

**DE LAATSTE DAGEN
VAN BARBARIJE**

ERIK DE LANGE

DE LAATSTE
DAGEN VAN
BARBARIJE

Hoe piraterij verdween
van de
Middellandse Zee

2025 Prometheus Amsterdam

De uitgever heeft getracht alle rechthebbenden te achterhalen. Aan hen die desondanks menen aanspraak te kunnen maken op enig recht, wordt verzocht contact op te nemen met Uitgeverij Prometheus, Postbus 1662, 1000 BR Amsterdam.

Alle rechten voorbehouden. Tekst- en datamining van (delen van) deze uitgave is uitdrukkelijk niet toegestaan.

© 2025 Erik de Lange
Omslagontwerp Suzan Beijer
Omslagbeeld *Diafanorama van een zeeslag*, Nederland,
ca. 1750-1830. Via Rijksstudio
Foto auteur Jeannette Huisman
Kaarten Erik Goosmann
Lithografie afbeeldingen BFC, Bert van der Horst, Amersfoort
Zetwerk en opmaak Willem Morelis
www.uitgeverijprometheus.nl
ISBN 978 90 446 4559 0

‘Attack, retaliation, both projectiles deep-sixed forever and the Pacific rolls on. But the ripples from those two splashes spread, and grew, and today engulf us all.’

Thomas Pynchon, *The Crying of Lot 49*

INLEIDING

Piraterij is een mistig gebeuren. Het is een schimmige onderneming, gebaat bij onduidelijkheid, drijvend op de kracht van de verrassing. Dat ontdekte ook Gerrit Metzon, een kapitein uit Vlaardingen die op 24 juni 1814 moeizaam koers probeerde te houden rond Kaap Sint-Vincent – het meest zuidwestelijke stukje Portugal voor de grote, woelige leegte van de Atlantische Oceaan. Ergens op dat water omsloot een dichte mist zijn buisschip, De Twee Gebroeders. Een muur van nevel hing dik en roerloos boven de rimpelige zee. Plots klonken vanuit die witte, spookachtige stilte een paar eenzame kanonschoten, ver en gedempt. Het beloofde weinig goeds. Toen een dag later de lucht weer was opgeklaard bleken er drie grote schepen aan de horizon te wachten. Een sloep maakte zich los van deze groep en kwam snel naderbij.

‘Met schrik en verbazing’ zag Metzon wie er op hem toesnelden: ‘Bijna moedernaakte roeijers, welke ieder een dolk naast zich hadden liggen.’ Vrijwel meteen was hem duidelijk ‘hoedanig een bezoek en welk lot ons te wachten stond’.¹ Roepende mannen, zwaaiend met hun wapens, besprongen De Twee Gebroeders en maakten zich meester van het schip. Het weinige verzet aan boord braken ze met ferme stoten en dreigende gebaren. Voor Gerrit Metzon en de andere

INLEIDING

opvarenden was dit maar het begin. Als gevangenen werden zij meegenomen naar de thuishaven van deze overrompelende rovers, deze overvallers uit de mist. Hun bestemming werd ongewild veranderd van Vlaardingen in de plek die zeelui als Metzoon het meeste vreesden, de regionen die de zeeën rond Europa tot onveilig water maakten: de Barbarijse Kusten van Noord-Afrika. Barbarije was waarschijnlijk een verbastering van het woord ‘berber’, al verschillen historici daarover van mening. Europeanen gebruikten de benaming vroeger in ieder geval voor het grootste deel van de Noord-Afrikaanse kust, strekkend van Tripoli in het oosten tot Algiers in het westen – soms uitgebreid met de havensteden van Marokko.²

Ook tegenwoordig, meer dan twee eeuwen later, heeft onveiligheid op de Middellandse Zee alles te maken met de geringe afstand tussen Europa, Afrika en Azië; met de nabijheid van verafgelegen samenlevingen die door het water verbonden worden. Alleen de aard van de dreiging is anders. Het grote gevaar komt nu niet van rovers, maar schuilt in de diepten van de zee en het geweld van de golven. Voor reddeloze mensen die proberen de noordelijke kant van het water te bereiken, in weerwil van Europees beleid dat hun beweging en mensenrechten beperkt, is de Middellandse Zee de gevaarlijkste grensovergang ter wereld geworden.³ Voor de fortuinlijken is het daarentegen een plek van rust op een strandlaken, geurende zonnebrand en de aangename verveling van vakantie. Wie de Middellandse Zee zich rimpelloos uit ziet strekken vanaf de stranden van Italië zal niet snel denken aan een sluimerende dreiging, ergens net voorbij de einder.

Dit is allemaal de erfenis van de negentiende eeuw. Toen werd de Middellandse Zee geleidelijk een oord voor toeristen, ontdaan van piraten en hun overrompelend geweld.

Toen zijn ook de scheve machtsverhoudingen ontstaan, de ongelijke politieke relaties die nog altijd doorwerken. In dit boek zullen we ontdekken hoe de Middellandse Zee is geworden wat ze vandaag is. We zullen daarom teruggaan naar 1814 en bekijken hoe en waarom de zee tot een plek van veiligheid gemaakt werd. We zullen zien dat piraterijbestrijding het hart van die verandering was. En we zullen gaan begrijpen hoe de hang naar veiligheid de deur opende voor Europees imperialisme en koloniale overheersing, met name in Noord-Afrika. Zoals zal blijken was Gerrit Metzoon een van de laatste Nederlanders die tegen zijn zin naar de Barbarijse Kusten werd getrokken. Na hem kwamen de imperiale legers en Europese kolonisten. De geschiedenis van de strijd tegen piraterij toont ons niet alleen wat er schuilgaat achter veiligheid op zee, maar wijst ons ook op de grotendeels vergeten Nederlandse bijdrage aan de gewelddadige veranderingen van de negentiende eeuw.

PIRATEN VAN DE MIDDELLANDSE ZEE

Ooit waren de wateren tussen Gibraltar en de Dardanellen vergeven van rovers. Overal konden schippers hen tegenkomen: in de nauwe zeestraten tussen de Griekse eilanden, langs de rotsige kusten van Spanje of rond Italiaanse havenstadjes aan de Tyrrheense Zee. De meeste van deze zeerovers werkten op kleine schaal. Ze schuimden de zeeën af op een enkel schip en met een paar handen vol lichte wapens. Veel meer dan wat makkelijke, meestal ongewapende prooi konden ze niet aan en zochten ze dan ook niet op. Dit waren de 'kleine carnivoren', zoals de Franse historicus Fernand Braudel ze ooit omschreef. Het waren bescheiden mannen met bescheiden ambities: altijd op zoek naar een kleine

INLEIDING

vissersboot, een afgelegen graanschuur of wat zoutvoorraden om te stelen. In zijn monumentale geschiedenis van de Middellandse Zee in de zestiende eeuw, stevig als een vuurtoren, bespreekt Braudel deze rovers als een vaststaand onderdeel van het leven op het water, naast de winden, stromingen en de gekartelde randen van de kustlijn.⁴

Zulke rovers waren er ook nog na 1800, maar over hen zal dit boek niet gaan. Deze piraten waren immers te bescheiden om een heel regionale verandering in gang te kunnen zetten. Ze waren vooral een lokaal probleem en werden nooit een belangrijke internationale kwestie. Lokale gezaghebbers maakten nog wel eens melding van zwarte vlaggen op de Adriatische Zee of van geruchten over piraten die bij Elba lagen, maar zulke zeerovers verdwenen even snel en geruisloos uit de geschiedenis als ze erin verschenen.⁵ Dit boek gaat daarentegen over een veel grotere, meer georganiseerde en daarom ook veel gevaarlijker soort rovers. Zij werden in de negentiende eeuw wél besproken tot in de hoogste regionen van de internationale betrekkingen. Hun bestrijding was verre van een lokale aangelegenheid. Die bestrijding werd een van de belangrijkste veiligheidskwesties van de negentiende eeuw en leidde tot allerlei nieuwe vormen van samenwerking tussen Europese staten. Ze werd ook de aanjager van een nieuwe golf van imperiale uitbreiding met vérstrekkende gevolgen.

Deze rovers waren de Barbarijse piraten van Noord-Afrika, de schrik waarvan Europese zeelui als Gerrit Metzoon hoopten dat ze die zo lang mogelijk ontlopen konden. Vanuit de staten Algiers, Tunis en Tripoli (die officieel onder het gezag van de Ottomaanse sultan in Constantinopel stonden, maar vaak behoorlijk onafhankelijk hun eigen plan trokken) zwermde de Barbarijse piraten uit over de Middellandse

Zee en het oostelijke deel van de Atlantische Oceaan. Ze waren beter georganiseerd, bezaten grotere schepen, opereerden vaker gezamenlijk en droegen zwaardere wapens dan Braudels 'kleine carnivoren'. Daarmee vormden ze lange tijd een grote bedreiging voor de scheepvaart op en rond de Middellandse Zee. Op hun absolute hoogtepunt in de zestiende en zeventiende eeuw kaaptten de rovers uit Barbarije honderden schepen per jaar en zaten duizenden Europeanen vast in de gevangenissen van Noord-Afrika.⁶ Naast de schaal waarop de Barbarijse zeerovers opereerden was er nog iets wat hen uniek maakte: ze zeilden en stalen niet op eigen initiatief, maar werden aangestuurd en ondersteund door de lokale heersers van Algiers, Tunis en Tripoli.

De piraten van Noord-Afrika waren in feite helemaal geen piraten. Om de zaken meteen ingewikkeld te maken: de gevreesde Barbarijse piraten bedreven in werkelijkheid geen piraterij maar kaapvaart. De steun van een heerser of ander politiek gezag maakt het verschil tussen deze twee vormen van diefstal op zee. Terwijl piraten hun eigen meester zijn, ontvangen kapers een officiële goedkeuring van een staat of vorst, meestal in de vorm van een zogenaamde kaperbrief. Zo'n brief, vaak verfromfaaid door de lange tijd op zee, omschreef dat een bepaald schip het recht had om vaartuigen onder vijandige vlag in beslag te nemen. Kapers jaagden op een duidelijke vijand, in oorlogstijd. Ze moesten bovendien hun buit gerechtelijk goed laten keuren voordat schip en lading verkocht konden worden op de markten van Noord-Afrika, waar lokale handelaren én Europeanen konden bieden op de kaperbuit.⁷ Kaapvaart was dus georganiseerd en geïnstitutionaliseerd. Piraterij was daarentegen pure anarchie. Iedereen kon een prooi zijn, altijd, en om juridische afwikkeling werd niet gemaakt.

INLEIDING

Het lijkt nu misschien enigszins onwerkelijk, maar lange tijd was kaapvaart een heel gangbare vorm van oorlogsvoering op zee. Toen staten nog weinig centraal gezag hadden en marines klein waren, boden kaperbrieven uitkomst. Scheepseigenaren, kooplui en kapiteins vulden als kapers de militaire slagkracht aan en maakten het de vijand moeilijk om ongehinderd aan zeehandel te doen. Michiel de Ruyter en andere beroemde Nederlandse zeelui uit de zeventiende eeuw voerden hun strijd tegen de Spanjaarden voor een deel als kapers met een kaperbrief.⁸ Op de Middellandse Zee bleef de kaapvaart tot aan de negentiende eeuw in zwang. Tegenover de islamitische kapers van de Barbarijse staten in Noord-Afrika stonden de christelijke kapers van de Orde van Malta. Ook de Fransen en Britten bedienden zich van kapers in hun reeks oorlogen na 1789, het jaar van de Franse Revolutie. Kaapvaart zoals de rovers uit Noord-Afrika die bedreven was dus een vrij normaal onderdeel van militair conflict op zee. Tot het dat na 1814 ineens niet meer zou zijn.

Toen de revolutionaire oorlogen in de vroege negentiende eeuw op hun einde liepen en het Franse imperium van Napoleon Bonaparte definitief ten onder ging, vielen kapers plotseling uit de gratie. De Europese staten waren niet langer aan het vechten tegen elkaar of de Ottomanen en hadden geen behoefte meer aan kaapvaart. De rovers uit Noord-Afrika werden steeds meer gezien als criminele, vogelvrije piraten dan als geaccepteerde kapers. Met de Europese vrede van 1815 ontstond onder Europeanen ook het idee dat de kapers van Barbarije een gedeelde veiligheidsdreiging waren; een piratenkliek die gezamenlijk bestreden moest worden.

Het onderscheid tussen piraten en kapers kon dus zomaar veranderen. Op de ongecontroleerde, chaotische wereld van de open zee was oplichterij bovendien schering en

inslag. Er waren piraten met valse kaperbrieven op zak. Er waren kapers die hun mandaten bewust te buiten gingen en niet-vijandige schepen aanvielen. Wie nou een piraat was en wie niet was daarom uiteindelijk een politieke vraag.⁹ Wanneer de autoriteit van een heerser die kaperbrieven uitgaf in twijfel werd getrokken, kon een legitieme kaper ineens een illegitieme piraat worden. De gevolgen daarvan waren ingrijpend. Volgens het oude zeerecht genoten piraten geen enkele juridische bescherming en konden ze door iedere staat bestreden of gedood worden. Toen negentiende-eeuwse Europeanen de rechtelijke status van de Barbarijse kapers in twijfel trokken, werd ook de soevereiniteit – de internationale erkenning als politiek gezag – van de Barbarijse staten onzeker. Dat betwijfelen van soevereiniteit kon verwoestende gevolgen hebben, zoals in Noord-Afrika zou blijken. De strijd tegen piraterij op de Middellandse Zee leidde uiteindelijk tot de Franse kolonisatie van Algerije en toenevende imperiale inmenging in Tunesië en Libië.

Historici hebben dan ook al het nodige geschreven over dit onderwerp, juist omdat de geschiedenis van piraterijbestrijding alles te maken heeft met belangrijke historische ontwikkelingen als imperiale uitbreiding en kolonialisme. Geschiedschrijvers uit Algerije en Tunesië zijn het erover eens dat er in de negentiende eeuw iets ingrijpend veranderde. Ze stellen dat Europese ‘opvattingen’ en ‘denkbeelden’ over de Noord-Afrikaanse staten en hun kaapvaart na het einde van de napoleontische oorlogen niet meer hetzelfde waren.¹⁰ Wat daarbij onduidelijk blijft is waarom die Europese houding dan ineens zo veranderde, en bovendien zou leiden tot geheel nieuwe vormen van militaire repressie en diplomatieke intimidatie. Auteurs die zich bezighouden met de geleidelijke teloorgang van zeeroverij in het algemeen komen

INLEIDING

vaak uit bij grote, abstracte verklaringen. Zij hebben het over staatsvorming en het bijkomende monopolie op geweld, over processen van industrialisering en globalisering, over opkomend vooruitgangsdelen en verlichtingsidealen, over het optekenen en uitrollen van het internationaal recht.¹¹

Hier zal het niet gaan over de grote transformaties van de negentiende eeuw of over de komst van de moderniteit. Zulke verhalen kunnen ons zeker helpen begrijpen waarom oorlogsvoering op zee veranderde en zeeroverij steeds meer een schim uit het verleden werd. Ze brengen ons alleen geen stap dichterbij de belevingswereld en drijfveren van de historische figuren die die veranderingen op gang brachten en meemaakten. De strijd tegen piraterij was namelijk het werk van mensen, van individuen en hun ideeën. Het was een kwestie van onderhandelingen en tegenstrijdigheden, van gefnuikte ambities en onvoorziene gevolgen, van mistige ontmoetingen op open zee. Die geleefde werkelijkheid staat in dit boek centraal. Op deze pagina's zullen we nagaan hoe de veranderende omgang met zeeroverij precies gestalte kreeg. Het zal daarbij blijken dat een idee, behangen met allerlei associaties en sentimenten, meer invloed had op de acties en aannames van de betrokken personen dan welke abstracte historische transformatie dan ook. Dat idee was het idee van veiligheid.

EEN STRIJD VOOR VEILIGHEID

Nieuwe opvattingen over veiligheid zorgden voor de teloorgang van de piraten, de uitbreiding van de Europese imperiale macht en de politieke omvorming van de Middellandse Zee. De vroege negentiende eeuw was zo'n belangrijk historisch kantelpunt omdat die nieuwe opvattingen zich steeds

meer lieten gelden. Vooral de overtuiging dat staten samen de veiligheid moesten beschermen tegen allerlei dreigingen, dus ook van rovers op zee, was hierbij cruciaal. Toch hebben historici dit lange tijd over het hoofd gezien. Ze waren ervan overtuigd dat ideeën over veiligheid en samenwerking pas na de Tweede Wereldoorlog, in het recente verleden, een centrale rol gingen spelen in de internationale betrekkingen.¹² We gaan hier dus regionen betreden die nog maar weinig onderzocht zijn.

Het doel is om de vergeten voorgeschiedenis van veiligheid terug te vinden, bloot te leggen en af te stoffen. Die voorgeschiedenis is ook de voorgeschiedenis van onze eigen tijd. Weinig begrippen domineren onze hedendaagse levens namelijk zozeer als veiligheid. In de media horen we vrijwel constant over mogelijke dreigingen en verijdelde gevaren. Politici hebben veiligheid boven aan hun begrippenlijstjes en programmapunten staan. Op vliegvelden worden we onderworpen aan scans, aanrakingen en ondervragingen, allemaal om onze vlucht zo veilig mogelijk te maken. Zelfs op koffiebekers worden we gewaarschuwd voor het kokendhete gevaar dat schuilgaat onder het plastic dekseltje. Door naar de negentiende eeuw te kijken kunnen we iets leren over hoe dit zo gekomen is, en ergens ook gewaarschuwd worden voor de ingrijpende consequenties die het najagen van veiligheid kan hebben.

De eeuw van 1800 begon als een tijd van grote onzekerheid, van chaos en vernietiging, met een ongewisse toekomst. Om te begrijpen waarom de negentiende eeuw zo belangrijk was, moeten we bewust daarbij stilstaan. Europa lag in 1815 grotendeels in puin, na bijna dertig jaar van constante oorlogen. Ook rond de Middellandse Zee, in Noord-Afrika en het Ottomaanse Rijk, werd tijdens deze decennia de oude

INLEIDING

politieke orde opgeschud en aangetast. De Franse Revolutie van 1789 bracht niet alleen de even krachtige als ontvlambare eis dat bestuurlijke macht vanuit de bevolking moest komen. Haar nasleep ontketende ook een wereldwijde reeks conflicten tussen Europese staten, imperiale machten in Azië, onafhankelijkheidsstrijders in Zuid-Amerika en tot slaaf gemaakte mensen op Caribische plantages die voor vrijheid streden. Ongekend intense ideologische strijd, oorlogsvoering op nieuwe schaal, miljoenen doden en economische neergang waren het resultaat.¹³

Daarna daagde het besef dat zulke chaos nooit meer terug moest komen. De Franse nederlaag bij Waterloo in 1815 werd het startsein voor een nieuwe tijd. Gezamenlijk versloegen de Europese grootmachten (Oostenrijk, Pruisen, Rusland en Groot-Brittannië) hun gedeelde vijand: het Franse keizerrijk van Napoleon Bonaparte. Gezamenlijk gingen ze daarna op de ruïnes van het Europese continent aan een nieuwe vrede bouwen. Dit nieuwe bouwwerk moest stevig zijn. Het moest de stormen van de toekomst kunnen weerstaan, wanneer er wellicht weer revoluties en conflicten zouden komen. Het moest de gezaghebbers en (in de tweede plaats) de bevolking van Europa verzekeren van rust, vrede en veiligheid.

Vorsten, ministers en diplomaten van de overwinnaars werkten daarom aan een internationaal systeem dat de toekomst overzichtelijker moest maken. Samen met vertegenwoordigers van het verslagen Frankrijk trokken ze naar de hoofdstad van het Oostenrijkse keizerrijk. Daar, op het Congres van Wenen, onderhandelden ze niet alleen over de details van de nieuwe vredesverdragen, maar besloten ze ook om actief aan de vrede te blijven werken. Ze zouden elkaar keer op keer treffen op speciale internationale bijeenkom-