn kreeg van 1617 tot 1620 de
leiding over die loge. Van Ravesteyn was
eerder vanuit de VOC-post Masulipatnam,
het belangrijkste kantoor van de VOC aan

delijk voor de handelsposten in West-India,
maar ook voor die in Arabië. Vooral dankzij
Van den Broecke en Van Ravesteyn werd
de weg geplaveid voor de Nederlandse
handel in en vanuit het westen van India.

Middelborch of Ten Broecke

In 1617 maakte Pieter van den Broecke



Bij Bulsar (Valsad) verging het schip de Mid-
delborch en werd de barricade Middelborch
of Ten Broecke opgezet. De plaatsen Surat en
Bulsar (Valsad) zijn aangegeven met een rode
stip. Kaart van India (detail) uit 'Atlas of the
World'. (ZB | Planbureau en Bibliotheek van
Zeeland)

de oostkust van India, over land naar Su-
ratte gereisd om zich daar dienstbaar te
maken.
Na de realisatie van de eerste handelsloge
aan de westkust werden er al snel neven-
factorijen in andere West-Indiase steden
opgezet. Pieter van den Broecke was van
1620 tot 1628 directeur van Surat. In
deze functie was hij niet alleen verantwoor-



Portret van Pieter van den Broecke (1585-
1640) door Frans Hals, ca. 1633. (wikipedia)

voor de VOC een verkenningsreis, waar-
van het verslag bewaard is gebleven. Op
18 maart van dat jaar vertrok de handels-
vloot vanuit de Javaanse stad Bantam met
onder meer de schepen de Middelborch
en de Duive. Het schip de Middelborch – in
diverse bronnen ook Middelburgh of Klein
Middelburg genoemd – was in 1607 in op-
dracht van de Kamer Zeeland gebouwd op
de VOC-werf van de Zeeuwse hoofdstad.
Vanuit Bantam waren Mauritius en Mada-

gaskar Van den Broecke's eerste reisdoelen. Er werd echter niet aan land gegaan vanwege het onstuimige weer en de lastig te bereiken aanmeerplekken. Vervolgens werd Somaliland, aan de oostkust van Afrika, aangedaan. Omdat er problemen waren met het schip werd de reis niet vervolgd naar Arabië, zoals gepland, maar

en 19 juli 1617 op de kust als gevolg van slechte weersomstandigheden en stranden op korte afstand van elkaar. De eerder genoemde Gillis van Ravesteyn maakte ook deel uit van deze onfortuinlijke vloot en kreeg na het debacle de opdracht om met een aantal lokale ingezetenen naar Bulsar te gaan om te onderhandelen



Gezicht op de Hollandse loge te Surat, 1629. Op de binnenplaats staan goederen opgestapeld en is de spiegel van een schip te zien. Onderdeel van de illustraties in het verslag van de tochten van Pieter van den Broecke naar Oost-Indië, 1605-1640. (Rijksmuseum, Amsterdam)

werd er direct naar Suratte gezeild. Dat bleek een verkeerde inschatting, want in dit deel van het jaar was de westkust van India doorgaans moeilijk toegankelijk voor schepen. Ten zuiden van Suratte, bij de plaats Bulsar (of Valsad), raakten de schepen van de vloot elkaar kwijt. De Duive en de Middelborch liepen op respectievelijk 18

met de plaatselijke autoriteiten. Het was immers geen ondenkbaar scenario dat de schepen en de lading zouden vervallen aan de grootmogol, die als heerser over dit gebied de goederen kon opeisen. Op 20 juli 1617 werd onder leiding van Van den Broecke een tijdelijke versterking opgeworpen, ter verdediging tegen eventuele lokale vijandigheden, in dit geval de onderdanen van de grootmogol, of koloniale opposanten. Tot die laatste categorie behoorden uiteraard de Portugezen, want die hadden niet ver van de plek des onheils een handelsloge. De versterking werd niet 'fort' genoemd, maar 'barricade'. Dat

feit duidde op de tijdelijke intenties van het verdedigingswerkje.

In zijn reisjournaal meldde Van den Broecke dat hij op 5 augustus naar Suratte ging om daar het bestuur in te lichten over de schipbreuk en de barricade. Verder bevestigde hij nog dat hij de handelspost in Suratte had opgezet: "Den 5en Augustus

cke..." Kennelijk leek het hem bij nader inzien toch beter om de versterking naar zichzelf te vernoemen.

Barricade Middelborch werd, zoals verwacht, snel verlaten. Van den Broecke maakte vervolgens een barre tocht over land naar de oostkust van India. Van daaruit keerde hij per schip terug naar Java.



1617 arriverden [we] in Souratte, alwaer [ik] van den gouvr. en inwonders vrindelijck onthalt en gefestoeiert ben geweest, vindt de Compe. [compagnie] dienaers ende looghe [handelsloge] in een goeden standt, die ick 't jaer te voren hier gestabillert hadde."

Op 8 augustus schreef Van den Broecke een brief aan Hans de Haze, directeur van de loge in Masulipatnam. Van den Broecke verhaalde daarin over de "barricade Middelborch". Op 10 augustus schreef hij echter in zijn reisjournaal: "...arriverden ick wederom int fort, ofte barricade Ten Broe-

Gezicht op de haven van Suratte, anoniem, 1670. Uit de collectie van het Rijksmuseum, Amsterdam. (wikimedia)

Arrogantie

In de loop van de zeventiende en de achttiende eeuw ontstonden er problemen in Suratte vanwege de vaak agressieve wijze van handelen van de VOC: geweld werd niet geschuwd om de zin door te drijven. Daarnaast maten veel VOC-bestuurders en -kooplieden zich een bijna koninklijke status aan, waaraan zelfs de gouverneur-generaal in Batavia zich ergerde.

Ook de door de VOC voorgestelde handel met Arabië, en dan vooral met de stad Mocha, resulteerde in felle tegenwerking. De plannen van de VOC waren tegen het zere been van lokale kooplieden en de mogolautoriteiten, want die vreesden dat hun al lang bestaande handel met Arabië zou instorten.

Na ongeveer 1760 volgde verdere afname van de handel in Surat als gevolg van externe factoren, zoals politieke spanningen binnen het mogolrijk, binnenlandse onrust in Perzië en Engelse concurrentie vanuit het zuidelijker gelegen Bombay. Pas in 1795 kwam er na ruim tweehonderd jaar een definitief einde aan de overwegend succesvolle Nederlandse handelsactiviteiten in India, toen de Engelsen het stokje overnamen.

Jaco Simons

Bronnen

– G. Schilder e.a., 'Grote atlas van de VOC', deel I; 'Atlas Isaak de Graaf/Atlas Amsterdam', Voorburg 2006.

– J. Gommans e.a., 'Grote Atlas van de VOC', deel VI; Voor-Indië, Perzië, Arabisch Schiereiland, Voorburg 2010.

– M.A.P. Meilink-Roelofs e.a., 'De VOC in Azië', Bussum 1976. Zie de bijdrage van prof. dr. Ashin Das Gupta, 'De VOC en Surat in de 17e en 18e eeuw'.

– W.Ph. Coolhaas, 'Pieter van den Broecke in Azië' (deel 1), Den Haag 1962. Uitgave van de Linschoten-Vereeniging, deel 63.

Reacties

Sleper Koppejan

De dochter van Adrie van Wel uit Rijsbergen kocht jaren geleden op een rommelmarkt in Santpoort een grote, op spaanplaat geplakte foto van het stadhuis van Middelburg. Voor het stadhuis staat een sleperswagen. Nu las Adrie het artikel van A.R. Koppejan in *De Wete* van juli jl. over de sleper Jan Koppejan. Hij stuurde ons de foto van het stadhuis toe en vroeg daarbij of de sleper op die foto misschien Jan Koppejan is.

Wij legden de vraag voor aan A.R. Koppejan en hij liet ons weten dat de foto moet dateren van eind jaren vijftig of begin jaren zestig. De sleper op de foto is Adrie Theu-

ne. Die was volgens Koppejan "niet helemaal honderd procent", maar hij heeft het als sleper wel het langst volgehouden. Jan J. van der Weele uit Middelburg las dat een van de eerste knechts van sleper Koppejan ene Wim Kosten was. "Was die Wim misschien een zoon van Marinus Kosten en Maria van der Weele – mijn tante", vroeg Jan ons, en hij voegde eraan toe: "Wim trouwde met Sjaan Vader en ze woonden op het Oud Arnemuïdsvoetpad. Een aantal jaren geleden werd hij op de Nieuwe Vlissingeweg aangereden waarbij hij om het leven kwam." Dat kon A.R. Koppejan bevestigen. Het gaat om dezelfde