

NO. 1
JAARGANG 40
2021

TIJDSCHRIFT VOOR Zeegeschiedenis



TIJDSCHRIFT VOOR
Zeegeschiedenis

JAARGANG 40, NUMMER 1, 2021



**Nederlandse
Vereniging
voor Zeegeschiedenis**

Inhoudsopgave

- 4 Ten geleide
- 5 Piet Hein wordt Joost Banckert
Persoonsverwisseling bij een zeeheldenportret rechtgezet
ISAÄC J.R. VOGELSANG
- 22 The last in the Sound Toll registers and as a measure for seventeenth century Dutch ships
MENNO LEENSTRA
- 38 Slavenhandel van de MCC op de Loango-kust
WILLEM VAN ROOIJ
- 58 Importing the Netherlands
Dutch influence on the evolution of Genoese shipping in the middle of the seventeenth century
GIORGIO TOSCO
- OP DE RADAR
- 73 Beelden van een verzonken wereld. Het fotoalbum 'Herinneringen aan Hotel Lawoe' – Tico Onderwater
- WEBSITE
- 77 Levens en loopbanen van zeevarenden op de Nederlandse koopvaardij, 1700-2000 – Lodewijk Petram en Jelle van Lottum
- 82 Boekbesprekingen
- 108 Signalementen
- 116 In memoriam Albert Veldkamp – Jaap Bruijn

AFBEELDING OMSLAG: Nederlandse en Afrikaanse slavenhandelaren en Afrikaanse gevangenen. Detail van een vignet op een kaart van de kust van Angola door Arent Roggeveen en Johannes van Loon, c. 1700. AMSTERDAM, HET SCHEEPVAARTMUSEM

Ten geleide

De redactie van het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* heeft het afgelopen jaar alleen online kunnen vergaderen. U zult dit herkennen en dezelfde ervaringen hebben. Dankzij de digitale contacten stond de pandemie de verschijning van het tijdschrift niet in de weg. Naast de vaste rubrieken bevat dit nummer vier artikelen. Het onderzoek van Prof. J.C.M. Warnsinck-fellow Isaïc Vogelsang naar portretten van zeventiende-eeuwse zeehelden in Het Scheepvaartmuseum te Amsterdam resulteerde in verrassende conclusies over een schilderij van Piet Hein, toegeschreven aan Paulus Moreelse. Vogelsang maakt duidelijk dat onderzoekers altijd kritisch moeten blijven over wat ze hopen en denken te zien (en lezen). In een Engelstalig artikel bespreekt Menno Leenstra de variaties van een last voor de berekening van de omvang of het gewicht van verschillende goederen in de Sonttolregisters. Willem van Rooij werpt licht op de slavenhandel op de kust van Loango door de Middelburgsche Commercie Compagnie. Zijn onderzoek naar vijf driehoeksreizen informeert ons over de sterftecijfers van de slaafgemaakten. In de zeventiende eeuw dwong de oorlogsvloot van de Republiek der Verenigde Nederlanden respect af bij de Europese (stads)staten. Op basis van Italiaanse bronnen biedt Giorgio Tosco een nieuw perspectief op de kennisoverdracht tussen Nederland en Genua.

In de rubriek Op de radar verhaalt Tico Onderwater over het fotoalbum van het echtpaar Lafeber, beheerders van het (marine-) Hotel Lawoe in Sarangan op Java. De foto's schetsen een beeld van de bedrieglijke rust aan de vooravond van de Slag in de Javazee en de Japanse bezetting van Indonesië. Lodewijk Petram en Jelle van Lottum van Huygens ING schrijven over de talrijke mogelijkheden van de nieuwe website www.maritimecareers.eu voor onderzoek naar de levens en loopbanen van zeevarenden op de Nederlandse koopvaardijvloot.

ANITA M.C. VAN DISSEL

Piet Hein wordt Joost Banckert

Persoonsverwisseling bij een zeeheldenportret rechtgezet

After the capturing of a Spanish silver fleet in the Bay of Matanzas, Cuba (1628), Piet Hein (1577–1629) was immediately granted with the status of Dutch national hero. While his image became widespread in prints and pamphlets, only a few painted portraits were made. This article will present several arguments for why the portrayed individual in Paulus Moreelse's *The Portrait of Piet Hein* (Amsterdam, Het Scheepvaartmuseum) is not Piet Hein but rather Hein's vice-admiral during the capturing of the Treasure Fleet, Joost van Trappen Banckert (c. 1599–1647). Firstly, the appearance of the portrayed individual does not match with other portraits that are known to be of Hein. Secondly, a print by Johannes Loeff and Pieter le Prestre shows a man who looks identical to the portrait in Het Scheepvaartmuseum, but who is identified as Joost Banckert. Thirdly, observations from an unpublished restoration report suggest that the inscription that mentions the age of Hein was added at a later date. Fourthly, the research will show that the identities of Piet Hein and Joost Banckert have been mixed up in three other additional portraits. These mix-ups in identification are likely to be connected with the cult of naval heroes that was revived in The Netherlands during the late eighteenth and nineteenth century. While compiling a pantheon of national history, scholars erroneously identified portraits of lesser known admirals, or even ordinary men, as naval heroes.

Lastly, this article will challenge the current attribution of the painting to Paulus Moreelse (1571–1638). This attribution was based on a drawing by Aert Schouman (1710–1792). This research will show that there is no link between the painting and the drawing, making the attribution even more questionable than it already was.

* Dit onderzoek heeft plaatsgevonden met financiële steun van het Prof. J.C.M. Warnsinck Fellowship dat vanuit Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam wordt uitgereikt. Veel dank aan Cécile Bosman, Jeroen van der Vliet, Michiel van Groesen, Diederick Wildeman, Joanna Mardal en Emma Yandle

voor hun waardevolle commentaar op het manuscript, en voor het personeel en vrijwilligers van de bibliotheek in Het Scheepvaartmuseum en het depot. Verdere dank gaat uit naar Zeno Gerardts (Science Institute for Informatics, UvA).

Piet Hein (1577–1629) verwierf zijn roem door een expeditie te leiden die in 1628 een grote zilvervloot op de Spanjaarden veroverde. Hoewel de verovering meer dan 7500 kilometer verderop ergens in de nabijheid van de Cubaanse kust plaatsvond, bereikte het nieuws al spoedig het vasteland van de Republiek waar de opstand tegen de Spanjaarden moeilijke jaren kende.¹ De politieke leiders in Nederland grepen de verovering van de zilvervloot daarom met beide handen aan om een propagandacampagne op touw te zetten waarin Piet Hein als nationale held werd voorgesteld, vooral bedoeld om de bevolking een hart onder de riem te steken.² Hij maakte een triomftocht langs Nederlandse steden en er werden velen lofliederen over hem geschreven die tot op de dag van vandaag worden gezongen.³ Overigens kon Piet Hein niet heel lang van zijn roem genieten aangezien hij al enkele maanden na zijn terugkomst in 1629 omkwam in een zeegevecht met Duinkerker kapers.⁴

In de collectie van Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam bevindt zich een portret van een man die lange tijd als Piet Hein is geïdentificeerd (afb. 1).⁵ In dit artikel zal aan de hand van twee portretjes van de Zeeuwse prentmaker Johannes Loeff (overleden 1651) (afb. 4–5) worden aangetoond dat dit onjuist is en dat we hier met een andere zeeheld te maken hebben: Joost van Trappen Banckert (c. 1599–1647). Uit dit artikel zal bovendien blijken dat het niet de eerste keer is dat beeldnissen van Piet Hein en Joost Banckert met elkaar worden verward, waardoor men zich kan afvragen waarom dit zo vaak heeft kunnen gebeuren. Ten slotte zal ik nog kort ingaan op de mijns inziens incorrecte toeschrijving van het portret aan Paulus Moreelse (1571–1638), die in 1992 door R.B. Prud'homme van Reine werd gedaan.

HET PORTRET IN HET SCHEEPVAARTMUSEUM

De man op het portret is vanaf zijn middel in een ovaal geschilderd cartouche geportretteerd. Hij heeft kort donkerbruin haar, een snor met sik en een ietwat gezet lichaam. Zijn zilverkleurige wambuis is met gouddraad bestikt en om zijn schouders draagt hij een losse kanten kraag. Verder draagt hij een

1 Henk den Heijer, 'Piet Heyn en Cornelis Jol: twee zeehelden vergeleken' in: Leo M. Akveld eds., *In het Kielzog. Maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegechiedenis aan de Universiteit Leiden* (Amsterdam 2003) 381.

2 Peter Sigmond en Wouter Kloek, *Zeeslagen en zeehelden in de Gouden Eeuw* (Amersfoort 2007) 50.

3 Den Heijer, 'Piet Heyn en Cornelis Jol', 382.

4 Ronald B. Prud'homme van Reine, *Admiraal Zilvervloot, Biografie van Piet Hein*

(Amsterdam/Antwerpen 2003) 180; Sigmond en Kloek, *Zeeslagen en zeehelden*, 50.

5 *Jaarverslag Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum 1931*, 46; *Descriptive Catalogue Nederlands Historisch Scheepvaart Museum Amsterdam* (Amsterdam 1969) nr. 76n; *Catalogue of Exhibits 1974–75* (Amsterdam 1975) nr. 105; Ronald B. Prud'homme van Reine et al., *Ter Navolging. Maritieme kunst en curiosa uit de Kweekschool voor de Zeevaart* (Zutphen 1992) 79–80. Het portret betreft een bruikleen van het Vaderlandsch Fonds ter Aanmoediging van 's-Lands Zeedienst.



Afb. 1 *Portret van Piet Hein* (?).
Schilderij door Paulus Moreelse,
gedateerd 1629. Olieverf op
doek, 78 x 61 cm. AMSTERDAM,
HET SCHEEPVAARTMUSEUM

goudkleurige ketting met dito penning die gedeeltelijk schuilgaat achter een geborduurd zwaardriem. Op de penning is het portret van een man te zien. Er is ook een opschrift rechts naast de schouder van de geportretteerde aangebracht, dat vermeldt dat de man op het schilderij 51 jaar oud was toen het portret in 1629 werd geschilderd.

Het lijkt aannemelijk dat de geportretteerde Piet Hein is, en dat is ook te lezen op het tekstbordje onder de veel later aangebrachte lijst. Zijn montere uiterlijk met kort donkerbruin haar en de snor en sik zijn ook terug te vinden in andere portretten die van Piet Hein bekend zijn, en die ik later in dit artikel zal bespreken. Daarnaast vertoont het uiterlijk van de man op de gouden penning overeenkomsten met stadhouder Frederik Hendrik, die aan Piet Hein een gouden penning verleende vanwege de verovering van de zilvervloot. Ten slotte correspondeert de leeftijd die staat genoteerd op het opschrift op het schilderij met de leeftijd die Piet Hein in 1629 had, namelijk 51 jaar.

Toch uitte de marinehistoricus Samuel Pierre l'Honoré Naber in 1928 al zijn twijfels. Hij schreef dat hij Heins gezichtskenmerken, in vergelijking met andere portretten, nauwelijks kon herkennen.⁶ Ronald Prud'homme van Reine,

6 Samuel P. l'Honoré Naber ed., *Documenten uit het archief van den Luitenant-admiraal Piet Heyn met toelichting en eene levensbeschrijving*

van dien vlootvoogd. Werken uitgegeven door het Historisch genootschap, derde serie, nr. 53 (Utrecht 1928) CLXXXIV.

die ervan overtuigd is dat het schilderij een portret is van Piet Hein, reageerde hierop in 1992 door te stellen dat l'Honoré Naber het werk in een slechte toestand had gezien, maar dat door een recente restauratie de gelaatstreken van Piet Hein, ook in combinatie met andere portretten die van hem bekend zijn, kenmerkend zijn.⁷ Kortom, er was een welles-nietes discussie ontstaan over de vraag of de man op het schilderij qua uiterlijk voldoende overeenkomt met de overige portretten die van Piet Hein bekend zijn.

ZEEHELDENCULTUS IN NEDERLAND

Het *Portret van Piet Hein* bevindt zich sinds 1931 als bruikleen van het Vaderlandsch Fonds ter Aanmoediging van 's-Lands Zeedienst in de collectie van Het Scheepvaartmuseum. In documenten duikt het schilderij voor het eerst op in de notulen van de Kweekschool voor de Zeevaart op 6 oktober 1788, als de koopman en kunstverzamelaar Pieter van Winter (1745–1807) een 'portrait van Pieter Pietersz Hein' aan de school schenkt.⁸ Met steun van het Vaderlandsch Fonds werd de Kweekschool voor de Zeevaart vlak na het einde van de Vierde Engelse Oorlog in 1785 opgericht als een kostschool voor nautisch onderwijs.⁹ Naast het *Portret van Piet Hein* doneerde Van Winter ook een portret van Michiel Adriaensz de Ruyter uit de studio van Ferdinand Bol.¹⁰ In de daaropvolgende tien jaar werd de collectie admiraalsportretten uitgebreid met andere schenkingen, waaronder portretten van Witte de With, Maerten en Cornelis Tromp, Willem van de Zaan en anderen.¹¹ Deze schenkingen werden met open armen ontvangen aangezien dergelijke portretten de leerlingen moesten inspireren om ook zelf een groot zeeman te worden. Het portret van schout-bij-nacht Johan Zoutman (1724–1793), die zich voor het vaderland buitengewoon verdienstelijk had gemaakt tijdens de Slag bij de Doggersbank (1781), was het eerste portret dat in de zeeheldengalerij kwam te hangen.¹²

De totstandkoming van de zeeheldengalerij in de Kweekschool van de Zeevaart kan gezien worden binnen de bredere context van de zeeheldencultus in Nederland waarin vlagofficieren als seculiere heiligen werden geëerd.¹³ De cultus verkreeg voor het eerst een zichtbare vorm in het epitaaf van de tijdens

7 Prud'homme van Reine et al., *Ter Navolging*, 79–80.

8 Stadsarchief Amsterdam (ssa), 949, inv. nr. 290, fol. 43. Het portret bevindt zich sinds 1931 als permanente bruikleen in de collectie van Het Scheepvaartmuseum. *Jaarverslag Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum* 1931, 46.

9 Zie: J.C.M. Warnsinck, *De Kweekschool voor de Zeevaart en Stuurmanskunst. 1785–1935* (Amsterdam 1935); Prud'homme van Reine et al., *Ter Navolging*, 16.

10 ssa, 949, inv.nr. 290, fol. 43.

11 Warnsinck, *De Kweekschool voor de Zeevaart*, 148–149; Prud'homme van Reine et al., *Ter Navolging*, 18–27.

12 Prud'homme van Reine et al, *Ter Navolging*, 18.

13 Zie: Cynthia Lawrence, 'Hendrick de Keyser's Heemskerk Monument', *Simiolus: Netherlands Quarterly for the History of Art*, 21:4 (1992) 265–95; Frits Scholten, *Sumptuous Memories: Studies in Dutch Seventeenth-Century Tomb Culture* (Zwolle 2003).

de Slag bij Gibraltar (1609) gesneuvelde Jacob van Heemskerck, dat zich in de Oude Kerk van Amsterdam bevindt. Zulk eerbetoon bereikte met het grafmonument voor Michiel de Ruyter in de Nieuwe Kerk van Amsterdam, in 1681 voltooid, een hoogtepunt. Vlagofficieren die tijdens de Engels-Nederlandse oorlogen in het harnas stierven, en dat waren er nogal wat, kregen praalgraven die door de staat werden betaald.¹⁴ In de praktijk kwam het er echter vaak op neer dat de families van de overleden zeehelden het geld moesten voorschieten dat in veel gevallen pas veel later, of zelfs nooit, werd terugbetaald.¹⁵

Aan het einde van de achttiende eeuw was de slechte staat van de Nederlandse marine tijdens de Vierde Engels-Nederlandse Oorlog pijnlijk aan de dag getreden. Dit resulteerde in een hernieuwde waardering van de zeventiende-eeuwse zeehelden als een vorm van patriotistisch sentiment. Dit sentiment zou zich vervolgens nog tot ver in de negentiende eeuw handhaven toen meer systematische pogingen werden ondernomen om een canon van vaderlandse helden samen te stellen, met als doel om vastgelegd te worden in het collectieve geheugen.¹⁶ Hoewel Piet Hein en Joost Banckert beiden onderdeel uitmaakten van deze canon, was hun status verre van gelijk. Zo werd Piet Hein landelijk bejubeld in liederen en theaterstukken, terwijl Banckert vooral als regionale 'held' in zijn geboorteprovincie Zeeland werd vereerd.¹⁷

ANDERE PORTETTEN VAN PIET HEIN

Toen Piet Hein in 1629 bij thuiskomst met het buitgemaakte zilver op grootse wijze werd onthaald, ontstond er een grote vraag naar afbeeldingen van hem.¹⁸ Niet lang kon Piet Hein echter van zijn nieuwverworven heldenstatus genieten. Slechts enkele maanden na zijn terugkeer in Nederland sneuvelde hij in gevecht met Duinkerker kapers. In de wijd verspreide beeltenissen van Hein is opvallend weinig variatie te bespeuren in de wijze waarop hij is geportretteerd. Sterker nog, het lijkt erop dat ze bijna allemaal zijn afgeleid van slechts twee portretten: namelijk een tekening uit 1624 van Crispijn de Passe de Oude (c. 1564-1637), en een verloren gegaan schilderij van de Rotterdamse portrettist Jan Daemen Cool (1589-1669) waarvan twee geschilderde kopieën bestaan.¹⁹

14 Lawrence, 'Hendrick de Keyser's Heemskerck Monument'; Scholten, *Sumptuous Memories*, 170-171; Michiel van Groesen, 'Heroic Memories' in: Michiel van Groesen eds., *The Legacy of Dutch Brazil* (Cambridge 2014) 213.

15 R.B. Prud'homme van Reine, *Zeehelden* (Amsterdam 2005) 71.

16 Scholten, *Sumptuous Memories*, 21.

17 Lotte Jensen, *De verheerlijking van het verleden. Helden, literatuur en natievorming in de negentiende eeuw* (Nijmegen 2008) 153; Van

Groesen, 'Heroic Memories' 217, 222.

18 Van Groesen, 'Heroic Memories', 218.

19 Rudolf E.O. Ekkart, 'De Rotterdamse portrettist Jan Daemen Cool (1589-1660)', *Oud Holland*, 111: 4 (1997) 201-240; R. van Lutterveld, 'Herinneringen aan Piet Hein in het Rijksmuseum', *Bulletin Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond*, 6e serie, 7, 147-148; Rijksmuseum te Amsterdam (Rijksmuseum), inv.nr. SK-A-1787; Museum Rotterdam, inv.nr. 10536-A-B.

Afb. 2 *Portret van Piet Hein*.
Schilderij uit het atelier van Jan
Daemen Cool, gedateerd 1629.
Olieverf op paneel, 65 x 50 cm.
AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM



Jan Daemen Cool uit Rotterdam schilderde naar alle waarschijnlijkheid in 1625 een portret van Piet Hein.²⁰ Dit werk is spoorloos verdwenen, maar er zijn wel twee geschilderde kopieën bekend, in de collecties van het Rijksmuseum en het Museum Rotterdam.²¹ Van deze twee kopieën is het werk in het Rijksmuseum zichtbaar van betere kwaliteit (afb.2). Piet Hein is gekleed in een wambuis met molensteenkraag, en om zijn rechterschouder draagt hij een meervoudig geschakelde ketting. Daaraan is een penning bevestigd die voor het grootste gedeelte buiten het beeld valt. Op de kopie die zich in het Rotterdam Museum bevindt is in de rechterbovenhoek, mogelijk als overschildering, het wapenschild van Piet Hein aangebracht. Opmerkelijk is dat Piet Hein op deze kopie is afbeeld met een rode baard – een uiterlijk kenmerk dat vermoedelijk ontsproten is aan de fantasie van de kopiist of een latere restaurator.

Jan Daemen Cools portret van Piet Hein heeft als model gediend voor een prent van Willem Hondius, en voor de uit hout gebeeldhouwde *Buste van Piet Hein* die momenteel aan Hendrick de Keyser de Jongere wordt toegeschreven.²² Op de prent van Hondius draagt Piet Hein een penning waarop de wapens van Engeland, Frankrijk en de Nederlandse Republiek met elkaar zijn verbonden met een koord dat door een goddelijke hand van boven wordt vastgehouden. Op de penning is een fragment uit Psalm 118:23 Vulgaat gegra-

20 Ekkart, 'De Rotterdamse portrettist Jan Daemen Cool', 221.

21 Rijksmuseum, inv.nr. SK-A-1787; Museum

Rotterdam, inv.nr. 10536-A-B;

22 ijsmuseum, inv.nr. RP-P-OB-16.220; Rijksmuseum, inv.nr. BK-NM-2865.

veerd: *A Domin [o] [factum] est istud* (“dat is het werk van de Heer”). Hoewel deze penning daadwerkelijk heeft bestaan – hij werd namelijk in 1609 naar aanleiding van een vredesverdrag tussen Engeland, Frankrijk en Nederland geslagen – is deze naar alle waarschijnlijkheid nooit in het bezit geweest van Piet Hein. De penning die Piet Hein wél had ontvangen voor de verovering van de zilvervloot bevindt zich in de collectie van het Rijksmuseum.²³ Op de voorkant van deze penning is het gekroonde wapen te zien van stadhouder Frederik Hendrik, met op de achterkant het motto *Je Maintiendrai*, en het jaartal 1629. Helaas voor Hondius was deze penning naar alle waarschijnlijkheid nog in de maak toen hij het ontwerp voor zijn prent op 13 januari 1629 gereed had. Vanwege de grote vraag naar prenten van Piet Hein moet Hondius zich ongetwijfeld genoodzaakt hebben gevoeld om zijn prent daarom maar te voorzien van een heel andere penning. Op 9 februari 1629 werden namelijk al 33 portretprenten voor een bedrag van 115 gulden aan afgevaardigden van de Staten-Generaal geleverd.²⁴

Op de medaille die de man draagt op het *Portret van Piet Hein* in Het Scheepvaartmuseum is evenmin het gekroonde wapen van stadhouder Frederik Hendrik te zien, maar wel een portretje van een man die zeer mogelijk Frederik Hendrik voorstelt. Een bronzen penning van Johannes Lutma (1584–1669) met daarop een portret van Frederik Hendrik toont, afgezien van het formaat, overeenkomsten met de medaille op het schilderij.²⁵ De penning van Lutma is bijna 11,5 cm in diameter, terwijl de medaille op het schilderij ongeveer half zo klein oogt. Daarnaast bevat de medaille van Lutma een pendant waarop een portret is te zien van Frederik Hendriks echtgenote Amalia van Solms-Braunfels, wat er op kan duiden dat de twee penningen zijn vervaardigd naar aanleiding van hun huwelijk in 1625.²⁶ De schilder van het portret in Het Scheepvaartmuseum heeft daardoor zeer mogelijk, net als Hondius, zelf een ontwerp van een bestaande medaille gezocht om daarmee het portret van een penning te voorzien.

De tekening van Crispijn de Passe de Oude (afb. 3) werd pas in 1975 herkend als een portret van Piet Hein, waarop het Rijksmuseum het meteen aankocht. De tekening is gesignd met het monogram *CVP* en in de rechterbovenhoek staan de woorden ‘*pier Hey*’ geschreven. Marijn Schapelhouman, conservator van het Rijksmuseum, betoogt dat de tekening naar alle waarschijnlijk naar een levend model is gemaakt. Daarom wordt het momenteel beschouwd als de meest betrouwbare weergave van het uiterlijk van Piet Hein.²⁷ Misschien is dat wat speculatief, maar wel is zeker dat deze tekening inderdaad is gebruikt als voorbeeld voor de beeltenis van Hein in talrijke pamfletten en nieuwsprenten.

23 Rijksmuseum, inv.nr. NG-1983-16-A.

24 Prud'homme van Reine, *Admiraal Zilvervloot*, 154.

25 Verkocht bij Christie's Amsterdam, Amsterdam 15/12/1999, lot nr. 626.

26 Ibidem.

27 Marijn Schapelhouman, *Nederlandse tekeningen omstreeks 1600. Catalogus van Nederlandse tekeningen in het Rijksprentenkabinet, Rijksmuseum, Amsterdam*, vol. 3 (Den Haag 1987) 110.

Afb. 3 *Portret van Piet Hein*.
Tekening door Crispijn de Passe
de Oude, c. 1624–25. Inkt, kalk
en grafiet op papier, 14,4 x 11 cm.

AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM



Het belang voor de gelijkenis van de tekening met Piet Hein kan wellicht het beste worden geïllustreerd aan de hand van twee nieuwsprenten die beiden afkomstig zijn van de prentmakers Claes Jansz Visscher en Hessel Gerritsz. De eerste nieuwsprent toont een overwinning van de Nederlandse vloot tegen de Portugezen die in 1627 onder leiding van Piet Hein in de Allerheiligenbaai in Brazilië plaatsvond. De eerste versie van deze prent werd in 1628 gepubliceerd en bevat aan de rechterzijde een slecht gelijkend portretje van Piet Hein.²⁸ Enige tijd later werd de prent opnieuw uitgegeven met een kleine, maar belangrijke, verandering.²⁹ In de tweede staat was het weinig gelijkende portretje van Piet Hein namelijk van de koperplaat weggesneden en vervangen door een portret van hem dat naar de tekening van Crispijn de Passe de Oude is gemaakt. Daarnaast werd de tekst in de cartouche rondom het portret verbeterd door te vermelden dat Piet Hein in Delfshaven was geboren, en niet in Rotterdam, zoals de tekst rondom het portret in de eerste staat vermeldde.

Een tweede nieuwsprent van Visscher en Gerritsz werd vlak na de in 1628 veroverde Spaanse zilvervloot gepubliceerd.³⁰ In de linker- en rechterbovenhoek zijn portretten te zien van respectievelijk Piet Hein en Hendrick Lonck (1568–1634), die als tweede admiraal op de expeditie meevoer. Op de eerste staat van deze prent is wederom het weinig gelijkende portret van Piet Hein geplaatst die eerder werd gebruikt voor de eerste editie van de bovenge-

28 Rijksmuseum, inv.nr. P-OB-78.196.

(HSM), inv.nr. A.0145(131).

29 Het Scheepvaartmuseum te Amsterdam

30 Rijksmuseum, inv.nr. P-OB-79.389.

noemde nieuwsprent uit 1628. Spoedig daarna verscheen er een tweede staat waarop dit portret is vervangen door een portret naar de tekening van Crispijn de Passe de Oude (terwijl het portret van Lonck gehandhaafd bleef).³¹ De veranderingen die op de portretten van Hein op beide nieuwsprenten zijn aangebracht impliceren daarom dat de tekening van Crispijn de Passe de Oude als een gelijkend beeld van Piet Hein werd beschouwd.

Crispijns zoon, Crispijn de Passe de Jonge, heeft ook de tekening van zijn vader als model gebruikt voor een prent van Piet Hein die in 1629 werd gepubliceerd.³² Hierop is Piet Hein vanaf zijn middel afgebeeld en wordt hij omgeven door twaalf medaillons met de wapens van Nederlandse schepen. Bovenaan is een kleine afbeelding te zien van de verovering van de zilvervloot, en onderaan zien we de aanval op een fort in de baai van San Salvador in 1624. Op zowel de tekening van Crispijn de Passe de Oude, als op de prent van zijn zoon, draagt Piet Hein een keten met een penning. Op deze penning, die door Crispijn de Passe de Jonge gedetailleerd is weergegeven, is een zeilende driemaster te zien. Dit komt overeen met de gouden penning die Piet Hein in 1625 ontving voor zijn bewezen diensten in San Salvador, een jaar ervoor.³³

DE LOFDICHTEN VAN JOHANNES LOOFF

Uit de eerdergenoemde portretten van Piet Hein die destijds op (nieuws)prenten verschenen valt op te maken dat er weinig variatie is in de manier waarop Piet Hein is afgebeeld. Hoewel er een klein verschil is tussen de kopieën naar Daemen Cool en de tekening van Crispijn de Passe de Oude, gaat het hier nog wel om één en dezelfde persoon. Deze gelijkenis gaat echter niet op voor de man die op het portret in Het Scheepvaartmuseum is afgebeeld. Zijn gezicht heeft andere kenmerken. Zo staan zijn ogen verder uit elkaar, heeft hij een minder hoekig gezicht en zijn de wenkbrauwen anders van vorm.

De portretten van de Middelburgse prentmaker Johannes Looff (afb. 4–5), naar een ontwerp van Pieter le Prestre (geboren 1595), geven ons echter een overtuigender bewijs dat de man op het portret in Het Scheepvaartmuseum niet Piet Hein is, maar Heins viceadmiraal tijdens de verovering van de Spaanse Zilvervloot: Joost van Trappen Banckert. Het gaat om gegraveerde portretjes bij twee lofdichten die elk de heldendaden van Piet Hein en Joost van Trappen Banckert tijdens de verovering van de zilvervloot bejubelen. Het portretje van Piet Hein lijkt ook hier gebaseerd te zijn op de tekening van Crispijn de Passe de Oude. De grootste verassing is echter dat het portretje van Banckert nagenoeg een één op één lijkt op het portret in Het Scheepvaartmuseum.

31 HSM, inv.nr. A.0145(136)2.

32 Rijksmuseum, inv.nr. T-1975-48.

33 Schapelhouman, *Nederlandse tekeningen omstreeks 1600*, 110.



Afb. 4 *Lofdicht op Piet Hein*. Graveure door Johannes Looff naar Pieter le Prestre, c. 1629. ROTTERDAM, ATLAS VAN STOLK

Het lofdicht op Piet Hein is in opdracht van de Zeeuwse kamer van de West-Indische Compagnie in 1629 vervaardigd.³⁴ Aangezien de lofdichten op Piet Hein en Joost Banckert overeenkomstig zijn in thematiek en vormgeving, zijn ze zeer waarschijnlijk vlak achter elkaar geproduceerd. Doordat de opdrachtverlening vanuit Zeeland kwam, waar Banckert officieel onder contract stond, zullen de lofdichten een duidelijk doel hebben gediend om de

34 M.G.A. de Man, *Het leven en de werken van Johannes Looff. Stempelsnijder en graveur te Middelburg* (Middelburg 1925) 67–69.



Afb. 5 *Lofdicht op Joost van Trappen (genaamd Banckert)*. Gravure door Johannes Looff naar Pieter Le Prestre, c. 1629–30. AMSTERDAM, HET SCHEEPVAARTMUSEUM

daden van een Zeeuwse commandant te eren door hem op eenzelfde voetstuk te plaatsen als Piet Hein.

Prud'homme van Reine noemt de prenten van Looff in zijn biografie over Piet Hein, maar hij rept met geen woord over het feit dat het portretje bij het lofdicht op Banckert grote gelijkenis vertoont met het portret in Het Scheepvaartmuseum.³⁵ Ook andere auteurs die over het portret in Het Scheepvaartmuseum hebben geschreven, legden nooit de link met deze prent. Volgens

35 Prud'homme van Reine, *Admiraal Zilvervloot*, 155.

de Zeeuwse onderzoekster M.G.A. de Man, die in 1925 een kleine studie over Johannes Loeff publiceerde, is het portretje op de prent afkomstig van een geschilderd portret van Banckert uit 1647.³⁶ Dit lijkt op zich vreemd, aangezien de prent waarschijnlijk al in 1629 is gemaakt. Helaas valt haar bewering niet te verifiëren, omdat dit vermoedelijke portret van Banckert uit 1647 tijdens het bombardement van Middelburg in 1940 verloren is gegaan, zonder dat er ooit fotoreproducties van zijn gemaakt.³⁷

Dit alles biedt genoeg redenen om aan te nemen dat de man op het schilderij in Het Scheepvaartmuseum niet Piet Hein is, maar Joost van Trappen Banckert. Hoe zit het dan met het opschrift met de leeftijd van Hein? In een ongepubliceerd restauratierapport uit 2010 staat vermeld dat de opschriften 'aetat 51' en 'Ano 1629' later over het oorspronkelijke opschrift, waar alleen 'ano 1629' stond, zijn toegevoegd.³⁸ Dit betekent dat de leeftijd van de geportretteerde in eerste instantie niet op het schilderij stond vermeld. Overigens was Banckert in 1629 rond de 31 of 32 jaar oud, en de man op het portret komt wellicht ook eerder over als iemand van die leeftijd dan als een man van 51. Blijkbaar veranderde iemand dus in een later stadium, wanneer precies weten we niet, het opschrift ten einde op deze manier de indruk te wekken dat de man op het portret Piet Hein moet voorstellen, wat uiteraard de historische waarde vergrootte.

ANDERE PORTRETTEN VAN JOOST VAN TRAPPEN BANCKERT

Rond 1639–40 publiceerde Cornelis van Dalen (I) een gegraveerd portret van Joost Banckert. Uit het onderschrift valt op te maken dat dit portret 'naer 't leven' is gemaakt (afb. 6). Banckert, met lang haar dat zijn oren voor de helft bedekt, is afgebeeld in een wambuis met kanten kraag. Over zijn schouder hangt een meervoudig geschakelde ketting met daaraan een penning waarop een schip staat afgebeeld. Onder het portret is een zeeslag afgebeeld, mogelijk de Slag bij Duinkerken (1639), waar de tekst onder aan refereert. De ketting met penning die Banckert draagt, ontving hij echter niet vanwege verdiensten bij de Slag bij Duinkerken, maar voor zijn optreden tijdens de Slag bij de Duins (1639), enkele maanden later.³⁹ Rekening houdend met het gegeven dat er tien jaar zit tussen de prent van Van Dalen (I) en het portret uit Het Scheepvaartmuseum, is het goed voor te stellen dat het hier om één en dezelfde persoon gaat, aangezien het postuur van de mannen en de uitdrukking in de ogen met elkaar overeenkomen. De vergelijking gaat echter minder goed op voor een

36 De Man, *Het leven en de werken van Johannes Loeff*, 67–69.

37 E-mail van dr. C.E. Heyning, conservator Collecties van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 17 maart 2019.

38 Caroline van der Elst, Ongepubliceerd restauratierapport Het Scheepvaartmuseum (Amsterdam 2010).

39 R. B. Prud'homme van Reine, *Schittering en Schandaal. Biografie van Maerten en Cornelis Tromp*, (Amsterdam/Antwerpen 2001) 88.



Afb. 6 Portret van Joost van Trappen Banckert. Gravure door Cornelis van Dalen (I), c. 1639–40. AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM

ander portret van Banckert in Het Scheepvaartmuseum (afb. 7). Dit schilderij werd pas in 1999 geïdentificeerd als een portret van Joost van Trappen Banckert. Vóór dat jaar stond het korte tijd bekend als een portret van Maerten Tromp, waarvan is komen vast te staan dat hij het zeker niet is.⁴⁰ Of dit portret daadwerkelijk Banckert voorstelt, is vooralsnog een onderwerp voor verder onderzoek.

Er zijn nog meer portretten bekend waarbij de identiteiten van Piet Hein en Joost van Trappen Banckert door elkaar zijn gehaald. In het Rijksmuseum bevindt zich een schilderij met daarop een man met donkere hoed en een gouden ketting met dito penning dat tegenwoordig bekend staat als een portret van Joost van Trappen Banckert.⁴¹ Toen het Rijksmuseum het portret in 1858 aankocht, werd dit echter gedaan in de veronderstelling dat de man Piet Hein was.⁴² Het portret werd toentertijd toegeschreven aan Thomas de Keyser, maar vandaag de dag is deze toeschrijving verlaten en staat het schilderij als anoniem te boek.⁴³ In 1866 kocht het Rijksmuseum een familieportret waar-

40 Documentatiemap HSM, nr. 1999.0601.

41 Rijksmuseum, inv.nr. SK-A-202.

42 Pieter J.J. van Thiel et al., *Alle schilderijen*

van het Rijksmuseum te Amsterdam (Amsterdam 1976) 677, cat. nr. A 202.

43 *Ibidem*, 677.

Afb. 7 *Portret van Joost van Trappen Banckert*. Schilderij door een onbekende meester, c. 1640. Olieverf op paneel, 71 x 60 cm.

AMSTERDAM, HET SCHEEPVAART-MUSEUM



van men wederom vermoedde dat de schilder Thomas de Keyser was.⁴⁴ Op basis van uiterlijke overeenkomsten tussen het hoofd van deze familie met de persoon op het zojuist genoemde portret van de man met een donkere hoed (let wel, in 1866 dacht men nog steeds dat het hier Piet Hein betrof), dacht het Rijksmuseum een familieportret van Piet Hein te hebben aangeschaft. Totdat men er achter kwam dat zijn huwelijk met Anneke Claesdochter de Reus (1565-?) kinderloos was gebleven.⁴⁵ Vervolgens werden de mannen op beide schilderijen geïdentificeerd als Joost van Trappen Banckert. Nader onderzoek wees echter uit dat de samenstelling van het gezin op het familieportret niet overeenkomt met de daadwerkelijke gezinssituatie van Banckert. Tegenwoordig identificeert het Rijksmuseum het hoofd van de familie, mede vanwege de zwarte bediende die ook op het schilderij staat afgebeeld, als een anonieme wic-koopman, terwijl het schilderij met de man met zwarte hoed en gouden keten nog steeds bekend staat als *Portret van Joost Banckert*.⁴⁶

DE TOESCHRIJVING AAN PAULUS MOREELSE

Ten slotte bestond er van de hand van Paulus Moreelse een schilderij uit 1619 waarvan men ten onrechte dacht dat Joost van Trappen Banckert hierop

44 Ige Verslype en Gerdien Wuestman, 'Een groepsportret met een bewogen geschiedenis. Moderne onderzoekstechnieken leiden tot nieuwe toeschrijving', *Bulletin van het*

Rijksmuseum 54:4 (2006) 402.

45 Ibidem.

46 Ibidem.

was geportretteerd.⁴⁷ Helaas is dit schilderij in 1864 verloren gegaan door een brand in het Museum Boijmans in Rotterdam, maar gelukkig zijn er mogelijk nog wel twee achttiende-eeuwse getekende kopieën bewaard gebleven.⁴⁸ Op de eerste tekening, gemaakt door Aert Schouman (1710–1792), is een stevige man met kort haar en een snor en een sik te zien.⁴⁹ Zijn rechterhand rust op een helm en in zijn linkerhand houdt hij een paar handschoenen vast. Op de achtergrond, rechts, staan op het voetstuk van een gecanneleerde zuil de woorden ‘P [...] Moreels f. 1619’, wat impliceert dat de tekening naar een voorbeeld van Paulus Moreelse is gemaakt. De tweede kopie is een tekening van Willem Jan Paling (1777–1848) (afb. 8). Palings kopie is nagenoeg gelijk aan die van Schouman, met als belangrijk verschil dat de signatuur iets anders is: ‘PMoreelse fe. 1619’. In de catalogus van het Museum Boijmans uit 1862 is een lijst opgenomen met gekopieerde signaturen van de schilderijen in de collectie. De signatuur bijbehorend aan het indexnummer 229 laat zien dat Moreelse voor het zogenaamde *Portret van Joost van Trappen Banckert* uit 1619 eveneens de signatuur ‘PMoreelse fe. 1619’ heeft gebruikt.⁵⁰ Aangezien Moreelse zijn werk op veel verschillende manieren signeerde – een ander werk uit 1619 signeerde hij bijvoorbeeld met ‘PM 1619’, en een werk uit 1620 met ‘Pmore fe 1620’ – lijkt het zeer aannemelijk dat de tekeningen van Schouman en Paling kopieën zijn van Moreelse’s verloren gegane schilderij uit 1619.⁵¹

Onderaan Schoumans tekening is een onderschrift aangebracht waarin staat dat ofwel admiraal Steven van der Hagen (1563–1621) ofwel Olivier van Noort (1558–1627) is geportretteerd. Het lijkt echter zeer onwaarschijnlijk dat één van beide mannen op de getekende kopie, en dus ook op het oorspronkelijke schilderij, staat afgebeeld. Zo was Steven van der Hagen tussen 1613 en 1620 gestationeerd in Indonesië, en komt Olivier van Noorts uiterlijk op de kopie in de verste verte niet overeen met andere afbeeldingen die van hem bekend zijn.⁵² Het zal waarschijnlijk voor niemand een verrassing meer zijn dat de man op de getekende kopieën van Paling en Schouman op zeker moment ook als Piet Hein werd herkend.⁵³ Ronald Prud’homme van Reine presenteerde de tekening van Schouman zelfs als zijn voornaamste argument om het zogenaamde *Portret van Piet Hein* uit Het Scheepvaartmuseum aan Paulus Moreelse toe te schrijven, omdat de tekening een kopie van dit portret

47 Ary J. Lamme, *Beschrijving der Schilderijen enz. in het Museum te Rotterdam, gesticht door Mr F.J.O. Boymans* (Rotterdam 1862) 35; C.H. de Jonge, *Paulus Moreelse. Portret- en genreschilder te Utrecht, 1571–1638* (Assen 1938) 101; E.N. Domela Nieuwenhuis, *Paulus Moreelse (1571–1638)* II (diss. Leiden 2001) 410.
48 J.Q. van Regteren Altena, ‘Nieuwe literatuur over Nederlandsche schilderkunst der zeventiende eeuw’, *Tijdschrift voor Geschiedenis* 54 (1939) 274.

49 Rijksmuseum, inv.nr. RP-T-00-1284.

50 Lamme, *Beschrijving der Schilderijen*, nr. 229.

51 Ibidem, nr. 230.

52 Domela Nieuwenhuis, *Paulus Moreelse (1571–1638)* II, 408. Zie ook: J.J. van der Haagen, *Het geslacht Van der Haagen* (New York 1969) 9–10; Rijksmuseum, inv.nr. RP-P-1910-8028.

53 Van Regteren Altena, ‘Nieuwe literatuur’, 274.

Portret van een krijgsman.

Tekening door Willem Jan Paling,
c. 1791–1848. Inkt op papier, 19,5 x
15,7 cm. PARTICULIERE VERZAMELING,
FOTO RKD



zou betreffen.⁵⁴ Maar als dat zo is, moet de kopiist er wel een zeer eigen draai aan hebben gegeven, aangezien beide portretten nauwelijks met elkaar overeenkomen. Prud'homme van Reine meent verder dat Schouman het jaartal 1619 verkeerd heeft overgenomen van het origineel, aangezien Piet Hein in 1619 onvoldoende status zou hebben gehad om zich door een vooraanstaande portrettist als Moreelse te laten vereeuwigen.⁵⁵ Dit verklaart echter niet waarom het jaartal 1619 ook aanwezig is op de kopie van Willem Jan Paling. Het lijkt namelijk zeer onwaarschijnlijk dat de twee kopiïsten onafhankelijk van elkaar een verkeerd jaartal hebben overgenomen.

Hoewel er weinig bekend is over het verloren gegane schilderij van Moreelse uit 1619, lijkt het zeer onwaarschijnlijk dat Joost Banckert erop stond afgebeeld. Banckert zou namelijk pas in 1624 zijn eerste commando op een schip voeren. Het jaartal 1619 lijkt ook in zijn geval te vroeg voor een portretopdracht aan Moreelse.⁵⁶ Bovendien was Banckert in 1619 slechts twintig jaar oud, terwijl de man op de tekening van middelbare leeftijd is. De man op het schilderij is overigens pas in de museumcatalogus van 1862 als Joost van Trappen Bancckert geïdentificeerd, zonder dat dit nader werd toegelicht.⁵⁷ In de catalogi van 1849 en 1859 stond het schilderij daarentegen nog bekend als een *Portret van een Krijgsman*; een omschrijving die gezien het gebrek aan concrete documentatie omtrent de identificatie van de man nog het meest aannemelijk is.⁵⁸

54 Prud'homme van Reine et al., *Ter Navolging*, 79–80.

55 Ibidem, 79–80.

56 G.J.A. Raven, 'De Banckerts', *Marineblad* 92

(1982) 519.

57 Lamme, *Beschrijving der Schilderijen*, 35.

58 Ary J. Lamme, *Catalogus van schilderijen enz. in het Museum te Rotterdam, gesticht door*

Het lijkt er daarom sterk op dat de tekeningen van Schouman en Paling kopieën zijn van het verloren gegane werk van Moreelse uit 1619, en dat de geportretteerde niet Banckert, Van der Hagen, Van Noort of Hein voorstelt, maar een krijgsman wiens identiteit vooralsnog onbekend is. Dit betekent ook dat de tekeningen geen kopieën kunnen zijn van het zogenaamde *Portret van Piet Hein* uit Het Scheepvaartmuseum. Prud'homme van Reine's conclusie dat Moreelse dit portret zou hebben geschilderd wordt dus grotendeels ontkracht. Bovendien heeft Eric Domela Nieuwenhuis, de biograaf van Moreelse, al in 2001 de toeschrijving op basis van stilistische gronden afgewezen.⁵⁹ Zonder te weten of de geportretteerde naar alle waarschijnlijkheid Joost Banckert is, deed Domela Nieuwenhuis overigens de opvallende suggestie dat de schilder uit Zeeland afkomstig is.⁶⁰ Aangezien Banckert een Zeeuw is, komt dat over als zeer aannemelijk.

CONCLUSIE

De conclusie van dit onderzoek is dat het schilderij (afb. 1) geen portret is van Piet Hein, maar van Joost van Trappen Banckert. Bovendien is het niet geschilderd door Paulus Moreelse, maar door een onbekende schilder die naar alle waarschijnlijkheid in Zeeland werkzaam was. Het onderzoek laat tevens zien dat het menselijk oog bedrieglijk kan werken zodra we iemand in een schilderij willen herkennen. Vanwege het bestaan van een zeeheldencultus in Nederland zou het uit financiële overwegingen extra verleidelijk hebben kunnen zijn om de naam van een bekende zeeheld aan een portret van iemand te koppelen die maar een beetje op hem leek. Uiteraard geldt dit ook voor de toeschrijving aan een bekende meester. De persoonsverwisseling die hier heeft plaatsgevonden staat dan ook overduidelijk niet op zichzelf en we moeten daarom altijd kritisch blijven over wat we denken of hopen te zien.

OVER DE AUTEUR Isaïc J.R. Vogelsang is zelfstandig kunsthistoricus. Als Prof. J.C.M. Warnsinck-fellow deed hij in Het Scheepvaartmuseum te Amsterdam onderzoek naar portretten van zeventiende-eeuwse vlagofficieren. In 2018 rondde hij zijn Research Master Art History of the Low Countries af aan de Universiteit Utrecht op afbeeldingen van zeeslagen op schilderijen en tapijten.

Mr. F.J.O. Boymans, (Rotterdam 1849) 28; Ary J. Lamme, *Catalogus van schilderijen enz. in het Museum te Rotterdam, gesticht door Mr. F.J.O. Boymans* (Rotterdam 1859) 31.

59 Domela Nieuwenhuis, *Paulus Moreelse (1571-1638)* II, 726.

60 Ibidem, 726.

The last in the Sound Toll registers and as a measure for seventeenth century Dutch ships

The article contains a number of definitions of the last as a measure for the quantity of goods in the seventeenth century. The problem of the last used as a unit of volume and as a unit of weight is discussed, as is the resulting ambiguity of the conversion to modern units. The use of the last to indicate transport capacity of ships is described together with the methods to determine this capacity and the (un-)reliability of last figures.

‘Lest’, the Danish for ‘last’, is the word with the highest frequency in the Sound Toll registers.¹ It is used to describe amounts of cargo, as well as the cargo-carrying capacity of ships. Transcription of the word from the written text is hardly ever a problem. The meaning of this term is however quite problematic in many cases.

The last is often used in descriptions of trade, transport and shipping in Northern Europe, including the Netherlands, before 1800. Because of the considerable presence of Dutch ships around the world in this period, it is often used to analyse trade activities on quite a number of sea routes or to map and quantify trade in certain areas. It should be taken into consideration that although the last was a measure for commodities, it was not standardised. The last varied from one product to another and also from one place to another. Because the last could be used as a measure for volume, or weight, or both,

1 J. van Beylen, *Zeilvaart Lexicon* (Weesp 1985) 135: Last (Dutch) ; F (French) *last*; D (German) *Last*; E (English) *last*; Nina Ellinger Bang, *Tabeller over Skibsfahrt og Varetransport gennem Øresund* (Kobenhavn/Leipzig 1906): *læster*. In the handwriting of the Sound Toll register most *lest(er)* or abbreviations of this

term.

2 Nationaal Archief, Den Haag (NL-HaNA), Archief van J. Hudde (Hudde), nummer toegang 1.10.48, inv.nrs. 22 and 23, Middelen om uit te vinden de ware ladinge der scheepen na hare groote.

it was already considered as unfit to indicate the cargo-carrying capacities of ships as early as the seventeenth century.² The ships' last figures were sometimes employed to compute customs duties and tolls, but some of these calculations were not based on real cargo transporting capacities. A better standard to measure these capacities was not developed until the nineteenth century.

³ This means that in many cases only data in lasts are available. Historians should therefore carefully consider what was exactly meant by the last figures they are using, especially when describing developments in production, trade and/or transport. In this article some aspects of the last, as a measure for cargo, as a measure for the ship's cargo-carrying capacity and also as a result of a calculation using the ship's dimensions (length, width and depth), will be discussed.

THE LAST AS A MEASURE FOR CARGO

The last was the main measure of volume for grain in Northern Europe from the Middle Ages to the nineteenth century. It was not a calibrated measure itself. The last was derived from a smaller unit called the *schepel*.⁴ In order to get a larger quantity, more useful for mass trade and transport, the last was defined as a number of these calibrated *schepels*. Most probably the origin of the last was connected with the amount that could be transported by a horse drawn cart. This is one of the many possible interpretations.⁵ The *schepel* was a very strictly, but locally, defined unit of volume. Such standard units were used from biblical times to calculate amounts of grain for consumption and tax purposes. Normally local authorities would forbid the use of any other unit of measurement than their own calibrated unit or *schepel*. The way of measuring grain with a *schepel* and the number of *schepels* in a (local) last was strictly prescribed. Because the volume of this standard bucket, used to measure grain, often varied from place to place, as did the number of *schepels* in a last, the volume of a grain last differed from region to region.⁶

Quite a number of studies have been dedicated to find the exact volume of the *schepel*, in different places and periods, expressed in modern measurement units. And to that extent, the same can be said of the grain last.⁷ Soon

3 See *The Moorsom System*, https://en.wikipedia.org/wiki/Moorsom_System (accessed 19-12-2020).

4 The English translation for this measure is the 'bushel'. This however is considered today as a fixed measure of 36.37 liter, where the *schepel* in the period and the region considered in this article, varied from place to place, which contributed to the ambiguity of the measure of the last. For this reason *schepel* is used in this article.

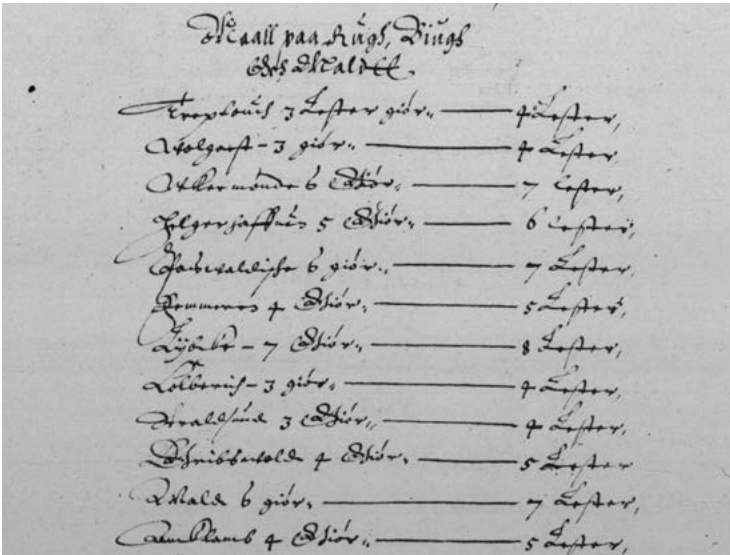
5 Walter Vogel, *Geschichte der deutschen Seeschifffahrt* (Berlin 1915) I 556.

6 The *Amsterdam last* was defined as 108 *Amsterdam schepel*, from the 16th to the 18th century. The *Prussian normaallast* was defined in 1815 as 50 *Berlin schepel*.

7 K.M.C. Zevenboom, *Bijdragen tot de kennis van de oude Amsterdamse graanmaat* (Amsterdam 1959); Harald Witthöft, 'Scheffel und Last in Preußen. Zur Struktur der Getreidemaße seit dem 13. Jahrhundert', *Blätter für*



A schepel dating from ca. 1800. AMSTERDAM, RIJKSMUSEUM



Reduction of grain lasts of a number of Baltic cities to the standard last used in Soundtoll (Sound Toll register 1629, 36).

Maal paa Rugh, Biugh och Maldtt

Measure of barley, wheat and malt

Treptows 3 Lester giør	4 Lester	Treptows [Trzebatow] 3 Lester counted for	4 Lester
Wolgast – 3 giør	4 Lester	Wolgast 3 – counted for	4 Lester
Wkermønde 6 Giør	7 Lester	Uckermunde 6 counted for-	7 Lester
Etc.			

after the introduction of the metric system, Jan Hendrik van Swinden – the Dutch authority on this subject – pointed out that there had been many uncertainties in the previously used standard volume measurement.⁸

The tariff lists for the Sound Toll registers in the sixteenth and seventeenth centuries, only mentioned one measure for a last of grain. The toll to be paid varied in time, but the given unit was in the registers always indicated as *1 lest bugh, huede, maltt* etc.⁹ This grain last was never specified in the registers, but prescriptions were sometimes given to recalculate the local last of a number of Baltic cities into the standard last.¹⁰ Although it was not explicitly stated, it can be deduced that the standard last used to calculate the Sound Toll for grain as a bulk cargo was the Amsterdam grain last.

Because the last was a measure of volume, the weight of the grain last varied according to the kind of grain. According to seventeenth century Amsterdam merchants the weight of an Amsterdam grain last ranged between 3.528 and 4.500 Amsterdam pound.¹¹ So even for grain, it is not evident to take 2.000 kilogram's as the standard weight for a last. Not only grain was measured in lasten. In the Sound Toll registers it was indicated how local salt measures should be recalculated into lasts.¹² For some other (bulk) products a prescribed number of *schippunden* – of ca. 300 pound each – had to be counted for a last. The shippound was a measure of weight, with the same kind of ambiguity as the last. In modern units it is considered to weigh between 150 and 170 kilogram's. For hemp six shippound were counted as one last and for hop only two shippound.¹³ This amount of hemp or hop probably took about the same place in a ship as one last of grain. For these products with a light specific weight the last weighed (far) less than 2.000 kilogram's.

The Sound Toll's tariff for quite a number of other products, not directly related to weight or volume, was also calculated by the last. In these cases an explanation can be found in the register what was meant by a last of such a specific product. The introductory texts in some of the registers' volumes indicated for each of those products the number of required items or standard packing units needed to obtain a last.¹⁴ The question remains whether this

deutsche Landesgeschichte 117 (1981) 335–372.

8 J. H. van Swinden, *Verhandeling over volmaakte maaten en gewichten* (Amsterdam 1802) 417 and 426–430.

9 *bugh* [also *byg*] = barley, *huede* [or *huede*] = wheat, *maltt* = malt.

10 For instance: <http://dietrich.soundtoll.nl/scans/index2.php> (film 73, scan 21); Sound Toll register 1629, p. 36 (accessed 25-XII-2020). See Illustration 2, p. 24.

11 The Amsterdam pound weighed 0.494 kg.

12 Sound Toll register 1625, p. 35 [film 73, scan 20] See Illustration 3, p. 26.

13 Witthöfft, 'Scheffel', 344.

14 Sound Toll-register 1615, p. 21–22 [film 57, scans 337–343]

i Lest thrann eller 8 oxehoffd [1 last train-oil or 8 hogshead]

i Lest Aall eller 6 fadt [1 last eel or 6 barrel]

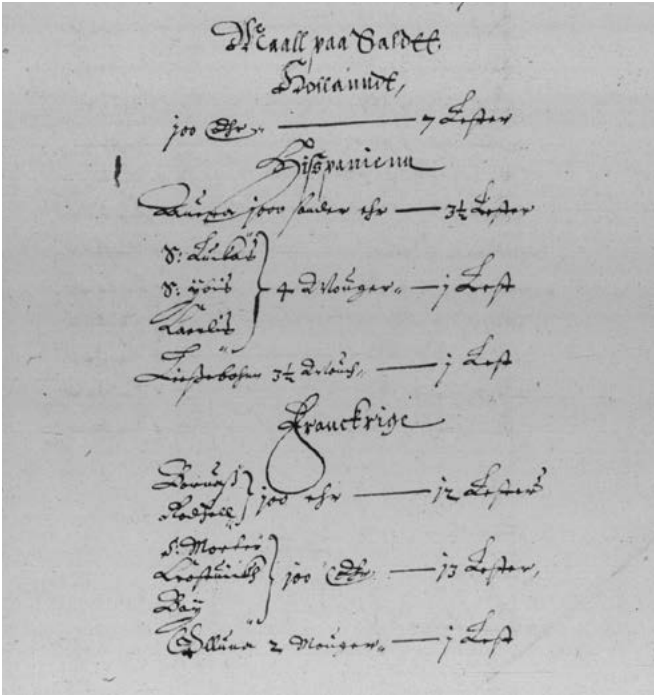
i Lest Stjörger eller 6 fadt [1 last sturgeon or 6 barrel]

20 straa Bøckling eller røget sijld for i Lest [20 standard packings of red herring for 1 last]

i Lest pottasche eller 12 Schippund [1 last potash or 12 shippound]

i Lest hør eller hamp Regnedt for 6 schippundt [1 last flax or hemp counted for 6 shippound]

i Lest eller 8 Ammer hampe eller Roe Ollie [1 last or 8 awn of hemp- or beet-oil]



Recalculation of lasts from local salt measures (Sound Toll register 1625, 35).

Maal paa Saldtt			Measure of Salt		
Hollanndt			Holland		
100 Thr-	-	7 Lester	100 barrel	-	7 Lester
	Hisspanienn			Spain	
Auera 1000 sander thr-		3 1/2 Lester	Aveiro 1000 'sander' barrel		3 1/2 Lester
S: Lukas	}		St. Lucas	}	
S: Ijbis	}	4 Mougier	Setubal	}	4 'Mougier'
Caerlis	}	i Lest	Cales de Mallorca	}	1 Lest
Liessebohnn	}	3 1/2 Mouth	Lisboa	}	3 1/2 'Mougier'
		i Lest			1 Lest
		Franckrige			France
Bruass	}		Brouage	}	
Rodsell	}	100 thr-	La Rochelle	}	100 barrel
S: Martin	}	12 Lester	St. Martin	}	12 Lester
Crostuickh	}	100 Thr-	La Croisic	}	100 Barrel
Baij	}	13 Lester	Bourgneuf	}	13 Lester
Olluna	}	2 Mougier	Les Sables d'Ollone	}	2 'Mougier'
		1 Lest			1 Lest

number was taken because such a number of items or packing units took the same amount of space or had roughly the same weight as an Amsterdam last of grain.

For many of these standard packing units, like barrels of herring or tar, the dimensions were prescribed and strictly controlled by the local authorities in the producing areas. Identical or nearly identical last descriptions for these products can be found in the duty tariffs of a number of cities and

countries.¹⁵ Because these same descriptions were also used in freight tariffs, it is clear that the last not only varied according to, but often was determined by, the amount of space or weight taken by that specific commodity on a ship.

In the Sound Toll registers, toll tariffs for goods with a high specific weight – higher than salt or heavy grain – were most given in weight units, like the shippound or the centener. In Dutch seventeenth century sources, such as freight tariffs in notarial contracts, weights in pounds are regularly mentioned.¹⁶ The weight of 4000 pound was often used for a last of goods, but only for products with a high specific weight. For products with a low specific weight the number of pounds calculated for a last in these contracts could be as low as 2.400 pounds for pepper or 1000 pounds for cotton.¹⁷

LAST CALCULATIONS IN VOC DOCUMENTS

In the seventeenth century, Hendrick Decquer wrote a report for the Dutch East India Company (VOC) on cargo and the ships' cargo-carrying capacities.¹⁸ This report provides some interesting details. Decquer tried to simulate the density of grain, when carried in bulk by ship, and in such circumstances found a volume of a bit less than 124 Amsterdam cubic feet or ca. 2.81 m³.¹⁹ This value is closer to reality than the one calculated by K.M.C. Zevenboom in the 20th century. He multiplied the presumed volume of the old Amsterdam schepel that is 27.814 litres, with 108 to find a somewhat larger volume of ca 3.00 m³.²⁰ Zevenboom agreed that there is a difference between the volume of a last of grain measured in schepels and that of a last of grain stowed in bulk on board a ship.

Decquer also measured the individual volumes and weights of a large number of products, packed in various ways (bulk, sacks, barrels, etc.). One of the

15 Stadsarchief Amsterdam (SAA), Archieven van de Schout en Schepenen (Schout en Schepenen), nummer toegang 5061, inv.nr. 3343, Lijste van lastgoederen.

16 SAA, Archief van de Notarissen ter Standplaats Amsterdam (ONA), nummer toegang 5075. In freight contracts the pound was not specified, but in contracts of Amsterdam notary's the Amsterdam pound is most probable.

17 P.H. Winkelman, *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandsche Oostzeehandel in de zeventiende eeuw* II ('s-Gravenhage 1977) 385 (Contract No 554); P.H. Winkelman, *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandsche Oostzeehandel in de zeventiende eeuw* IV ('s-Gravenhage 1983) 8 (Contract No 10)

and 96 (Contract No 156). All volumes of this work can be accessed (21-XII-2020) by <http://resources.huygens.knaw.nl/retroboeken/oostzeehandel/#page=0&accessor=toc&view=pdfPane>

18 NL-HANA, Hudde, 1.10.48, inv.nrs. 22 and 23. Hendrick Decquer [or Decker] was a director of the Amsterdam Chamber of the Company, who intended with this report to make it possible to control from the Netherlands whether ships in Asia were fully loaded with the Company goods mentioned in their loading lists, or that also some space could have been occupied with private goods.

19 NL-HANA, Hudde, 1.10.48, inv.nr. 22, 16–17. The Amsterdam foot measured 0.283 m.

20 Zevenboom, *Bijdragen*, 16–18.

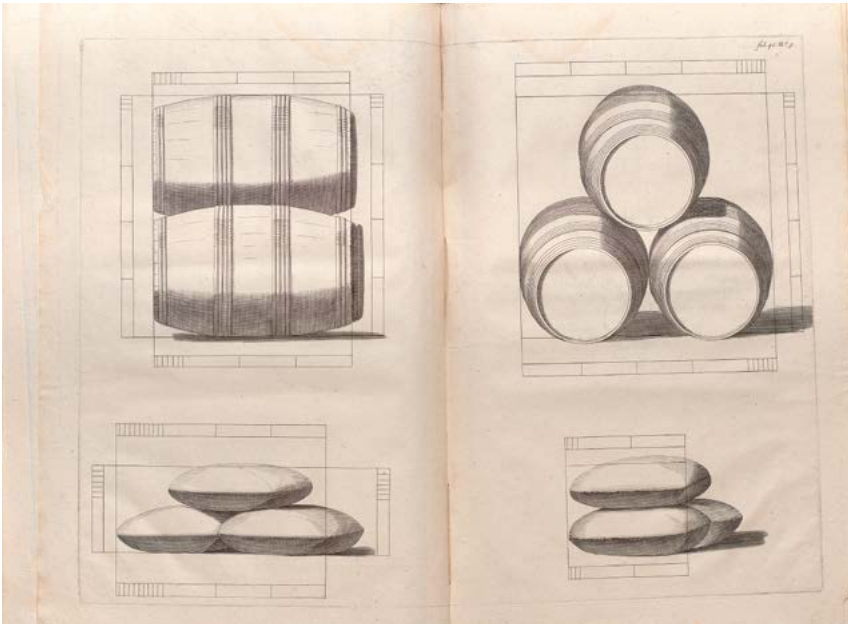


Illustration from the Decquer-report showing the volume occupied by barrels or sacks. Hendrik Decquer, *Middelen om uit te vinden de ware ladinge der Scheepen na hare grootte* (ca. 1690). THE HAGUE, NATIONAAL ARCHIEF, HUDDU COLLECTION

many products listed by Decquer was tar.²¹ Tar was transported in barrels from the Baltic to the Netherlands, but also by the VOC on their ships to and within Asia. Twelve standard barrels of tar made one last of tar.²² When Decquer measured the volume occupied by these barrels on board, he realised he had to take into account the empty spaces between the barrels. He found out that four barrels of tar occupied a space of 42.5 Amsterdam cubic feet and weighed 1.000 Amsterdam pound together. This means that twelve barrels of tar took about the same space in a ship as a last of grain. This indicates that volume was the most important factor when transporting tar by ship. For the modern researcher this implicates that the weight of a last of tar in barrels [the weight of the barrels included] should be counted as somewhat less than 1.500 kilogram's. Most probably the same is true for other liquid products transported in barrels. The same also applies to herring, after salt the most important Dutch export-product to the Baltic, which was also transported in standard barrels of which twelve were counted for a last.

The VOC used its own definition of the last for commodities like spices. These commodities had a low specific weight. Directly after the VOC was founded in 1602, the spice last was settled at 3.000 pound.²³ This weight

21 NL-HANA, Hudde, 1.10.48, inv.nr. 23, Bijlage 10.

22 Winkelman, *Oostzeehandelen* vol. I 35.

23 NL-HANA, Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC), nummer toegang 1.04.02, inv.nr. 7525, Kopie-artikelbrieven, -instruct-

became the *voc*'s standard weight for the last in Asia. It became known as the 'Indian last'. A last of rice, a grain with a specific weight comparable to European grain, was viewed by the *voc* as weighing 3.000 pound. Later on, in the seventeenth century, the *voc* started to make a distinction between lasts of mace (1.800 pound), cloves (2.500 pound), pepper (2.600 pound) and nutmeg (3.600 pound) to calculate the required transport capacity in Asia.²⁴ A last of copper was calculated by the Company as weighing 4.200 pound and a last of saltpetre in some cases even as high as 6.500 pounds. Copper and saltpetre were both important ballast-goods for the *voc*-ships returning to Europe. Saltpetre which was transported in bulk apparently took away less space than the copper which was packed in wooden crates.

THE SHIPS' CARGO-CARRYING CAPACITY DESCRIBED IN LASTEN

The need to calculate the cargo-carrying capacity of a ship is as old as shipping itself. Various systems of administration and calculation have been documented for the heydays of Dutch shipping, especially for the long-distance trade in the seventeenth and the eighteenth centuries. Contemporary administrators and modern researchers have struggled (and continue to struggle) with the complexity of the data and the way to interpret them. These data remain nevertheless key factors in understanding the economic realities of shipping in those days.

Through experience shipbuilders have build ships which can carry a full hold with 'normal' commodities without being overloaded. On the other hand, ships build in such a way that they were able to transport more weight than a full hold with normal commodities, were not an efficient mode of transport to carry these goods.

Apart from describing the amount of the cargo itself, the last was also frequently used to indicate the ship's cargo-carrying capacity. For most cargo ships, the hold's volume expressed in the number of (volume-)lasts of a certain commodity would be about the same as the maximum weight (in lasts of that same commodity) which could be safely loaded.²⁵ For merchants, shipmasters and authorities who wanted to know and administer how much a ship could transport, this number of lasts could be assigned to a ship. Problems did arise when cargos with different specific weight were transported

ties en andere stukken van Prins Maurits, de Staten-Generaal en de Heren XVII voor de bemanningsleden van de schepen. 1602 – 1604 fol. 59 See: https://www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/archief/1.04.02/invnr/7525/file/NL-HaNA_1.04.02_7525_0123 (accessed 1-1-2021)

24 NL-HaNA, Hudde, 1.10.48, inv.nr. 21,

Consideratien rakende de Scheepsmacht (1687) [unfoliated, Compendium van dH.r van Beuningen].

25 This is confirmed by NL-HaNA, Hudde, 1.10.48, inv.nr. 22, 4-7 for Dutch ships in the Baltic grain trade in the end of the seventeenth century.

In the entire period that the Sound Toll was levied there was only one reliable method to calculate the cargo-carrying capacity of ships. This method consisted in loading the ship with goods with a high specific weight until the maximum tolerable immersion was reached. Cannonballs or other iron objects like cannons are mentioned for this purpose.²⁶ By weighing these goods, the ship's cargo-carrying capacity could be measured in pounds (or in any other unit of weight). How many last corresponded with this weight in pounds depended of course on the number of pounds attached to the last. What is considered as a safe minimum freeboard by law today – which depends on the season and the navigation route – was the skipper's sole responsibility in the sixteenth and seventeenth century.²⁷ So the outcome of this method still had some ambiguity.

This method is only useful to measure the ship's cargo-carrying capacity for goods with a high specific weight. For many commodities the available space was the determining factor for a ship's loading capacity. A complicating factor is that in the sixteenth and seventeenth centuries, sailing ships needed weight to lower their centre of gravity. Sailing ships with a high centre of gravity were prone to capsize. When this weight was not provided by the cargo, ballast had to be taken on board. It is interesting to see that in the seventeenth century, oats and barley were considered as being too light to be carried on ships without ballast.²⁸ In many cases the ballast consisted of sand or rocks, but sometimes it had a commercial value as well, for instance English coal or Dutch bricks. When this was the case, it is increasingly difficult to describe the ship's cargo-carrying capacity. When the weight of a ship's ballast was counted in weight lasts and the amount of light cargo in volume lasts, that ship could sometimes transport more lasts than her last figure in weight or volume alone indicated. When ballast without commercial value had to be taken on board, the available cargo space was less than that of the hold of the ship.

SHIPS LAST FIGURES AND THE VOC

At the end of the seventeenth century, Hendrick Decquer also tried to measure the volume of several holds of VOC-ships. This proved to be a very laborious task with uncertain results. Next to the problems with the measurements and the calculations it was not always clear which parts of the ship could be occupied by cargo. Besides the ship's available volume for cargo, a variable amount of space was needed for the crew, for food and for other supplies. On a number

26 Nicolaes Witsen, *Aeloude en Heden-daegsche Scheeps-bouw en Bestier* (Amsterdam 1671) 314; Cornelis van IJk, *De Nederlandsche Scheepsbouwkonst open gestelt* (Amsterdam 1697) 320.

27 Winkelman, *Oostzeehandel* vol. III, 341

(Attestatie No. 564) : Declaration of several people that the skipper had overloaded the ship and even had wanted to load still more (1593).

28 SAA, Schout en Schepenen, 5061, inv.nr. 3343, Introduction.

of sea routes and during times of war, room was needed for guns, cannonballs and powder. The actual use of cannon required additional space.²⁹

A good example of the last's ambiguity in describing the maximum cargo's weight and/or volume that could be carried by a ship can be found in so-called equalisations in the VOC's administration. The VOC's directors decided already early in the seventeenth century to give up quantifying their outgoing shipping by using real last values of their ships for their internal administration.³⁰ For the 1602-1654 period these figures are the only available systematic last data for the majority of the VOC ships. For that reason they are used in *Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th century* – the standard work on VOC ships – in order to give an idea of the ships' size.³¹ From 1654 on, the systematic administration of the dimensions (length, width, depth in hold) of most VOC-ships is available. In DAS most last figures of VOC ships after 1654, were calculated based on these dimensions.³² These figures differ substantially from those in the equalisations.

Another source was used in DAS to obtain the dimensions of a rather small group of ships. This third source consists of lists containing the VOC ships navigating between Asian ports. Such lists, the so-called *navale machten* [naval power] were regularly sent from Asia to the Netherlands and can be found in the VOC archives. From 1654 on, they contain last figures, based on presumed cargo-carrying capacity for transport in Asia.³³ They are different from the two previously mentioned VOC last figures.³⁴

SHIPS LAST FIGURES IN THE SOUNDTOLL-REGISTERS

To estimate the cargo-carrying capacity for a ship when passing through the Sound for the first time might have caused problems as shown by Mogens Jensen in his article on the flute.³⁵ Most ships would have made previous

29 Winkelman, *Oostzeehandel* 1v 111, [Contract No 180, Ship *St Pieter*, 71 last, Amsterdam-Riga vv 1603]: To keep the orlop deck absolutely free of cargo, to make sure that the cannon can be used.

30 FW. Stapel, *Pieter van Dam – Beschrijvingen van de Oostindische Compagnie*, eerste boek, deel I ('s-Gravenhage 1927) 479; NL-HANA, VOC, 1.04.02, inv.nr. 7346, Kopie resoluties van de ordinarij en extraordinarij vergaderingen van de Heren XVII, 1632 mrt. 7 – 1643 nov. 23 See: https://www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/archief/1.04.02/invnr/7346/file/NL-HANA_1.04.02_7346_0248 (accessed 1-1-2021).

31 Jaap R. Bruijn, Femme Gastra and Ivo Schöffer *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and*

18th century (The Hague 1979) Vol. II, viii and Vol. I, 42; further referred to as DAS.

32 For the problems in calculating lasts from ships dimensions see the last chapter of this article.

33 NL-HANA, VOC, 1.04.02, inv.nr. 1196 fol. 412. See: https://www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/archief/1.04.02/invnr/1196/file/NL-HANA_1.04.02_1196_0840 (accessed 1-1-2021).

34 From 1633 all 'large' flutes were calculated for 100 last in the *egalities*, while the same vessel regularly figured in the *navale machten* for 200 – 350 last.

35 Mogens Jensen, 'Was the flute a vessel designed to evade paying toll in the Sound?', *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 37:2 (2018) 22-41.

voyages under nearly the same conditions with probably the same products. This provided a reliable figure for the ship's cargo-carrying capacity for future journeys. Most Dutch ships entered the Baltic with ballast and sometimes small amounts of cargo, which did not provide reliable data for their cargo-carrying capacity. But another part arrived with French or Iberian salt and they generally would have loaded a full hold or (nearly) their maximum cargo. Their cargo-carrying capacity could be found by converting salt measures into lasts. As we have seen (note 12, Ill. 3) these conversion tables were available in the Sound Toll registers. When leaving the Baltic, most ships tried to use their maximum cargo-carrying capacity. Because of the combination of various products, it was not always easy to calculate the last value of these ships. It should also be taken into account that not all the cargo on board was reported to the toll officers. There were a number of legal exceptions, but fraud is considered as being common.³⁶

The ships' cargo-carrying capacity was in general however only registered in a very elementary way in the Sound Toll registers. For Dutch ships³⁷ the following distinction was made:

- Small ships: under 30 (for some toll categories in certain periods even 20) last
- Medium ships: between 30 and 100 last
- Large ships: over 100 last

For most Dutch ships passing through the Sound, it was quite obvious to which category they belonged. Only for ships with a cargo-carrying capacity near one of the margins some doubts may have existed. There is indeed evidence that corrections were made after the first (fully) loaded passage.³⁸

Probably the cargo-carrying capacities of the ships passing the Sound were determined or controlled by the toll collectors using the ships own documents. There was a sudden increase in ships of over 100 lasts in the registers around 1618. According to Nina Bang, the toll collectors increased their control on the transported goods at that time.³⁹ Bernhard Hagedorn believed that this increase was caused by the introduction of measuring ships in the Dutch Republic.⁴⁰ He stated that this *Schiffvermessung* was introduced in the Dutch Republic in 1618, and that the results of these measurements were used to determine the Skibstold categories. It is however doubtful if ship dimensions measured in the Dutch Republic for local transport were used by the Danes to calculate last figures of ships passing through the Sound.⁴¹

36 Milja van Tielhof, *The 'Mother of all Trades'* (Leiden 2002) 41.

37 As 'Dutch' ships were counted all ships registered in the 17 provinces. Most of the time also those from the region between and including Emden and Bremen were included in this regulation.

38 For instance Sound Toll register 1596 page 176 (Film 36 scan 129, left side).

39 Bang, *Tabeller* (1906), viii.

40 Bernard Hagedorn, *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert* (Berlin 1914) 111.

41 A 'new way' of measuring ships for Dutch local transport only was introduced in 1636 and used to calculate lasten for these ships according to: Van Yk, *Scheepsbouwkonst*, 320.

Johan Schreiner mentions that in January 1632 King Christian IV ordered better control on ships dimensions.⁴² It was also in this year 1632 that a special toll was introduced to finance the creation of 'new fires'. It was levied until 1645⁴³ and officially based on detailed figures of carrying capacity and not (as the Skibstold) on last-categories. The last here was taken as 22 barrels of rug or 13 barrels of herring or similar products. This so called *Nye Løchtepenge* [Lantern fee] amounted to only 2 (Danish) Schilling for every last.

For the introduction of this toll a document was provided for the collectors giving a rather irregular list of dimensions of six ships with last figures of 40, 60, 80, 90 and 100 last.⁴⁴ There is no sign that these last figures were calculated with a formula. They seem to be examples of existing ships with known cargo carrying capacities. The figures of the dimensions of the ships are in accordance with other data from this period in which the width is the maximum outside width of the ships and not the width on deck.⁴⁵ Apparently the toll-collectors in most cases were satisfied with a rather rough estimation; nearly 70 % of the 1632 figures of ships of 40 last or more end on a '0'. More often than not the amount paid by the same skipper at different passages of the Sound varied. There are strong indications that this amount was influenced by or set equal to the number of lasten of the cargo carried at that moment.⁴⁶

LAST FIGURES IN DUTCH-DANISH TREATIES

In the treaties of 1645 and 1666 between the Dutch authorities and the Danish King, it is stated that solutions will be found to compute last figures for Dutch ships. These treaties were made at the end of hostilities between both nations which caused problems for Dutch trade through the Sound. The procedures on the calculation of last-figures described in both treaties however were only

42 Johan Schreiner, 'Die Niederländer und die norwegische Holzausfuhr im 17. Jahrhundert', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 49 (Groningen/Batavia 1934) 326.

43 Ole Degn, 'Tariff rates, revenues and forms of accounts in the Sound Toll, 1497-1857', *The Sound Toll at Elsinore* (Copenhagen 2017) 145.

44 Ole Degn and Erik Gøbel *Dansk Søfarts Historie 2 (1588-1720) – Skuder og kompagnier* (Copenhagen 1997) 20.

Langde	Bredde	Dybde	Lastetal
100	23	13	100
90	22	11	90
84	22¼	11¼	80
74	20½	12	70
70	21	10½	60
64	17	9½	40

The complete transcription of the document can be found in *Corpus Constitutionum Daniae*, Vol 4 nr. 417, 564ff. https://soeg.kb.dk/discovery/fulldisplay/alma99122824938305763/45KB-DK_KGL:KGL (accessed 2-1-2021).

45 As Mogens Jensen in 'The flute' already showed there is no proof that ships width on deck was used to calculate last-figures for the Sound Toll.

46 In a number of cases ships which carried only one product for which the amount was specified in the toll on the goods, the same figure is found in the lantern fees, differing from the amounts paid at other passages.

meant to solve problems on last calculation for the customs of ships in the timber-trade on the Norwegian coast, and not for the Sound Toll.⁴⁷ It was quite difficult to calculate the cargo-carrying capacity in last – either by volume or by weight – of these ships by measuring their cargos. The volume and weight of trees, planks, beams or other wooden products was hard to estimate or to standardize. The ships were also unable to load enough wood to reach their maximum tolerable immersion. Problems with the calculation of the tolls to be paid in this trade dated already from the beginning of the century. Mogens Jensen has discussed this subject in his article in this journal.⁴⁸

For the first treaty nearly all the Dutch ships employed in this trade (around 400) were measured and their cargo-carrying capacity was determined.⁴⁹ These lasts were, as the treaty states ‘wheat or St Ubis salt’ (salt from Setúbal in Portugal) lasts, which were bulk cargo with the heaviest specific weight. No uniform formula was found linking the ships’ measured dimensions with these stated last figures. The cargo-carrying capacity in weight last was perhaps established with the above mentioned ‘cannonball’-method.⁵⁰ It was accorded that the data of these measured ships would be used to assign last figures to new ships in this trade

For the Norwegian timber trade these last figures were corrected with a discount of 1/5. The reason was that ships could not load up to their full capacity and potential, when loaded with salt or wheat, because of the wood’s irregular form and its low specific weight. This reduction of 1/5 was a compromise between the Danish bid of 1/6 and the Dutch claim of 1/4.

In 1669 new last figures for customs of the Dutch ships in the timber trade at the Norwegian coast were introduced as decided in a new treaty⁵¹ between the Dutch and the King of Denmark. This was necessary because ship types had changed after the 1647 treaty and new ships could not be included in a correct way, as was accorded in the old treaty. Also, according to Nicolaes Witsen, a better method now was developed to calculate last figures.⁵² The ways and places, in which the dimensions had to be measured, were strictly prescribed. Length, (average) width and (average) depth measured in Amsterdam feet were multiplied with each other. The outcome of the calculation (in cubic feet) was compared with the real cargo-carrying capacity in lasts, now described as of 4.000 (Amsterdam) pound. The ships were for this purpose loaded with cannonballs to their usual immersion when used for wood-trans-

47 NL-HANA, Staten van Holland, nummer toegang 3.01.04.01, inv.nr. 5302, Registers van gewone resolutien van de Staten van Holland 1647 Jan. 4 – dec. 21, 73–83. In the treaty of 1645 was stated that a solution for this problems should be concluded. The resolutions of 13–2–1647 contain the full text of the results of the negotiations with details on dimensions and last figures.

48 Jensen, ‘The flute’, 33 ff.

49 Schreiner, ‘Holzausfuhr’, 303.

50 Witsen, *Scheeps-bouw*, 314 gives this way of determining the cargo-carrying capacity in 1669.

51 Anonymous, (Printed by Hillebrandt van Wouw for the Staten Generaal) *Tractaet van Elucidatie*, (‘s-Gravenhage 1666).

52 Witsen, *Scheeps-bouw*, 314.

port. A divisor-factor connecting these two figures was consequently computed after measuring a limited number of ships of diverse construction. This factor was somewhat different between ships of the so-called old and new 'fabrication', but according to Witsen an average divisor of 242 ½ was generally agreed upon. It should now be possible to measure the dimensions of other ships in the prescribed way and then to calculate last figures for the customs.

Johan Schreiner describes⁵³ a procedure which is confirmed by archival documents⁵⁴ and is rather different from that of Witsen. Perhaps Nicolaes Witsen presented in his 1671 printed book only the start of the measurements. In the archival documents a lot more measured ships are mentioned. From the Dutch document it is clear that not only the hold, but also a part (how much depending on ships type) of the space above the lower deck is included in the calculations.

CALCULATION OF LAST-FIGURES FROM SHIPS DIMENSIONS

It was a lot of work to load and weigh the ship's cargo in order to determine the cargo's maximum tolerable on board weight. To measure and calculate the hold's volume was also rather difficult and often unreliable. In many cases the authorities had to trust the lasts mentioned by the ship owners or shipmasters. Cargo documents sometimes supported these figures, but they could be misguiding as well. When authorities used ships for warfare or to transport troops, the weight of the maximum possible amount of cargo was generally not the most important factor. For all these reasons formulas were developed to calculate a last figure based on some of the ship's dimensions. Although these figures not always had a direct relation to the ships cargo carrying capacity, they could be used to determine duties or to compensate shipmasters for the use of their ship in naval actions.⁵⁵

The simplest solution was to assign last figures based on the length of the ship.⁵⁶ Though this was an easy way for authorities to deal with the problem, the overall length of a ship only had a low correlation with its cargo-carrying capacity. In order to take into account the ship's real cargo-carrying capacity, it was necessary to use three dimensions (length, width and depth). Multiplying the values of these three dimensions and dividing the outcome by a factor

53 Schreiner, 'Holzausfuhr', 310.

54 Schreiner mentions a list in the Kopenhagen Reichsarchif : Nl A II 1683-85. Another list is found in NL-HaNA, Archief van Michiel Adriaensz de Ruyter, nummer toegang 1.10.72, inv.nr. 149, Mededelingen van den Deenschen generaal-admiraal Adelaar over het meten van schepen bij lasten, uitgevonden door den heer Hasselaar, juli 1673.
[\[eken/archief/1.10.72/invnr/149/file/NL-HaNA_1.10.72_149_0002\]\(https://www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/archief/1.10.72/invnr/149/file/NL-HaNA_1.10.72_149_0002\) \[accessed 31-12-2020\].](https://www.nationaalarchief.nl/onderzo-</p></div><div data-bbox=)

55 There is an extensive description of this subject for English ships in: William Salisbury, 'Early tonnage measurements in England', *Mariners Mirror* 52 (1966) 41-51, 173-182 and 329-340. See: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00253359.1966.10659309> (accessed 1-1-2021).

56 As the voc did in 1637 [DAS I, 42].

determined by experience – the so-called ‘divisor’ – could give an approximation of a ship’s cargo-carrying capacity. A divisor calculated for a specific ship was only reliable for ships of the same type and construction.

Many authors have warned that last calculations based on ship dimensions are highly unreliable, or even that it was impossible to calculate these figures.⁵⁷ Nevertheless, this method was used in many cases from the end of the sixteenth century. There was however an ever-lasting debate with constantly changing formulas and new instructions how to measure the ship’s dimensions. Due to changing ship design the prescription for the measuring of ships dimensions also changed. As such, the divisor changed also in the course of time.⁵⁸ For that reason it is very problematic to use available ship dimensions in a formula with a ‘divisor’ developed for a certain period and a certain goal, for the calculation of last-figures for other purposes. Even today there is a permanent struggle between authorities trying to define categories of ships on the basis of the outcome of a computation using certain ship-dimensions and ship designers trying to develop a ship with a maximum profit within the framework of the prescribed formula.

CONCLUSION

There are many definitions of the last, depending on place and product. The Amsterdam grain last takes a prominent place and was used to calculate toll dues for grains passing through the Sound. This last was based on a rather strict prescribed volume of ca. three cubic metres. For this reason the weight of this last varied with the kind of grain. For a large number of other commodities the last was defined, by authorities or (governmental) organisations, as a weight – often, but not exclusively of 4.000 pound – or a number of packing units.

The last figure as a measure for a ship’s cargo-carrying capacity should be considered as an approximation, often only valid for a specific purpose. Problems on the meaning of calculated last-figures arise when used for other

57 Simon Hart, ‘Amsterdamse scheepvaart en handel op Noord-Rusland in de zeventiende eeuw’, *Geschrift en getal* (Dordrecht 1976) asserts this for Dutch notarial contracts. Salisbury, ‘Early tonnage measurements’, 41; Bal Krishna, *Commercial relations between India and England (1601 to 1757)* (London 1924) 241–250 states this for English East India ships.

58 The Danish data of 1632 provide divisors between 242 and 262, with an exceptional 299 for the 100-foot ship. Witsen, *Scheepsbouw*, 315 and van IJk, *Scheepsbouwkonst*,

318–324 describe the development in the way of measuring ship dimensions. Witsen gives divisors between 231 and 256 for seagoing ships; van IJk divisors between 170 and 240 for ships sailing on inland waters. Decquer states that in his time the ‘ordinary calculation’ was used with a divisor of 200 in the Baltic grain-trade. In his own research he found slightly different figures for voc-ships. DAS uses this divisor of 200 to calculate last-figures for voc-ships of all types used by the Company from the second half of the seventeenth century.

periods and transports. Developments in shipbuilding had an impact on the formulas, which were changed regularly, as historical evidence shows. When using historical figures for last numbers – certainly when studying long time developments – historians should be aware of these problems and the many possible definitions of the last. Next to this, it should be considered whether given last figures were real cargo-carrying amounts or values used for other goals.

ABOUT THE AUTHOR Menno Leenstra graduated at Rijksuniversiteit Groningen in physics in 1973. He did spend most of his professional life as a sailing teacher on the Frisian lakes. In 1985 he became involved in the Batavia-replica project. This led to extensive archival research in seventeenth century Dutch shipping. In 2015 he became a volunteer for the transcription of the Sound Toll registers.

Slavenhandel van de MCC op de Loango-kust

The Dutch West India Company's charter was partly dismantled in 1730, and in 1734 the slave trade became open to all. The Middelburg Commerce Company (MCC), founded in the Dutch port of the same name in 1720, concentrated from 1740 onwards on the slave trade from West and Central Africa to the Caribbean. During the period 1720–1804 the MCC completed a total of 114 'triangular voyages', 29 of them to the Loango coast. The logbooks and trading records from five voyages, spread over the entire period in which the company was involved in the maritime slave trade, have been studied. They provide just a glimpse of what the slaves had to suffer as commodities and cargoes. The record-keepers' task was to provide their superiors in the MCC with hard figures on their trade and voyages. We can see from some of their descriptions that the initiative for purchasing slaves was entirely on the African side, for local rulers had the necessary power and resources. Competition between slave-gatherers and the availability of slaves determined how long slave ships stayed on the coast. For the five voyages this ranged from two to nine months. The unhygienic conditions in the slave depots on the coast and the slave holds below deck were a breeding ground for outbreaks of smallpox and dysentery. The highest death rate among slaves was 44.6%. As the slave trade was perfected, the responsibilities of ship's doctors grew, for an infected ship reduced the price of the slaves on arrival in the western hemisphere, and hence the profits made on the voyage.

Nu het racismedeбат en de acties rond het geweld tegen de zwarte bevolking zowel in de Verenigde Staten als elders verhevigen, neemt de aandacht voor het slavernijverleden toe. De driehoekshandel in het Atlantisch gebied, over drie en soms vier continenten, werd in de achttiende eeuw door de West-Indische Compagnie en de Middelburgsche Commercie Compagnie vervolmaakt tot een efficiënt systeem van mensenhandel. In dit systeem was er geen ruimte om de menselijke scheepslading ook menselijk te behandelen. De rol die Nederland bij de handel op de westkust van Afrika innam, is in toenemende mate onderwerp van historisch onderzoek. Hierbij zijn we voornamelijk aangewezen op de goed gedocumenteerde Europese bronnen, omdat Afri-

kaanse schriftelijke verslagen zeer spaarzaam zijn. De handel op de Afrikaanse westkust vond hoofdzakelijk plaats langs de kuststrook van zuidelijk Ghana, vroeger bekend als de Goudkust en de Slavenkust, en langs de kuststrook van Loango-Angola. De Afrikaanse betrokkenheid bij de slavenhandel in het binnenland en langs de kust, met name de vraag waarom Afrikanen andere Afrikanen verkochten tot slavernij, is een pijnlijk vraagstuk dat door Nederlandse onderzoekers lang uit de weg is gegaan. In dit onderzoek komt het slechts zijdelings aan de orde. Het accent ligt op de organisatie van de handel vanaf de slavenschepen langs de Loango-kust.¹

In het laatste decennium van de zestiende eeuw kwam de vaart van de Hollandse kooplieden op de Westkust van Afrika op gang. De Zeeuwen hadden hier een belangrijk aandeel in. De Portugezen domineerden toen al bijna een eeuw de slavenhandel op de kust van Angola. Toen de Nederlanders tussen 1630 en 1635 een belangrijk deel van Brazilië op de Portugezen hadden veroverd, werden ze genoodzaakt om zelf actief een geregelde Nederlandse slavenhandel op te zetten. Het kapen van Portugese slaven was niet langer voldoende om de suikerplantages in bedrijf te houden. De West-Indische Compagnie (wic) verwierf na haar oprichting in 1621 een subcontract van het asiento van de Spaanse Kroon, dat recht gaf op aanvoer van slaven naar de Spaanse koloniën in Amerika. Het meest zuidelijke gedeelte van de West-Afrikaanse kust waar de wic slaven inkocht, was de Loango-Angola-kust. Van de totale export van slaven uit Afrika kwam 44,2% van deze kust. In 1730 liep het laatste wic-schip deze kust aan. Na de gedeeltelijke ontmanteling van het octrooi van de wic in 1730 werd de slavenhandel in 1734 volledig vrijgegeven.²

In 1720 was in Middelburg de Middelburgsche Commercie Compagnie (mcc) opgericht, die zich vanaf 1740 in hoofdzaak richtte op de slavenhandel vanuit West- en Centraal-Afrika naar het Caribisch gebied. In totaal voerde de mcc 114 driehoeksreizen uit, waarvan 29 reizen naar de Loango-Angola-kust.³ In de documenten van de wic en mcc wordt bijna altijd naar deze regio verwezen als Angola, echter na 1649 bedoelden ze in werkelijkheid Loango, de streek ten noorden van de Congorivier tot Cabo Lopez.

Het doel van dit onderzoek is de kennis over de slavenhandel van de mcc op de Loango-kust verder uit te bouwen en te verdiepen. Eerder hebben voornamelijk W.S. Unger⁴, J.M. Postma en recentelijk Ruud Paesie en Gerhard de

1 In deze tekst is er voor gekozen de tegenwoordig veelal gangbare term tot slaafgemaakte niet te gebruiken. Overeenkomstig de terminologie van de slavenhalers en reders in scheepsjournalen en hun correspondentie, wordt voor de gevangengenomen Afrikanen die ingescheept werden, het gebruik van het woord slaaf gehandhaafd.

2 Henk den Heijer, *De geschiedenis van de WIC* (Zutphen 2002) 160.

3 Het archief van de Middelburgsche Com-

mercie Compagnie in het Zeeuws Archief te Middelburg (mcc) was voor dit onderzoek een bron van grote waarde. Het is in 2011 door de UNESCO op het *Memory of the World Register* geplaatst.

4 W.S. Unger, 'Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse Slavenhandel, II. De slavenhandel der Middelburgsche Commercie Compagnie, 1732-1808', *EJH*, deel 28 (1961) 110-113.

Kok⁵ hierover gepubliceerd. Het resultaat van hun kwantitatief onderzoek is reeds op diverse plaatsen gepubliceerd. Waar dit van pas komt zullen wij hiervan gebruikmaken. Het onderzoek richt zich, naast de bestaande literatuur, met name op de journalen en negotieboeken van vijf van de 29 MCC slavenreizen naar de Loango-kust, die zich in het Zeeuws Archief bevinden.⁶

De keuze voor de betreffende reizen is in de eerste plaats bepaald door de spreiding over de gehele periode 1732–1804, waarin de MCC zich met de slavenvaart bezighield. In de tweede plaats is gekeken naar de duur van de reizen en de sterftecijfers van de slaven aan boord van de schepen tijdens het verblijf op de kust. Om een vergelijking te kunnen maken zijn twee reizen, met een hoog sterftepercentage, van het fregat *Grenadier* en het fregat *Middelburgsch Welvaren*, en twee reizen met een laag sterftepercentage, van het fregat *Prins Willem de Vijfde* en de snauw *Drie Gezusters*, uitgelicht. Bij de reis van het fregat *Vergenoegen* was het hoge sterftecijfer van de bemanning in vergelijking met dat van de slaven ook nog een opvallend gegeven om te onderzoeken.

De centrale vraagstelling is welke problemen de schepen ondervonden tijdens het verblijf op de Loango-kust en hoe groot de omvang van ziekte en dood onder slaven en bemanningsleden was. Onderliggende vragen zijn: wie speelde de dominante rol bij de onderhandelingen tijdens de inkoop van de slaven en wat was de relatie tussen de sterftecijfers en de duur van het verblijf op de kust. Eerst wordt een aantal geografische en klimatologische kenmerken van het gebied beschreven, dat van belang is voor de vaart en de handel op de Loango-kust.

LOANGO-KUST

Het gebied dat direct te noorden van de Congo-rivier was gelegen en voor het gemak aangeduid werd met de term Loango-kust, was de kust van de drie koninkrijken Loango, Kakongo en Ngoyo en onderdeel van het stroomgebied van de Congorivier. De bewoners van Loango-kust worden de Vili genoemd, van wie de macht zich uitstreekte tot meer dan 300 mijl landinwaarts. Het gebied ten zuiden van de Congorivier was het voormalige koninkrijk Ndongo en werd Angola genoemd.

Voorbij Cabo Lopez konden de schepen met betrekkelijk gemak hun koers

5 Gerhard de Kok, *Walcherse ketens. De trans-Atlantische slavenhandel en de economie van Walcheren, 1755-1780* (Zutphen 2020).

6 Zeeuws Archief (ZA), MCC, 20:
Fregat *Grenadier*, 4de reis 17-8-1748 – 8-6-1750, Malemba-Suriname, inv.nrs. 455-460;
Fregat *Prins Willem de Vijfde*, 5de reis 19-4-1757 – 17-6-1758, Malemba-Suriname, inv.nrs. 984-988;
Snauw *Drie Gezusters*, 2de reis 24-6-1757 –

4-11-1759, Loangoboari-St-Eustatius, inv.nrs. 333-337;
Fregat *Middelburgsch Welvaren*, 5de reis 9-1-1761 – 26-4-1762, Malemba-Curaçao, inv.nrs. 800-807;
Fregat *Vergenoegen*, 3de reis 20-12-1793 – 19-9-1797, Loangoboari-Suriname, inv.nrs. 1103-1110.
www.slavevoyages.org, de data betreffende de onderzochte reizen zijn onbetrouwbaar.



De kust van Angola met het herkomstgebied van de mensen die als slaaf werden verkocht. Kaart overgenomen uit Richard Gray en David Birmingham, *Pre-Colonial African Trade* (Londen 1970) 138.

zuidwaarts bepalen met bekende oriëntatiepunten die op de zeekaarten waren ingetekend. De sterke Benguela-stroom die noordwaarts langs de kust liep, eiste echter veel behendigheid bij de navigatie en zorgde voor veel vertraging. Het fregat *Vergenoegen* had op zijn derde reis tien weken nodig om vanaf Elmina op de rede van Loangoboari te komen.⁷ Een van de gunstige omstandigheden voor de slavenschepen op de Loango-kust was de onderlinge nabijheid van de drie belangrijke havenplaatsen Loangoboari, Malemba en Cabinda. De schepen konden elkaar op de hoogte houden van de situatie elders, zoals de beschikbaarheid en de prijs van de slaven. Dit gold ook voor de kuststeden die door middel van een efficiënt communicatiesysteem met elkaar waren verbonden. Daardoor waren de steden in staat voortdurend te anticiperen op de constant veranderende omstandigheden van de Atlantische handel.⁸

Behalve de beschikbaarheid van voldoende slaven was ook de aanwezigheid van drinkwater en brandhout van essentieel belang. De drie havenplaatsen lagen aan redelijk beschutte baaien, waar de schepen op ongeveer een tot drie mijl uit de kust voor anker konden komen.⁹ Dicht onder de kust liep een hoge branding over de zandbanken, waar de kano's met slaven door heen moesten manoeuvreren. Ook de boten met koopmanschappen, drinkwater en brandhout moesten deze hindernis, die niet zonder gevaar was, nemen.

7 ZA, MCC, 20, inv.nr. 1103, *Vergenoegen*. Slavenschepen met bestemming de Loango-Angolakust stopten soms bij Elmina voor bevoorrading, maar waren daarna op zichzelf aangewezen.

8 Rebecca Shumway, *The Fante and the*

Transatlantic Slave Trade (Rochester 2011) 154.

9 Phillis Martin, *The External Trade of the Loango Coast 1576-1870. The effects of Changing Commercial Relations on the Vili Kingdom of Loango* (Oxford 1972) 1.



De stad Loango. Prent door Thomas Doesburgh in Olfert Dapper, *Naukeurige Beschrijvinge der Afrikaensche Gewesten* (Amsterdam 1668).

De Loango-kust wordt gevormd door een smalle open landstrook van circa 200 zeemijl lang, waarvan het achterland is begroeid met regenwoud, afgewisseld met stukken savanne. Het klimaat is er tropisch, wat betekent dat het er het gehele jaar warm en vochtig is. Tijdens het regenseizoen, dat van oktober tot april zeven maanden duurt, teisteren met grote regelmaat zware regenbuien met onweer – door zeelieden ‘travaden’ genoemd – het kustgebied en de rede. De slavenschepen lagen daar op ondiep water voor anker, in afwachting van de aanvoer van slaven. Het droge seizoen, in de maanden mei tot en met september, was dus het meest gunstig voor de handel op de kust.

In totaal werden er tijdens de 29 MCC-reizen op de Loango-kust 10.431 slaven ingekocht, 32,6% van het totale aantal door de MCC gekochte Afrikanen. Hiervan overleed 10,2% op de kust en tijdens de oversteek. Het gemiddeld aantal ingekochte slaven bedroeg 360 per reis.

ORGANISATIE VAN DE HANDEL OP DE KUST

De Nederlanders bezochten de Loango-kust sinds de zeventiende eeuw, maar tot ongeveer 1670 concentreerden ze zich voornamelijk op de handel in ivoor en goud, omdat het aanbod van slaven te gering was om in de vraag

te voorzien. De slavenhandel speelde zich voornamelijk in het binnenland af tussen Afrikaanse stammen onderling. Toen de Afrikaanse slavenhandelaren bemerkten dat door de toenemende vraag zowel de Nederlanders als Engelsen meer waren geïnteresseerd in het kopen van mensen dan van goederen en bereid waren hiervoor meer te betalen, verlegden ze de mensenhandel van het binnenland naar de kust. Dit betekende dat vanaf 1670 een nieuwe fase in de ontwikkeling van de trans-Atlantische handel met de Loango-Angola-kust was begonnen. Aan het einde van de zeventiende eeuw vestigde de slavenhandel zich op de Loango-kust ten noorden van de rivier de Congo in Loangoboari, Cabinda, Malemba en Mpinda.¹⁰ Op verschillende tijdstippen waren hier ook handelsposten gevestigd. Een rapport uit de jaren 1660 stelt dat de wic er drie handelsposten had en jaarlijks drieduizend Afrikanen exporteerde uit de regio.¹¹ Dit was ongetwijfeld overdreven, want in 1679 had de wic alleen nog een handelspost in Malemba. Een keten van forten van waaruit de handel werd georganiseerd, zoals op de kust van Ghana, ontbrak hier geheel. Een wic-document uit 1682 spreekt ook over 'het verval van de handel aan de kust van Angola', en twee jaar later besloot de wic de enige overgebleven post in Loango op te heffen. Die beslissing werd uitgevoerd in 1686 en vanaf toen moesten de slavenschepen voor zichzelf zorgen. De kapiteins waren sindsdien genoodzaakt de handel met Loango vanaf de schepen te besturen. Hoewel de wic-schepen doorgingen met de handel van kleine hoeveelheden ivoor, koper en verfhout, vooral met de noordelijk gelegen haven van Mayumba, begon de mensenhandel alle andere activiteiten te overheersen. Pas in 1721 besloot de wic weer een kleine handelspost in Loango te stationeren met een bezetting van slechts vier man. Vijf jaar later overvielen de Afrikanen de handelspost en dat blijkt het einde ervan te zijn geweest, hoewel er zelfs tot 1748 in de correspondentie met Afrika verwezen wordt naar de post in Loango.¹² Inmiddels had de mcc in 1740 de positie in de slavenhandel van de wic overgenomen.

Door het wegvallen van de handelsposten op de Loango-kust was de mcc sterk afhankelijk van de lokale machthebbers die de slavenhandel in het gebied volledig controleerden. Door de moordende concurrentie tussen de Europese slavenhalers op de kust was het onmogelijk verdragen te sluiten om verzekerd te zijn van een voorrangsbehandeling bij de levering van slaven, of om vaste prijsafspraken te maken. In ieder van de drie havens van Loangoboari, Malemba en Cabinda was in de achttiende eeuw eenzelfde systeem ontstaan om het grote volume van slaven af te handelen. De hoofdbestuurder van de haven noemde men de Mafoek. Hij was door de koning van Loango benoemd tot een soort minister van handel en was een van de belangrijkste

10 Joseph C. Miller, *Way of Death, Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade 1730-1830* (Londen 1988) 235.

11 J.M. Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade 1600-1815* (Cambridge 1990) 102.

12 Henk den Heijer, *Goud, ivoor en slaven. Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740* (Zutphen 1997) 148.



Snauwschepen van de Middelburgsche Commercie Compagnie. Olieverf op doek door Engel Hoogerheyden (1740–1807). MIDDELBURG, STADHUISCOLLECTIE

leden van de koninklijke raad. Geen enkele handel, zowel van Europese als van Afrikaanse kant, kon zonder zijn toestemming beginnen. Aan de Afrikaanse kant kon geen enkele koopman rechtstreeks onderhandelen met de Europese kapitein. Dit kon alleen via makelaars, *caboceers*, die benoemd waren door de Mafoek en die de hoogste bestuursambtenaar waren van de koning.¹³ Via deze regeling konden de Afrikanen van Loango in de meeste gevallen het initiatief behouden, speciaal in de tweede helft van de achttiende eeuw toen de handel zijn hoogtepunt bereikte.

De vraag overtrof in deze periode de aanvoer en geen enkele Europese natie was in staat een permanente factorij te vestigen en een monopolie te verkrijgen op de Loango-kust. De poging van de Portugezen om de haven van Cabinda in 1783 te belegeren en de handel zo te monopoliseren, mislukte niet alleen vanwege de vijandige reacties van de Fransen maar ook door het Afrikaanse

13 Opmerkelijk is dat de snauw *Eenigheid* volgens het negotieboek voor de levering van 270 slaven gebruik maakte van 49 makelaars,

die met Nederlandse voornamen werden vermeld. Zie ZA, MCC, 20, inv.nr. 400, *Eenigheid*.



antwoord op hun pogingen.¹⁴ De Afrikaanse vorsten maakten handig gebruik van de rivaliteit door de Europeanen tegen elkaar uit te spelen.

Bij aankomst van het fregatschip *Vergenoegen* op 5 september 1794 op de rede van Loango ging de opperstuurman vergezeld van de dokter aan land om de negotie te onderzoeken. Twee dagen later volgde de kapitein om met de koning zelf de handelsvoorwaarden te bespreken. Dat ging vanzelfsprekend over de prijs van de slaven, de belasting ('costumes') en de presenten die aan de koning en zijn mannen moesten worden betaald. Ook werden de vergoedingen voor de makelaars die bemiddelden tussen de kooplieden van de slavenkonvoien en de Europese kopers besproken. Drie dagen nadat het *Vergenoegen* in de baai van Loango voor anker was gegaan, kwamen 'eenige swarte heeren an boort om onse goederen te besien, en voornaamendlijk om presenten te haalen', waarna goederen aan land werden gebracht om te 'negotieren'. De kapitein gaf voor de inkoop van 311 slaven, ter waarde van f30.943, presenten ter waarde van f 2385 zijnde 7%.¹⁵

Na de verkregen toestemming van de Mafोक werd er een boot naar de wal gestuurd om te regelen dat er een tijdelijke handelspost, het zogenaamde

14 Martin, *The External Trade*, 87.

15 ZA, MCC, 20, inv.nr. 1103, *Vergenoegen*, 94.

'loosie' of 'huisie', werd gebouwd. Hierin werden de ruilgoederen, de 'cargasoenen', opgeslagen. De onderhandelingen en de keuring van de slaven hadden er plaats en het diende als onderdak voor de bemanningsleden die hiervoor aan de wal verbleven. De bouw van de loods werd uitgevoerd door Afrikanen die hiervoor werden ingehuurd, onder toezicht van de scheepstimmerman.

HERKOMST VAN DE SLAVEN

De meeste van de slaven werden met konvooien te voet en per sloep over lange afstanden vanuit het binnenland naar de kust getransporteerd. De grens van het gebied van herkomst van de slaven kwam steeds oostelijker te liggen, tot op 2000 mijl van de kust. Miller noemt percentages van 50% van de gevangen genomen slaven die tijdens konvoitochten naar de kust aan uitputting, ziektes en ondervoeding het leven lieten.¹⁶ Als de slaven eenmaal op de kust waren aangekomen, was hun verkoop een strak georganiseerde onderneming. In de late zeventiende eeuw en daarna gingen de Vili-kooplieden van Loango zich steeds intensiever met de slavenhandel bezighouden. De Vili in Loango exporteerden tijdens de vroege periode van hun contacten met Europese kooplieden niet veel slaven, maar in de achttiende eeuw liepen de aantallen op tot 18.000 per jaar. Terwijl sommige van deze slaven lokaal werden verkregen, waren de meesten uit diverse regio's afkomstig. Gezien de grote vraag en het feit dat de Vili een aanzienlijke reputatie hadden als slimme onderhandelars, is men geneigd zich af te vragen waarom er in verhouding tot de vraag niet voldoende slaven beschikbaar waren op de Loango-kust in de tweede helft van de achttiende eeuw. Door oorlogen in het binnenland, waarbij de karavaanroutes werden geblokkeerd kon de aanvoer van slaven vanuit het binnenland soms compleet opdrogen.¹⁷

Er waren verschillende categorieën slaven te koop in de havenplaatsen Loangoboari, Malemba en Cabinda. In Loangoboari vond men Monteques, Mayombes en Quibanques; in Malemba waren Mayombes en Conques; in Cabinda Conques, Sognes en Mondonques. Deze namen verwezen echter niet naar een exacte herkomst van de slaven. Ze waren eerder afkomstig van de volken die de slaven aanleverden of door wier gebied de slaven waren gepasseerd op weg naar de Loango-kust. Dit zou bijvoorbeeld kunnen verklaren waarom Mayombe-slaven prominent voorkwamen in Longoboari en Malemba. Hetzelfde zou kunnen gelden voor de vele Conques die te koop waren in Malemba en Cabinda. Conques was een algemene benaming voor al de slaven die passeerden door het stroomgebied van de Congo op hun lange reis naar de Atlantische kust. Veel Loango-konvooien bleven de oude konvoiroutes

16 Miller, *Way of Death*, 153.

17 Phillis Martin, 'The Trade of Loango in the Seventeenth and Eighteenth Centuries',

Pre-Colonial African Trade. Essays on Trade in Central and Eastern Africa before 1900 (New York/Nairobi 1970) 157.

HET VERBLIJF OP DE KUST

Het gemiddelde verblijf van een slavenschip van de MCC op de kust van Loango bedroeg zes maanden, maar tussen het kortste en langste verblijf lag een groot verschil. Het fregat *Prins Willem de Vijfde* had op zijn vierde slavenreis in 1757 nog geen twee maanden nodig om 465 slaven in te kopen.¹⁹ De *Grenadier* had op zijn vierde slavenreis in 1749 bijna negen maanden nodig om 352 slaven in te kopen.²⁰ Het langste verblijf van een slavenschip op de Afrikaanse kust bedroeg zelfs achttien maanden. Uitgaande van een gemiddelde zeiltijd van drie maanden van Zeeland naar de Loango-kust zou de periode van 1 februari tot 1 juli het meest gunstig zijn om af te varen. Uit het overzicht van Unger²¹ blijkt dat de MCC hier nauwelijks rekening mee hield. Bij 15 van de 29 slavenreizen, dit is 51,7%, naar de Loango-kust lag de vertrekdatum binnen die periode. Naar de Guinee-kust betrof het 41 van de 84 slavenreizen, 48,8%, van de MCC. Deze cijfers wijken dus niet veel af van de 52% die Postma noemt met betrekking tot de 152 slavenreizen van de WIC. Postma gaat hierbij uit van de door de WIC, in een rapport uit 1659, genoemde droge periode van midden augustus tot midden februari en noemt deze het meest gunstig.²²

Bij aankomst voor de westkust van Centraal-Afrika kreeg de timmerman van het fregat *Vergenoegen* opdracht het schip in gereedheid te brengen om de slaven te kunnen bergen. Er werd in het ruim op het hoofddek midscheeps in de lengte een half tussendek getimmerd om de capaciteit te vergroten en er werd met een versterkt tussenschot een afscheiding tussen de mannen- en vrouwencompartimenten gemaakt. Aan boord van de *Prins Willem de Vijfde* maakten ze in beide compartimenten 'sekreten voor de slaven'.²³ Op het hoofddek werd ook een afscheiding getimmerd in de vorm van een versterkt hekwerk met spijlen, de 'barricado', dat hoog en breed genoeg moest zijn om te voorkomen dat de slaven deze barrière konden nemen. Het hekwerk moest stevig genoeg zijn om te kunnen dienen als barricade voor de bemanning om zich achter te verschansen tijdens een opstand van mannelijke slaven. Van hieruit konden ze hun geweren afvuren om een opstand de kop in te drukken en de orde te herstellen. Aan boord van de *Drie Gezusters* gebeurde dit ook daadwerkelijk: 'kreege een oploop van mansslaven in 't schip want zij ons bootsman met haar 4 á 6 man aanvatten en soude hem ten eersten vermoord hebbe dog ontzette hem gauw met handgeweer en houwers en kregese ook gauw tot stilstand ende kreege over weerszijde geen schade'.²⁴

Met stenen en cement werd aan boord van de *Prins Willem de Vijfde* 'begonnen een slavenkombuis te bouwen'²⁵ met een fornuis en een haard. Het schip had op zijn vijfde reis niet genoeg 'vaderlandse' stenen aan boord, zodat er

19 ZA, MCC, 20, inv.nr. 978, *Prins Willem de Vijfde*.

20 Ibidem, inv.nr. 455, *Grenadier*.

21 Unger, 'Bijdragen II', 110–113.

22 Postma, *The Dutch*, 159.

23 ZA, MCC, 20, inv.nr. 984, *Prins Willem de Vijfde*.

24 Ibidem, inv.nr. 333, *Drie Gezusters*.

25 Ibidem, inv.nr. 1238, *Prins Willem de Vijfde*.

met een boot stenen en klei van de wal naar het schip gebracht moesten worden om een slavenkombuis te kunnen metselen. Tegelijkertijd kwamen er vier Portugezen aan boord als tijdelijke aanvulling van de bemanning. Toen de cargasoenen naar de wal waren gebracht, werd er zand als ballast aan boord gebracht om de stabiliteit van het schip te garanderen.²⁶ Aan dek werden tentzeilen gespannen als beschutting tegen de hoogstaande brandende zon en soms werden er netten gespannen om te voorkomen dat slaven gemakkelijk over boord zouden springen tijdens het luchten. Tijdens een vrouwenoproer op het *Middelburgsch Welvaren* sprongen drie vrouwslaven bij het ochtendgloren voor de kust overboord. Veertig anderen stonden klaar om hen in deze wanhoopsdaad te volgen. Met de sloep konden twee vrouwen weer levend aan boord worden gebracht. Nadat de bemanning ingegrepen had, werden de 'aanstooksters' 's nachts voortaan in de boeien geslagen. In West-Afrika bestond het vaste geloof dat de slaven door witte mensen gekocht werden om opgegeten te worden. Bij veel van de gevangenen was dit geloof genoeg om zelfmoord te plegen als ze hiertoe de mogelijkheid hadden.²⁷

Aan boord van de *Prins Willem de Vijfde* was er iedere dag ruzie tussen de officieren en het scheepsvolk omdat ze het opgedragen werk niet wilden uitvoeren. Na enkele dagen op de kust brak er muiterij uit, waarbij veertien bemanningsleden met een sloep aan wal waren gegaan. Kapitein Jacobze nam direct maatregelen. De Mafोक kreeg opdracht de deserteurs te vangen en aan boord terug te brengen. Ze werden in de boeien geslagen en in de loods gevangen gehouden: 'De negers hebben 's nachts de wacht gehouden.' Hierbij werden de gevangenen door hun bewakers flink mishandeld. Voor deze ingreep moesten aan de Mafोक vijf geweren, twee vaten kruit en acht kelders jenever worden betaald. Vijf van de 'belhamels' werden naar Cabenda afgevoerd. Over hun lot is verder niets bekend.

De snauw *Drie Gezusters* had in de periode 1 oktober 1757 tot 1 januari 1758 op de kust van Loangoboari 234 slaven kunnen inkopen. De kapitein was op 20 december ernstig ziek terug aan boord gebracht. Hij was al verscheidene weken van plan te vertrekken van de rede van Loangoboari. Toen er drie dagen geen slaven waren aangebracht, besloot de kapitein op 5 januari, na overleg met zijn stuurlieden, naar Cabenda of Malemba te verzeilen, om te zien of ze daar het restant van de slaven konden verhandelen. Hier hadden ze echter buiten de Mafोक gerekend. Hij dreigde de bemanningsleden die nog in de loods aan wal verbleven te doden. 's Nachts wist in alle stilte de stuurman met het volk terug aan boord te komen. De volgende dag kwam de aanvoer weer op gang, want er werden zeven mannen en vier vrouwen aan boord gebracht. Op donderdag 26 januari viel per ongeluk een jongensslaaf van de bak overboord en voordat ze hem te hulp konden komen, werd hij door een haai verslonden. Op 2 februari 1758 kwamen de laatsten van een totaal van 405 slaven

26 Ibidem, inv.nr. 333, *Drie Gezusters*.

27 Anne C. Bailey, *African voices of the Slave*

Trade. Beyond the Silence and the Shame
(Boston 2005) 117-118.

ties van de Fransen, maar ook door het Afrikaanse antwoord op hun pogingen de handel te monopoliseren.

Het fregat *Grenadier* trof op de kust van Loango achttien concurrenten aan, toen het er in 1749 aankwam, zeven in Malemba, zes in Cabinda en vijf in Loangoboari. De kapitein besloot in Malemba te blijven, omdat alle makelaars van Cabenda te Malemba waren. In Cabenda zou het 'te heet' zijn.³⁰ Dit laatste sloeg waarschijnlijk op de stammenoorlogen die er toen veelvuldig werden uitgevochten.

In de jaren 1765–75 was het normaal om ongeveer twintig schepen aan te treffen op de kust van Loango. In die periode lag het geschatte gemiddelde aantal slaven dat per jaar van de Loango-kust werd geëxporteerd tussen de 14.000 en 18.000.³¹ De schattingen lopen echter uiteen. Als we uitgaan van een gemiddelde lading van 400 slaven per schip en een gemiddelde handelstijd van zes maanden, dan zou het totale aantal slaven dat in die periode per jaar op deze kust verhandeld werd circa 16.000 bedragen. Hiervan nam de MCC er in die periode 4.648 voor haar rekening, volgens de opgave van Unger.³²

HANDELSWAAR

Het is duidelijk dat de situatie in Loango in tegenspraak lijkt te zijn met het door leken gekoesterde denkbeeld dat het voor Europese handelaren voldoende was om op de kust te verschijnen met goedkope prullaria of afgekeurde geweren om een voldoende lading slaven te bemachtigen. Het Afrikaanse antwoord op het aanbod was op geen enkele wijze een automatisme. Het initiatief bij de onderhandelingen lag duidelijk aan de Afrikaanse kant, zoals bleek uit het incident met de *Drie Gezusters*. Naast diverse lichte soorten textiel van Europese en Aziatische herkomst, zoals geverfde katoen en zijde, waren sterke dranken zoals Nederlandse jenever veel gevraagd. Geweren en kruit kwamen op de Loango-kust op de derde plaats. Unger berekende uit vijftien cargaboeken, verspreid over de gehele periode, dat 57% van de 'koopmanschappen' aan boord van de MCC-slavenschepen bestond uit textiel van hoge kwaliteit. 9% was wapens en 14% buskruit, iets meer dan 10% bestond uit alcoholische dranken, en 9,25% hoorde thuis in de categorie diverse luxe goederen en snuisterijen.³³ Volgens Reinders Folmer-van Prooijen bestond in de periode 1730–1755 het cargasoen voor 41% uit vuurwapens en kruit.³⁴ De hoogte van dit laatste percentage wordt elders niet bevestigd.

30 Ibidem, inv.nr. 459, *Grenadier*, brief van Malemba, 12 februari 1749. Na negen maanden had het 352 slaven gekocht, waarvan er al 156 gestorven waren toen het in Suriname aankwam. 83 overleden reeds tijdens het verblijf aan de kust.

31 Martin, 'The Trade of Loango', 149.

32 Unger, 'Bijdragen II', 110–113.

33 Unger, 'Bijdragen II', 33–34.

34 C. Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel. De Middelburgse Commercie Compagnie 1720–1755* (Middelburg 2000) 145–146.

In een brief van een kapitein aan de directeuren van de MCC lezen we dat ze voortaan andere soorten geweren moesten meegeven om te verhandelen in Afrika: 'wij laeten de Heeren Directeuren weeten als dat de negers geen geweren willen hebben met ronde slooten, maar willen geweer hebben met platte slooten, en het kruijt, dat is op.'³⁵ Circa drie geweren voor iedere slaaf die werd verkocht, gingen in Afrikaanse handen over. Als we uitgaan van cijfers van 14.000 tot 18.000 voor het aantal slaven dat jaarlijks op de kust werd verkocht, zou dit betekenen dat jaarlijks in de tweede helft van de achttiende eeuw zo'n 50.000 geweren op de Loango-kust verschenen. Vandaar uit werden ze wijd verspreid door West Centraal-Afrika. Ook Martin schat dat op het einde van de achttiende eeuw er jaarlijks 50.000 geweren op de Loango-kust werden binnen gebracht.³⁶ Dit is ruwweg bijna drie keer zoveel als het aantal slaven dat er toen jaarlijks werd geëxporteerd. Dit komt ongeveer overeen met de cijfers in het negotieboek van de *Drie Gezusters*, waar we zien dat voor iedere aangekochte slaaf twee à drie geweren en twee à drie vaten kruid deel uitmaakten van het cargasoen dat voor een slaaf werd betaald. Hierbij kwamen nog de 42 geweren en 65 vaten kruid die als present en loon werden gegeven aan de koning, opperhoofden en de makelaars. Den Heijer verwerpt echter de stelling dat er sprake zou zijn van een 'gun-slave cycle' als gevolg van een groeiende vraag naar slaven in het Caribisch gebied. De concentratie van politieke macht bij de Vili in Loango zou een oorzaak kunnen zijn voor de vraag naar wapens, zoals dat het geval was bij de Ashanti op de Goud- en Slavenkust.³⁷

Wat in Loango door de schepen aan eten, drinken en brandhout moest worden ingekocht, werd tegen cargasoensgoederen geruild. Een kapitein noteerde in een brief aan de Compagnie dat normaliter de tabak en brandewijn werden gebruikt om verversingen te halen, maar dat bij krapte op de markt ook de duurere cargasoensgoederen hiervoor werden ingezet. De tol die door Afrikaanse vorsten werd geheven om vrije doorgang van de konvoeien te verkrijgen, werd op dezelfde manier betaald.

ZIEKTE EN DOOD AAN DE KUST EN OP ZEE

Het fregat *Prins Willem de Vijfde* maakte in de periode tussen december 1751 en mei 1773 elf driehoeksreizen. Hiervan nam kapitein Adriaan Jacobze er acht voor zijn rekening. De eerste zes reizen duurden uit en thuis niet langer dan veertien maanden. Drie reizen hadden Malemba aan de Loango-kust als bestemming. Het hoogste aantal sterfgevallen onder de slaven bedroeg achttien en onder de bemanning vijf. Het fregat had op zijn vierde slavenreis in 1757 slechts 60 dagen nodig om 465 slaven en op zijn vijfde reis 65 dagen om 479 slaven in Malemba in te kopen. Hiervan overleden er in beide gevallen

35 ZA, MCC, 20, inv.nr. 703, *Leliendael*.

36 Martin, 'Trade of Loango', 153.

37 Den Heijer, *De geschiedenis van de WIC*,

133-134.

totaal slechts twee vóór aankomst in Suriname. Jacobze was blijkbaar een zeer bekwaam kapitein die gunstige omstandigheden in Malemba aantrof, zowel wat betreft ziekten als aanvoer van slaven. Helaas bieden zijn journaalen nauwelijks aanknopingspunten voor verdere analyse van zijn succesvolle reizen, daar hij net voldoende was geletterd om de standaardantekeningen te maken.

De *Grenadier* had bijna negen maanden nodig om 352 slaven in te kopen. Hiervan overleden er tijdens het verblijf op de kust reeds 83 en tijdens de reis naar Suriname nog eens 74. Er lijkt dus een verband te bestaan tussen de duur van het verblijf op de kust en de sterfte onder de slaven. Als er in het binnenland een epidemie van pokken heerste, dan kwamen de slaven veelal aan boord met een besmetting onder de leden, ondanks dat de scheepsdokter de menselijke handelswaar had gevisiteerd op gebreken, ziekten en leeftijd.³⁸ Aan boord van het *Vergenoegen* had men 'grootte vrees de slaven thans [te] moeten coopen nog te meer omdat de neegers zeggen dat in veele van haar dorpen de pokken zijn'.³⁹

Tijdens de tocht uit het binnenland naar de kust kwam al tussen de 40 en 60% van uitputting en langdurige ondervoeding om. De omstandigheden tijdens het transport en de onhygiënische situatie in de bewaarloods op de kust en onderdeks in het slavenruim waren een geschikte voedingsbodem voor een uitbraak van pokken en 'roode loop' (dysenterie) als de slaven lang op de kust moesten verblijven. De slaven werden zestien uur per dag onderdeks opgesloten en vaak langer, waarbij de mannen twee aan twee bij de polsen en enkels met ijzers en kettingen aan elkaar waren geketend.

Toen bij een 'meisie' aan boord van het *Vergenoegen* voor het eerst door de chirurgijn pokken werden geconstateerd, werd ze onmiddellijk aan de wal gebracht om haar van de rest van haar lotgenoten te isoleren. Drie dagen later was ze al overleden. Weer drie dagen later overleed er nog een 'meisie' aan de pokken, na haar op het achterdek onder een dekzeiltje te hebben verzorgd. 'Hebbende gedagt om ook deese aan de wal te zenden, maar daar leggende in 't sand zonder opsigt en behoorlijke oppassing en alzo aan de doot overgegeven, of tenzij de natuur sich wonderlijk redde'.⁴⁰ Dit blijk van compassie door een journaalhouder beschreven was uitzonderlijk.

De slavenschepen van de MCC hadden gemiddeld een aantal van 36 bemanningsleden aan boord. Het barkschip de *Guineesche Galei* had het laagste aantal van 25 en de *Prins Willem de Vijfde* had het hoogste aantal van 44 bemanningsleden aan boord tijdens de tweede reis naar Malemba. Het sterftecijfer onder de bemanning bij de MCC was gemiddeld 17,9%, dat van de slaven 12,3%, wat hoger was dan het gemiddelde van 10,2% van de slaven op de negenentwintig reizen op de Loango-kust.⁴¹ De zeelieden werden door dezelfde ziekten getroffen

38 Ruud Paesie, *Geschiedenis van de MCC. Opkomst, bloei en ondergang* (Zutphen 2014) 97.

39 ZA, MCC, 20, inv.nr. 1103, *Vergenoegen*, 46.

40 Ibidem.

41 Postma, *The Dutch*, 156.

fen als de slaven, maar het hogere sterftcijfer kan worden verklaard doordat de duur van hun verblijf aan boord de gehele driehoeksreis besloeg. Aan boord van het fregat *Groot Prooijen* overleden reeds op de uitreis vier bemanningsleden, op de kust vier en tijdens de oversteek nog eens vier. De dood kon ook door een ongeluk, verdrinking of doodslag veroorzaakt worden.⁴² Veel bemanningsleden scheepten met een slechte lichamelijke conditie in. Het leven aan boord was voor hen weliswaar ongezond en zwaar, maar het was hun eigen keuze in tegenstelling tot de gevangen genomen slaven. Het leidde vaak tot desertie van bemanningsleden op zowel de Afrikaanse als de Amerikaanse kust.

Het fregat *Vergenoegen* had vanaf 20 december 1793 op de rede van Middelburg 97 dagen op gunstige wind moeten wachten voordat het open water van de Noordzee kon worden bereikt. Daarna had het 101 dagen nodig om Elmina te bereiken om verversingen en water aan boord te nemen, terwijl dit niet gebruikelijk was voor een schip met bestemming Loango. Door de ongunstige wind en sterke tegenstroom duurde het nog eens 78 dagen voordat het fregat op 5 september 1794 het anker kon laten vallen op de rede van Loango. De uitreis had in totaal 260 dagen geduurd. Kapitein Carel Bredau van het *Vergenoegen* was al ter hoogte van het eiland Madeira ziek geworden. Op de kust van Loango was hij na veertien dagen vanwege zware koorts te ziek om aan de wal nog langer te 'negotieren', zodat hij vervangen moest worden door de derde waak (stuurman) en de meester (chirurgijn). De eerste twee doden aan boord vielen onder de bemanningsleden, waarna het schip werd uitgerookt met kruid en wierook zodat het 'weegens klagen en jammeren te benauwt in het schip was te weesen.' Het gerucht onder de slaven dat er pokken heersten in de dorpen bleek ook het geval te zijn. Na drie maanden waren er aan boord zeventig ernstige gevallen van pokken en dysenterie onder de slaven en was 'alle het volk ziek, en de rest [had] zeere beenen', inclusief de chirurgijn. De kapitein overleed op 6 december, waarna hij werd 'gekleet, gekist, gesloten en begraven' aan de wal. Dit laatste in tegenstelling tot de dode slaven die als oud vuil over boord werden gezet, waarna ze een prooi waren voor de haaien die met dit doel permanent rond het schip zwommen. Als de slaven aan boord van het *Vergenoegen* al van plan waren geweest om in opstand te komen tegen de verzwakte bemanning, zoals de opperstuurman vreesde, dan ontbrak hun de kracht daartoe. De opperstuurman noteerde in het journaal: 'zommige zien uit als monsters, van top tot teen geheel rauw en of het gevilde mensen waaren en een stank dat men daar niet bij duuren konde, moesten deselve met presennings en oude lappen omkeeren.' Na een verblijf van vier maanden en twee dagen op de rede van Loango waren 26 slaven en zeven bemanningsleden bezweken aan de pokken en dysenterie. Ter aanvulling werden twee 'Engelse matroosen die voor balling aan de wal liepen' in dienst genomen. Het schip aanvaarde de oversteek met 367 slaven, waarvan er 70 aan de pokken

42 Paesie, *Geschiedenis van de MCC*, 63.

leden. Tijdens het vervolg van de reis overleden er achttien slaven en twee bemanningsleden. Dit betekende dat er tijdens deze reis 11,2% van de slaven waren overleden en 23,1% van de bemanning.⁴³

Tabel 1. Sterftcijfers onder slaven en bemanning tijdens de driehoeksreis, 1748–1797.

	Dagen kust	Totaal inkoop/ sterfte slaven	Man	Vrouw	Jongen	Meisje	Zuige- ling	Beman- ning
<i>Grenadier</i> (1748–50)	270	352	179	112	42	19	(4+1)	31
Kust		83†	39†	31†	7†	6†	4†	3†
Oversteek		74† (44,6%)	34† (41,2%)	27† (52,7%)	6† (32,5%)	7† (81,3%)	1† (100%)	1† (10,7%)
<i>Prins Willem de Vijfde</i> (1757–58)	60	465	333	124	8	0	–	44
Kust		2†	2†	–	–	–	–	4†
Oversteek		– (0,43%)	– (0,6%)	– (0,0%)	– (0,0%)	– 0,0%	–	– (9%)
<i>Drie Gezusters</i> (1757–59)	95	405	209	124	49	23	–	39
Kust		2†	–	1†	1†	–	–	1†
Oversteek		10† (3,4%)	6† (2,9%)	2† (2,4%)	1† (4,1%)	1† (4,3%)	–	1† (5,1%)
<i>Middelburgs Welvaren</i> (1761–62)	141	458	113	108	160	77	(4)	36
Kust		100†	15†	47†	20†	18†	3†	4†
Oversteek		104† (44,5%)	26† (36,3%)	12† (54,6%)	51† (44,4%)	14† (41,6%)	1† (100%)	1† (13,9%)
<i>Vergenoegen</i> (1793–97)	131	393	186	99	68	40	–	39
Kust		26†	11†	8†	2†	5†	–	7†
Oversteek		18† (11,2%)	9† (5,9%)	2† (8,9%)	4† (8,8%)	3† (20%)	–	2† (23,1%)

Kapitein Albert Steenhof van de *Grenadier* beperkt zich in zijn journaal tot de gebruikelijke zakelijke aantekeningen. Het fregat vertrok 17 augustus 1748 met een bemanning van 31 koppen van de rede van Middelburg en kwam na 85 dagen ten anker op de Greynkust, waar de kapitein drie olifantstanden, brandhout, rijst en negen slaven inkocht. Zijn eindbestemming was Malemba waar hij 13 januari ten anker gaat. Onderweg kocht hij nog zes slaven op de Rio Sester. Op de rede van Malemba lagen nog drie Nederlandse en twee Britse

43 ZA, MCC, 20, inv.nr. 1103, *Vergenoegen*.

schepen. Steenhof besloot te blijven, omdat hij vernam dat er in Loangoboari nog vier en te Cabenda drie schepen liggen. Op 28 april hadden ze 141 slaven aan boord, waarna de handel stil viel tot er pas op 10 mei weer een slaaf werd aangebracht. Op 10 oktober, na 270 dagen op de kust, had het schip volgens het journaal 352 slaven ingekocht, waarvan er inmiddels 83 waren overleden aan de pokken en de dysenterie, evenals drie bemanningsleden. Hierbij werden de vier zuigelingen en twee dood geboren kinderen niet mee geteld. Tijdens de oversteek overleden nog eens 73 slaven en drie bemanningsleden. In totaal stierven tijdens deze reis 44,3% van de ingekochte slaven en 10,7% van de bemanning.

Het fregat *Middelburgsch Welvaren* kocht op de kust van Malemba 455 slaven en kreeg twee vrouwen voor de kapitein present en een meisje voor de opperstuurman. Tot ongenoegen van kapitein Jacob Mulders waren bij gebrek aan gezonde mannen veel jongens (160) en meisjes (71) aangevoerd. Ter bestrijding van de heersende 'roode loop' kregen de zieke slaven erwten in plaats van bonen, pisang, casave, geroosterd brood met zoete olie, 'negermedicijnen' en stoombaden van katoenbladeren. Dit had weinig effect want mede door longontsteking vanwege de heersende koude wind overleden op de kust 100 slaven en op de oversteek nog eens 103: een totaal van 44,6%.⁴⁴

Dat het nog erger kon, laten de cijfers in de journalen van twee late reizen naar de kust van Guinee zien. In 1783 verbleef het fregat *Geertruysda en Christina* 508 dagen op de kust en verloor 47,5% van de 276 ingekochte slaven, het fregat *Zeemercuur* deed het er in 1788 nog slechter. Het schip was 272 dagen op de kust en verloor 62,2% van de 270 ingekochte slaven, 34 ervan overleden op de kust en 134 tijdens de oversteek.⁴⁵ In beide gevallen waren pokken de belangrijkste oorzaak van de sterfgevallen.

Pas op 23 september 1777 werd door de directie van de MCC besloten de instructie voor de kapiteins aan te vullen met een artikel dat de chirurgijn verplichtte de slaven iedere dag in de mond en de ogen te kijken om te zien of ze iets mankeerden. Er werd een lijst van medicijnen aan de scheepspapieren toegevoegd, die niet alleen voor de bemanning moesten dienen, maar ook voor de slaven.⁴⁶

CONCLUSIE

Bij het onderzoek van vijf van de 29 driehoeksreizen die via de kust van Loango liepen, kon er slechts een glimp worden opgevangen van de beproevingen die de slaven als handelswaar en scheepslading moesten ondergaan. Voor zover de schrijvers aan boord van de schepen de vaardigheid bezaten, lag het

44 Ibidem, inv.nrs. 803 en 806, *Middelburgsch Welvaren*, 806.

45 Ibidem, inv.nr. 411, *Geertruysda en Christina*,

negotieboek; Ibidem, inv.nr 1406, *Zeemercuur*, negotieboek.

46 Ibidem, inv.nr 22, notulen 1774-1779.

ook niet voor de hand dat ze er in hun journalen uitgebreid melding zouden maken van de erbarmelijke omstandigheden. De journaalhouders hadden de opdracht met harde cijfers verantwoording af te leggen van de handel en vaart aan hun superieuren van de Middelburgsche Commercie Compagnie. Aan de hand van enkele beschreven acties valt te constateren dat het initiatief bij de inkoop van de slaven geheel aan de Afrikaanse kant lag, omdat de lokale heersers over de machtsmiddelen beschikten. De door de schepen aangevoerde wapens konden hier niet worden ingezet als dwangmiddel, ze dienden slechts als ruilmiddel. Aan Afrikaanse kant waren het vooral stammenoorlogen en epidemieën, die de binnenlanden teisterden, waardoor een snelle en gecontroleerde aanvoer van gezonde slaven kon worden verstoord. Dit leidde tot ondervoeding en hoge sterfte onder de slaven, verlies van tijd, extra kosten en daarmee minder winst. Slechts een bekwaam kapitein met een gehard gestel en gezegend met een goede gezondheid en gelukkig gesternte kon hiervan gevrijwaard blijven en snelle reizen maken, waarbij zich weinig sterfgevallen onder de slaven voordeden. De verantwoordelijkheid van de scheepsdokter groeide met de perfectionering van het systeem van slavenhandel. De kapitein werd verplicht in geval van ziektes de chirurgijn alles ter beschikking te stellen wat de slaven nodig konden hebben om gezond de eindbestemming te halen. Dat de sterfte op de Nederlandse slavenschepen hierdoor afnam, neemt niet weg dat er in dit systeem nauwelijks ruimte was om de menselijke lading menselijk te behandelen. Een besmet schip ging ten koste van de verkoopprijs van de slaven bij aankomst in 'de West' en daarmee van de winst van de reis. In het steeds efficiëntere systeem van slavenhandel had mededogen slechts een winstooitmerk. Wat niet wegneemt dat humanitaire overwegingen bij de tegenstanders van de slavenhandel mede aan de basis van de afschaffing lagen.

OVER DE AUTEUR Willem van Rooij studeerde aan de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam en politicologie aan de Katholieke Universiteit Nijmegen. Na een korte loopbaan op de grote handelsvaart was hij werkzaam als boekhandelaar en redacteur in het boekbedrijf en uitgever bij de Open Universiteit in Heerlen. Na zijn pensionering behaalde hij een masterdiploma *Maritime History* aan de Universiteit Leiden. Hij bezorgde diverse jaarpublicaties van de Stichting Nederlandse Kaap Hoorn-vaarders.

Importing the Netherlands

Dutch influence on the evolution of Genoese shipping in the middle of the seventeenth century

This article deals with Dutch influence on the evolution of Genoese naval production in the middle of the seventeenth century. It starts from the Dutch intellectual influence, and looks at how Genoese projectors, just as many others throughout Europe, tried to identify the causes of Dutch ascendancy in trade and war, in order to reproduce them. Attention in Genoa focused on the joint-stock companies, which were seen as a politically easy and uncontentious way to gather resources for naval expansion. This idea brought about the establishment of two joint-stock companies of trade. Meanwhile, Dutch merchants based in Genoa helped the importation of foreign know-how, in the form of ships and mariners. This process interacted with two other phenomena: on the one hand, the armaments race started by the Anglo-Dutch Wars, which resulted in the widespread use of the ships of the line, and on the other hand, the application of these vessels in the Mediterranean warfare. The Genoese shipyards, while they were updating their production along Dutch lines, took part in both processes. The Genoese imported ships of the line in a very early phase, learnt how to reproduce these vessels, and sold them to Venice during her wars against the Ottoman Empire. With time, they abandoned their previous specialization in galleys and small boats for cabotage, and started a local production of sailing vessels geared for export.

INTRODUCTION

According to a well-known definition by Sir William Temple, the economic and military achievements of the United Provinces in the seventeenth century made them 'the Wonder of their Neighbours'. While Temple had certainly in mind their closest neighbours, such as his native Britain, their influence extended much further. Also in the Italian peninsula the Dutch Republic was envied, and it was seen as a model to be studied, or even outright emulated.

This article will focus on the Dutch influence on the naval sector of one specific Italian state, the Republic of Genoa. This country consisted of a narrow coastal strip and the island of Corsica, and it had a distinctively maritime character. Even though it had long been embedded within the Habsburg-controlled

international order, in the middle of the seventeenth century it went through a phase of political and economic experimentation. In this process, the United Provinces played a twofold role.

First of all, they acted as an intellectual model. In the eyes of some Genoese projectors, the Dutch Republic was an example of naval development, whose success was due to factors which could be identified and hopefully reproduced in Genoa itself. This was true in particular for the joint-stock companies of trade, which were seen as one of the main drivers of Dutch success. The second kind of Dutch influence was more concrete: in those same decades, Genoese shipyards became more used to building, and Genoese sailors more used to operating, new ship designs from Northern Europe. This evolution involved first and foremost the warships used by the Genoese navy, or sold to foreign navies, but it eventually impacted all local shipping. The small-Dutch speaking merchant community provided a channel for the importation of material and skilled personnel that was critical for this process.

This evolution has a broader significance, as it took place during a crucial moment for the development of the ship of the line. At a certain moment, the Genoese Republic commissioned the construction of warships that were at the cutting edge in design, so much so that they were sequestered by the Dutch Republic itself for use during the First Anglo-Dutch War. Later on, Genoese naval military production was stimulated by the demand created by the Venetian-Ottoman Wars, which stimulated the use of this kind of ships in the Mediterranean warfare, hitherto mainly waged through galleys. Naval evolution in the seventeenth century, therefore, was a relatively diffused European- and Mediterranean-wide process, which did not only take place in Britain and the Netherlands, despite the obvious importance of this core area. Even a country such as the Republic of Genoa which, in the eyes of its own élite, was apparently a relatively marginal 'latecomer', could play an active role nevertheless.

In this article, I will first outline the intellectual characteristics of the 'Dutch model', as it was expressed in Genoese pamphlets and manuscripts. Then, I will describe how this brought about the importation of Dutch ships, which were used for commercial companies and for a new public flotilla. I will dwell on the role played by Dutch-speaking merchants in this process, and on its implications for contemporary naval technology. Finally, I will look at the legacy of this period, which stimulated a long-term change in Genoese shipbuilding, starting from the production of warships.

LOOKING FOR A 'DUTCH MODEL'

At the beginning of the seventeenth century, the Republic of Genoa was an essential ally of Spain. Though formally independent, Genoa depended for its defence on the diplomatic and military support of the Habsburgs, and was an essential link in the transfer of soldiers, information and capital throughout

their dominions. The Genoese ruling élite had specialized in the provision of financial services and the management of galleys for Spain, rather than in commercial shipping. As in this period Northern European carriers entered the Mediterranean freight market, Genoese shipyards and captains came to focus their activities on galleys on the one side, and small boats for cabotage on the other.¹

This situation depended on the Spanish provision of security, and demand of financial and naval services. This precondition changed drastically after the 1630s, when the Habsburg finances and armies entered a period of dire crisis. Spain could no longer guarantee Genoese safety, and looked like a drastically less safe state to make business with. Opposition to the Spanish alliance had always existed in Genoa but, in this context, it became more mainstream. The middle of the century witnessed the growth of a faction of so-called *repubblichisti*, or *navalisti*, who wanted to set up a more independent foreign policy, based on a strengthened fleet, owned and managed by the Republic. The ruling élite was supposed to abandon finance and to redirect its business activities to maritime trade, as this could provide the basis of a powerful navy. Whatever fostered shipbuilding and sea commerce was welcome.²

In this context, the Dutch Republic was not just a potential competitor, but also an example to be followed. The *navalisti* often compared the past naval glory of their city with its current backwardness: in their eyes, the Dutch had followed in the footsteps of the Genoese themselves. References to the activities of the Dutchmen were so widespread that according to the historian Claudio Costantini one could even speak of a Dutch model (*modello olandese*).³

This is not the place to speak about the Dutch influence on seventeenth-century Italian political thought, or on how contemporary Italians looked at what was going on in the Netherlands.⁴ It is enough to say that, even though most Italian observers had a pro-Catholic and pro-Spanish bias, this did not necessarily prevent them from expressing admiration for the accomplishments of the Dutch rebels.⁵ Moreover, Dutch institutions could resonate with those thinkers who built up on a tradition of republican thought and civic virtue, and who, like

1 Claudio Costantini, *La Repubblica di Genova nell'età moderna* (Turin 1978); Carlo Bitossi, 'L'antico regime genovese, 1576-1797' in: Dino Puncuh ed., *Storia di Genova: Mediterraneo, Europa, Atlantico* (Genoa 2003) 391-504; Thomas A. Kirk, *Genoa and the Sea: Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic, 1559-1684* (Baltimore 2005).

2 Carlo Bitossi, 'Il Genio Ligure Risvegliato. La potenza navale nel discorso politico genovese del Seicento' in: Francesca Cantù ed., *Linguaggi del potere nell'età barocca* (Rome 2009) 81-112.

3 Costantini, *La Repubblica di Genova*, 170.

4 Hans Cools, 'Some Italian Voices on Dutch Liberties', in: Paul Brood and Raymond

Kubben eds., *The Act of Abjuration. Inspired and Inspirational. Twelve Authors on One of the Highlights of the Nationaal Archief of the Netherlands* (Nijmegen 2011) 1-13; C. Reijner, 'Il mito dell'Olanda. Politiek en geschiedenis-schrijving in vroegmodern Italië', *Incontri. Rivista europea di studi italiani* 30:2 (2015) 41-55. Nina Lamal defended a PhD dissertation on the topic in 2014 (*Le orecchie si piene di Fiandra: Italian news and histories on the revolt in the Netherlands, 1566-1648*), and she is expected to publish a book soon.

5 C. Reijner, 'Gesprekken in Genua. Giovanni Costa over het Twaalfjarig Bestand', *De Zeventiende Eeuw. Cultuur in de Nederlanden in interdisciplinair perspectief* 30:1 (2014) 76-96.

these Genoese, had reasons to mistrust the Habsburgs.⁶ Finally, as the *navalisti* wanted to stimulate naval and military development, they were struck by the success story of the VOC, which captured people's imagination all over Europe.⁷

Joint-stock companies of trade became the *navalisti's* silver bullet. In 1638 an anonymous projector called for the establishment of a large company of this kind, which was supposedly planned along the lines of the Dutch ones.⁸ Similar references were made in the following years as well, and Giovanni Bernardo Veneroso reiterated them in 1650 in the most famous work of *navalista* propaganda, the *Genio ligure risvegliato*.⁹

According to the 1638 projector the VOC, even though it was a private enterprise, produced greatness and prestige (*grandezza et riputazione*) for the whole country. This attitude was shared by Veneroso, who described how the Dutch companies benefitted all the Netherlands by drawing on private resources, and with no expenses at all for the taxpayer.¹⁰ The *navalisti* were by then facing the problem of gathering enough political support for their schemes, in a Republic where the decision-making process was often stopped by factionalism. Apparently, the Dutch had found a way to get around this problem.

The joint-stock organization and the India companies, however, were only part of the package. For Genoese observers, Dutch presence was mostly visible in the form of merchant ships that played an essential part in the Mediterranean trading system, bringing Northern goods such as grain or hides and selling freights to local traders.¹¹ Expanding the Genoese merchant marine meant entering their market niche, and imitating their naval technology.

The *navalisti* often spoke of the need to extend the production of *galeoni*: even though this means literally 'galleons', Genoese usage at the time was rather loose, and in practice the term could refer to any vessel that weighed more than 100 tons, had a round hull and was exclusively powered by wind.¹² They were mainly characterized by what they were *not*, that is, neither galleys nor boats for cabotage. Already in 1617 some *navalisti* were calling for public support for the construction of galleons, that could help defeat Dutch competition.¹³

6 S. Mastellone, 'I repubblicani del Seicento e il modello politico olandese', *Il pensiero politico* 18:2 (1985) 145-163.

7 Grégoire Holtz, 'The Model of the VOC in Early Seventeenth-Century France (Hugo Grotius and Pierre Bergeron)' in: Siegfried Huigen, Jan L. de Jong and Elmer Kolfin eds., *The Dutch Trading Companies as Knowledge Networks* (Leiden 2010) 329-335.

8 Archivio di Stato di Genova (ASG), Archivio Segreto (AS), inv.nr. 1654, 65 bis, 20th October 1638.

9 Giovanni Bernardo Veneroso, *Il Genio*

Ligure Risvegliato (Genoa 1650).

10 Veneroso, *Il Genio Ligure Risvegliato*, 120.

11 E. Grendi, 'I nordici e il traffico del porto di Genova: 1590-1666', *Rivista storica italiana* 83:1 (1971) 23-69 and Marie-Christine Engels, *Merchants, interlopers, seamen and corsairs: the 'Flemish' community in Livorno and Genoa, 1615-1635* (Hilversum 1997).

12 Luciana Gatti, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)* (Genoa 1999) 166-171.

13 ASG, Manoscritti 632, *Discorso sopra la fabbrica di dodici galeoni*.

It is important not to take too literally the *navalista* claims that galleons were a new technology in Genoa. It is true that galleons were often bought from Northern Europe.¹⁴ Recent research, however, has shown that local shipyards actually produced also ships of this kind, every now and then.¹⁵ Nevertheless, ship production was another area of activity on which the Genoese could hope to learn from the Dutch.

There was, however, one crucial aspect which the *navalisti* did not want to copy from the Northerners. Up until 1652, as I will show, they wanted galleons to improve the Genoese merchant shipping, but did not expect them to be the backbone of a navy. As far as military purposes were concerned, they put their hopes on galleys. The very first joint-stock company they managed to create, the *Compagnia di Nostra Signora di Libertà* (established in 1638), armed only galleys.¹⁶ Veneroso himself considered galleons mainly useful for logistical support.¹⁷ In those same years another projector wrote a long plan for the foundation of a joint-stock company which was supposed to enter the East India trade, but whose main purpose was not fighting there, but rather constitute a source of income, for the construction of new galleys.¹⁸ The main geopolitical concern of the *navalisti* was obviously the Mediterranean Sea, and in that area, characterized by relatively weak and unpredictable winds, it was still reasonable to consider galleys as the main tool of naval warfare.¹⁹

To sum up, the 'Dutch model' that the *navalisti* wanted to apply was shaped more by their expectations and requirements, than by the reality of Dutch trade and navigation. Joint-stock structures were an essential part of this myth, as they were seen as a quick and efficient way to align private interests in favour of some public goals. Their potential was shown by the success of the India companies. In any case, the Dutch commercial success stimulated the imitation of their shipbuilding technologies, but not, for the moment, a reconsideration of Genoese naval priorities.

FROM THE MODEL TO THE COMPANIES

Soon this intellectual model brought about concrete steps to renovate Genoese shipping. Dutch-speaking merchants settled in town played an essential role in this, as they had a privileged access to the Dutch market of ships, ship provisions and naval labour. It is important to remember that, while the

14 Gatti, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova*, 143

15 L. Lo Basso, 'Entre galères et vaisseaux. Armement et constructions navales en Ligurie au XVII^e siècle', *Cahiers de la Méditerranée* 84 (2012) 273–292.

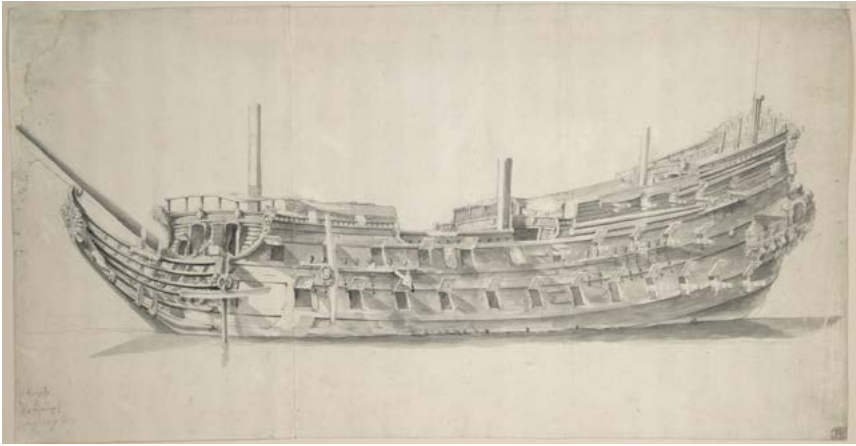
16 Luca Lo Basso, *Uomini da remo: galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*

(Milano 2003) 252–266.

17 Veneroso, *Il Genio Ligure Risvegliato*, 19.

18 Archivio Storico del Comune di Genova, Manoscritti Brignole Sale, 105.B.7.8, *Della necessità, che hà la Repubblica di Genova di armarsi, e del modo di mantenerla armata*.

19 Lo Basso, *Uomini da remo*.



Huis te Kruiningen, drawing on paper by Willem van de Velde. The drawing represents the hull of one of the ships which were sequestered from the Genoese. GREENWICH (UK), NATIONAL MARITIME MUSEUM

Dutch-speaking community in Genoa was relatively numerous (it numbered around 30 merchants, an amount comparable to the one in Venice),²⁰ only few Genoese merchants lived in the Dutch Republic.²¹ Communication between the two regions was therefore either arranged by Genoese merchants who lived in Antwerp, and who managed to have the right contacts beyond the border, or by the Dutch-speaking merchants of Genoa.²²

The role of the latter came to the fore during one of the first exploits of the *navalisti*, the establishment of the Genoese East India Company (*Compagnia Genovese delle Indie Orientali* or CGIO, 1647–1653). Even though projects about joint-stock companies, or even East India companies, had become popular in Genoa during the 1640s, the initiative was eventually taken by a Dutchman, Hendrik Muilman. Despite his role as a consul of the Dutch Republic, Muilman organized a full-fledged violation of the VOC privileges, and linked two Amsterdam merchants with some Genoese investors.²³ Eventually, at least 34 local businessmen bought shares of the company.²⁴

East Asia seems to have been quite detached from the Genoese commercial interests at the time, and there was no local pool of people with relevant experience in this field.²⁵ The technical organization of the venture was then

20 Giorgio Tosco, *In Pursuit of the World's Trade: Tuscan and Genoese Attempts to Enter Trans-Oceanic Trade in the Seventeenth Century* (PhD thesis at the European University Institute 2020) 117.

21 A. Bicci, 'Italiani ad Amsterdam nel seicento', *Rivista storica italiana* 102:3 (1990) 899–934. Also Maarten Draper is currently completing a PhD thesis on the topic at the European University Institute in Florence.

22 Julia Zunckel, *Rüstungsgeschäfte im*

Dreißigjährigen Krieg: Unternehmerkräfte, Militärgüter und Marktstrategien im Handel zwischen Genua, Amsterdam und Hamburg (Berlin 1997) 131–193.

23 Biblioteca Universitaria di Genova, Manoscritti B.II.39, c.138.

24 ASG, Notai Antichi (NA), inv.nr. 7327, 28th January 1648; inv.nr. 7331, 12th and 15th March 1650 and inv.nr. 7336, 31st July and 4th September 1652.

25 Tosco, *In Pursuit of the World's Trade*, 105.

managed by the Dutch investors, who procured two ships, with their officials and crew, on the Amsterdam market.²⁶ Also the rest of the Dutch-speaking community of Genoa played an important role. Two of them were the addressees of a bill of exchange sent by the captains of the *CGIO* during the travel.²⁷ More importantly, all the community tacitly supported the expedition, and nobody dared to bypass Muilman and to inform the authorities of the motherland of what was openly going on in Genoa.²⁸ For many practical purposes, therefore, the *CGIO* fits into the relatively common pattern of Dutch merchants using their skills and contacts to establish rival companies of the *VOC* under foreign flags of convenience.²⁹

Eventually, the company ended in failure, as its ships were detected and captured by the *VOC* in 1649.³⁰ The *VOC* reimbursed the Genoese investors for their losses,³¹ and the capital was transferred to another company, the *San Giorgio Maritime Company* (*Compagnia Marittima di San Giorgio*, or *CMG*, 1653–1668).³² The *CMG* was not very successful, mainly because it failed to monitor efficiently its agents, and therefore its charter was not renewed after its expiration.³³ The *CMG* operated in sectors which were more familiar to the Genoese, even though its activity extended at one point to Portuguese Brazil, and could rely on local captains and sailors.³⁴

Nevertheless, a Dutch connection was present as well. One of the *CMG* ships was bought in the Netherlands,³⁵ and one of its very first shareholders, and eventually one of its directors, was another Dutch-speaking merchant of Genoa, Samuel Sautijn junior.³⁶ Sautijn belonged to a rich and active family of merchants,³⁷ that traded in shipbuilding material such as tar,³⁸ or even directly arranged the provision of Dutch ships to Genoese freighters.³⁹ Apparently, he was in a good position to broker the importation of Dutch vessels to Genoa. However, the activities of Sautijn showed that this process was not straightforward.

26 S. Subrahmanyam, 'On the Significance of Gadflies: the Genoese East India Company of the 1640s', *Journal of European Economic History* 17:3 (1988) 559–581.

27 ASG, NA, inv.nr. 7329, 28th June 1649.

28 Nationaal Archief te Den Haag (NL-HANA), Staten-Generaal (SG), inv.nr. 6906, 13th August 1650.

29 Cátia Antunes, Susana Münch Miranda and João Paulo Salvado, 'The Resources of Others: Dutch Exploitation of European Expansion and Empires, 1570–1800', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 131:3 (2018) 501–521.

30 N.P. van den Berg, 'De Oost-Indische Compagnie der edelen van Genua (1648–1649)', *Tijdschrift voor Indische taal-, land- en volkenkunde* 24 (1877) 442–474.

31 NL-HANA, SG, inv.nr. 6907, 24th September 1652.

32 ASG, Notai Giudiziari (NG), inv.nr. 2311, 9th June 1654.

33 Tosco, *In Pursuit of the World's Trade*, 145–148.

34 Leonor Freire Costa, 'Genoveses nas rotas do açúcar: a intromissão em exclusivos coloniais portugueses (c. 1650)' in: Manuel Herro Sánchez et al. eds., *Génova y la Monarquía Hispánica* (Genoa 2011) 915–932.

35 ASG, NG, inv.nr. 2311, 27th August 1655.

36 *Ibidem*, 30th March 1658.

37 Tosco, *In Pursuit of the World's Trade*, 123–124.

38 ASG, NA, inv.nr. 7327, 5th June 1648.

39 *Ibidem*, inv.nr. 7331, 1st April 1650.

All these ships were employed by private, privileged companies and, as we saw, they were supposed to be primarily used as merchantmen, rather than warships. The public navy of the Republic of Genoa was composed of galleys, and the *navalisti* had the objective to increase their number, rather than changing its character.⁴⁰ This, however, changed suddenly in the 1650s, when the Republic of Genoa added a squadron of galleons to them. This shift coincided with the beginning of the armaments race that brought about the development of the ships of the line.⁴¹

This development was linked to the idiosyncratic character of the political economy of the Genoese patriciate. In the context of the 1640s and the 1650s, as Spain was undergoing the most dramatic phases of its financial and military crisis, the Genoese started to disinvest from that country, and needed to move bullion out of the Iberian peninsula. This had traditionally been done on the galleys that sailed regularly between Spain and Genoa. However, in that moment of crisis, Habsburg authorities started to take a harder stance on the issue, and began inspecting galleys in port and sequestering illegal shipments. It was necessary to move silver on ships which were capable of mooring out of port, but these needed to be heavily armed to protect their cargo. In short, the Genoese élite needed strong and militarily powerful sailing ships, exactly the kind of vessels that they usually called galleons.⁴²

The first vessels were commissioned in 1652 in the Netherlands, where the Genoese hoped they would get a better service for a smaller price.⁴³ Already in the spring of the following year, two ships were ready for use. The person in charge of the deal was Samuel Sautijn senior, the father of the merchant with the same name who lived in Genoa. Even though Sautijn was an experienced trader, his track record was far from auspicious: probably unbeknownst to the Genoese, in the 1630s he had performed a similar service for the Republic of Venice, and after being accused of scam he had to escape from Italy.⁴⁴ Even leaving aside Sautijn's attitude, the political situation was rapidly worsening, as the First Anglo-Dutch War showed the inefficiencies of the Dutch fleet.

40 On the public fleet of galleys, cfr. Lo Baso, *Uomini da remo*, 206–266.

41 Jan Glete, *Navies and nations : warships, navies and state building in Europe and America, 1500–1860* (Stockholm 1993); Jonathan R. Dull, *The age of the ship of the line : the British & French navies, 1650–1815* (Lincoln 2009).

42 G. C. Calcagno, 'La navigazione convogliata a Genova nella seconda metà del Seicento' in: *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XVI e XVII secolo* (Genoa 1973) 265–392.

43 Giorgio Tosco, *La Compagnia Genovese delle Indie Orientali e i rapporti fra Genova e le Province Unite nel Seicento* (MA thesis at the University of Pisa 2015) 127–135; Rocco Boero, *Vascelli olandesi per la Repubblica: la missione diplomatica di Giovanni Stefano Spinola (1653–1656)* (BA thesis at the University of Genoa 2016).

44 Pit Dehing, 'De Amsterdamse Wisselbank en Venetië in de zeventiende eeuw' in: Margriet den Roever ed., *Amsterdam Venetië van het Noorden* (Amsterdam 1991) 120–136.



Amsterdam Harbour Scene, painting by Reinier Nooms alias Zeeman, ca. 1664–1665. Oil on canvas. The ship on the right, which can be identified from the panel on the stern, is the *Huis van Zwieten*, one of the ships sequestered from the Genoese. According to Henriette Rahusen, researcher at the National Gallery of Art, the carved figure on top of the panel was made for the original clients, and represents the famous Genoese admiral Andrea Doria (Rahusen, 'Reinier Nooms called Zeeman', 3–4). WASHINGTON (USA), NATIONAL GALLERY OF ART

As it is well known, after the conclusion of the Civil War the English Commonwealth started a program of naval rearmament. The new English ships were not just powerful on their own, but they were also able to coordinate better their movements, and to fight in a line of battle rather than in many individual skirmishes. The Dutch navy, in contrast, relied extensively on the commission of merchantmen for war purposes, and was mainly organized as a cruising fleet, specialized in protecting lines of communication from isolated assaults rather than in engaging the bulk of an enemy fleet. As a result, in the initial phases of the First Anglo-Dutch War, the Dutch fared quite poorly. They were quick to learn, however, and by 1653 they were hastily commissioning new, heavier ships.⁴⁵

It is in this context that the Genoese-commissioned ships captured their attention. Genoese sources focus on their cost, and they do not clarify their technical details. However, as the vessels were sequestered by Dutch authorities and incorporated in their fleet, some more details are available. The shape was modified somewhat after the commission from the Genoese, and they

45 Glete, *Navies and Nations*, 179–182; Jaap R. *eighteenth centuries* (Columbia 1993) 59–70. Bruijn, *The Dutch navy of the seventeenth and*

were made larger on the stern, arguably in order to make them low enough to be able to sail in the shallow waters of the Zuiderzee.⁴⁶ For the rest, however, their basic structure remained arguably the same.

The two Genoese ships became the *Huis van Zwieten* and the *Huis van Kruijningen*, and were used, among the others, by Witte de With and Michiel de Ruyter. The first one was 146 Amsterdam feet (41,3 metres) long and numbered 60 guns, whereas the second one was 136 feet (39,6 metres) long, and numbered 54 guns.⁴⁷ Some visual sources are also available, especially drawings of the ships by Willem van de Velde, and they show ships with four masts, two gun decks and an afterdeck.⁴⁸ In this particular moment, these were big ships: at the beginning of the war, only four ships were longer than 130 feet, and still in February 1653, there were plans to build only 3 ships longer than 140 feet.⁴⁹

It is no wonder, then, that the Dutch proceeded with the sequester. As the Genoese soon discovered, this had been favoured by Sautijn himself, who hoped to be paid a commission by both the Genoese and the Dutch authorities. However, it is possible that even with a less shady broker the outcome would have been similar. The Genoese had inadvertently chosen a moment of sudden change for the renewal of their fleet, and they had put themselves at the technological frontier. Their commission stimulated a transformation that was going on in the Dutch shipyards, stimulated by the demand of new and stronger warships.

A NEW NAVAL PRODUCTION

The diplomatic crisis caused by the sequester did not bring about lasting consequences. As soon as the Genoese authorities learned about the news, they sent an agent, the Antwerp-based merchant Giovanni Stefano Spinola, to negotiate on the issue. He quickly found out about Sautijn's scam and managed to obtain a reimbursement from the Dutch Republic. Meanwhile, the end of the war was easing the pressure on the market, and Spinola could broker

46 ASG, AS, inv.nr. 2335, 12th September 1653. I thank Victor Enthoven for a conversation on this issue.

47 Johan E. Elias, *De vlootbouw in Nederland in de eerste helft der 17e eeuw, 1596-1655* (Amsterdam 1933) 150-155; James Bender, *Dutch Warships in the Age of Sail 1600-1714: Design, Construction, Careers and fates* (Barnsley 2014) 195.

48 The images are available on the websites of the National Maritime Museum in Greenwich (United Kingdom) and the National Gallery of Art of Washington (USA). Cfr. [https://collections.rmg.co.uk/collections/](https://collections.rmg.co.uk/collections/objects/157864.html)

<https://collections.rmg.co.uk/collections/objects/144962.html>, <https://collections.rmg.co.uk/collections/objects/141677.html> and <https://www.nga.gov/collection/art-object-page.154215.html> (all accessed on 13th May 2020). On the painting, cfr. Henrietta Rahusen, 'Reinier Nooms, called Zeeman/Amsterdam Harbor Scene/c. 1654/1655,' Dutch Paintings of the Seventeenth Century, NGA Online Editions, <https://purl.org/nga/collection/artobject/154215> (accessed on 13th May, 2020)

49 Elias, *De vlootbouw in Nederland*, 117 and 157.

the procurement of four new ships, by 1655. In the following decades the small squadron, known as *Nuovo armamento* ('new armaments', as opposed to the old ones made of galleys) organized convoys, mainly on the route between Genoa and Cádiz.⁵⁰ The aim of securing the importation of silver was reached, and the Genoese managed to profit from the upward trend in the importation of American silver that started in the 1660s.⁵¹

Meanwhile, however, the importation of naval technology was producing its effects in Genoa. Precise numbers are hard to come by, but scholars concur on identifying an upward trend in the construction of 'galleons' in the second half of the seventeenth century.⁵² Its effects are clearly visible on the *Nuovo armamento*: after the arrival of the first squadron of ships from the Netherlands, their replacements were all made in the Republic of Genoa.⁵³ This was visible on the composition of the crews as well: whereas in the beginning the Genoese had recruited many Dutch-speaking sailors to man their galleons, so much so that they had struggled to coordinate two parallel chains of command,⁵⁴ in later decades Genoese sailors became familiar with this kind of ships, which were used not just by the state navy, but by the merchant fleet as well.⁵⁵ As the *navalisti* had desired, a new kind of naval technology gradually spread.

This does not mean, however, that the link with the Netherlands disappeared, and the Dutchmen of Genoa kept on playing an essential role in providing naval material, in the broadest sense. Even Samuel Sautijn junior, despite what his father had done, provided rigging and hawser to the Genoese navy.⁵⁶ In this context of naval updating, the Genoese could afford to rely less on individual Dutch merchants, and to trust less their products: after a legal dispute on the provision of some rigging, Genoese authorities asked Sautijn to provide them with new one, and specified that it was supposed to be made in Genoa.⁵⁷ A few months later, Sautijn was even killed by a Dutch competitor of his, whom he had superseded as a supplier.⁵⁸ Nevertheless, even in this phase in which the Genoese shipyards gradually became more autonomous, Northern merchants were still important.

In this period the Genoese shipbuilders did not only profit from the construction of the galleon state fleet, but also from political events that were changing naval warfare in the Mediterranean. Despite the fact that the *naval-*

50 Calcagno, *La navigazione convogliata a Genova*.

51 Michel Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux : les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIIe-XVIIIe siècles)* (Cambridge-Paris 1985) 262.

52 Roberto Lenti, 'L'organizzazione di un cantiere per l'armamento pubblico nel sec. XVII' in: *La storia dei genovesi: atti del VI Convegno di studi sui ceti dirigenti nelle istituzioni della repubblica di Genova* (Genoa 1986) 39–49;

Gatti, *Navi e cantieri*; Lo Basso, 'Entre galères et vaisseaux'.

53 Calcagno, *La navigazione convogliata a Genova*.

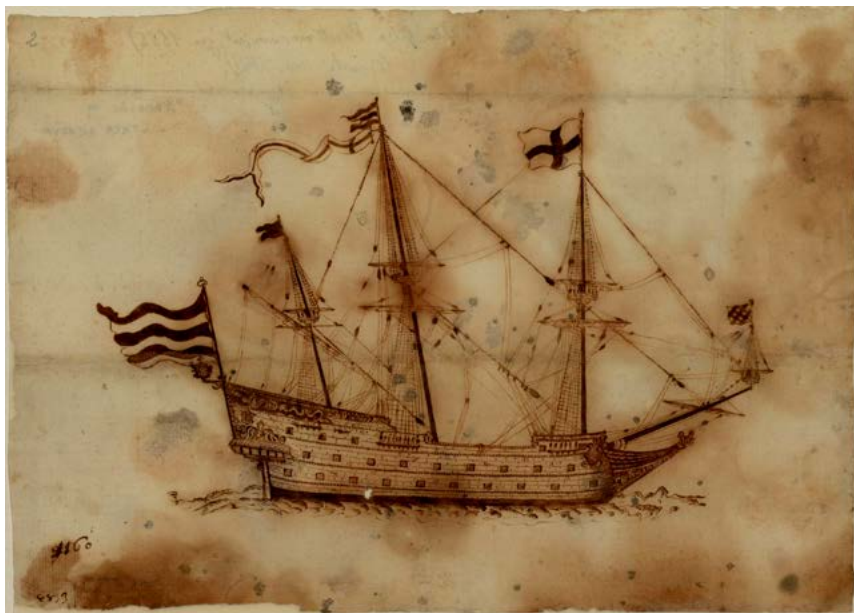
54 ASG, AS, inv.nr. 1667, 22nd March 1655.

55 Luca Lo Basso, *Gente di bordo : la vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo* (Rome 2016).

56 ASG, NA, inv.nr. 7350, 31st January 1661.

57 Ibidem., inv.nr. 1668, 10th June 1661.

58 Ibidem., inv.nr. 1579, 29th December 1661.



Model of a warship the way the Dutch usually build (Modello di nave da guerra che usano fare gli Olandesi), anonymous, drawing on paper. Even though the drawing is not dated, the caption, and its location next to documents pertaining to the purchase, connects it to the events described in this article. It flies a Genoese flag, and it arguably shows one of the vessels bought in Holland that reached Genoa in 1655. GENOVA (ITALY), ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA

isti in the 1640s put their hopes on galleys, the centrality of this kind of ships in this environment was gradually questioned. Already in the beginning of the century, the Barbary corsairs had changed the composition of their fleet and, after the arrival of Northern European renegades, they had relied more on ships exclusively powered by wind.⁵⁹ The long Venetian-Ottoman War over Candia (1645–1669) accelerated this process, and at the end of the conflict sailing ships played an essential role in the navies of both countries (which were the leading naval powers in the Eastern Mediterranean).⁶⁰ Of course, this raised the demand for vessels of this kind in the region.

The change was gradual. At first, Venice had rented English and Dutch merchantmen for mainly logistical support. These were the kind of ships that constituted the bulk of the Dutch navy before the English Wars: trading vessels which were rented for a limited amount of time, kept their usual captains, who had to follow the instructions of the admirals of the fleet, and were provided with more guns than usual.⁶¹ However, the Venetians success-

59 M. van Gelder, 'The Republic's Renegades: Dutch Converts to Islam in Seventeenth-Century Diplomatic Relations with North Africa', *Journal of Early Modern History* 19:2-3 (2015) 175-198.

60 Guido Candiani, *Dalla galea alla nave di linea : le trasformazioni della marina veneziana (1572-1699)* (Novi Ligure 2012).

61 L. Sicking, 'Selling and Buying Protection. Dutch War Fleets at the Service of Venice,

fully expanded their role. They even managed to use them to enact the first winter-long blockade in the history of naval warfare, sealing the Dardanelles between 1648 and 1649 and cutting the supplies for the enemy capital.⁶² In the same area, in 1655, the Venetians successfully managed to coordinate sailing ships and galleys to such an extent that the Ottomans lost five sixths of their whole fleet.⁶³ The slow but sturdy Northern ships stopped the enemy fleet, allowing the galleys to trap and destroy it.

Obviously, the Ottomans were not slow in responding, and started using the same strategies of their opponents. Besides hiring merchantmen and relying on their Barbary allies, they started building up their own sailing vessels.⁶⁴ The Republic of Venice followed suit, and over the following decades both countries, that went to war again in 1684–1699 and 1714–1718, started to dispose their ships in a line of battle. Galleys were never discarded, and they were still essential in patrolling, providing logistical support, and even towing ships when there was no wind. However, their role was now to assist sailing ships, which were at the center of the strategy, rather than the other way around.⁶⁵

This process had a spillover effect on Genoese shipyards. Despite the naval build-up in its own arsenal, the Republic of Venice still needed to procure ships abroad, and it rented at least eight Genoese galleons between the 1680s and the 1690s. These were vessels that were used for both war and trade, but were generally as big and as powerful as the ones that the Genoese had bought in Amsterdam in the 1650s, in the beginning of the Anglo-Dutch arms race. For example, the *Nostra Signora dell'Apparizione*, built in the coastal town of Savona in 1673, started its career by transporting rice and corned beef, but ten years later was rented as a warship. It was 100 Venetian feet (34,7 metres) long, and could carry 60 guns.⁶⁶ An old Genoese convoy ship that the Venetians rented in the same period had a similar amount of guns, and was 120 feet (41,6 metres) long.⁶⁷

It was only the beginning. By the middle of the eighteenth century, the Genoese galleon production was mainly geared towards the exportation.⁶⁸ In 1717, 7,5% of the ships used in the *Carrera de Indias* between Spain and America had been built in Genoa.⁶⁹ In the space of a few decades, the Genoese had stopped depending on foreigners for the provision of sailing ships, and they had renovated their naval activity.

1617–1667', *Studi Veneziani* 67 (2013) 89–106.

62 Candiani, *Dalla galea alla nave di linea*, 91–93.

63 *Ibidem*, 124–125.

64 *Ibidem*, 111–112.

65 *Ibidem*, 168.

66 Lo Basso, 'Entre galères et vaisseaux', 279–283.

67 *Ibidem*, 284.

68 Gatti, *Navi e cantieri*, 18.

69 Catia Brilli, *Genoese trade and migration in the Spanish Atlantic* (Cambridge 2016) 44–46.

CONCLUSION

The process that I outlined could be considered as a classic example of import substitution. In the beginning the Republic of Genoa had a naval production mainly geared towards galleys and small boats, and had to get 'galleons' from abroad. The vagueness of the term they used, which is especially baffling when one tries to connect Genoese sources with foreign ones, is indicative of the situation. The Genoese could lump together many different ships, as they all shared a clear difference from the bulk of their naval production. Over the decades, however, the picture changed, and clearly the commissions of foreign galleons promoted by the *navalisti*, whether for the joint-stock companies or for the *nuovo armamento*, facilitated the process.⁷⁰ Thanks to their efforts, the economy of the Republic of Genoa developed a strategically important sector.

However, the significance of these events is not limited to the Genoese history. In fact, they also show how naval evolution could proceed in the Early Modern world. In this as in other sectors, it is common to identify a process of gradual diffusion, from a center where the main changes take place, towards the periphery.⁷¹ However, the process I showed allows us to draw a more complicated picture. The development of naval technology and war fleets in Early Modern Europe was, up to a certain extent, a European-wide process, where factors and inputs from different areas interacted with each other. Even an apparently marginal state such as the Republic of Genoa did not just receive inputs from outside, and tried its best to steer the wave it was riding.

There was a certain amount of serendipity involved. The Genoese naval expansion started with a theoretical elaboration, which tried to identify a Dutch model in order to pursue political goals, and with a policy demand from the ruling élite, which needed to protect the silver exports from Spain. However, the theory was misleading: the joint-stock companies did not prove to be an easy path to success, and in the end they were discarded. The importation of galleons was a more important and productive result. However, in the end, not even the establishment of the convoys and the commission of sophisticated warships turned Genoa into a militarily powerful state, nor did they eliminate the need of a powerful protector in foreign policy.

Some of the crucial factors of the Genoese evolution were in fact located outside of Genoa. The Republic could tap into technology that was produced in the Netherlands, thanks also to the links provided by the Dutch-speaking community that it hosted, and sold the new ships it built to Venice, which was meanwhile appreciating their potential in Mediterranean warfare. Therefore, Genoa could take advantage from the experimentation brought about by two conflicts in which it was not involved, those between England and the Dutch

70 L. Lo Basso, 'Diaspora e armamento marittimo nelle strategie economiche dei Genovesi nella seconda metà del XVII secolo: una

storia globale', *Studi storici* 56:1 (2015) 137-155.

71 Dull, *The Age of the Ship of the Line*.

Republic on the one side, and Venice and the Ottoman Empire on the other. The Genoese intermediary position in broader processes that spanned Europe and the Mediterranean was a crucial factor in the development of their own shipping.

ABOUT THE AUTHOR Giorgio Tosco studied at the University of Pisa, in Italy, and obtained a PhD in History at the European University Institute of Florence in 2020. His research focuses on commerce in the seventeenth century, and his dissertation studies how the Genoese and Tuscan states at that time tried to enter overseas trade.

Op de radar

Beelden van een verzonken wereld. Het fotoalbum 'Herinneringen aan Hotel Lawoe'

Op 27 februari 1942 om 17.13 uur zag matroos Willem van der Mark hoe een gigantische explosie Hr.Ms. *Kortenaer* uit het water tilde, het schip doormidden brak en in de golven deed verdwijnen. Van der Mark was oorlogsroer-ganger op Hr.Ms. *Java* en stond afwisselend op de brug en bij kanon 2, op de bak van de kruiser. Toen hij rond 23.30 uur de brug verliet om het geschut te bemannen, werd ook de *Java* door een torpedo geraakt.¹ Na een enorme knal in de achtermunitiebergplaats helde de kruiser onmiddellijk sterk naar stuurboord over, brak het achterschip af en sloegen de vlammen uit het schip. Niet lang daarna zonk ook Hr.Ms. *De Ruyter*. Met het vlaggenschip van het geallieerde eskader ging ook de koloniale wereld ten onder.

Hoe anders zag de wereld eruit in augustus 1941. Een half jaar voor de tragische zeeslag verbleef Van der Mark in Hotel Lawoe in Sarangan, op de zuidhelling van de vulkaan Lawu aan de weg tussen Madiun (Oost-Java) en Surakarta (Midden-Java). De Bataafsche Petroleum Maatschappij stelde het verlofhotel tussen februari en oktober 1941 ter beschikking aan de Koninklijke Marine. Marinemannen en mariniers die volgens *De Sumatra Post* 'vaak weken achtereens niets anders dan water en lucht hebben gezien – en dat onder oorlogsomstandigheden'² konden hun jaarlijkse verlof in het hotel doorbrengen. Zij waren na de Duitse inval in Nederland tot aan de aanval op Pearl Harbor vrijwel constant op zee geweest voor het verrichten van patrouilletaken, escortering van koopvaardij, bewaken van zeegaten en paraatheidsoefeningen. Vakantie in het schilderachtige Sarangan, dat door zijn ligging op 1.400 meter hoogte een koel klimaat heeft, vormde daarop een welkome afwisseling.

In 1941 beheerden het echtpaar Hendrik en Gerritje Lafeber het berghotel, waar tussen februari en oktober 1941 vierhonderd marinemannen verbleven.

1 Nederlands Instituut voor Militaire Historie te Den Haag (NIMH), Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog, Collectie 1 (KM WO II), inv. nr. 298, Verslag matroos der eerste klasse W.J.C. van der Mark, 21 februari

1946.

2 Anoniem, 'Voor onze Jantjes: Ontwikkeling en ontspanning', *De Sumatra Post*, 1 februari 1941.



Schepelingen en mariniers in Hotel Lawoe, juni 1941. Met uitzondering van matroos der eerste klasse Van Onselen (bovenste rij, geheel links) en marinier der eerste klasse Van Dijk (onderste rij, geheel rechts) sneuvelden alle geportretteerden aan boord van Hr.Ms. *Java* tijdens de Slag in de Javazee.

Van de negenhonderd militairen die op de fatale 27 en 28 februari met de *Kortenaer*, de *Java* en de *De Ruyter* ten onder gingen, hadden er 53 in Hotel Lawoe verbleven. Het lot van deze militairen staat symbool voor de ondergang van het Nederlandse imperium in Zuidoost-Azië. Ook de geschiedenis van Hotel Lawoe en Sarangan getuigen daarvan. Tijdens de Japanse bezetting werd het hotel als interneringskamp gebruikt voor Europese vrouwen, terwijl Sarangan driehonderd uit de Nederlandse internering teruggekeerde ‘Duitse’ vrouwen en kinderen huisvestte.³ Tijdens de onafhankelijkheidsoorlog leidde de Indonesische krijgsmacht inlichtingenofficieren op in Sarangan.⁴ Op kerstavond 1948 staken terugtrekkende Indonesische militairen het dorp in brand. ‘Vom Hotel Lawoe wälztzen sich dicke, schwarzbraune Rauchwolken dem Dorfe zu’, vertelde een Duitse ooggetuige.⁵ Het hotel werd niet meer herbouwd.⁶

Mevrouw Lafeber kreeg op 10 juni 1941 als verjaardagscadeau een leeg fotoalbum van ‘haar Marine-kinderen’.⁷ Hendrik Lafeber vulde het fotoalbum met

3 NIOD Instituut voor Oorlogs-, Holocaust- en Genocidestudies te Amsterdam, Indische Collectie, Collectie 400, inv. nr. 403, Verslag J.M.C. Ridder-Frieling, ongedateerd; Ibidem, inv. nr. 2650, Verslag A. Smits, 8 mei 1947. Niet alleen Duitse staatsburgers werden geïnterneerd, maar ook ‘vijandelijke onderdanen’. Zie: C. van Heekeren, *Batavia seint: Berlijn* (Amsterdam 1986) 34.

4 Nationaal Archief te Den Haag, Netherlands Forces Intelligence Service en Centrale Militaire Inlichtingendienst in Nederlands-In-

dië, toegang nummer 2.10.62, inv. nr. 6603, Opleiding Indonesische inlichtingendienst in Sarangan, 9 januari 1948.

5 B. Adler, *Stacheldraht und Bambusspeere: Indonesiens verdrängte Geschichte* (Tübingen 2018) 73.

6 N. Wiedenhof, ‘Vakantie in Indonesië: Een tropische verrassing’, *Moesson: Onafhankelijk Indisch Tijdschrift* 28:2 (1983) 20–21.

7 Marinemuseum Den Helder, Collectie-nummer A/004/173, Fotoalbum ‘Herinneringen aan Hotel Lawoe’.



Ringsteekwedstrijd bij het Meer van Sarangan, augustus 1941. Matroos Willem van der Mark zit op het meest rechter paard.

ruim vierhonderd foto's die marinemannen geschoten hadden en naar hem opstuurden. Hij voorzag de afbeeldingen van bijschriften en plaatste achterin het album een namenlijst met stamboeknummers, rangen en verblijfsdata. Tijdens de oorlog loodste Lafeber het fotoalbum, dat hij de naam 'Herinneringen aan Hotel Lawoe' gaf, door verschillende Japanse burgerinterneringskampen. In 2001 schonk zijn dochter het aan het Marinemuseum in Den Helder.

Het fotoalbum van het echtpaar Lafeber geeft een uniek beeld van de periode net voor de ondergang van de Nederlandse koloniale wereld. De koloniale verhoudingen springen in het oog: Indonesiërs figureren als gids, kapper, *baboe* of *djongsos*. Dat officieren en Indonesische schepelingen niet geportretteerd werden, komt mede doordat de marineleiding verblijf in het hotel alleen openstelde voor diegenen 'wier naaste familie niet in Indië vertoeft'.⁸ Centraal staan de beslommeringen van de verlofgangers, die volgens een matroos 'werden behandeld als oliebaronnen'.⁹ Om de saamhorigheid te vergroten en rang- en standsverschillen te vervagen, mochten de militairen het uniform verwise-

8 NIMH, KM WO II, inv. nr. 90, Circulaire kapitein-ter-zee P. Koenraad, 'Doorbrennen verlof in berghotel "Lawoe" te Sarangan', 27 januari 1941.

9 A. Kannegieter, *Adriaan Kannegieter ging*

naar de marine, maakte een wereldreis en werkte als Japans krijgsgevangene aan de aanleg van de Burma spoorlijn (3e druk; Spijkenisse 1998) 37.

len voor een 'licht sportcostuum zonder distinctieven'.¹⁰ Vrijtijdsleding was daarnaast geschikter voor de activiteiten die geboden werden in Sarangan. Na ontbijt op bed konden de marinemannen voor verschillende soorten dagbesteding kiezen: paardrijden, zwemmen en kanoën op het Meer van Sarangan of het beklimmen van de 3.625 meter hoge vulkaan. De middagen werden gevuld met borrels op de veranda van het hotel, met een fenomenaal uitzicht over het meer en het met tjemara- en pijnbomen bedekte berglandschap.

Het album geeft de marinemannen een gezicht. Het schetst een beeld van de bedrieglijke rust voor de Japanse bezetting en de daaropvolgende dekolonisatiestrijd. 'Herinneringen aan Hotel Lawoe' biedt ons daarmee beelden van een verzonken wereld.

TICO ONDERWATER

10 Anoniem, 'Voor onze Jantjes: Ontwikkeling en ontspanning', *De Sumatra Post*,

1 februari 1941.

Website

Levens en loopbanen van zeevarenden op de Nederlandse koopvaardij, 1700–2000:
www.maritimecareers.eu

Michiel Hendrik Kerke monsterde in 1745 voor het eerst aan bij de Verenigde Oost-Indische Compagnie (voc), als ‘bosschietier’ (een matroos die ook kanonnen bediende). Drie jaar later keerde hij terug in de Republiek. Na twee maanden op de wal begon hij aan zijn volgende reis naar Azië, opnieuw als bosschietier. Zo zou hij bijna dertig jaar lang heen en weer blijven varen. Hij klom steeds verder op: via derde stuurman, tweede stuurman, opperstuurman, tot schipper. Van zijn tiende reis zou Kerke niet terugkeren: hij stierf in 1773, ergens voor de kust van Sumatra.

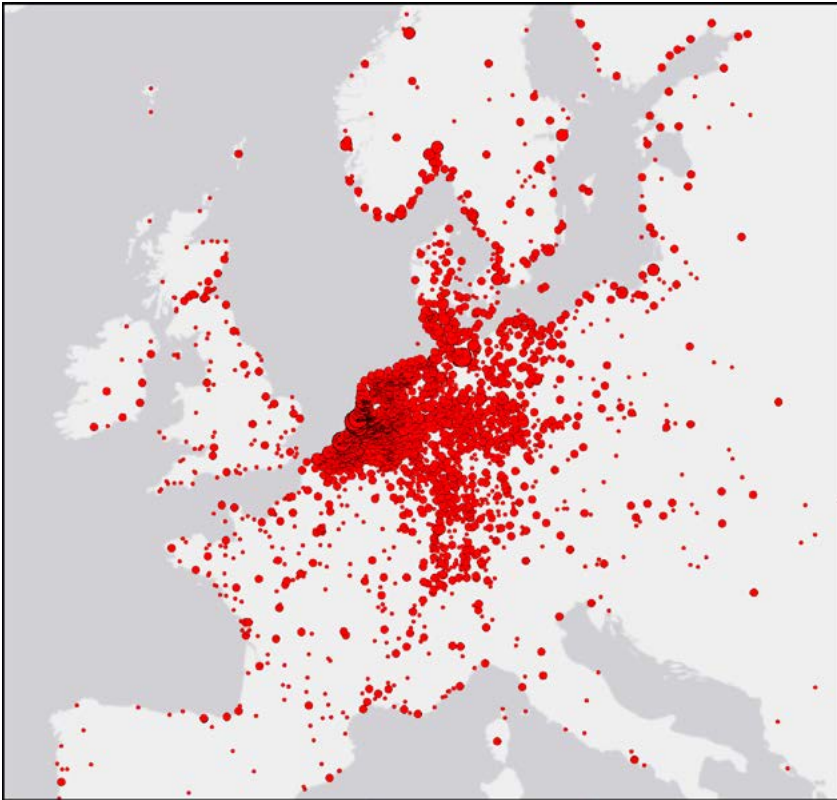
Deze informatie over Kerke komt uit voc-opvarenden, de bekende database met gegevens uit de bewaard gebleven soldijboeken van de voc.¹ Voor de achttiende eeuw zijn deze gegevens nagenoeg compleet. Dat maakt ze tot een geweldige bron voor onderzoek naar de bemanningen van de schepen van de voc. Maar voc-opvarenden is ook een lastige bron: Michiel Hendrik Kerke staat met tien afzonderlijke records tussen de bijna 800.000 registraties van bemanningsleden. Het is eenvoudig om een naam op te zoeken in de database of alle bemanningsleden van een specifieke reis op een rijtje te zetten. Maar voor grootschaliger onderzoek zijn de gegevens niet direct bruikbaar.

Hoe bijzonder was de lange en succesvolle loopbaan van Kerke? Om die vraag te kunnen beantwoorden, zijn wij in 2017 met financiering uit CLARIAH (een landelijk project dat tot doel heeft een digitale infrastructuur voor geesteswetenschappelijk onderzoek te ontwikkelen) begonnen om carrières van zeevarenden in dienst van de voc te reconstrueren.² Ook zijn wij aan

1 De voc-opvarenden-database is beschikbaar op de website van het Nationaal Archief: <http://vocopvarenden.nationaalarchief.nl/>. Aan de totstandkoming ervan (2000–2012) werkten behalve het Nationaal Archief ook de archieven van Delft, Rotterdam, Zeeland en West-Friesland mee, evenals de universi-

teiten van Gent en Leiden.

2 De website Open Archieven (www.openarch.nl/) verwijst in de presentatie van gegevens uit voc-opvarenden ook naar mogelijke andere records van dezelfde persoon.



Herkomst van bemanningsleden van de voc in de achttiende eeuw. Stippen zijn geschaald naar het aantal opvarenden uit de betreffende plaats. Bron: auteurs, op basis van de voc-opvarenden-database.

de slag gegaan met de plaatsen van herkomst van de bemanningsleden die in de database staan vermeld. Bij Michiel Hendrik Kerke staan bijvoorbeeld de herkomstplaatsen 'De Roede', 'De Roe', 'Roede' en 'De Rode' geregistreerd. Hiermee wordt het eilandje Ruden voor de Duitse Oostzeekust bedoeld. Uit de regio rond Ruden kwamen veel bemanningsleden van de voc, dat is algemeen bekend, maar hoe verhielden zich hun promotiekansen tot die van zeelieden uit andere regio's? Anders gezegd: maakte het bij de voc uit waar je vandaan kwam? Dat is wat wij wilden weten.

Het werk aan voc-opvarenden kostte meer tijd dan verwacht en leverde geen perfecte resultaten op – van ongeveer 20% van de records hebben we de plek van herkomst bijvoorbeeld (nog) niet op de kaart kunnen plaatsen. Maar onze motivatie voor het project is nooit verdwenen, omdat we zelf zo enthousiast zijn over de rijkdom van de gegevens en we bovendien merkten dat we niet de enigen waren: berichten op Twitter (@jellevanlottum) over ons werk leverden veel leuke reacties op, zowel uit binnen- als buitenland.

Dit deed ons besluiten de Engelstalige website www.maritimecareers.eu op te zetten. Dit is in de eerste plaats een blog: we plaatsen hier stukjes waarin



Een zeeman gaat
aan boord van een
schip in de haven
van Rotterdam, 1957.
Foto Ary Groeneveld.

BEELDBANK STADSARCHIEF
ROTTERDAM

we vertellen over de gegevens die we gebruiken, over onze methodologie en onze onderzoeksresultaten. Geleidelijk aan wordt het echter ook steeds meer een online naslagwerk; en niet alleen voor zeelieden in dienst van de VOC, maar voor zeevarenden op de Nederlandse koopvaardij, in de periode 1700–2000.

Dit is mogelijk door een aanvullend project, dat in het najaar van 2019 met financiering van de Samenwerkende Maritieme Fondsen van start is gegaan. Met dit project willen we de zeevarenden op de Nederlandse koopvaardij (waar we voor het gemak, dit zal inmiddels duidelijk zijn, ook de VOC bij rekenen) een gezicht geven. Dat gezicht verdienen ze. Zeelieden spelen al eeuwenlang een belangrijke rol in de Nederlandse economie, die sterk leunt op internationaal zeetransport. En ze vormen een fascinerende beroepsgroep, vooral door hun internationale karakter – waar vroeger vooral Duitsers en Scandinaviërs de Nederlandse schepen bemanden, wordt tegenwoordig veel werk gedaan door Filipino's, Chinezen en Russen. Maar ze zijn relatief onzichtbaar in de historiografie, en sinds hun aantallen zijn afgenomen en zeehavens uit de stadscentra zijn verdwenen, zijn ze ook onzichtbaar in het Nederlandse straatbeeld. Waar zeelui vroeger prominent aanwezig waren in de straten, cafés en bordelen van steden als Rotterdam en Amsterdam, komen ze tegenwoordig nauwelijks nog aan de wal als hun schip een haven aandoet.

De lezers van het *Tijdschrift voor Zeeschiedenis* weten dit natuurlijk al, maar een van de mooie aspecten van de scheepvaartbranche is dat zij zulke goede bronnen heeft nagelaten. Voor de achttiende eeuw zijn er, behalve VOC-opvarenden, bijvoorbeeld de gegevens van de Middelburgsche Commerce

Compagnie (mcc), verzameld door P.F. Poortvliet en beschikbaar op de website van het Zeeuws Archief, en van bemanningen van geëchte koopvaardij-schepen uit de Engelse Prize Papers-collectie, verzameld in een eerder project onder leiding van Jelle van Lottum. Voor de negentiende eeuw zijn gegevens beschikbaar uit archieven van de waterschout in Nederlandse havensteden, waar verschillende historici al werk aan verricht hebben. Vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw kwamen grote rederijen opzetten, die vaak personeelskaarten en ander bronmateriaal over hun scheepsbemanningen bij archiefinstellingen gedeponeerd hebben. Daniël Tuik, werkzaam op ons project, heeft uit deze rederijarchieven een steekproef genomen van enkele duizenden personen en hun gegevens in een database ingevoerd.

Ons streven is om op www.maritimecareers.eu zo veel mogelijk van deze gegevens op geïntegreerde wijze toegankelijk te maken. Dit betekent dat het mogelijk gaat zijn tegelijkertijd in verschillende databases met gegevens van zeelieden te zoeken. Wie op Daniel Engel uit Danzig zoekt, vindt bijvoorbeeld zijn aanstellingen bij de voc, maar ook zijn reis naar Curaçao en terug op het koopvaardij-schip *Keyser Josephus*. En wie de bemanning van MCC-schip *Grenadier* natrekt, vindt bij vijf van de 32 zeelieden dat zij ook reizen voor de voc gemaakt hebben.³ Vanzelfsprekend zullen deze gegevens zo veel mogelijk gekoppeld worden met databases van schepen en reizen, zoals Marhisdata,⁴ Dutch-Asiatic Shipping⁵ en Soundtoll Registers Online.⁶ De meest recente gegevens van zeevarenden kunnen door beperkingen op grond van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) voorlopig helaas niet beschikbaar worden gesteld.

Daarnaast omvat de website een collectie korte biografieën van zeelieden. Gebaseerd op literatuur en aanvullend archiefonderzoek bieden deze context bij de beknopte gegevens uit de verschillende databases. De gegevens over Michiel Hendrik Kerke uit voc-opvarenden gaan al meer leven als ze met elkaar gekoppeld worden: er verschijnt dan een loopbaan uit losse observaties. Ze gaan nóg meer leven als je ze in breder verband bekijkt: hoe verhoudt Kerke zich tot andere bemanningsleden van de voc afkomstig uit dezelfde periode en regio, en hoe verhoudt die groep zich tot andere groepen? Zo'n collectieve biografie krijgt op haar beurt meer kleur als over een of enkele gevallen extra informatie bekend is. Zo weten we van Kerke dat hij twee keer getrouwd is, in Amsterdam, en beide keren met een geboren Amsterdamse. Zijn trouwaktes bevestigen zijn afkomst (op het stadhuis werd Wolgast als geboorteplaats geregistreerd, een Noord-Duitse kustplaats vlakbij Ruden), maar laten tegelijkertijd zien dat Kerke later in zijn carrière eigenlijk nauwelijks nog als migrant beschouwd kan worden. Andere bronnen geven inzicht in zijn bezit, of liever: gebrek daaraan. Ondanks zijn glanzrijke loopbaan en lucratieve privéhandel

3 Met dank aan onderzoekswerk van Jessica den Oudsten.

4 <https://www.marhisdata.nl/>

5 <http://resources.huysgens.knaw.nl/das>

6 <http://www.soundtoll.nl/>



Impressie van de voc Data Experience, een museuminstallatie waarmee bezoekers in *augmented reality* door gegevenscollecties van de voc kunnen dwalen. Deze installatie, vanaf voorjaar 2021 in Het Scheepvaartmuseum te Amsterdam, is deels gebaseerd op onderzoek van de auteurs. Impressie, Studio Bertels.

(onder meer in slaven), wogen zijn bezittingen bij overlijden maar net op tegen zijn schulden. Deze collectie biografieën wordt in de loop van de tijd verder uitgebreid.

Ten slotte blijft de website de plek waar wij nieuwe kaarten en andere data-visualisaties plaatsen en vertellen over de resultaten uit ons onderzoek naar zeevarenden op de Nederlandse koopvaardij.

LODEWIJK PETRAM EN JELLE VAN LOTTUM

Boekbesprekingen

Arnout van Cruyningen, *De Hanze. De eerste Europese handelsmacht*

Utrecht: Uitgeverij Omniboek, 2019, 191 pp., ill.,
ISBN 9789401915793; € 20

Omdat veel over de Hanze in het Duits of Engels is verschenen en er volgens de auteur betrekkelijk weinig recente literatuur over dit netwerk van steden en kooplieden in het Nederlands voorhanden is, besloot Arnout van Cruyningen met dit boekje een beknopte inleiding te bieden. Echt wetenschappelijke pretenties heeft het werk niet, gezien de zeer beknopte literatuurlijst en het ontbreken van een notenapparaat. Om het bredere publiek tegemoet te komen, hanteert de auteur niet alleen een plezierige en toegankelijke schrijfstijl. Het boek is ook nog eens rijk geïllustreerd, biedt zelfs een apart kleurenkatern en er worden allerlei thema's in kaderteksten toegelicht. Daarnaast vindt de lezer in aparte bijlagen beknopte beschrijvingen van alle Hanzesteden, een begrippenlijst en tenslotte een op chronologische volgorde opgestelde sleutelgebeurtenissen. Een namen- en zakenindex is dan weer niet opgenomen, maar het laat onverlet dat Van Cruyningen de lezer een nuttig naslagwerk aanbiedt, hoe summier de informatie soms ook is. Al deze bijlagen nemen zowat een derde van het totaal aantal pagina's in beslag en met de vele illustraties en kaderteksten daaraan toegevoegd, blijven er hooguit tachtig bladzijden verklarende tekst over. Daarmee heeft de auteur zichzelf de zware uitdaging opgelegd om een historisch veelzijdig fenomeen als de Hanze in een bijzonder beknopt bestek te beschrijven. Bovendien was het ook nog eens noodzakelijk een eigen perspectief te kiezen, want sedert 1990 zijn er wel degelijk op het brede publiek gerichte Nederlandstalige boeken over de Hanze verschenen van onder meer Lensen en Heiting (1990), Zeiler en Dekker (1998) of vrij onlangs nog van Van der Zee (2018) en Kuiper (2019). Waar al deze auteurs de nadruk sterk op de Nederlanden leggen, kiest Van Cruyningen voor het bredere perspectief van de Hanze als een sterk op het Duitse Rijk georiënteerd netwerk van steden en



kooplieden en sluit daarbij zeker in het eerste hoofdstuk aan op de recente zienswijzen op het functioneren van de Hanze.

Ook al gaat hij niet in op de lopende discussie over de Hanze als organisatie en/of institutie, hij laat in het eerste hoofdstuk wel zien dat de Hanze een zeer flexibel netwerk was, dat in slechts beperkte mate van bovenaf werd aangestuurd. Terecht ontkent hij het verbondsmatige karakter van de Hanze door de steeds wisselende samenstelling van coalities binnen het stedennetwerk en het losjes gedefinieerde lidmaatschap als wezenskenmerk te beschouwen. Hoofdstuk 2 behandelt de buitenlandse vestigingen van de Hanze: de zogenaamde kantoren in Bergen, Nowgorod, Londen en Brugge. De schrijver beschrijft de verschillende organisatievormen van de vier kantoren en hun geografische ligging ten opzichte van de steden, maar gaat voorbij aan hun betekenis voor het internationale handelsverkeer en -diplomatie en voor de contacten met het economische achterland. Daarentegen is er wel aandacht, zij het oppervlakkig, voor het alledaagse leven zoals deze uit de interne reglementeringen valt te distilleren. Het zal een gevolg zijn geweest van de worsteling met de weinige ruimte die de auteur kennelijk werd gegund. Dit blijkt op welhaast navrante wijze in het derde hoofdstuk waarin nog geen drie pagina's worden gewijd aan het functioneren van de Algemene Hanzevergadering en dat verder uit illustraties en kaderteksten bestaat. Vandaar dat voorbij moest worden gegaan aan de Hanze als getrappt systeem van stedenvertegenwoordiging met voorbereidende regionale vergaderingen die de interne tegenstellingen haarscherp voor het voetlicht brachten.

Hoofdstuk vier is gewijd aan de ontstaansgeschiedenis van Lübeck, voorgesteld als de bakermat van de Hanze, en de sociale opstanden die in de veertiende eeuw de gemoederen in de stad bezighielden. Meer aandacht voor de handelspositie van Lübeck in het Baltische gebied, haar rol als stapel, haar overwicht in Scandinavië en met name in Bergen en haar toenemende isolatie in de zestiende eeuw was hier op zijn plaats geweest, evenals de toenemende interne concurrentie met bijvoorbeeld Gdansk, Keulen of Hamburg. Daarentegen heeft de auteur in een volgend hoofdstuk wel oog voor de verbindende betekenis van de syndici Suderman en Domann die grote inspanningen leverden om de Hanze te midden van de opkomende nationale staten als 'confederatie' op het Europese toneel te herpositioneren. Jammer genoeg ontbreekt het aan voldoende conceptualisering om de lezer van de betekenis van deze hanzeatische diplomaten te doordringen. De 'koopliedenhanze' krijgt aandacht in de vorm van summiere biografische schetsen van de kooplieden Lemberg, Veckinhusen, Mulich en Gisze. Met de twaalf regels tellende paragraaf over de laatste gaat dit hoofdstuk als een nachtkaaars uit, mede omdat nauwelijks wordt gerept van de netwerken, werkwijze en betekenis voor de hanzeatische handel van deze overigens in meerdere opzichten toch atypische hanzekooplieden. Wel is er veel oog voor de conflicten, handelsblokkades en oorlogen van de Hanze met nadruk op de oorlogen met Denemarken (1360-1370) en de met Holland (1438-1441). Oorzaak en gevolg worden weliswaar uit de doe-

ken gedaan, maar nergens blijkt hoezeer juist de conflicten waarin de Hanze zich mengde het gespleten karakter van het netwerk met zijn uiteenlopend regionale en lokale belangen aan het daglicht brachten. Het achtste en laatste hoofdstuk gaat verhoudingsgewijs breedvoerig in op het optreden van de Victualiebroeders en de legendevorming rond hun hoofdman Stortebeker. Met oog voor de *petite histoire* worden de relatie van deze zeeschuimers met de Hanze uit de doeken gedaan, zij het dat alleen de gebeurtenissen op de Oostzee in de strijd met Zweden worden besproken. Dat de Likedelers ook tijdens de Friese oorlogen van rond 1400 de Noord- en Zuiderzee onveilig maakten en van alle walletjes aten, komt dan weer niet aan de orde.

Afgezet tegen de ogenschijnlijk willekeurige keuzes van thema's en de summere beschrijvingen, voegt dit boek, ondanks een veelbelovend eerste hoofdstuk, uiteindelijk niet veel toe aan de reeds bestaande Nederlandstalige publicaties over de Hanze. Daar komt nog eens bij dat de tekst op de achterflap slordig is geconcipeerd. Terwijl Van Cruyningen zeer terecht opmerkt dat de Hanze geen verbond is, noch werd gesticht of een oprichtingsdatum kent, wordt in het wervende tekstje precies het tegenovergestelde beweerd. Beloofd wordt dat de schrijver inzoomt op de relaties met de Nederlanden, terwijl deze er in werkelijkheid zeer bekaaid van af komen. Al met al ontstaat zo de indruk van een toch wat haastig samengesteld boek waarbij de afstemming tussen auteur en uitgever kennelijk niet optimaal verliep. Dat is toch spijtig voor een onderwerp dat al anderhalve eeuw een zeer bewogen en rijke geschiedschrijving kent.

HANNO BRAND

Alban van der Straten, *Piraten van de Noordzee.*

Een verborgen geschiedenis van Brest tot Bergen

Tielt: Lannoo, 2020, 336 pp., ill., ISBN 9789401470452;

€ 34,99

Alban van der Straten is filosoof en politicoloog. Hij publiceerde eerder over België in de Tweede Wereldoorlog (mei 1940 en het verzet) en in 2016 kwam daar een overzichtswerk betreffende zeven eeuwen Belgische ontdekkingsreizigers bij. In oktober 2020 verschenen van zijn hand *Les Pirates de la Mer du Nord. Une histoire dévoilée de Brest à Bergen* en de gelijkvormige naar het Nederlands vertaalde editie. Opnieuw een publicatie waarin Van der Straten een lange periode 'aanpakt': de piraterij in de noordelijke zeeën van de Romeinse tijd tot aan de napoleontische *corsaires* in de vroege negentiende eeuw. Met grote stappen loopt de auteur door de geschiedenis van zeeschuimers, piraten, zeerovers, Duinkerker kapers en vrijbuiters. Hierin ligt zijn kracht en gelijktijdig



ook zijn zwakte. Zelf typeert hij zijn project, bijna twee millennia kaapvaart en piraterij beschrijven op vijf verschillende zeeën, als een enigszins megalomane onderneming (p. 20). Daarnaast wilde Van der Straten een hiaat opvullen. Zijns inziens zijn de beschikbare publicaties over kaapvaart en piraterij te specialistisch en te academisch of te populair.

Enkele uitgangspunten. Op theoretisch niveau beschrijft hij het verschil tussen de juridische status van piraten en kapers, maar ook de historische ontwikkeling, betrekkelijkheid en verstrengeling van die twee begrippen. Het betoog is chronologisch opgebouwd. De auteur verdedigt deze aanpak omdat piraterij en kaapvaart in de noordelijke zeeën onderdeel uitmaakten van een en dezelfde gewelddadige (semi-)private maritieme realiteit. De relatie tussen particuliere ondernemingen en het wettelijk gezag, de rol van havenplaatsen bij fraude en smokkel, de uitrusting van schepen, de gehanteerde tactieken: het zijn volgens hem allemaal aspecten van kaapvaart en piraterij die wel van eeuw tot eeuw varieerden, maar in het bredere verband beter zijn te begrijpen (p. 21). De beperking tot de noordelijke zeeën baseerde hij op het feit dat sinds mensenheugenis deze zeeën een samenhangende maritieme ruimte vormen.

Piraten van de Noordzee heeft een vreemde opbouw. Het boek begint met een voorwoord van Louis Sicking, dat bijna als een samenvatting van het boek kan worden gezien. Daarna volgt een enigszins onduidelijke proloog, een inleiding en drie kernhoofdstukken, waarin de auteur summier de opkomst, hoogtijdagen en ondergang van diverse groepen kapers/piraten beschrijft. Het eerste hoofdstuk is getiteld 'De heidense bakermat van piraterij (ca. 41-1171)' en loopt van de Romeinen tot aan de Vikingen. In het tweede hoofdstuk 'De heerschappij van de aartspiraten (ca. 1146-1511)' staan Wenden, Victualiënbroeders en Vlaamse, Franse en Engelse kapers uit de late middeleeuwen centraal. In het laatste hoofdstuk 'In de schaduw van de grote wereldrijken (ca. 1468-1814)' figureren Hugenoten, Watergeuzen, Sea Dogs, Duinkerker kapers, Engelse en revolutionaire kapers. In de conclusie, die eigenlijk geen conclusie mag heten, duiken ineens de Prize Papers op. In de epiloog beschrijft Van der Straten de diverse ontsnappingen van de Franse kaper Tom Souville uit Engelse gevangenschap in de Napoleontische tijd.

Ondanks het vlot geschreven betoog, is het geheel toch erg opsommerig, soms zelfs encyclopedisch en het bevat weinig analyses. Het notenapparaat is zo beperkt, dat moeilijk te achterhalen is waarop bepaalde passages zijn gebaseerd. Het is jammer dat auteur en vertalers niet iets kritischer naar het 'Nederlandse' deel hebben gekeken. Elizabeth I dwong niet in september 1572 de Watergeuzen tot vertrek uit haar havens (p. 207), Vlissingen ligt niet aan de Ooster- maar aan de Westerschelde (p. 230), Michiel de Ruyter liet de buitgemaakte *Royal Charles* niet naar Amsterdam, maar naar Hellevoetsluis overbrengen (p. 248).

De verknoping van kaapvaart en piraterij met de reguliere handel en politiek komt in dit boek wel goed uit de verf, evenals het verschil tussen erkende kapers en vogelvrije piraten en zeerovers. In middeleeuws Europa kwam

geweld op zee vaak voor en was piraterij de norm. Het predicaat ‘piraat’ was lange tijd zeker niet negatief. Zo stonden piraterij en kaapvaart aan de wieg van de Hanze en de Republiek. Soms vormden zij de basis van de Europese marines of werkten zij in het Franse geval parallel (*armement mixtes*).

Piraten van de Noordzee. Een verborgen geschiedenis van Brest tot Bergen geeft een lezenswaardig overzicht van bijna achttien eeuwen piraterij en kaapvaart. Wil je op een leuke manier je even oriënteren op piraten, kapers of zeeschuimers, dan is deze mooi vormgegeven publicatie hier uitermate geschikt voor.

ADRI P. VAN VLIET

Boye Meyer-Friese en Albrecht Sauer, *Johan Månssons Seebuch der Ostsee von 1644. Eine – fast vergessene – Erfolgsgeschichte*

Bremerhaven/Wiefelstede: Deutsches Schifffahrts Museum/Oceanum Verlag, 2020, 350 pp., ill., ISBN 9783869270739; € 49,90



De Zweedse oud-stuurman Johan Månsson (†1659) stelde zijn *Siö-Book* in opdracht van de admiraliteit in Stockholm samen, en gaf het met privilege van koningin Christina in 1644 zelf uit. Het is een zeemansgids van de Oostzee met de Sont en de Finse Golf. Een jaar later publiceerde Månsson van hetzelfde gebied een zeekaart als aanvulling op zijn gids. De gids werd na zijn dood, vaak verbeterd en aangevuld, nog 23 maal uitgegeven, ook in Duitse, Deense en Russische vertalingen, in Wismar en Lübeck, Kopenhagen, en in Sint-Petersburg. De laatste uitgave verscheen in 1787 in Lübeck. Zweedse heruitgaven en sommige Duitse edities kregen het privilege van Zweedse koningen (tevens landgraaf van Hessen) mee. De Russische edities kregen het privilege van tsaar Peter de Grote. Er zijn twee roefdrukken bekend, beide Duits; dat zijn uitgaven waarbij het privilege is ontdoken en waarin de namen van de drukker en de uitgever ontbreken. Het aantal heruitgaven, ook in andere landen aan de Oostzee, de koninklijke privileges, en de roefdrukken geven aan hoe belangrijk deze zeemansgids bijna twee eeuwen lang voor schippers en stuurlieden in dat gebied is geweest. Hoewel het geen Nederlandse editie kende, mag worden aangenomen dat Månssons (Duitstalige) zeemansgids door Nederlanders is gebruikt in het door hen drukbevaren gebied.

De facsimile van de achtste Duitse uitgave van het *See-Buch* (Lübeck 1759) staat in dit boek centraal. Er is maar één exemplaar van bekend, in de bibliotheek van het Altonaer Museum in Hamburg. Net als Lucas Janszoon Waghe-
naer in zijn *Spieghel der zeevaerdt* van 1584, vangt Månssons gids aan met een

‘vermahnung an den steuer-mann’ (Waghenaer schreef ‘vermaninghe tot alle de jonghe zeevaerende luyden’), waarmee werd aangespoord tot oefening in de stuurmanskunst. De facsimile heeft een glossarium waarin door Månsson gebruikte begrippen worden verklaard. Maar *Johan Månssons Seebuch* is meer dan een bronnenuitgave. De facsimile is ingebed in hoofdstukken waarin de navigatie en hydrografie van de Oostzee in de zeventiende en achttiende eeuw uitvoerig worden behandeld.

In het eerste hoofdstuk bespreekt Sauer de zeekaarten en zeemansgidsen van dat gebied, van vóór de verschijning van Månssons gids. Daartoe behoren belangrijke Nederlandse uitgaven, zoals de *Caerte vander zee om oost en west te zeylen* uit 1541, de *Onderwijsinge vander zee* uit 1558 en Waghenaers *Spieghel*. In het tweede hoofdstuk behandelt Meyer-Friese de zeventiende en achttiende-eeuwse navigatie-aspecten van de Oostzee, zoals kust- en havenbeschrijvingen, de zeestromingen en de te verwachten weersomstandigheden, gevaren voor navigatie en de daar vereiste kennis van stuurmanskunst. De lezer zou in dit lange en diepgravende hoofdstuk gediend zijn met een indeling in paragrafen.

In hoofdstukken na de facsimile gaat Meyer-Friese in op verschillende aspecten van Månssons gids. Eerst behandelt hij de verspreiding ervan, en de verbeteringen en aanvullingen in de opeenvolgende edities, gevolgd door een bespreking van het belang van de gids voor de navigatie in de Oostzee. Daarna beschrijft hij religiositeit als hulpmiddel, het door gebeden trachten af te dwingen van veilige navigatie. Månsson spoorde aan tot gebed, maar gebeden en Bijbelcitaten, zijn alleen in aanvullingen in latere edities opgenomen. In het laatste hoofdstuk wordt de invloed van Månssons gids op latere zeemansgidsen en navigatieboeken van het Oostzeegebied besproken; tot in de vorige eeuw is de gids door historici van hydrografie en navigatie als bron gebruikt. Van de zeven bijlagen noem ik de bibliografie, waarin alle edities van het *Siö-Book* met hun vindplaatsen uitvoerig worden beschreven. De band bevat drie losse, groot-formaat kleurenreproducties van kaarten van het Oostzeegebied. Het zijn de zeekaart van Månsson van 1645, en twee Engelse zeekaarten uit 1791 die het gebied laten zien zoals het bekend was rond de tijd van de laatste editie van Månssons gids.

Alle afbeeldingen – ook de facsimile – zijn in kleurendruk, waarmee de auteurs en uitgever niet alleen een grondige en uitgebreide, maar ook een zeer fraaie publicatie hebben geleverd. Meyer-Friese is oud-conservator van het Altonaer Museum en Sauer is oud-bibliothecaris van het Deutsches Schiffahrts Museum in Bremerhaven. Beiden hebben veel maritiem-historische publicaties op hun naam staan, Sauer in het bijzonder op het gebied van *Seebücher*.

Behalve aan historici van navigatie, hydrografie en bibliofielen, kan dit boek interessant zijn voor Oostzeezeilers vanwege het historisch-nautisch inzicht dat het in hun vaargebied biedt. Steekproefsgewijs blijkt het personenregister niet helemaal betrouwbaar. De namen van Arend Lang en Rödning komen er

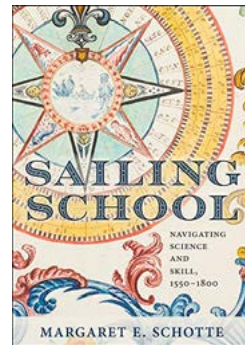
in voor, maar die van de in hoofdstuk 7 meermalen genoemde Ehrensvård, Römer en Arvo Tering bijvoorbeeld niet. Ook is het jammer dat de naam van het Amsterdamse Scheepvaartmuseum, slordig maar consequent als Scheepvaartmuseum wordt gespeld. Dat is overigens het enige instituut in Nederland waar een (Duitstalige) uitgave van Månssons gids wordt bewaard.

W.F.J. MÖRZER BRUYNS

Margaret E. Schotte, *Sailing School. Navigating Science and Skill 1550–1800*

Baltimore: John Hopkins University Press, 2019, 297 pp., ISBN 9781421429533; \$ 59,95

Over de geschiedenis van de navigatie op zee verschijnen met enige regelmaat deelstudies over bepaalde instrumenten of een beperkte periode in één land. Met *Sailing School* van Margaret Schotte is nu een werk geschreven met een veel bredere ambitie.



In de inleiding wordt het doel van de studie uiteengezet: in de eerste plaats wil de schrijver het onderzoek over de grenzen van één land heen trekken en in meer taalgebieden bestuderen. Aan de hand van technische boeken en handschriften komen de ontwikkelingen in Spanje, Nederland, Frankrijk en Engeland aan bod. Schotte richt zich op kennisoverdracht in het klaslokaal en in de praktijk aan boord van een schip.

Het hoofddeel van het boek is geografisch-chronologisch ingedeeld. Het begint met de zestiende-eeuwse ontwikkelingen in Spanje. De Spanjaarden waren, met de Portugezen, de eersten die de open oceaan bevoeren en daarmee met nieuwe uitdagingen voor de navigatie werden geconfronteerd. De Spaanse leerboeken legden nadruk op een goede kosmografische kennis, voordat de navigatie op zee zelf werden behandeld.

Het volgende hoofdstuk geeft een levendige beschrijving van de uitdagingen die de uitbreiding van de scheepvaart vanuit Nederland rond 1600, vooral voor de navigatie over langere afstanden, met zich meebracht. Tegelijkertijd met de langeafstandscheepvaart ontstond een markt voor handboeken voor deze vaart. In hoog tempo kwamen er handboeken, tabellen, aangevuld met (zee)atlassen van de pers. Het Nederlands materiaal was meer toegesneden op de praktijk, zonder al te veel theorie, maar met bijvoorbeeld tabellen die nodig waren om de vaak complexe berekeningen te vergemakkelijken. Het onderwijs in Nederland was ook anders. In Spanje was één centraal instituut, de Casa de Contratación, verantwoordelijk voor het navigatieonderwijs. In Nederland waren in de grote havensteden vele kleine scholen waar jonge zeelieden de beginselen van de navigatie op open zee konden leren.

In het volgende hoofdstuk verplaatsen we ons naar de Franse havenplaats Dieppe in de tweede helft van de achttiende eeuw. Hier begon Guillaume Denys een invloedrijke zeevaartschool. Zijn educatieve programma verspreidde zich door zijn leerboeken en honderden leerlingen. In het boek wordt zijn methode uitvoerig besproken.

Vervolgens neemt Schotte de lezer mee naar de Royal Mathematical School in Engeland. Hier bespreekt ze de wijze waarop deze school het onderwijs verzorgde en de eisen die het stelde op het gebied van navigatie, maar ook aan de praktijk van goed zeemanschap. De school had een goede reputatie in de theoretische vakken en wiskunde. Mensen uit de praktijk konden ook bij een andere instellingen terecht. Bij Trinity House konden zij een examen doen voor een certificaat om gezagvoerder te worden. In dit deel wordt de spanning tussen praktijk en de theorie in het onderwijs goed weergegeven.

In het volgende hoofdstuk zijn we weer terug in Nederland aan het begin van de achttiende eeuw. De in deze periode veel gebruikte leerboeken wijken af van buitenlandse voorbeelden. De wiskunde was vrij geavanceerd en ook de volgorde was anders, omdat Nederlandse boeken met getijdenberekeningen begonnen. Een aantal schrijvers was ook examinerator van de voc en de wic en kon zijn invloed zo verder laten gelden. Het bijzondere van dit hoofdstuk is de behandeling van de handschriften die leerlingen aan de hand van de lessen samenstelden. Van deze Nederlandse handschriften, vaak aangeduid als 'schatkamers', is een relatief groot aantal uit de achttiende eeuw bewaard gebleven. Dit biedt de mogelijkheid te laten zien hoe de leerlingen de lesstof tot zich namen.

Het laatste hoofdstuk is een case study. In 1789 raakte het Britse oorlogsschip HMS *Guardian* onder bevel van *lieutenant* Edward Riou zwaar beschadigd door een aanvaring met een ijsberg in de zuidelijke Indische Oceaan. Door de aanvaring ontstond een gat in het onderwaterschip en ging het roer verloren. De commandant en zijn bemanning voerden een tijdelijke reparatie uit en construeerden een noodroer. De situatie bleef echter uiterst hachelijk en Riou besloot terug te varen naar Kaapstad. Om de route te vinden moest hij ook gewoon doorgaan met het bepalen van zijn positie en de kortste route naar de veilige haven. Met dit voorbeeld laat Schotte zien hoe Riou al zijn kennis, ervaring en vindingrijkheid moest gebruiken om het schip te behouden om daarmee de bemanning en zichzelf het leven te redden. Na negen weken bereikte de *Guardian* de Kaap.

In het slothoofdstuk komen de lijnen over hoe de technische boeken, het onderwijs en de praktijk op elkaar inwerkten samen. Het geeft duidelijk aan hoe de navigatie een fraai voorbeeld is van de ontwikkeling van de wetenschap en de toepassing daarvan in de praktijk. Bijzonder aan dit boek is vooral de internationale vergelijking, omdat het een unieke kijk verschaft op waar de ontwikkelingen parallel lopen en waar nationale verschillen zitten.

Op een aantal plaatsen doet de schrijver uitspraken over het geheel van de vaardigheden die een goede stuurman of schipper moet hebben om het schip

veilig naar zijn bestemming te brengen. Het gaat dan niet om de navigatietechnieken, maar om zaken die met goed zeemanschap te maken hebben, zoals kennis van en ervaring met de behandeling van schip en tuig onder diverse omstandigheden. Zeemanschap is een terrein waarin de auteur veel minder thuis is en de beschrijving ervan is daardoor schetsmatig en onevenwichtig. De opzet van de studie is daarop ook niet toegesneden, omdat het niet klassikaal werd onderwezen en niet in de leerboeken stond. Een ander punt van kritiek is dat de schrijver soms de terminologie rond de navigatie en scheepvaart net verkeerd gebruikt. Een voorbeeld is het veelvuldig gebruik van het woord 'boat' als het om zeegaande schepen gaat.

Over de geschiedenis van de navigatie op zee, de methode van onderwijs en de presentatie van het materiaal in de verschillende leerboeken levert Schotte een belangrijke bedrage. Omdat de leerboeken voor de navigatie en bijbehorende handschriften de basis vormen voor de studie levert het ook een belangrijke bijdrage aan de geschiedenis van het technische boek en handschrift. Schotte schrijft duidelijk, waardoor het betoog met enige basiskennis op het gebied van navigatie goed te volgen is.

DIEDERICK WILDEMAN

Gijs Rommelse, *Zeevarenden achter de tralies. De krijgsgevangenen van de grote zeeoorlogen, 1652–1674*

Hilversum: Uitgeverij Verloren, 2020, 104 pp., ill., ISBN 9789087048365; € 15,00

Naar krijgsgevangenschap in de vroegmoderne tijd is tot nu toe nauwelijks onderzoek gedaan. De vorig jaar onverwachts overleden maritiem historicus Gijs Rommelse, in 2006 gepromoveerd op *The Second Anglo-Dutch War (1665–1667)*, was een van de weinige onderzoekers op dat terrein. Samen met de Brit Roger Downing schreef hij een handvol artikelen over de krijgsgevangenen van de drie zeventiende-eeuwse Engels-Nederlandse oorlogen. Die verhalen vormden de basis van *Zeevarenden achter de tralies*. De publicatie is opgebouwd uit drie thematisch geordende hoofdstukken. Daarin worden de Juliaanse en de Gregoriaanse kalender soms beide gebruikt.

In het eerste hoofdstuk worden de juridische, politieke en militaire omstandigheden van de drie zeeoorlogen tussen Engeland en de Republiek besproken. De regelgeving over de behandeling van krijgsgevangenen zou volgens Rommelse haar oorsprong vinden in een uit de middeleeuwen stammend 'oorlogsrecht'. In de vroegmoderne tijd werd dit oorlogsrecht door vooraanstaande humanisten zoals Hugo de Groot getheoretiseerd. Zij vroegen zich onder meer af wan-



neer een oorlog gerechtvaardigd zou zijn en aan wat voor regels de strijdende partijen zich dienden te houden. Het inhumane behandelen van krijgsgevangenen wezen zij af. De zeggenschap over de behandeling van krijgsgevangenen verschoof in de zeventiende eeuw van de commandant ter zee of te land naar de staat. Door bevelhebbers gemaakte ad-hocafspraken over de opvang, uitruil of loskoop van gevangenen, zogeheten kartels, werden voortaan door staatsfunctionarissen geregeld.

In het tweede hoofdstuk gaat Rommelse dieper in op de staatsbemoeienis. De kartels kregen een formeler karakter en mondden zelfs uit in bilaterale overeenkomsten tussen de elkaar bestrijdende staten. Van een vaste of universele regelgeving was echter nog geen sprake. Tijdens de drie zeventiende-eeuwse Engels-Nederlandse oorlogen werden zowel via diplomatieke vertegenwoordigers als via commerciële kanalen krijgsgevangenen uitgewisseld.

Over de omvang en behandeling van Engelse krijgsgevangenen in de Republiek is weinig bekend. De Engelse aanpak van Nederlandse gevangenen is beter gedocumenteerd. Een verloren zeeslag tegen de Engelsen bracht gemiddeld circa 1.500 man in krijgsgevangenschap. Daar kwam nog een veelvoud bij van bemanningsleden van elders opgebrachte Nederlandse schepen (zowel oorlogsschepen als kapers en koopvaardij- en visserij-schepen). In totaal ging het al gauw om tien- tot twintigduizend in gevangenschap geraakte zeelieden per oorlog. Het merendeel van hen bezat de Nederlandse nationaliteit. De opvang van de krijgsgevangenen in Engeland was opgedragen aan door de overheid aangestelde *Commissioners*. Die stuurden de gevangenen in beginsel naar Londen. Maar omdat die stad niet voldoende gevangenisruimte had, moesten overal elders in het land gevangenis en militaire forten met cellencomplexen bijspringen. Daarnaast deden ook nog oude aftandse schepen dienst als drijvende gevangenis. Om de kosten te drukken werden tijdens de eerste twee Nederlands-Engelse oorlogen (1652-1654, 1665-1667) de krijgsgevangenen al dan niet onder dwang aan het werk gezet. Hun leven stond in het teken van ontberingen en honger. De Derde Nederlands-Engelse Oorlog (1672-1674) liet enige verbetering zien. De Nederlandse overheid (zowel de vijf admiraliteiten als de Staten-Generaal) bekostigde toen zelf de verzorging van haar in Engelse krijgsgevangenschap geraakte landgenoten.

Het derde hoofdstuk richt zich op de gedachte wereld en het wel en wee van de krijgsgevangenen en het thuisfront. Naast fragmentarische en indirecte gegevens, wat incidentele en soms weinig ter zake doende voorbeelden, veel vermoedens en aannames ('het langdurig gemis van de zeevarende man kon een zware wissel trekken op een huwelijk en op de relatie met de kinderen') worden we daar eigenlijk niet zo veel wijzer van. De belangrijke rol van diplomaten als verbindende schakel tussen de krijgsgevangenen en hun familie en de eigen staat, had hier meer aandacht verdiend. Na dit hoofdstuk wordt nog in korte bewoordingen gepoogd een direct verband te leggen tussen de omgang met krijgsgevangenen tijdens de Engels-Nederlandse oorlogen en de in 1929 overeengekomen Derde Geneefse Conventie. Het gelegde verband doet

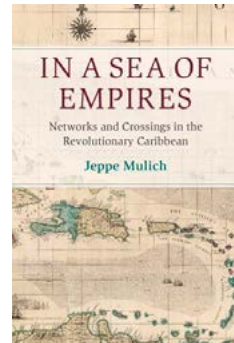
echter nogal geforceerd aan en gaat volledig voorbij aan de ontwikkelingen in en humanisering van het (militaire) strafrecht in de achttiende en negentiende eeuw.

Rommelse verhaalt vooral de Engelse overheidsaanpak van de Nederlandse krijgsgevangenen. De beschreven politieke, juridische en militaire context is nuttig als achtergrondinformatie, maar levert verder geen belangrijke nieuwe inzichten op. Dat door gebrek aan bronnen, vooral egodocumenten, de beleevingswereld van de Nederlandse en Engelse krijgsgevangenen in nevelen blijft gehuld, is jammer maar begrijpelijk. De lovenswaardige aanzet van Gijs Rommelse verdient echter navolging. Over krijgsgevangenschap in de vroegmoderne tijd valt beslist nog veel meer uit te zoeken en te vertellen. Een symposium daarover zou bovendien niet misstaan als hommage aan de zo gedreven man die ons op weg hielp, maar recent ontviel.

MARC VAN ALPHEN

Jeppe Mulich, *In a Sea of Empires. Networks and Crossings in the Revolutionary Caribbean*

Cambridge: Cambridge University Press, 2020, 300 pp., ill., ISBN 9781108489720; € 35,99



Saba, Sint Eustatius en Sint Maarten kennen wij als de Bovenwindse Eilanden vanwege hun ligging ten opzichte van de daar heersende noordoostelijke pasaatwinden. Voor de Britten maken zij echter deel uit van de Leeward Islands; voor hen beginnen de Windward Islands ten zuidoosten van Dominica. Jeppe Mulich beschouwt de groep kleine eilanden waartoe Saba, Sint Eustatius en Sint Maarten behoren, of ze nu Boven- of Benedenwinds worden genoemd, als een microregio die in de vroegmoderne tijd een aparte plaats innam binnen de Cariben. In de zeventiende eeuw wisselden de eilanden frequent van eigenaar, maar in de loop van de achttiende eeuw luwde de strijd en kwamen zij stevig in handen van de Britten, de Fransen, de Nederlanders, de Denen en als laatste de Zweden. Zij lagen daar aan de bovenkant van het Caribisch gebied aan het eind van de achttiende eeuw letterlijk *In a Sea of Empires* die in toenemende mate beheerst werd door de Britten en de Fransen. De auteur begint zijn studie over het functioneren van deze microregio in 1783, het jaar waarin de Verenigde Staten met de Vrede van Parijs hun onafhankelijkheid verwierven. De Britse afschaffing van de slavernij in 1834 vormt het eindpunt van zijn boek.

De Britse historicus Christopher Bayly kwalificeerde de door Mulich behandelde periode als de eerste fase van *global imperialism*, waarin het klassieke kolonialisme overging in het moderne imperialisme. In die tussenfase ontstonden op diverse plaatsen in de wereld microregio's waar een intensieve uitwis-

seling plaatsvond van mensen en goederen die zich onttrok aan de groeiende macht van de Britse en Franse imperia in wording. De Bovenwindse Eilanden vormden een van die microregio's waarbinnen elk eiland weliswaar formeel een Europees-koloniaal bestuur had, maar veel zaken informeel geregeld konden worden. De grote eilanden in de Cariben waren veel geschikter voor de grootschalige productie van suiker en andere plantagegewassen dan de kleine eilanden. Daar stond tegenover dat de kleine Bovenwindse Eilanden veel onbewaakte baaien hadden die zich prima leenden voor de smokkelhandel. Planters op de grote eilanden konden daar illegaal een deel van hun productie belastingvrij verhandelen aan lokale kooplieden of agenten van handelshuizen die de mercantilistische handelspolitiek van Europese koloniale machten ontdoken. Zo ontstond een wisselwerking tussen de productiegebieden en de handelscentra op de Bovenwindse Eilanden. De Europese staten hadden niet alleen last van de het weglekken van de productie van hun plantagekoloniën via die microregio, maar profiteerden daar ook van. Via hun kleine eilanden in het gebied konden zij immers ook zelf de productie van hun concurrenten aftappen. Om dat mogelijk te maken, werden in de tweede helft van de achttiende eeuw op diverse eilanden vrijhavens ingericht. Dat gebeurde op de Nederlandse, Deense en Zweedse eilanden, maar ook op de Britse en Franse eilanden kon bijna iedereen, ongeacht zijn nationaliteit, terecht. Het verschil met de vele smokkelbaaien was dat kooplieden in die vrijhavens wel belasting moest betalen, die overigens vaak met behulp van corrupte douaniers kon worden ontdoken.

Binnen de microregio ontwikkelde zich een intensief scheepvaartverkeer, waardoor de verschillende talen en culturen op de eilanden zich vermengden en er een kleine, kosmopolitische wereld ontstond. Aanvankelijk was er een vrij strikte scheiding tussen de kleine blanke bovenlaag en de veel omvangrijkere onderlaag van gekleurde vrijen, maar gaandeweg vervaagden die grenzen. Zelfs slaven namen als zeelieden deel aan het intra-insulaire scheepvaartverkeer en hadden er meer vrijheid dan elders in de Cariben. De vrijhavens en het vrije verkeer konden echter niet verhinderen dat de Vierde Engelse Oorlog en de napoleontische oorlogen hun sporen in het gebied trokken. Zo werd Sint Eustatius in 1781 door een Britse vloot onder bevel van admiraal George Rodney geplunderd en kwam het eiland tussen 1795 en 1816 wisselend in Nederlandse Franse en Britse handen. Desondanks bleef de informele handel en migratie in de microregio tot aan het begin van de negentiende eeuw redelijk intact.

In 1807 schafte het Britse parlement de slavenhandel af, waardoor het informele netwerk van de Bovenwindse Eilanden begon te haperen. De Britse marine probeerde het verbod op de slavenhandel in het gebied af te dwingen, maar slaagde daar aanvankelijk niet in. Voor kleine zeilschepen was het vrij eenvoudig om van het ene naar het andere eiland over te steken en in afgelegen baaien illegaal goederen- en slavenhandel te bedrijven. De bemanning van die schepen werd daarbij vaak geholpen door corrupte koloniale bestuurders

die ook een graantje van de illegale handel wilden meepikken. Uiteindelijk lukte het de Britten in de jaren 1830 om de slavenhandel in het gebied te beteugelen. De rol van de microregio als informele schakel in de handel tussen de verschillende koloniale machten was daarna uitgespeeld. De succesvolle strijd tegen illegale slavenhandel was niet de enige reden dat de Bovenwindse Eilanden hun bijzondere positie verloren. Belangrijker was dat de tweede imperiale fase, die tot wereldomspannende Britse en Franse rijken zou leiden, geen microregio's meer nodig had. Ook in de Indische Oceaan, waar de driehoek Johore-Singapore-Riau en de Seychellen belangrijke schakels waren in het interregionale en internationale handelsverkeer, verloren zij hun functie. Langzaam maar zeker domineerden de Britten en in mindere mate de Fransen de internationale handelsverbindingen tussen hun koloniën.

Mulich heeft in zijn studie de op- en ondergang van de Leeward Islands als schakels in het informele handelsverkeer tussen zich ontwikkelende imperiale machten goed beschreven. Dat informele netwerken een veel grotere rol in de vroegmoderne economie hebben gespeeld dan lang is verondersteld, is overigens geen nieuw gezichtspunt en eigenlijk ook niet erg verrassend. Overal waar geld te verdienen valt, ontstaan informele, ja vaak criminele netwerken die regels en wetten proberen te omzeilen, dat was vroeger zo en is nog steeds zo. Helaas heeft zijn studie, net als veel andere historische netwerkstudies, een hoog theoretisch gehalte, waardoor de mensen van vlees en bloed die dat informele netwerk draaiende moesten houden op de achtergrond blijven. Een beetje een gemiste kans om theorie en praktijk met elkaar te verbinden.

HENK DEN HEIJER

**Pepijn Brandon, Guno Jones, Nancy Jouwe en
Matthias van Rossum eds., *De slavernij in Oost en West.
Het Amsterdam-onderzoek***

Amsterdam: Het Spectrum, 2020, 448 pp., ill.,
ISBN 9789000372867; € 24,99

In 2019 gaf de gemeente Amsterdam het International Instituut voor Sociale Geschiedenis de opdracht om het slavernijverleden van de stad te onderzoeken. Het resultaat van dat onderzoek is de bundel *De slavernij in Oost en West*. Onder redactie van drie historici – Pepijn Brandon, Nancy Jouwe en Matthias van Rossum – en een interdisciplinair academicus – Guno Jones – hebben tientallen auteurs hun licht laten schijnen op het onderwerp ‘Amsterdam en slavernij’ in uiteenlopende artikelen. Het doel van de gemeente was niet alleen het bundelen van de beschikbare kennis over de Amsterdamse betrokkenheid bij het slavernijverleden, maar ook te werken naar een mogelijke stap van excuses daarvoor. Een belangrijk gegeven is dat



de gemeente slechts een jaar had uitgetrokken voor de totstandbrenging van het onderzoek. Voor een omvangrijke en gedegen studie is dat uiteraard wel erg krap. In zo'n kort tijdsbestek is het nagenoeg onmogelijk om tot baanbrekend nieuwe inzichten te komen. Dat was dan ook niet de doelstelling van dit onderzoek. Integendeel, het boek is bedoeld als een 'uitgebreide terreinverkenning', waarvan het doel expliciet was om 'bestaande kennis te inventariseren, te bundelen en zichtbaar te maken.' Er kan gesteld worden dat dit doel ruim behaald is.

De 38 artikelen, verdeeld over zeven thematisch geordende delen zijn geschreven met de volgende twee hoofdvragen in het achterhoofd: 1) Op welke manier beïnvloedden Amsterdamse stadsbestuurders, al dan niet in samenwerking met de Amsterdamse samenleving, de aard en omvang van de Nederlandse betrokkenheid bij de wereldwijde slavernij? en 2) Op welke manieren vertaalde de Nederlandse betrokkenheid bij de wereldwijde slavernij zich in het beleid, de reputatie en de opvattingen van het bestuur van de stad Amsterdam, in de periode van de slavernij zelf en daarna, en wat betekent dit voor de actuele discussie over omgang met en excuses voor het slavernijverleden? Een primeur voor de Nederlandstalige geschiedliteratuur is dat dit boek zowel de slavernij in de West als de slavernij in de Oost behandelt. Waar geschiedschrijving over het koloniale en slavernijverleden voorheen veelal fragmentarisch was gedocumenteerd, is er nu een bundel beschikbaar waarin vele facetten van dat verleden zijn samengebracht. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan randvoorwaarden voor slavernij, zoals in de bijdrage van Erik Odegard over het bouwen van 'slaafhaalders', schepen die speciaal voor het vervoeren van tot slaafgemaakten werden gefabriceerd en in Felicia Fricke's hoofdstuk over de productie en handel van glaskralen in Amsterdam.

De overkoepelende conclusie van de onderzoekers is dat Amsterdam zowel direct als indirect via de VOC en WIC bestuurlijke verantwoordelijkheid droeg voor de slavernij. Zo hadden Amsterdamse bestuurders en hun families particuliere belangen in de slavernij, bijvoorbeeld doordat zij eigenaren waren van plantages. Daarnaast stellen de auteurs dat Amsterdam directe steun bood aan slavenhandelaren, plantage-eigenaren en een gunstig klimaat schiep voor het verhandelen van goederen die in slavernij waren geproduceerd. Door de uiteenlopende specialisaties van de auteurs, wordt het duidelijk uit hoeveel facetten de Amsterdamse slavernijgeschiedenis bestaat. Van plantages tot glasfabrieken, van handelscompagnieën tot scheepswerven en van Nieuwer-Amstel aan de Delaware tot aan Sri Lanka. Speciaal noemenswaardig is het feit dat ook hoofdstukken zijn opgenomen over de discussie over de slavernij, die al in de zeventiende en achttiende eeuw werd gevoerd. In het laatste deel van het boek wordt deze discussie doorgetrokken naar het heden. Misschien is dat wel het belangrijkste deel in het licht van de opdracht van de gemeente, want het vormt de noodzakelijke schakel tussen verleden en heden. Nancy Jouwe schrijft bijvoorbeeld over grassroots-initiatieven, zoals *The Black Archives*, die nieuwe perspectieven rondom erfgoed en herinneringscultuur brengen en Ana

Lucia Araujo analyseert de roep om genoegdoening en schadeloosstelling voor voormalig tot slaafgemaakten en hun nazaten, die al sinds de achttiende eeuw klinkt. Deze bijdragen laten zien dat het slavernijverleden niet een afgesloten hoofdstuk is en nog steeds doorwerkt in bijvoorbeeld hedendaags racisme.

De meerwaarde van de bundel ligt voornamelijk in haar verbindende kracht. Niet alleen wordt West aan Oost verbonden door middel van het blootleggen van koloniale netwerken, maar ook wordt een brug geslagen tussen de academische wereld en het bredere publiek. De goed gestructureerde artikelen geven precies genoeg achtergrondinformatie voor de leek, maar niet zoveel dat de specialist het niet meer interessant vindt. Het boek staat bovendien boordevol zorgvuldig gekozen afbeeldingen, wat bijdraagt aan de toegankelijkheid ervan. De balans tussen artikelen over de Oost en de West helt enigszins naar het Atlantisch gebied, maar dat is geheel in lijn met de historiografische tendens die al decennia georiënteerd is op het westen. Als terreinverkenning is deze bundel uitermate goed geslaagd. Daarnaast heeft de gemeente Amsterdam laten zien haar slavernijverleden serieus te willen nemen en daarbij academische kundigheid behoeft. Het zou interessant zijn om in de toekomst meer studies en bundels als deze te verwelkomen, die wellicht onder iets minder tijdsdruk hoeven te verschijnen, zodat ook nieuw onderzoek toegevoegd kan worden.

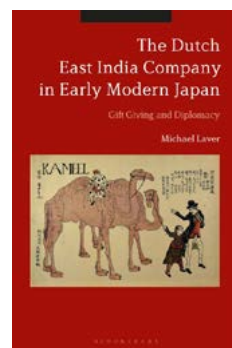
NYNKE ANNA VAN DER MARK

Michael Laver, *The Dutch East India Company in Early Modern Japan, Gift Giving and Diplomacy*

Londen: Bloomsbury Academic, 2020, 171 pp.,
ISBN 9781350126039; € 85

De studie van Europese diplomatie in het vroegmoderne Azië in het algemeen, en van de rol van geschenken in het bijzonder, is een bloeiend onderzoeksveld de laatste jaren. *The Dutch East India Company in Early Modern Japan, Gift Giving and Diplomacy*, van de historicus van het vroegmoderne Oost-Azië

Michael Laver (Rochester Institute of Technology, Rochester NY) kijkt specifiek naar de rol van geschenken in de omgang tussen de VOC en de Japanse autoriteiten. Laver had voor dit onderwerp een grote hoeveelheid bestaande studies om zich op te baseren, bijvoorbeeld van Martha Chaiklin en Cynthia Viallé op het gebied van specifiek de geschenken, en van Adam Clulow op het gebied van diplomatie in brede zin, en putte daarnaast uitgebreid uit bronnenpublicaties zoals *The Deshima dagregisters*. Veeleer dan een inhoudelijk of conceptueel vernieuwende studie is dit werk dan ook vooral een mooie en toegankelijke synthese.



Laver zet eerst op korte doch inzichtelijke wijze de relatie neer tussen de zeventiende-eeuwse relatie tussen de VOC en haar voorgangers enerzijds en de Japanse autoriteiten anderzijds. Na een korte verkenning van geschenken als verschijnsel, en van hun rol in vroegmoderne diplomatie in het algemeen en in Japan in het bijzonder, bouwt hij de rest van het boek op rondom verschillende categorieën geschenken – exotische dieren, zeldzame kunstvoorwerpen, geschenken met een wetenschappelijke waarde (variërend van wetenschappelijke instrumenten en medicijnen tot boeken) en ten slotte eten en drinken. Die laatste categorie, waarin niet alleen de grens tussen geschenk en gastvrijheid wordt verkend maar ook uitgebreid wordt ingegaan op bijvoorbeeld de interesse in Europese boter en wijn die zich ontwikkelde binnen de Japanse bovenklasse, is opvallend in een boek over diplomatieke geschenken, en in mijn ogen ook het meest vernieuwend en verrassend. Een epiloog verkent ten slotte de rol die geschenken zouden spelen in negentiende-eeuwse contacten tussen Japan en het westen, en gaat specifiek in op de manier waarop Amerikaanse bezoekers van Japan hun voordeel deden met hun kennis van eerdere diplomatieke contacten tussen Japan en Nederland, en de rol van geschenken daarin.

Het werk heeft geen algemene conclusie, en de opmerkingen waarmee elk hoofdstuk wordt afgesloten zijn inzichtelijk en raak geformuleerd, maar niet noodzakelijkerwijs vernieuwend. Laver benadrukt de rol van geschenken, alsmede de protocollen en rituelen daaromheen, als een vorm van rituele onderwerping van de Nederlanders aan de Japanse shogun, en wijst op de rol van geschenken in het opbouwen van persoonlijke relaties tussen de Nederlanders en hooggeplaatste Japanse functionarissen en merkt op dat het inzicht dat zeldzame en exotische geschenken door hun exclusieve karakter statusverhogend werkten voor de ontvanger.

Enigszins verbazend is dat het boek, afgezien van de omslagafbeelding, geen enkele illustratie bevat. Juist in een boek dat geheel is opgebouwd rond objecten en materiële cultuur, en dat in de lopende tekst meerdere objecten en afbeeldingen daarvan concreet noemt, is dit wel echt een groot gemis. Het is mij onbekend of dit een keuze was van de auteur of van de uitgever – soms zijn deze nog altijd zeer terughoudend op het gebied van afbeeldingen, hoewel daar door de huidige digitale opmaak- en druktechnieken, alsmede de toenemende hoeveelheid rechtenvrij beschikbare afbeeldingen, steeds minder financiële en praktische rechtvaardiging voor is. Bij dit onderwerp hadden afbeeldingen wezenlijk toegevoegd aan begrip van het onderwerp en de strekking van het boek, en zouden ze dus zeer op hun plaats zijn geweest.

Evengoed schetst het boek op een ontzettend toegankelijke manier een overzicht van dit onderwerp, en daar zit echt de kracht ervan. Laver weet dit overzicht te bouwen op een keur aan inzichtelijke maar ook kleurrijke en vaak grappige anekdotische voorbeelden – de enorme indruk die de Nederlanders in 1647 in Edo maakten met twee kamelen, een dodo die in datzelfde jaar naar Japan werd gebracht, de interessante persoonlijke verwikkelingen tussen de

Nederlanders en hooggeplaatste Japanners, de hoge eisen die laatstgenoemden vaak aan geschenken stelden tot wanhoop van de VOC-functionarissen. De auteur slaagt erin om dit alles tot een verhalend doch inzichtelijk geheel te smeden. Dit maakt het boek niet alleen een bondig, degelijk en toegankelijk overzichtswerk, maar ook een enorm plezier om te lezen.

TRISTAN MOSTERT

Anne Doedens en Matthieu Borsboom, *De Canon van de Koninklijke Marine. Geschiedenis van de Zeemacht*

Zutphen: Walburg Pers, 2020, 224 pp., ill.,

ISBN 9789462494879; € 29,99



De historische canon is 'in'. Naar analogie van de *Canon van Nederland* wagen steeds meer steden, regio's en organisaties zich aan de canonisering van de eigen geschiedenis in vijftig 'vensters'. Daarbij mocht de Koninklijke Marine niet achterblijven, concludeerde voormalig commandant Zeestrijdkrachten, viceadmiraal b.d. Matthieu Borsboom. De oud-bevelhebber zocht daarom de samenwerking met zelfstandig historicus Anne Doedens. De auteurs gingen de uitdaging aan om meer dan vijfhonderd jaar marinegeschiedenis in vijftig thema's te vangen. Het resultaat is een mooie publicatie over de rijke historie van de Nederlandse zeemacht, toegankelijk voor een breed publiek. Het is echter ook een boek dat vragen oproept over de zorgvuldigheid van het onderzoek en de verslaglegging.

Anne Doedens publiceerde de laatste jaren een niet aflatende stroom aan geschiedkundige boeken en artikelen over uiteenlopende historische onderwerpen. De freelance historicus deed daarbij ervaring op met het 'vensterformat', als medeauteur van *Geschiedenis van de Wadden. De Canon van de Waddeneilanden* (verschenen in 2015). In zijn functie als commandant Zeestrijdkrachten (2010-2014) was Borsboom al verschillende malen 'beschermheer' van historische publicaties over de marine. Voor de *Canon van de Koninklijke Marine* waagde hij zich voor de eerste maal zelf aan het auteurschap. Het roept de vraag op of een enthousiast oud-marineofficier onpartijdig genoeg is om ook de zwarte bladzijden van de marinehistorie op waarde te schatten. Die twijfel blijkt niet nodig, want de auteurs schuwen de controverses niet. Zo besteden Doedens en Borsboom aandacht aan de betrokkenheid van de Nederlandse zeemacht bij de slavenhandel en koloniale oorlogvoering. Ook stellen de schrijvers het concept van heldenverering aan de kaak en bespreken ze strategische fouten van bevelhebbers omtrent de Slag in de Javazee.

Inherent aan het format van een historische canon is dat er thema's en gebeurtenissen buiten de selectie vallen. Elke lezer, ook ondergetekende, zal

hier en daar vraagtekens hebben bij de gemaakte keuzes. Doedens en Borsboom betogen in de inleiding dat de *Canon* vooral dient als ‘meetsnoer op hoofdzaken’ en als startpunt van een discussie. Dat is op zichzelf een goed bedacht uitgangspunt, maar het is jammer dat in de introductie verder alleen een aantal onderwerpen wordt aangestipt dat de *Canon* niet heeft gehaald. De essentiële vraag welke criteria dan wel zijn gebruikt bij het maken van de selectie, blijft onbeantwoord. Uit de verdeling van de vensters (en een podcast van uitgeverij Walburg Pers waarin Borsboom meer duiding geeft) blijkt dat er wel degelijk systematisch is nagedacht over de thema’s. Het levert een breed palet aan vensters op dat recht doet aan de kleurrijke marinehistorie. Zo zijn er vensters die een bepaald thema door de tijd heen volgen, bijvoorbeeld over ‘vrouwen bij de marine’ en piraterij(bestrijding). Verder besteden de schrijvers aandacht aan minder bekende periodes (zoals de Franse tijd en de Korea-oorlog) en wordt er een aantal specifieke marine-onderdelen uitgelicht (de Marine Luchtvaartdienst, de Onderzeedienst en de Mijndienst). Ook zijn er vensters waarbij invloedrijke personen tegenover elkaar worden gezet (bijvoorbeeld Holmes en De Ruyter) en is er ruimte voor een aantal thema’s over technologische en organisatorische veranderingen.

Met een toegankelijke schrijfstijl en rijke illustrering komen Doedens en Borsboom een breed publiek tegemoet. De hoofdstekst steunt daarbij vrij zwaar op citaten uit primaire bronnen, wat het bijgevoegde kader met een passage uit een brontekst enigszins overbodig maakt. Daarentegen vormt de verwijzing bij elk thema naar een in Nederland te bezoeken *lieu de mémoire* een mooie toevoeging. De indeling van de vensters is grotendeels chronologisch en valt daardoor goed te volgen.

De *Canon van de Koninklijke Marine* komt in een ander daglicht te staan als de publicatie door een wetenschappelijke bril wordt bekeken. Zo begint het eerste venster over de vijf admiraliteiten met een citaat, dat volgens de auteurs afkomstig is uit de dissertatie van marinehistoricus Marc van Alphen. De bewuste passage is in dat proefschrift, *Het oorlogsschip als varend bedrijf*, echter helemaal niet terug te vinden. Omdat annotatie in de *Canon* ontbreekt, valt de juiste herkomst van het citaat niet te herleiden. De rubriek ‘Meer lezen’ biedt daarbij ook geen uitkomst, mede doordat de verwijzingen naar de archieven van de Admiraliteitscolleges en het bovengenoemde proefschrift op een vreemde manier zijn verhaspeld. Daarnaast moet men zich afvragen of het boek van Van Alphen hier überhaupt thuishoort, want er zijn verschillende publicaties te bedenken die veel explicieter op het thema van de vroegmoderne marineorganisatie ingaan (bijvoorbeeld de dissertatie van Louis Sicking). Dit alles roept vragen op over de wetenschappelijke aanpak en de zorgvuldigheid van het onderzoek. Omdat een notenapparaat en een deugdelijke literatuurlijst ontbreken, is het lastig te achterhalen in hoeverre de stortvloed van citaten verder juist is weergegeven. Een optelsom aan kleine slordigheden (zo zou prins Hendrik de Zeevaarder van 1820 tot 1979 hebben geleefd, p. 99) biedt daarin niet direct hoop. Wellicht hadden de auteurs, met name de historicus van het

duo, wat meer tijd moeten nemen voor een zorgvuldige verslaglegging.

Het zal de leek waarschijnlijk niet deren. De *Canon van de Koninklijke Marine* dient grotendeels zijn doel als een publicatie die op toegankelijke wijze een mooi overzicht biedt van de marinegeschiedenis. Het is echter ook een boek dat het gilde der marinehistorici vermoedelijk achterlaat met enkele vragen over de nauwkeurigheid van het onderzoek.

MARTIN HOEKSTRA

Skip Finley, *Whaling Captains of Color. America's First Meritocracy*

Annapolis: Naval Institute Press, 2020, 304 pp., ill.,
ISBN 9781682475096; € 35,99

Louis Manuel Lopes was kapitein van Amerikaanse walvisvaarders in de eerste decennia van de twintigste eeuw. Hij was afkomstig van het Nederlandse eiland Sint Eustatius, hoewel hij zich in 1905 liet naturaliseren tot Amerikaans staatsburger. Lopes is één van de 52 kapiteins die Skip Finley behandelt in *Whaling Captains of Color*. Het boek gaat over mannen van kleur die de hoogste post bereikten aan boord van Amerikaanse walvisvaarders vanaf het einde van de achttiende tot in de twintigste eeuw, aanvankelijk vooral zwarte Amerikanen en later overwegend Kaapverdianen.

Walvisvaart was geen visserij, zo vertelt Finley, maar een industrie. Het leven aan boord van kleine, stinkende walvisvaarders was zwaar en onderbetaald. De mannen op ieder schip moesten elkaar kunnen vertrouwen, voor racisme was volgens Finley nauwelijks plaats. De walvisvaart was heel pragmatisch: de mannen die het succesvolst waren in het lokaliseren en vangen van walvissen, waren het meest geschikt om leiding te geven aan de schepen. Ras en achtergrond maakten daarbij weinig uit. Zo bood deze industrie niet-witte mannen een kans om op te klimmen tot de rang van kapitein. Dat was vooral voor zwarte Amerikanen in de achttiende en negentiende eeuw uniek: in de walvisvaart konden zwarte mannen commando's geven aan witte ondergeschikten, terwijl dat elders in de Verenigde Staten onmogelijk zou zijn geweest.

In veertien hoofdstukken beschrijft Finley de geschiedenis van de Amerikaanse walvisvaart. Nantucket in Massachusetts was aanvankelijk het belangrijkste centrum vanwaar walvisvaarders vertrokken. De walvisvaart op dat eiland werd gedomineerd door Quakers, van wie velen om religieuze redenen niets van slavernij moesten hebben. Dat was een aanvullende reden waardoor deze activiteit kansen bood aan zwarte Amerikanen. Halverwege de negentiende eeuw verschoof het centrum van de walvisvaart naar New Bedford, op



het vasteland van Massachusetts. Langzaam ging het daarna bergafwaarts met de industrie: men moest steeds verder varen om walvissen te vinden, terwijl de prijs van walvisolie daalde vanwege de doorbraak van alternatieve vormen van olie. Bovendien kregen zwarte Amerikanen na de Emancipatie en de Amerikaanse Burgeroorlog (1860-1865) andere kansen, zoals beter betaald werk in de opkomende textielfabrieken. Hun plaats aan boord van walvisvaarders werd in toenemende mate ingenomen door Kaapverdianen, die bereid waren om tegen relatief lage lonen op de schepen te werken.

Whaling Captains of Color bevat enkele bijzondere verhalen. Eén markant persoon uit het boek is Paul Cuffe, een succesvolle zwarte walvisvaarder die rond 1800 een eigen vloot bezat. Ondanks zijn succes moest hij op zijn tellen passen als hij zuidelijke slavenstaten bezocht, waar Cuffe wel eens kwam om producten te verkopen. Amerikaanse wetgeving maakte het werk gevaarlijk of zelfs onmogelijk voor zwarte kapiteins. In vroeg negentiende-eeuws Georgia moesten schepen met zwarte mensen aan boord bijvoorbeeld verplicht in quarantaine. In het Noorden was het leven voor Cuffe beter. Daar werd hij zelfs geaccepteerd als lidmaat van een Quaker-gemeenschap, hetgeen ondanks de Quaker-beginselen een bijzonderheid was.

Het thema van dit boek is belangrijk, omdat de rol van mannen van kleur in de walvisvaart tot nu toe onderbelicht is gebleven. Finley heeft om die reden veel nieuwe informatie over het onderwerp moeten opduiken. Het is echter jammer dat *Whaling Captains of Color* verwarrend in elkaar steekt en is het duidelijk dat de auteur geen professionele historicus is. De hoofdstukken vormen nauwelijks een aaneengesloten narratief en de tekst springt continu voor- en achteruit in de tijd. In plaats van een grondige analyse van de veranderende plaats van mannen van kleur in de walvisvaart, plaatst Finley in ieder hoofdstuk minibiografietjes van kapiteins. Het boek leest daardoor vooral als een biografische encyclopedie, met tussendoor enkele algemene teksten over de walvisvaart. De auteur weet hoofd- en bijzaken niet altijd goed te onderscheiden, waardoor er te veel irrelevante anekdotes in de tekst staan. Ook zal de overdaad aan genealogische informatie niet iedereen kunnen bekoren. Iedereen die specifiek geïnteresseerd is in ervaringen van mensen van kleur in de Amerikaanse walvisvaart, kan vanwege de vele informatie niet om dit boek heen. Wie grondige analyses en een gedegen betoog over dit thema verwacht zal echter teleurgesteld worden.

GERHARD DE KOK

Jan Klootwijk en Dick Vries, *Ijzeren schroefstoomschip 4e klasse Zr.Ms. Bonaire. Monument van de moderne scheepsbouw in Nederland*

Odoorn: Lanasta, 2020, 160 pp., ill., ISBN 9789086161522;

€ 34,95



Er valt veel te lezen in Jan Klootwijk en Dick Vries' *Ijzeren schroefstoomschip 4e klasse Zr.Ms. Bonaire. Monument van de moderne scheepsbouw in Nederland*, dat eind vorig jaar bij Lanasta verscheen, zeer veel. Veel meer dan de titel aangeeft. Eigenlijk moet de titel omgekeerd worden, want het uitvoerig geïllustreerde boek handelt meer over de geschiedenis van de negentiende-eeuwse scheepsbouw – in het algemeen, in Nederland en tenslotte bij de Nederlandse marine – dan over het op zichzelf staande fenomeen van de *Bonaire*, die heden ten dage in het Willemsdok te Den Helder in nagenoeg voltooide staat van restauratie (als museumschip) te bewonderen is. De auteurs hebben met deze uitgave gepoogd dat op zichzelf staande fenomeen in een brede historische context te plaatsen. In die zin is het boek een welkome aanvulling op de één jaar eerder verschenen uitgave van Foeke Roukema *In detail, Bonaire, ijzeren schroefstoomschip 4e klasse*, waarin nagenoeg elke schroef en bout van het schip is beschreven inclusief de nautische praktijk – in de totstandkoming van die prachtige, postume uitgave hebben Klootwijk en Vries eveneens een hand gehad. In het verleden is uit hun pen ook al het nodige over de *Bonaire* verschenen, maar de voorliggende uitgave heeft, zoals gezegd, een ander doel.

De eerste twee hoofdstukken beschrijven de opkomst van de stoomvoortstuwing in de scheepvaart en van de toepassing van ijzer en staal in de scheepsbouw en -bewapening in de negentiende eeuw. Daarbij waren de ontwikkelingen in het buitenland, voornamelijk Groot-Brittannië, doorslaggevend. De lezer maakt kennis met balansmachines, trunk- en compoundmachines, raderwielen en scheepsschroeven alsmede met de negentiende-eeuwse vorderingen in de ijzer- en staalproductie en de toepassing daarvan in de scheepsbouw en de geschutfabricage. Het een en ander wordt in kaderteksten geïllustreerd met voorbeelden van (veelal buitenlandse) schepen, meer in het bijzonder van exemplaren die tot vandaag de dag bewaard zijn en een museumstatus genieten.

In de volgende twee hoofdstukken behandelen de auteurs de ontwikkeling van het Nederlandse schroefstoom-oorlogsschip leidend tot de bouw van de klasse waartoe de *Bonaire* behoorde. Omstandig worden strategische ontwikkelingen en overwegingen gekoppeld aan scheepsbouwkundige ontwerpen, waaruit het schroefstoomschip met zeilvermogen kristalliseerde als het meest geschikte (naar het oordeel van de toenmalige beleidsmakers) vaartuigtype voor de gezagshandhaving in de overzeese gebieden. Hoofdstuk drie behandelt de ontwikkeling van het type tot en met de composiet-gebouwde schroef-

stoomschepen 4de klasse, hoofdstuk 4 gaat verder met de ijzeren en stalen klassen na 1875. De laatste twee hoofdstukken zijn gewijd aan de *Bonaire* zelf: hoofdstuk 5 beschrijft de bouw en levensloop van het schip, hoofdstuk 6 gaat over het behoud en de restauratie in de jaren 1986–2020.

De hoge mate van technisch detail maakt de tekst zowel interessant als taaië kost. De grote omtrekkende bewegingen waarmee de auteurs van geopolitieke ontwikkelingen en koloniale defensiestrategie via materieelbeleid afdalen tot technische uitvoering helpen daar niet bij: de hoeveelheid informatie doet de lezer duizelen en de rode draad is vaak zoek. Enige handreiking in de tekst naar het waarom van de behandelde stof was wenselijk geweest. De keuze voor deze ambitieuze, maar enigszins verwarrende aanpak wordt pas duidelijk in de verantwoording en dankbetuiging aan het eind van het boek, waar wordt uitgelegd dat de uitgave in het verlengde ligt van de bijdrage van de auteurs aan de *Nieuwe Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* over de technische ontwikkelingen bij de Nederlandse zeemacht in de negentiende eeuw. Het resultaat is echter geen leesvoer waar iedere leek fluitend doorheen fietst. Voor historici is het weer jammer dat het werk, juist gezien het specialistisch karakter ervan, geen notenapparaat heeft: verwijzingen naar primaire bronnen (archiefmateriaal) blijven zodoende achterwege. Maar de poging als geheel verdient een pluim en de uitgebreide en voorbeeldige illustrering maakt veel goed. En er valt veel te lezen, zeer veel!

ALAN LEMMERS

Eva Vriend, *Eens ging de zee hier tekeer. Het verhaal van de Zuiderzee en haar kustbewoners*

Amsterdam/Antwerpen: Uitgeverij Atlas Contact, 2020, 358 pp., ill., ISBN 9789045036311; € 24,99

De afdamming en gedeeltelijke inpoldering van de Zuiderzee wordt vaak met trots het grootste planologische project van ons land genoemd. Die omvangrijke staatsonderneming leverde Nederland in de twintigste eeuw immers een 165.000 hectare grote landaanwinning op, alsmede de imposante Afsluitdijk en twee grote zoetwaterbekkens: IJsselmeer en Markermeer. Door deze waterbouwkundige ingrepen werden niet alleen delen van sinds de middeleeuwen aan het water prijs gegeven gronden weer aan het territorium van Nederland toegevoegd, maar ook nieuwe perspectieven geschapen voor onze nationale waterhuishouding, economie en samenleving. Eva Vriend, de auteur van de hier te bespreken publicatie, heeft er door eerder onderzoek ten behoeve van haar boek *Het nieuwe land* uit 2013, waarin de IJsselmeerpolders centraal stonden, blijk van gegeven ook open te staan voor de minder heroïsche kanten van



het Zuiderzeeproject en in staat te zijn persoonlijke en algemene geschiedenissen betekenisvol met elkaar te kunnen verbinden. Het is deze houding die Vriend ook heeft gestuurd bij het samenstellen van haar boek over de vraag wat de afsluiting en gedeeltelijke drooglegging van de Zuiderzee heeft betekend voor de kustbewoners.

Dat die kustbewoners en hun belangen bij het uitvoeren van het Zuiderzeeproject tot nu toe maar in beperkte mate aandacht hebben kregen, is geenszins onbekend. Wat echter voor hen de precieze impact van de Zuiderzeewet van 1918, de dichting van de Afsluitdijk in 1932 en de polderaanleg is geweest bleef grotendeels onderbelicht. Vriend waagt zich nu aan een beschrijving ervan en trekt deze zelfs door tot op de dag van vandaag. Ze wil namelijk ook in beeld brengen wat het op de lange termijn betekent als de zee waarvan je eeuwenlang afhankelijk was drastisch getransformeerd wordt in het kader van een algemeen vooruitgangsgeloof, waarvan het de vraag is in hoeverre dit gedeeld werd door de bewoners van de Zuiderzeekust. Daarbij is ze niet over een nacht ijs gegaan: zo'n honderd mensen werden geïnterviewd en de daaruit verkregen gegevens gecombineerd met uitvoerig literatuuronderzoek.

De ordening waar de karrenvracht aan verzamelde feiten, indrukken en meningen om vroeg, bleek geen sinecure. Maar Vriend is erin geslaagd haar betoog te verwerken in de vier levensverhalen van Jurjen van den Berg, Kees Kwakman, Cees Hopman en Cees van Eekelen, afkomstig uit respectievelijk Urk, Volendam, Spakenburg en Wieringen. De lotgevallen van deze vier personen, allen geboren in het midden van de twintigste eeuw, en van hun families vormen de kapstok van maar liefst 37 hoofdstukken, die op hun beurt in drie chronologische gedeelten zijn ondergebracht. In die gedeelten staan de tijd tot de afsluiting van de Zuiderzee in 1932, het tijdvak van de jaren dertig tot en met de jaren zeventig van de vorige eeuw, en de recente vier decennia centraal.

Het eerste deel van Vriends boek brengt de wortels van de vier hoofdpersonen in beeld. Die lagen, met uitzondering van die van Cees van Eekelen, in de visserstraditie van het Zuiderzeegebied. De grootouders van Van Eekelen waren daarentegen afkomstig van het West-Brabantse platteland. Zij verlieten een kleine eeuw geleden de streek tussen Bergen op Zoom en Roosendaal om hun geluk te beproeven bij de realisering van het Zuiderzeeproject. Zij zagen hun toekomst eerder in het nieuw gewonnen land liggen dan op de Brabantse zandgronden. Zij moesten later constateren dat hun nazaten bewust of door noodzaak gedwongen uiteindelijk toch voor de visserij kozen. Zo raakten ook de Van Eekelens verankerd in het voormalige Zuiderzeegebied, alwaar de visserij, ongeacht of die op de Zuiderzee of de Noordzee werd beoefend, het cement vormde van de economische en sociale relaties.

In de tweede periode die Vriend bespreekt, wordt duidelijk dat de Zuiderzeeplaatsen na de voltooiing van de Afsluitdijk op zichzelf waren teruggeworpen. Het was niet de bedoeling dat de oude vissersgemeenschappen de nieuwe polders tot hun achterland zouden kunnen rekenen. Het nieuwe

land werd los van de voormalige Zuiderzeekust ontwikkeld. In de kustplaatsen beëindigden veel vissers hun werkzaamheden en gemeentebesturen zagen zich genoodzaakt maatregelen te nemen om een vertrekoverschot zo niet tegen te gaan, dan toch ten minste af te remmen. Er werd ingezet op het aantrekken van nieuwe werkgelegenheid en op omscholing met behulp van overheidssteun. Zij die bleven vissen – op het IJsselmeer of op de Noordzee – kregen in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw toch weer de wind in de zeilen. Grote schepen, innovatieve vangstmethoden en nieuwe visgronden boden perspectieven voor een goede toekomst. Toch was omstreeks 1970 zo'n 44% van de beroepsbevolking in de Zuiderzeeplaatsen, net als elders in Nederland, werkzaam in de sectoren industrie en transport.

Datgene wat Vriend voor het derde deel van haar boek bijeen heeft gebracht, maakt duidelijk dat in de kustplaatsen visserij ook na 1980 een belangrijk bindmiddel in de gemeenschap is gebleven. Met hard werken kon op het water, en later ook bij de visverwerking op het land, goed geld worden verdiend. Vangstquota zorgden er echter voor dat excellente vissers ook als gewiekste zakenmannen moesten optreden ten einde hun inkomsten veilig te stellen. Zakelijke aanleg zorgde er tevens voor dat zij die buiten de visserijsector emplooi zochten een goed belegde boterham konden verdienen. Zo vond menigeen bijvoorbeeld in de snel groeiende bouwnijverheid te Volendam en de installatietechniek te Bunschoten-Spakenburg een passende functie. Familiaire en vriendschappelijke relaties zorgden voor nauwe lokale sociale bindingen en een grote standvastigheid wat betreft woon- en werkplaats.

De lotsverbondenheid met de Zuiderzee en de gevolgen van het daarin gerealiseerde afdammings- en inpolderingsproject, hebben in de kustplaatsen gezorgd voor een sterke gemeenschapszin. Het gezegde 'de zee geeft, de zee neemt' heeft ondanks steeds wisselende inkleuringen gezorgd voor een grote onderlinge solidariteit tussen de kustbewoners. Daardoor kon niet alleen ondernemingsgeest gedijen, maar ook veerkrachtigheid worden getoond, zoals bij tegenslag in de meer recente decennia: de ernstige cafébrand in Volendam tijdens de eeuwwisseling, de fraude met vangstquota en de drank- en drugsproblematiek onder jongeren.

Toen het Zuiderzeeproject in de vorige eeuw ter hand werd genomen, leek 'leven van het water' ingeruild te gaan worden door 'bedwingen van het water'. Inmiddels is dat bedwingen ingeruild voor 'leven met het water'. Deze nieuwe benadering onderkent de geschiedenis als een van haar inspiratiebronnen. De Zuiderzee, het roerende en onroerende erfgoed in haar kustplaatsen, en de verhalen over de verbondenheid van de inwoners met die zee krijgen opnieuw betekenis, niet alleen voor de kustgemeenschappen zelf, maar ook voor cultureel geïnteresseerden en toeristen.

Vriend heeft als historica en publicist de afgelopen jaren een mooie staat van dienst weten te verwerven op het terrein van de *oral history*. Met deze publicatie heeft ze nogmaals duidelijk gemaakt hoeveel winst er te behalen valt als persoonlijke getuigenissen samenhangend, invoelend en voorzien van

een juiste context worden beschreven. Het verschijnen ervan viel niet toevallig samen met de opening van 'Zee van verhalen', de nieuwe vaste tentoonstelling van het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen. Dat het boek *Eens ging de zee hier tekeer* een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan de beschrijving van de identiteit van de kustbewoners van de voormalige Zuiderzee werd ook nog eens onderstreept door een nominatie voor de Libris Geschiedenis Prijs 2020.

ANDRÉ GEURTS

Matthias M.R. Declercq, *De ontdekking van Urk*

Amsterdam: Uitgeverij Podium, 2020, 328 pp.,

ISBN 9789463810265; € 21,99

Matthias Declercq (1985) is journalist/schrijver en allesbehalve maritiem 'angehaucht'. Zijn eerste boek *De Val*, waarmee hij tweede werd bij de literaire Debuutprijs 2017, ging over wielrennen. Hij is als freelancer dan ook verbonden aan het Vlaamse (literaire) wielertijdschrift *Mahamontes*. Met *De Val* bewees Declercq dat hij kan schrijven. Dat maakt hij met *De ontdekking van Urk* wederom waar.



In 2019 woont hij een half jaar lang in de achtertuin van een gezin op Urk. Midden in de gemeenschap waarover in de media al decennia zoveel te doen is. In 2009 was hij in opdracht van dagblad *De Morgen* een dag lang op Urk naar aanleiding van een moord op een veertienjarige jongen. Hij wist in zo'n korte tijd volstrekt niet door te dringen in wat er op het voormalige eiland speelde en hield daar een slecht gevoel aan over. Dat gevoel leidt tien jaar later tot een intensieve zoektocht naar... ja, naar wat eigenlijk? De ziel van Urk?

Declercq pakt het grondig aan en stuit allereerst op een voor velen onbekend kenmerk van de Urker gemeenschap; een hartelijke en vanzelfsprekende gastvrijheid, ook al is hij een 'vreemde'. Het blijkt dat veel Urkers bereid zijn om met hem te praten over zaken die hen bezighouden en naarmate hij langer op Urk verblijft, groeit het aantal informanten. Met sommigen wordt het een hecht contact. Op zaterdagavonden vind je hem in de cafés in het dorp, maar na een tijdje ook in de illegale kroegen op het industrieterrein waar een deel de Urker jeugd een 'weekend vrijstaat' runt. Hij staat versteld van de hoeveelheden drank en andere middelen die er doorheen gaan, maar vooral van het feit dat zowel het wettige, als morele gezag dit oogluikend toestaat. 'Vroeger was dit ook al zo', vertellen de ouderen, 'toen werd er gezopen in de kombuis van de kotters die in de jaren zestig nog bij honderden in de haven lagen'. Van cocaïne had toen echter nog niemand gehoord.

Om het vissersleven zelf te proeven gaat Declercq een weekje naar zee met een boomkorkotter. Van dichtbij maakt hij de collectieve rouw mee rond het

vergaan van de UK-165. Maar hij bezoekt ook de diensten van alle (protestantse) kerkgenootschappen, en daar heb je op Urk heel wat zondagen voor nodig.

Al deze input heeft geleid tot een ongemeen spannend boek. De auteur neemt je niet alleen mee naar zee, naar de wereld van de internationale vishandel en de kerk, maar ook naar de Urker huiskamers en de gemeentepolitiek. Hij analyseert de vanouds bestaande afkeer richting Den Haag. Misschien is die ook niet verwonderlijk als je weet dat er ooit serieuze plannen waren om Urk, in navolging van Schokland, te ontvolken en daarmee als gemeenschap op te heffen. Alhoewel hij uitgebreid oog heeft voor de positieve kanten van de gemeenschap – gastvrijheid, arbeidsmentaliteit, gemeenschapszin, vrijgevigheid – is het onontkoombaar dat de schaduwzijden ervan op toch de boventoon gaan voeren. Een overwegend orthodoxe gemeente vraagt daar als het ware ook om. Daarin viert een dubbele moraal bijna per definitie hoogtij en *De ontdekking van Urk* grossiert in goed uitgewerkte voorbeelden.

Dit boek zit in de hoek van David Van Reybrouck, maar dan zonder voetnoten. Hun beider aanpak is dezelfde; uitgebreid literatuuronderzoek, honderden gesprekken en oog voor detail. Het thema Urk is uiteraard smaller dan Congo of Indonesië, maar net als Van Reybrouck weet Declercq luisterend en lezend door te dringen tot de kern. Hierbij vormt de kritische blik van een buitenstaander in combinatie met een zekere empathie die doorschemert in de tekst, de basis.

Hier en daar zijn sommige passages wel heel herkenbaar geënt op eerdere publicaties. Die vind je terug in de literatuurlijst, maar een directe verwijzing, zoals bijvoorbeeld in het geval van het vaak vertelde verhaal van de dramatische belevissen van de UK-60 in oktober 1954, zou op zijn plaats geweest zijn. Ik verheug mij op het volgende boek van Declercq, maar dan graag wel met voetnoten.

FRITS LOOMEIJER

Signalementen

Ton van Eijsden, *Vlootoverzichten en scheepssilhouetten van de Koninklijke Marine, 1826–2020*

Rotterdam: Bokito Books, 2020, 230 pp., ill.,
ISBN 9789087599638; € 24,99

In dit naslagwerk voert Ton van Eijsden de lezer langs de honderden scheepsklassen en de duizenden schepen die de Koninklijke Marine tussen 1826 en 2020 in dienst heeft gehad; van raderpakketboot Zr.Ms. *Atlas* tot onderzeeboot Zr.Ms. *Zeeleeuw*. Het overzicht wordt voorafgegaan door een kernachtige inleiding, waarin Van Eijsden verschillende marine-organisaties (zoals het Loodswezen en de Gouvernementsmarine) uiteenzet. Vervolgens deelt hij de marinevaartuigen in 29 categorieën in; naast conventionele scheepstypen als raderstoomschepen, kruisers en fregatten behandelt hij lichtschepen, loodsboten en betonningsvaartuigen. Het boek wordt afgesloten met een duidelijk register en een bronnen- en literatuuroverzicht. Het naslagwerk verschaft in tegenstelling tot A.J. Vermeulens standaardwerk, *De schepen van de Koninklijke Marine en die der Gouvernementsmarine 1814–1962*, geen wapenfeiten en geen technische gegevens. Van grote meerwaarde zijn echter de scheepssilhouetten, die het mogelijk maken om de verschillende schepen in perspectief te plaatsen. ‘Van Eijsden’ is wellicht niet de nieuwe ‘Vermeulen’, maar ze kunnen goed naast elkaar gebruikt worden.



KWALIFICATIES

- Aard publicatie: naslagwerk
- Niveau: populair
- Doelgroep: historici en geïnteresseerden in de Koninklijke Marine
- Minpunt: een korte geschiedenis per schip had het naslagwerk vollediger gemaakt
- Pluspunt: overzichtelijk en up-to-date overzicht met inzichtelijke silhouetten

TICO ONDERWATER

Graddy Boven, *Geloof en bijgeloof op zee. Fantastische en bizarre vertellingen over de oceaan*

Zutphen: Walburg Pers, 2020, 128 pp., ill.,

ISBN 9789062494459; € 24,99



Het Marinemuseum organiseerde in 1996 de tentoonstelling 'Een, twee, drie in Godsnaam. Geloof en bijgeloof op zee'. De kennis die conservator Graddy Boven destijds niet in de tentoonstelling en kleine catalogus kwijt kon, bundelde hij in een nieuw boek. In tien hoofdstukken voert hij de lezer in vogelvlucht mee langs talloze verhalen over geloof en bijgeloof in de maritieme wereld, zoals over de Bijbel, Neptunus, watervrouwen, zeemonsters, de kerk, het schip en de dood, zeehelden, sierschepen, de Vliegende Hollander, luchtspiegelingen, de Bermudadriehoek en tatoeages.

Het boek hinkt op twee gedachten. De auteur wil veel vertellen, maar behandelt niet altijd de kern van het onderwerp. De lange uitweidingen en citaten, zoals uit de Odyssee van Homerus, het verhaal van Christoffel Columbus door diens zoon Fernando en over de schrijver Joseph Conrad en de Bijbelteksten zijn daardoor niet altijd even informatief en nuttig. Dat is jammer, want het getoonde beeldmateriaal is juist heel divers en vaak onbekend. Dit boek is niet het definitieve boek over geloof en bijgeloof op zee, maar het vormt daarop een aardige inleiding.

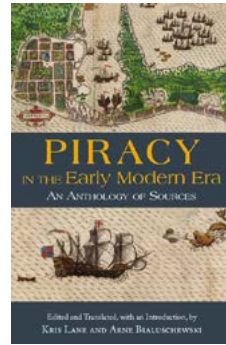
KWALIFICATIES

- Aard publicatie: biedt een breed internationaal beeld van aspecten van geloof en bijgeloof op zee
- Niveau: populairwetenschappelijk
- Doelgroep: algemeen maritiem-geïnteresseerd publiek, soms wordt wel enige voorkennis verwacht
- Minpunten: soms erg lange uitweidingen die vooral beschrijvend zijn en niet erg analytisch. Daarnaast zijn er wat inconsequentheden en typefoutjes in de tekst
- Pluspunten: verrassende invalshoeken, zoals de vergelijking tussen zeehelden en hedendaagse pop- en filmsterren, waarvan sommigen ook vroeg zijn gestorven, en de bemanning van een schip tegenover een goed geleid voetbalelftal. Daarnaast biedt het boek veel en vaak onbekend beeldmateriaal

RON BRAND

Kris Lane en Arne Bialuschewski, *Piracy in the Early Modern Era. An Anthology of Sources*

Indianapolis/Cambridge: Hacket Publishing Company, 2019, 169 pp., ill., ISBN 9781624668241; € 12,99



Deze bronnenpublicatie bevat een algemene inleiding en acht thematische hoofdstukken, waarin primaire documenten over piraterij als journaals, ooggetuigenverslagen, krantenberichten en wetsartikelen behandeld worden. De documenten handelen over onder meer wereldwijde piraterij en de Europese wetgeving; de Atlantische expansie en de eerste wereldwijd opererende piraten; piraten in de Middellandse Zee; Nederlandse kapers; boekaniers; kruisvaart in de Zuidzee; piraterij in de Indische Oceaan en de *Golden Age of Piracy*. Het hoofdstuk over het decennium van de Nederlandse kapers behandelt bijvoorbeeld het journaal van Joris van Spilbergen en een opgetekende verklaring van Pedro Angola, een gevangene van de Nederlanders bij Puerto Rico in 1626. Elk hoofdstuk wordt afgesloten met een aantal vragen voor studenten over de kern van het behandelde. De tekst is voorzien van een beperkt aantal voetnoten die refereren naar de primaire bronnen. Het boek bevat tevens een lijst met belangrijke gebeurtenissen naar chronologie van 1453 tot 1726, een tiental kaarten en diverse afbeeldingen in zwart-wit en een index op geografische begrippen en persoonsnamen.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: bronnenstudie
- Niveau: wetenschappelijk
- Doelgroep: geïnteresseerden in piraterij en studenten maritieme geschiedenis
- Minpunten: ondanks thematische indeling blijven de paragrafen op van elkaar losstaande bronnen gebaseerd. Gebruik van deze primaire bronnen maakt het geheel door de diversiteit aan teksten eerder tot bronnenverzameling dan toegankelijk leesbaar boek
- Pluspunten: bronnen zijn goed van context voorzien, waardoor de materie ook voor niet-ingewijden te volgen is, terwijl historici juist van onbewerkt bronnenmateriaal gebruik kunnen maken

JOHAN FRANCKE

Johan Francke, *'Seneca die was trouwhertige'. Brieven en een schoonschrift van Zeeuws VOC-personeel (1780–1781)*
Middelburg: zB | Bibliotheek van Zeeland, 2020, 80 pp.,
ISBN 9789072151513; € 6,95



Geen bron brengt de Nederlanders van de zeventien- en achttiende eeuw zo dichtbij als persoonlijke brieven. Sinds de (her)ontdekking van de zogenoemde Prize Papers in de Engelse nationale archieven zijn via het project Sailing Letters van de Koninklijke Bibliotheek duizenden Nederlandse brieven geïnventariseerd en deels gedigitaliseerd. In 2015 is een Zeeuwse spin-off van het Sailing Letters-project gestart: 'Zee(uw)post', waarin honderden Zeeuwse brieven ontsloten zijn. Het blijft bijzonder, zo veel brieven die nooit zijn aangekomen omdat ze als oorlogsbuit in beslag genomen werden door de Britten.

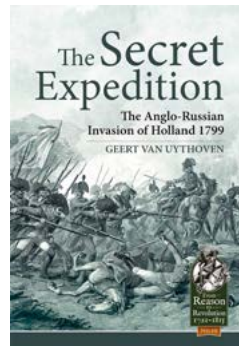
In *Seneca die was trouwhertige* worden vier brieven die door VOC-dienaren in 1780 vanuit Bengalen werden verstuurd onder de loep genomen en van kundig commentaar voorzien door Johan Francke. De brieven waren bestemd voor het Zeeuwse thuisfront en bevonden zich aan boord van het VOC-schip *Dankbaarheid*, dat in 1781 door de Britten werd veroverd. Francke plaatst de besproken brieven in een bredere context. Vooral over Gregory Herklots – een Middelburgse onderkoopman bij de VOC – krijgt de lezer veel informatie. Niet alleen diens familieperikelen maar vooral ook zijn carrière in Bengalen en zijn illegale nevenverdiensten aldaar komen uitgebreid ter sprake. Een absolute bonus vormt een schoonschrift, vermoedelijk geschreven door de twaalfjarige Jacob Smit die aan boord dapper zwoegde op zijn oefeningen in de Nederlandse spelling en ook enkele tekeningen maakte. Een van de zinnen die de jonge Jacob in opdracht van zijn docent moest schrijven, was 'Seneca die was trouwhertige', waarmee de titel van dit onderhoudende boekje verklaard is.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: bundeling van transscripties van brieven van VOC-dienaren uit de achttiende eeuw voorzien van achtergrondinformatie
- Niveau: populairwetenschappelijk
- Doelgroep: geïnteresseerden in maritieme geschiedenis, Zeeuwse geschiedenis en egodocumenten
- Minpunten: de tamelijk geringe omvang van de publicatie en het feit dat er bijvoorbeeld van de briefwisseling tussen Herklots en zijn familie maar één brief is afgedrukt, terwijl er zeven brieven overgeleverd zijn
- Pluspunten: mooi uitgegeven met leuke illustraties, met aan de binnenzijde van de kaft tekeningetjes uit het schrift van de twaalfjarige Jacob Smit

ANNETTE DE WIT

Geert van Uythoven, *The Secret Expedition. The Anglo-Russian Invasion of Holland 1799*
Warwick: Helion & Company, 2018, 447 pp., ill.,
ISBN 9781912390205; € 42,50



The Secret Expedition is een flinke stap vooruit ten opzichte van het originele *Voorwaarts, Bataven* uit 1999. Zo zijn de kaarten verbeterd, hoofdstukken uitgebreid, foto's op locatie en een flink aantal bijlagen toegevoegd. Meer aandacht is er bijvoorbeeld voor de Britse voorbereidingen op de campagne. Maritiem historici zullen blij zijn met het toegevoegde hoofdstuk over de oorlog op zee in de twee jaren voorafgaand aan de landing van de Britse voorhoede bij Callantsoog op 27 augustus 1799. De blokkade van de Noordzeekust en de vele kleinere acties die daaruit voortkwamen vormden een intensieve periode voor de Bataafse marine, eindigend in de muiterij en overgave van de vloot in het Vliet. Het boek blijft wel geheel leunen op secundaire literatuur van voor 2001, en de Franse en Russische kant zien we vooral door Britse en Nederlandse bronnen. Maar tot iemand echt eens de archieven induikt bent u hier nog niet zo slecht mee af.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: monografie
- Niveau: populair
- Doelgroep: historici en geïnteresseerden in de Koninklijke Marine of de periode 1770–1815
- Minpunt: bronnen en literatuur zijn verouderd
- Pluspunt: goede kaarten en illustraties

JURRIËN DE JONG

Abdelkader Benali, *Reizigers van een nieuwe tijd. Jan Janszoon, een Nederlandse piraat in Marokkaanse dienst*
Amsterdam: De Arbeiderspers, 2020, 64 pp., ill.,
ISBN 9789029542449; € 12,50



Ter gelegenheid van de Maand van de Geschiedenis heeft de Nederlands-Marokkaanse schrijver en publicist Abdelkader Benali zijn persoonlijke ontboezeningen over Jan Janszoon (c.1570-c.1641) geschreven. Als kind speelde hij op het strand bij het dorpje Ighazzazen vlakbij de havenplaats Cazzazza aan de Middellandse Zee. Het was niet ver vanwaar Janszoon zijn rooftochten ondernam.

In Marokko konden gevangengenomen christelijke zeelieden een leven in slavernij omzeilen door zich tot de islam te bekeren. Een dergelijke regeneraat was Jan Janszoon van Haarlem die in 1618 bij Lanzarote werd gevangengenomen en zich, al dan niet gedwongen, tot de islam bekeerde en de naam Moerad Maïs aannam. Samen met de renegaat Suliman Rays, alias De Veenboer, maakte hij jacht op christelijke schepen. Later voerde hij ook landgangen uit op onder andere Baltimore in Ierland. Hij stierf als een vermogend man met aanzien waarschijnlijk in Oualidia.

In deze tijd van de discussies rond het Nederlandse slavernijverleden en het onvoorwaardelijk teruggeven van koloniale roofkunst, valt het op dat Benali niet over de immoraliteit van de tot slaafgemaakten christenen in Marokko schrijft.

KWALIFICATIES

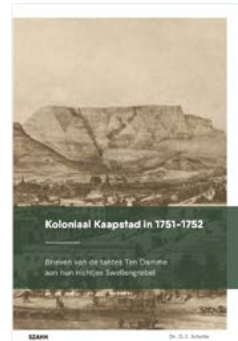
- Aard publicatie: literair essay
- Niveau: populair
- Doelgroep: het Nederlandse lezerspubliek
- Minpunt: te weinig afstand tot het Marokkaanse slavernijverleden
- Pluspunt: vlot geschreven

VICTOR ENTHOVEN

G.J. Schutte ed., *Koloniaal Kaapstad in 1751–1752. Brieven van de tantes Ten Damme aan hun nichtjes Swellengrebel*

Amsterdam: Stichting Zuid-Afrikahuis Nederland, 2020, 122 pp., ill., ISBN 9789083038506; € 14,95

In dit boek staat een tiental brieven centraal die de zussen Willemina en Constantia ten Damme uit Kaapstad aan hun nichtjes Swellengrebel stuurden. De nichtjes waren in 1751 met hun vader Hendrik Swellengrebel, gouverneur van de Kaapkolonie van 1739 tot 1751, naar Nederland verhuisd. In de brieven hielden de tantes hun nichtjes op de hoogte van het leven in de Kaap. Zij schreven over het weer, ontmoetingen en het doen en laten van bekenden. De nieuwe gouverneur en zijn vrouw komen voorbij, alsook ‘vrijzwarten’ en slaven. De brieven veranderen niet het beeld dat historici hebben van de Kaapkolonie, maar ze bieden op een meeslepende manier inzicht in het dagelijkse leven in het Kaapstad van het midden van de achttiende eeuw. G.J. Schutte, emeritus hoogleraar geschiedenis van het Nederlandse protestantisme en kenner van de Zuid-Afrikaanse geschiedenis, plaatst de brieven in de inleiding en de aantekeningen in hun historische context.



KWALIFICATIES

- Aard publicatie: bronnenpublicatie
- Niveau: semiwetenschappelijk
- Doelgroep: geïnteresseerden in de Zuid-Afrikaanse, koloniale en vroegmoderne geschiedenis
- Minpunt: de inhoud verdient een verzorgdere uitgave. De tekst bevat slordigheidjes, de illustraties zijn korrelig en de vraag rijst wat een stadsgezicht van Kaapstad uit 1849 op de omslag doet
- Pluspunt: de brieven in het boek brengen het koloniale Kaapstad van het midden van de achttiende eeuw tot leven

DOUWE VAN DER GALIËN

Jan C. Lagendijk, Lars P. Roobol en Femke P. Roobol-Lintelo,
Genealogische familiechroniek Lagendijk-Bierens. Van Rotterdamse havenbaronnen, spionage, scheepsrampen, loodswezen en vrijmetselarij tot de baronnen van Bierens van Baarlo

Den Haag: Uitgeverij U2pi, 2019, 351 pp., ill.,
ISBN 9789087598617; € 29,00



Deze kroniek bevat bijzondere gebeurtenissen, feiten en gegevens van de families Lagendijk en Bierens. Het verzamelen hiervoor begon in 1985 en werd in 2018 met hulp van het genealogische onderzoeksbureau Family Affairs afgerond. De Lagendijks zijn voor ons het meest interessant, want daarvan waren er enkelen actief in de scheepvaart. In het omvangrijke boek worden enkelen nader belicht, zoals Kleis Lagendijk (1903-1977), koopvaardijopvarende en loods, en Koos Lagendijk (1917-1994), directeur van Frans Swarttouws Havenbedrijf en in 1981 de eerste Rotterdamse Havenman van het Jaar. Koos Lagendijk komt ook aan bod in een artikel over de Geheime Dienst Nederland in relatie tot Frans Swarttouw/Quick Dispatch Havenbedrijven in Delfzijl en Antwerpen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Hij zou in de nacht van 6 op 7 maart 1945 mogelijk hebben deelgenomen aan de aanslag op de hoge nazi-officier Hanns Albin Rauter. Ook de bekende havenbaron en kunstverzamelaar Willem van der Vorm (1873-1957) en scheepsbouwer Bartel Wilton (1798-1858) komen in de familie Lagendijk voor. Verder worden twee scheepsrampen met de ertstankers *Jacob Verolme* en *Johannes Frans* behandeld, die de auteur Jan Lagendijk (geb. 1944) als stuurman zelf meemaakte in 1967-1968.

KWALIFICATIES

- Aard publicatie: genealogisch overzichtswerk
- Niveau: wetenschappelijk

- Doelgroep: leden van de families Lagendijk en Bierens, daarnaast genealogen en geïnteresseerden in familiegeschiedenis
- Minpunten: niet heel prettig leesbaar door de vele opsommingen met gegevens van familieleden, maar dat is inherent aan genealogische publicaties
- Pluspunten: heldere vormgeving, het boek bevat een handig persoonsnamenregister

RON BRAND

In memoriam Albert Veldkamp

Op 28 februari jongstleden is in zijn geliefde Vlissingen op 95-jarige leeftijd Albert J. Veldkamp overleden. Een bijzonder innemende man met een veelkleurig leven. Als zoon uit een bloemkwekerijgezin in Tiel wilde Albert na de oorlog naar zee. Na de zeevaartschool op Terschelling werd hij stuurman op de *Willem Barendsz I* en *II*. Hij maakte negen walvisreizen naar Antarctica (1949/50- 1957/58). Vervolgens werd hij rijksloods in Vlissingen. Daarnaast ontplooidde hij zich op minstens drie verschillende terreinen.

In 1971 richtte hij het shanty Schelde Loodsen Koor op, dat spoedig vermaardheid genoot door zijn optredens in binnen- en buitenland tot in de Verenigde Staten (1992) en Australië (1998) toe. Veldkamp bezat een enorm netwerk over de gehele wereld. Reizen, zien wat er achter de horizon is, deed hij als schipper van de schoeners *Eendracht I* en *II*, de *Abel Tasman* en het expeditiecruierschip *Plancius*. Altijd ging Nini, 65 jaar zijn levensgezellin, mee aan boord. Door de *Plancius* raakte Albert betrokken bij het historisch en archeologisch onderzoek in Smeerenburg en Zeeuwse Uitkijk op Spitsbergen. En tenslotte werd hij de spil in de herleeft belangstelling voor de naoorlogse Nederlandse walvisvaart en de vraagbaak van onderzoekers. Zijn kennis van de cartografie bleek bij de lokalisering van het VOC-wrak *Vliegende Hert* in de monding van de Schelde in 1981. Weetgierig ging hij enkele jaren met een paar collega's naar de avondcolleges zeegechiedenis in Leiden. Albert Veldkamp was een vaardig zeeschilder en aquarellist, een bekwaam maker van *scrimshaw* op potvstanden en trouw lid van onze Vereniging.

JAAP BRUIJN

Colofon

Het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* verschijnt tweemaal per jaar en wordt uitgegeven door de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis.

Voortzetting van de *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis* (1961-1981).

ISSN 0167-9988.

Redactiesecretariaat

drs. W. Heijveld, wouter@heijveld.nl (kopij)

Redactie

prof. dr. C.A.P. (Cátia) Antunes, C.A.P.Antunes@hum.leidenuniv.nl

prof. dr. A.J. (Hanno) Brand, hbrand@fryske-akademy.nl

drs. R.J.W.M. (Ron) Brand, r.brand@maritiemmuseum.nl

dr. R. (Remmelt) Daalder, remmeltaalder@gmail.com

dr. A.M.C. (Anita) van Dissel, a.m.c.van.dissel@hum.leidenuniv.nl (eindredacteur)

drs. W. (Wouter) Heijveld, wouter@heijveld.nl (redactiesecretariaat)

dr. D.H. (Djoeke) van Netten, d.h.vannetten@uva.nl

T.A. (Tico) Onderwater MA, revieweditortvzg@gmail.com (boeken ter recensie)

D. (Diederick) Wildeman, dwildeman@hetscheepvaartmuseum.nl

Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis

Souscommission Néerlandaise de la Commission Internationale d'Histoire Maritime

De vereniging werd opgericht in 1961 en stelt zich ten doel wetenschappelijke belangstelling te wekken voor de zeegeschiedenis en de studie daarvan te bevorderen door samenwerking tussen de leden en van dezen met andere instanties, zowel nationaal als internationaal. Zij doet dit onder meer door tweemaal per jaar een bijeenkomst met lezing te organiseren in een maritiem-historische omgeving, door excursies en symposia.

Bestuur

dr. G.J. (Gerhard) de Kok (penningmeester), dr. J. (Jelle) van Lottum,

drs. A.A. (Alex) Poldervaart (secretaris), J. (Jirsi) Reinders MA,

dr. J.M. (Annette) de Wit (voorzitter)

Aanmeldingen voor het lidmaatschap via www.zeegeschiedenis.nl of via info@zeegeschiedenis.nl. Contributie inclusief abonnement op *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* € 33 (binnenland) (studenten tot 26 jaar € 20 na sturen fotokopie collegekaart en identiteitsbewijs) en € 38,50 (buitenland), over te maken op rekening 390150 ten name van de Ned. Ver. v. Zeegeschiedenis, Keizershof 17, 2353 ST Leiderdorp. Telefoon 071-5790350. Losse nummers kosten € 15 (excl. verzendkosten).

www.zeegeschiedenis.nl

Vormgeving en opmaak: Sander Pinkse Boekproductie, Amsterdam

Druk en afwerking: Ipskamp Printing, Enschede

Informatie voor auteurs

Kopij De redactie gaat ervan uit dat een aangeboden artikel niet eerder is gepubliceerd of elders ter publicatie in aanbieding is. De omvang van een artikel, inclusief de noten mag maximaal zesduizend woorden zijn. Een artikel in het Engels kan worden opgenomen na overleg met de redactiesecretaris.

Kopij moet digitaal in Word worden aangeboden aan de redactiesecretaris. Voor opmaak, tekstbewerking en annotatie moeten de *Richtlijnen voor auteurs Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* worden geraadpleegd. Deze richtlijnen zijn beschikbaar via de website van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis (www.zeegeschiedenis.nl). De richtlijnen kunnen op verzoek door de redactiesecretaris per e-mail worden toegestuurd.

De redactie heeft het recht om, in overleg met de auteur, wijzigingen in taalkundige zin in de tekst aan te brengen.

De auteur dient met de kopij een kort curriculum vitae en een korte samenvatting van het artikel in het Engels te zenden, evenals haar of zijn adres en telefoonnummer.

Illustraties Illustraties kunnen digitaal, mits met voldoende resolutie, via de e-mail worden aangeleverd. De auteur moet aangeven waar de illustraties in de tekst behoren te worden geplaatst. De auteur regelt zelf auteursrechten van derden op fotomateriaal.

Proeven Auteurs ontvangen van de eindredacteur een eerste drukproef in PDF. Deze dient binnen de aangegeven termijn met correcties teruggezonden te worden aan de eindredacteur. Wijzigingen of aanvullingen die achteraf door de auteur gedaan zijn in afwijking met de origineel ingeleverde tekst, dienen apart vermeld te worden. Extra correctie is buitengewoon kostbaar: deze kosten kunnen de auteur in rekening worden gebracht.

Auteursexemplaar Iedere auteur krijgt in totaal drie exemplaren van het tijdschrift waarin zijn of haar bijdrage gepubliceerd is toegezonden. Op aanvraag is bovendien een PDF van het bewuste nummer beschikbaar.

Reacties

Inhoudelijke reacties op voorgaande nummers van het tijdschrift kunnen schriftelijk of per e-mail aan de redactiesecretaris worden gezonden. In de rubriek 'aanvullingen' kunnen deze reacties verkort worden opgenomen.

Advertenties

Hele pagina € 125, halve pagina € 66. Bijsluiters tot 20 gram € 245, boven 20 gram op aanvraag.

Inhoud

- 5 Piet Hein wordt Joost Banckert
Persoonsverwisseling bij een zeeheldenportret rechtgezet
ISAÄC J.R. VOGELSANG
- 22 The last in the Sound Toll registers and as a measure for seventeenth
century Dutch ships
MENNO LEENSTRA
- 38 Slavenhandel van de MCC op de Loango-kust
WILLEM VAN ROOIJ
- 58 Importing the Netherlands
*Dutch influence on the evolution of Genoese shipping in the middle of the
seventeenth century*
GIORGIO TOSCO
- OP DE RADAR
- 73 Beelden van een verzonken wereld. Het fotoalbum 'Herinneringen aan
Hotel Lawoe' – Tico Onderwater
- WEBSITE
- 77 Levens en loopbanen van zeevarenden op de Nederlandse koopvaardij,
1700-2000 – Lodewijk Petram en Jelle van Lottum



Nederlandse
Vereniging
voor Zeegeschiedenis